



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

••• ИЮЛЬ •••

7

• 1979 •••



**СИМФЕРОПОЛЬ.
1979.**



**ФИНАЛЫ СПАРТАКИАДЫ
ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ
ВОЗДУШНОМУ БОЮ.**

★★★

Кордодром ДОСААФ.

Острый момент.

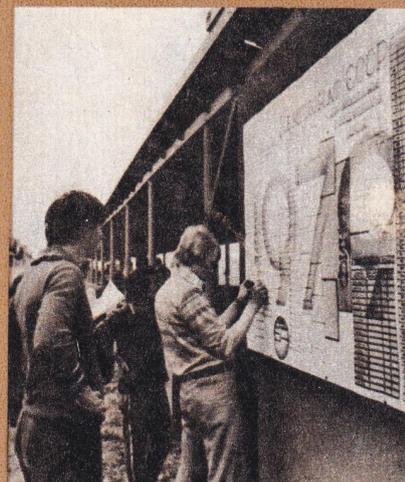
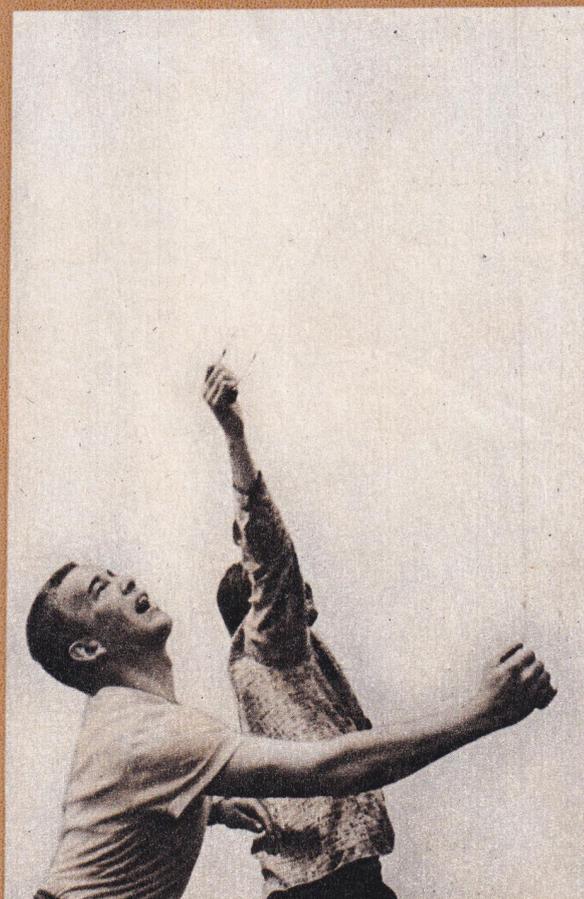
Перед стартом.

У зачетной таблицы.

Зрители...

**Чемпионы Спартакиады
и страны О. Титов
и А. Коптелов (РСФСР).**

Фото В. ТИМОФЕЕВА.



ЧЕМПИОНЫ 1979

ЕДИНСТВО ПОЛИТИЧЕСКОГО, ТРУДОВОГО И НРАВСТВЕННОГО ВОСПИТАНИЯ

Следуя бессмертным ленинским заветам, Коммунистическая партия проявляет постоянную заботу о повышении сознательности и активности масс, их готовности, воли и умения строить коммунизм. «Воспитывать в человеке устремленность к высоким общественным целям, идейную убежденность, подлинно творческое отношение к труду, — отмечал товарищ Л. И. Брежнев, — это одна из самых первостепенных задач. Здесь проходит очень важный фронт борьбы за коммунизм...»

За последние годы ленинский Центральный Комитет КПСС принял целый ряд важнейших постановлений по осуществлению решений XXV съезда партии о повышении эффективности идеологической работы. Постановления ЦК КПСС об опыте комплексного решения вопросов идейно-воспитательной работы, о задачах партийной учебы, руководстве средствами массовой информации и пропаганды, повышении роли устной политической агитации, о мерах по улучшению лекционной пропаганды, усилении роли экономического образования трудящихся, дальнейшем развитии самостоятельного художественного творчества, об улучшении культурного обслуживания сельского населения, выступлении товарища Л. И. Брежнева, его книги «Малая земля», «Возрождение», «Целина» сыграли и играют большую роль в решении многогранной задачи идеологического воспитания советского народа в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма.

Новым проявлением заботы партии о формировании у каждого советского человека высокой сознательности, готовности строить и защищать коммунизм явилось постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». В этом документе на основе глубокого и обстоятельного анализа убедительно показано, насколько активизировалась и приблизилась к жизни идеологическая, идейно-воспитательная работа.

Всему миру известны величайшие достижения Советской страны в формировании нового человека, в развитии науки, культуры, народного образования. Выработанный могучий комплекс средств информации и воспитания охватывает своим влиянием многие миллионы советских людей, решая главную задачу — вооружать наш народ непобедимым оружием исторической правды, глубоким пониманием законов и перспектив общественного развития, опираясь на незыблемую основу марксистско-ленинского учения. Ясную и четкую политическую линию, стратегию и тактику дальнейшего движения к коммунизму, данную XXV съездом КПСС, мы воплощаем в жизнь комплексным подходом к постановке всего дела воспитания — обеспечением тесного единства политического, трудового и нравственного воспитания с учетом особенностей различных групп трудящихся.

Однако, как отмечается в Постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», в постановке информационной, идейно-воспитательной работы у нас еще немало слабостей и недостатков. Главное состоит в том, что качество этой работы далеко не всегда отвечает возросшему образовательному и культурному уровню, запросам советских людей, недостаточно учитывается динамичность социально-экономических процессов и духовной жизни современного советского общества. Порой в должной мере не учитывается и характер резко обострившейся идеологической борьбы на международной арене.

В Постановлении подчеркивается, что империалистическая пропаганда, с которой теперь открыто взаимодействуют пенинские шовинисты и агрессоры, непрерывно ведет яростное наступление на умы советских людей, стремится с помощью самых изощренных методов и современных технических средств отравить их сознание клеветой на советский образ жизни, приукрасить империализм, его хищническую бесчеловечную политику и практику. Извращенная информация и тенденциозное освещение фактов, умалчивание, полуправда и просто наглая лож — все пускается в ход. И что характерно: масштабы этой лжи и клеветы обрели глобальный характер.

Многочисленные факты убедительно свидетельствуют о достоверности этих выводов. Вот некоторые примеры. В США демонстрируется кинополе «Неизвестная война» — серия документальной кинохроники о Великой Отечественной войне советского народа против гитлеровских захватчиков, о решающем вкладе Советского Союза в разгром агрессоров в ходе второй мировой войны. Почему это произведение именно так названо? Да потому, что для подавляющего большинства американцев и, в первую очередь, для молодежи решающая роль советского народа в битвах с фашизмом является действительно неизвестной. Вот что значит тактика «умалчивания» общезвестных истин. Еще один факт. В США еженедельно по телевидению показывается один-два антисоветских фильма, в которых действующие лица «спасают» Америку от так называемой советской агрессии. Даже детские передачи, мультфильмы пропитаны ядом антисоветизма, антикоммуниз-

ма. И эта продукция распространяется широким фронтом не только в США, но и в Латинскую Америку, Азию, Африку, Европу. Американская идеологическая страпня адресована и народам Советского Союза, пытается отравить их умы ядом лжи и клеветы на нашу действительность.

Вот почему одна из важнейших задач идейно-воспитательной и информационной работы — помогать советским людям распознавать всю фальшь империалистической пропаганды, оперативней разоблачать клеветников. Вся наша идеологическая работа должна быть поднята на более высокий качественный уровень, отвечающий задачам коммунистического строительства.

Внимание партийных организаций, идеологических учреждений, пропагандистских кадров и актива в своем Постановлении ЦК КПСС сосредоточивает на следующих актуальных задачах: обеспечить высокий научный уровень пропаганды и агитации; усилить их деловитость и конкретность, связь с жизнью, с решением хозяйственных и политических задач; развить наступательный характер пропаганды и агитации. В свете этого Постановления многие обязаны сделать профсоюзы, комсомол, Спорткомитет СССР, ЦК ДОСААФ, органы просвещения и культуры, творческие союзы, ученые. В Постановлении подчеркивается, что необходимо принять дополнительные меры для подъема массового физкультурного движения, повышения спортивного мастерства, улучшения воспитательной работы среди физкультурников и спортсменов.

Одной из главнейших наших задач является всемерное усиление военно-патриотического воспитания молодежи в духе подготовки юношей к воинской службе. Необходимо прививать молодому поколению чувство исторической ответственности за судьбы социализма, за процветание и безопасность Родины. Именно эти вопросы призвано решать Всесоюзное ордена Ленина и ордена Красного Знамени Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту, в рядах которого насчитывается около 90 миллионов человек, из них 30 миллионов составляют комсомольцы — представители юного поколения страны социализма.

Комплексный подход в многогранной деятельности Общества — тесное единство политического, трудового и нравственного воспитания с учетом различных групп трудящихся ныне является основой работы комитетов, первичных и учебных организаций ДОСААФ. Выполняя решения XXV съезда КПСС и VIII съезда ДОСААФ, они проводят глубокую и целенаправленную военно-патриотическую, учебную и воспитательную работу среди членов Общества, особенно среди молодежи и спортсменов. Юный патриот должен понимать сердцем и разумом, что именно ему выпала историческая и благородная миссия приумножать традиции армии, авиации и флота, служба в которых является почетной обязанностью гражданина СССР и представляет собой замечательную школу труда и воинской выучки, нравственной чистоты и мужества, патриотизма и войскового товарищества. До сознания юного патриота Отчизны должна доходить святая мысль о том, что его долг — обеспечивать мирный труд советского народа, стоять на страже мира и социализма. В этом основа идейной, военно-патриотической работы с молодыми членами оборонного Общества.

ЦК КПСС указывает, что сердцевинной идеологической, политико-воспитательной работой было и остается формирование у советских людей научного мировоззрения, беззаветной преданности делу партии, коммунистическим идеалам.

Идя навстречу XXVI съезду партии, комитеты, первичные и учебные организации ДОСААФ должны еще шире развернуть боевую целенаправленную организаторскую и политическую работу по выполнению Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», добиться повышения качества и эффективности идеологической, политико-воспитательной деятельности по успешному решению задач коммунистического строительства.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 7
(346)
1979

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», 1979.

рые одновременно шли и в личный зачет.

В акробатике первые места заняли И. Тивелькова (Москва) и Ю. Баранов из Таджикистана.

Победителями по прыжкам на точность приземления стали Л. Щербакова и А. Парфенов (оба — Москва).

Л. Щербакова и Ю. Баранов завоевали победу и в сумме двоеборья.

В командном зачете почетный приз выиграл дружный коллектив парашютистов Москвы, возглавляемый заслуженным тренером РСФСР В. Горбуновым.

Хорошие результаты показали и спортсмены Болгарской Народной Республики.

Соревнования прошли на хорошем организационном и спортивном уровне.

В. ВОЛКОВ,
главный судья
соревнований
Душанбе

ПОБЕДИЛИ МОСКВИЧИ

В Душанбе проведены 8-е традиционные соревнования по парашютному спорту на кубок «Ленинский юбилей», посвященные 109-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Они проходили по программе VII летней Спартакиады.

63 участника из Народной Республики Болгарии, Киргизии, Туркмении, Узбекистана, Таджикистана, Москвы боролись за почетные призы.

Программой соревнований предусматривались 3 одиночных прыжка с высоты 2000 м с задержкой в раскрытии парашюта 30 секунд и выполнением комплекса акробатических фигур и 8 трупповых прыжков на точность приземления, кото-



ШАГИ СПАРТАКИАДЫ

НА ПРИЗ ЛЕТЧИКА-ГЕРОЯ

Авиамodelисты Мурманской области провели ряд соревнований по программе VII летней Спартакиады. Много участников привлекли областные старты воздушных бойцов на приз имени летчика-североморца дважды Героя Советского Союза Б. Сафонова. Победу одержал экипаж мурманских спортсменов в составе С. Большакова и А. Кулькова.

Интересной была встреча строителей малой авиации города Аппатиты. Она состоялась на льду озера Имандра. Лучшими оказались кружковцы из клуба юных техников треста «Аппатитстрой».

Ю. ДРАЙЧУК,
мастер спорта

Мурманск

В НЕБЕ ТУРКМЕНИИ

В ясное, солнечное небо взвился флаг, извещающий об открытии финала VII Спартакиады Туркменской ССР по парашютному спорту. В соревнованиях приняли участие, кроме туркменских парашютистов, спортсмены из Даугавпилса, Орла, Москвы.

Состязания начались с розыгрыша упражнения № 1 — выполнения комплекса фигур в свободном падении. Лучшее время показал аккумуляторщик из Орла В. Стрелков, но ошибки, допущенные им при исполнении фигур, не позволили ему подняться выше третьего места. Чемпионом по этому упражнению стал мастер спорта Н. Турабов с результатом 8,46 с, второе место занял А. Гусев (оба из Ашхабада).

Среди женщин победу одержала военнослужащая из Туркмении мастер спорта Н. Горн — 8,96 с, второй была ее подруга по команде мастер спорта Е. Львова, на третьем месте — Н. Шмелева (Орел).

В прыжках на точность приземления вне конкуренции были спортсмены, прыгавшие на парашютах ПО-9. Н. Горн в сумме пяти прыжков набрала 24 см и стала чемпионкой спартакиады в этом упражнении. Столяр из Орла К. Исаев четыре раза приземлялся точно в цель и лишь один раз отклонился на 5 см от мишени. Это ему позволило завоевать звание чемпиона Спартакиады. Вторые места заняли: Н. Шмелева из Орла и Г. Геворкян — г. Москва, на третьем — Т. Кептене и Н. Турабов из Ашхабада.

Звание абсолютного чемпиона VII спартакиады Туркмении в сумме двоеборья завоевала Н. Горн, на ее счете 1800 прыжков. За ней перворазрядница Н. Шмелева и Е. Львова.

Среди мужчин абсолютным чемпионом Спартакиады стал монтажник крупнопанельных домов мастер спорта Н. Турабов, на его счете 1600 прыжков. Второе место занял мастер спорта К. Исаев, третье — ашхабадский крановщик мастер спорта А. Агаев.

В групповых прыжках победили хозяева аэродрома. Кубок общеконандного первенства завоевали спортсмены города Ашхабада.

На этих соревнованиях четыре спортсмена впервые выполнили нормативы кандидата в мастера спорта.

Судейская коллегия, возглавляемая судьей республиканской категории Владимиром Копотем, работала четко и слаженно.

Гости соревнований познакомились с достопримечательностями Туркмении, посетили знаменитое Бухарденское подземное озеро, посадили много кустарников и фруктовых деревьев.

Е. ТКАЧЕНКО,
мастер спорта

Ашхабад

Успехи любого трудового коллектива определяются прежде всего сознанием собственного и общественного долга, то есть дисциплинированностью его членов. Эта зависимость особенно велика в летном обучении. Кому не известно, что без твердого соблюдения установленных правил немислима летная работа. Только дисциплина вырабатывает такие необходимые каждому летчику качества, как целеустремленность и настойчивость, решительность и смелость, инициатива и самостоятельность, выдержка и самообладание.

Вот почему на укрепление сознательной дисциплины направлены усилия всего коллектива нашего аэроклуба, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций.

К дисциплине мы приучаем наших питомцев — будущих защитников Родины с первого дня пребывания в аэроклубе, когда юноши только начинают изучать теоретические предметы. Один из решающих путей воспитания курсантов и

Решающая роль в воспитании спортсменов принадлежит инструктору, он всегда со спортсменами, непосредственно обучает их летному мастерству. Главное, на мой взгляд — завоевание доверия. А оно приходит тогда, когда наставник во всем показывает пример, и особенно в выполнении требований документов, регламентирующих летную работу. Такой инструктор не оставит без внимания ни одного, даже самого малейшего отступления спортсмена от требований наставлений. Умелыми воспитателями зарекомендовали себя инструкторы Э. Боровой, В. Барышев, Т. Мелешко, А. Быков. Их питомцы успешно осваивают новые типы вертолетов. Многие из них после окончания аэроклуба продолжают учебу в военных училищах, служат в Военно-Воздушных Силах Советской Армии, работают в Аэрофлоте.

Нами достигнуты успехи и в спорте. Спортсмены аэроклуба уверенно выступают на республиканских и всесоюзных

ном из своих выступлений перед спортсменами Герой Советского Союза Г. Алексеевко.

В 1943 году четверке самолетов, ведомой Г. Алексеевко, была поставлена боевая задача найти и разбомбить фашистский бронепоезд, мешавший продвижению наших наземных войск. После взлета погода резко ухудшилась, и экипажи вынуждены были вернуться на свой аэродром. После посадки ведомых Алексеевко один полетел и умело выполнил задание.

На таких примерах героизма мы воспитываем членов клуба. Боевые подвиги защитников Родины для них вдохновляющий пример. Они учат не теряться в сложной воздушной обстановке. В одном из полетов по маршруту, когда сложилась трудная обстановка, Ч. Якимович проявил мужество, хладнокровие, точно выполнил инструкцию летчика, умело произвел посадку вертолета на ограниченную площадку вне аэродрома, сохранив дорогостоящую материальную часть.

С началом теоретических занятий спортсменов в подразделениях создаются комсомольские организации. Основным содержанием их работы является воспитание прилежности на занятиях, дисциплинированности, честности, чувства гордости за вверенную авиационную технику, ответственности за грамотную ее эксплуатацию. Вот темы комсомольских собраний: «Дисциплина и организованность — залог успехов в летном обучении», «Безопасности полетов — комсомольскую работу». Часто заслушиваются отчеты комсомольцев о выполнении ими требований Устава ВЛКСМ, документов, регламентирующих летную работу.

В предупреждении аморальных проступков велика роль досуга спортсменов. В выходные и праздничные дни организуются экскурсии в музей и на выставки, проводятся соревнования по программе комплекса «Готов к труду и обороне СССР», читательские конференции по книгам об авиации, викторины по авиационной технике. В клубе организован постоянно действующий устный журнал «Моральный облик и культура поведения советского летчика», создан и работает коллектив художественной самодеятельности, демонстрируются художественные и учебные кинофильмы.

Достигнутое радует, но обязывает ко многому. В этом мы полны решимости взять новые рубежи в социалистическом соревновании аэроклубов оборонного Общества.

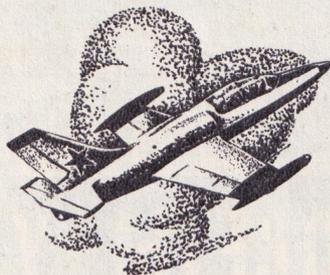
☆☆☆

В своем коллективе мы обсудили постановление Центрального Комитета КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». Оно обязывает нас еще решительнее вести борьбу за укрепление дисциплины, шире развивать социалистическое соревнование, воспитывать у летно-инструкторского и технического состава, курсантов и спортсменов чувство личной ответственности за порученное дело.

А. СИДОРОВ,
начальник аэроклуба

Витебск

ВОСПИТАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ ЛЕТЧИКА



спортсменов мы видим в повышении их политической сознательности, которая достигается систематической пропагандой великих идей марксизма-ленинизма, разъяснением политики Коммунистической партии, международного и внутреннего положения СССР, задач, стоящих перед оборонным Обществом. Регулярно организуем лекции и беседы на политические темы. С ними выступают коммунисты В. Друй, В. Бухтияров, Ю. Гуреев, П. Машков, Е. Каулевич, В. Лацанев, Н. Щеглов.

Но одних лекций и бесед, разумеется, мало. Мы предъявляем повышенный спрос к нарушителям трудовой дисциплины. Как-то в подразделении коммуниста В. Бухтиярова летчик-инструктор А. нарушил трудовую дисциплину. Коллектив не прошел мимо этого факта. Инструктора отстранили от летной работы на 3 месяца. А вот другой пример непримиримости к нарушителям дисциплины. Летчик В. Кириллов, находясь в воздухе, пытался изменить полетное задание. Он был отчислен. И это явилось наглядным уроком для других.

соревнованиях. Наша воспитанница Л. Петухова в составе сборной СССР принимала участие в III чемпионате мира по вертолетному спорту. Хороших результатов добились парашютисты. Они в республике занимают первое место, А. Мальцев — абсолютный чемпион БССР по парашютному спорту. Впереди у них ответственные старты VII Спартакиады.

За годы существования аэроклуба в нем прошли первоначальное летное обучение многие юноши, которые в годы Великой Отечественной войны с честью отстаивали независимость нашей Родины. 11 воспитанникам аэроклуба было присвоено звание Героев Советского Союза. Ныне в аэроклубе трудятся более 20 участников войны. Они принимают активное участие в военно-патриотическом воспитании молодежи; выступают с воспоминаниями о былых сражениях с врагами, учат будущих летчиков выдержке, железной воле, решимости, стойкости, образцовому выполнению летного задания, преодолению трудностей. Об этом, например, говорил в од-



«Делай как я» — принцип обучения летчика-инструктора В. Бабенко. За его действиями в кабине внимательно следят курсанты А. Обыскалов, В. Удовицкий, В. Горан.

САМОЛЕТЫ УХОДЯТ В ЗОНУ



Идет очередное занятие по теме: «Работа камеры сгорания». Его ведет офицер запаса участник Великой Отечественной войны коммунист И. Новиков.



Командир парашютного звена коммунист В. Зайцев проводит очередное занятие по правилам укладки парашюта.

Фото В. ТИМОФЕЕВА.

Репортаж из Запорожского аэроклуба

Более трех часов длился разговор на собрании коммунистов Запорожского аэроклуба о задачах коллектива в лагерный период. В докладе начальника клуба Владимира Константиновича Орлова, в выступлениях чувствовалась искренняя забота о том, чтобы авиационных специалистов и спортсменов готовить с высоким качеством — без летных происшествий и серьезных предпосылок к ним.

Радуется, конечно, что клуб второй год подряд удостоен переходящего Красного знамени ЦК ДОСААФ СССР и ЦК Профсоюза авиарботников. Но это и обязывает ко многому. Ведь он выступил инициатором социалистического соревнования за новые успехи в 1979 году. Обязательства высокие:

добиться, чтобы не менее 75 процентов летчиков имели первый и второй классы; 95 процентов обучаемых закончили учебный год с хорошими и отличными оценками;

обеспечить коэффициент готовности авиационной техники около 100 процентов, автотракторной — 90; сэкономить не менее 5 процентов горючесмазочных материалов;

внести 35 рационализаторских предложений; подготовить пять мастеров и кандидатов в мастера спорта;

всем курсантам сдать нормативы комплекса «Готов к труду и обороне»; к концу года подготовить тридцать ударников коммунистического труда и шесть подразделений коммунистического труда.

☆☆☆

КРАСОЧНЫЕ СТЕНДЫ, что в вестибюлях нового клубного здания, рассказывают, как выполняются социалистические обязательства, знакомят с передовыми подразделениями и работниками аэроклуба. Вглядываешься в фотографии и уже в который раз мысленно благодаришь этих людей за их многолетний кропотливый труд по воспитанию молодых авиаторов.

Вот Николай Аврамович Лучкин. На этот раз его удалось запечатлеть при всех правительственных наградах, а их у него 15. В войну летчик-фронтовик. Вот уже 20 лет коммунист Лучкин уверенно управляет сложным штабным хозяйством аэроклуба, изучил его до тонкостей. Выдержан, спокоен. К нему всегда идут за советом.

Евгений Федорович Пахомов — летчик-фронтовик, на Ла-5 сражался с фашистами. Преподает аэродинамику. Ка-

жется, отлично подготовишься к зачету, а он, улыбаясь, задает вопрос с очередным «нюансином» — и приходится хорошенько подумать, пока найдешь правильный ответ.

Евгений Федорович всегда в поиске, старается сделать незримые аэродинамические процессы более наглядными, доходчивыми. Вот и сейчас в преподавательский делился с товарищами своими заботами о постройке учебной аэродинамической трубы для класса теории полета.

Степан Савельевич Артемченко — воспитанник Запорожского аэроклуба. Героически сражался с фашистами, о чем свидетельствуют 8 боевых орденов. Пройдя через горнило войны, Артемченко осваивал новые типы самолетов, готовил летную смену. Сейчас Степан Савельевич вернулся в родной аэроклуб, преподает самолетовождение, отдавая любимому делу все свои силы и знания.

...Методический класс. Это просторное помещение, на стенах стенды, освещающие все элементы учебно-летного процесса. Их изготовили молодые летчики-комсомольцы Валерий Жолобов и Михаил Разновский, под руководством заместителя начальника аэроклуба по летной подготовке Н. Пичугина.

Жолобов увлекся авиацией еще мальчишкой. Закончил школу юных космонавтов, прошел курс обучения в аэроклубе. Теперь учит летать молодежь. Он мечтает изобразить на стене панораму родного аэродрома, видимую с глиссады планирования.

В аэроклубе уделяют большое внимание наглядности обучения. Внедрение ряда рационализаторских предложений (в 1978 году их было внесено 68) помогло совершенствовать наглядные пособия, приблизить их к эксплуатируемой материальной части.

Рационализаторы во главе с инженером коммунистом Ю. Вакуленко препарировали учебный самолет. Снятая обшивка заменена плексигласом, сделана подсветка. Инженер по оборудованию С. Горох с помощью работников своей службы изготовил действующие стенды запуска двигателя, электрооборудования, кислородной системы. Эти стенды не только позволяют наглядно продемонстрировать действия той или иной системы, но и дают возможность проверить знания личного состава, определять оценку.

Командир парашютного звена коммунист В. Зайцев и его помощники создали стенд для отработки действий летчика при катапультировании. Каждое из этих действий фиксируется выключением одной из горящих лампочек. Только правильная последовательность действий позволяет произвести отстрел. При ошибках — отстрела не будет. О них напомним и горящая лампочка.

От рассвета до захода солнца идет интенсивная летная работа. Первым пробуждается парашютный городок. Короткая физическая зарядка под руководством мастера спорта Дворниченко, медосмотр, завтрак, погрузка парашютов, подготовка самолета. Работы много, но

все выполняется четко, быстро, каждый знает свое место, свое конкретное дело.

Стартового времени немного, а надо успеть и перворазников вывезти и команде дать по несколько прыжков. Тщательно проверяет на земле подготовку к прыжку старший инструктор-парашютист, мастер спорта Инна Шубина. Подруливает самолет, а очередная группа спортсменов уже готова.

Вышел на связь, запрашивает разрешение на взлет заместитель командира подразделения мастер спорта коммунист К. Лосев — разведчик погоды.

Переменчива запорожская погода. Подует обычный здесь восточный ветерок, и аэродром прикрывает дымовая завеса с предприятий нашего города. Ясный, солнечный день, а с круга не видно аэродрома. Надо заранее принять правильное решение, определить вариант плановой таблицы на предстоящий летный день.

Но сегодня все нормально, погода хорошая, можно работать по основному варианту.

Гаснут в песке парашютного круга последние купола парашютов, неторопливо подрулил на стоянку отработавший свою смену Ан-2. А у летчиков уже закончилось построение, даны последние указания, проверка готовности экипажей. Заняли свои места руководитель полетов, планшетисты, радиолокационные расчеты, экипажи самолетов, все труженики аэродрома, участвующие в сложном процессе — организации, обеспечении и выполнении полетов.

Уже сидя в кабине, дает последние указания своим воспитанникам мастер спорта коммунист В. Волков. Эрудированный летчик, отличный методист, он стал победителем социалистического соревнования за прошлый год.

Недавно при приеме В. Волкова в члены КПСС коммунист В. Погорелов сказал, что если бы все трудились и воспитывали своих подчиненных, как Волков, успехи клуба были бы еще выше.

В первых рядах соревнующихся, показывая пример молодежи, идет также командир звена мастер спорта коммунист В. Тарадий.

На старте — штурман аэроклуба, тренер команды летчиков и призер Всесоюзных соревнований, мастер спорта коммунист А. Старушко. Ему предстоит облетать материальную часть после регламентного обслуживания. Старушко опытный летчик, не раз спокойные, грамотные действия позволяли ему выйти из сложнейших ситуаций. Можно быть уверенным, что и сейчас самолет будет проверен самым тщательным образом.

Выруливают на старт самолеты. За стеклами фонарей сосредоточенные лица инструкторов-летчиков, немного взволнованные курсанты-новички. Им предстоит закрепить на практике, в полете те прочные знания, которые долгими зимними вечерами накапливались в аудиториях аэроклуба.

Самолеты уходят в небо. Идут учебные полеты.

Е. ПРОЗОРОВ,
мастер спорта

Запорожье

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

В Мурманске за последние годы произошли большие изменения. Город строится. Возник совершенно новый район — Первомайский. Дома — многоэтажные, с красивыми лоджиями, балконами.

Проглянуло солнышко, не такое уж часто в первые весенние месяцы, и все кругом заискрилось. Улыбчивей стали лица людей. Длиннее день, короче ночь. И нигде так не радуются солнцу, как здесь, за Полярным кругом. Радуются ему и парашютисты Мурманского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ, которому не так давно исполнилось десять лет.

Когда автору этих строк несколько лет назад довелось о нем писать, клуб делал первые шаги, но уверенно, твердо, приобретает признание, известность, авторитет. И, конечно, не словами, а делами. Отбою не было от желающих заниматься парашютным спортом. Сразу выявились сильные спортсмены. Двое из них — Наташа Мамай и Виктор Трунин — вошли в сборную страны, не раз завоевывали звание победителей.

Вот и Мурмаши, аэропорт, на окраине которого когда-то стояла клубная сторожка. Сейчас здесь красивый дом. В нем уютно. Тут есть все условия для нормальной работы и отдыха спортсменов и инструкторов. Ленинская комната. Санитарная часть. Передвижной домик со всеми удобствами на четырех человек, кирпичный склад. Ремонтная мастерская располагает сверлильным, токарным и наждачным станками, электросварочным аппаратом, газосварочным оборудованием. Хотя инженерная служба и считает, что необходимо пополнение и более совершенное оснащение, но и с тем, что имеется, можно отремонтировать технику.

Годы идут. И вполне естественно, что на смену одним руководителям приходят другие, меняется инструкторский состав, общественный актив. Главное, что требуется для хорошей работы — преемственность, бережное отношение к установившимся традициям, внимание со стороны руководства обкома ДОСААФ.

Начальника клуба Мобина Сафиулина (о нем до сих пор тепло вспоминают, да связь с ним и не прерывается, например, в этом году Сафиулин был главным судьей на парашютных соревнованиях на приз Праздника Севера) сменил Владимир Зайцев, работавший здесь с самого рождения авиаспортивного клуба. Отличный спортсмен Виктор Трунин, мастер спорта международного класса, теперь возглавляет парашютное звено. Почти все остальные инструкторы из бывших спортсменов. Среди них мастера спорта Виктор Глухов и Сергей Баранков, спортсмен первого разряда Виктор Ширяев. Как и в прошлом, всей технической частью руководит Виталий Никитович Дьяченко — мастер-золотые руки. То и дело слышишь, как к нему обращаются, называя Никитичем, с самыми различными вопросами. Недавно В. Дьяченко решением президиума обкома ДОСААФ занесен на областную Доску почета.

Ветеран клуба Николай Скосырев по-прежнему образцово владеет

техникой. Сам он, специалист по радиоспецоборудованию, всегда готов прийти на помощь товарищам в ремонте и обслуживании электрооборудования автомашин. Скосырев — ударник коммунистического труда, председатель местного комитета профсоюза.

На III пленуме ЦК ДОСААФ подчеркивалось важное значение общественного актива в развитии технических и военно-прикладных видов спорта. В Мурманском клубе, как и в прошлые годы, упор делается на общественных инструкторов. Без них здесь и не мыслят развитие парашютного спорта.

...Татьяна и Александр Бернацкие стали недавно мужем и женой. В их дружбе, любви, можно с уверенностью сказать, немаловажную роль сыграло увлечение парашютизмом. Оба руководят кружками. Александр готовил спортсменов еще до ухода в армию. После возвращения вел занятия в автоколонне, где сам работал водителем. Начальник колонны Юрий Михайлович Васильченко хорошо понимает значение военно-технических видов спорта в идейной и физической закалке человека. Он содействовал созданию кружка, выделил помещение для занятий. У Тани — первый кружок. Ведь ей всего 19 лет. Она — оператор машинно-счетного бюро Мурманскморстроя. В кружке занималось 15 человек. Почти все они стали спортсменами третьего разряда.

— Теперь семья, домашние заботы, собираешься продолжать учиться, а как со спортом, подготовкой молодежи в кружках?

— О том, чтобы бросить спорт, и речи быть не может, «до упора», — так выразился Александр, — буду заниматься спортом. Да и Таня, надеюсь, не отстанет. Ведь ей нужно еще догонять меня. У нее пока 100 прыжков, а у меня 520.

Таня Филиппова учится на втором курсе историко-филологического факультета пединститута. Пока у нее 78 прыжков, но кружок ведет уже второй год, подготовила около двадцати парашютистов. Среди них — строители, учащиеся профессионально-технических училищ.

Назовем еще общественных инструкторов из первичной организации ДОСААФ среднего профессионально-технического училища № 4. Это — Вадим Головин, Вячеслав Скрябин и Александр Рухов. По окончании училища они станут каменщиками-монтажниками строительных конструкций.

— Клуб, — рассказывает Скрябин, — создает все условия для работы кружков. Придешь и всегда готово место для занятий. Часто у нас бывают работники клуба, беседуют с будущими спортсменами, выясняют степень их подготовленности, проверяют, правильно ли ведется учеба, советуют, как избежать ошибок, сделать занятия более интересными, доходчивыми. У каждого из нас первый спортивный разряд. Все мы собираемся продолжать заниматься парашютным спортом, передавать свой опыт молодым.

В успешной работе общественных инструкторов решающую роль играет систематическое их совершенствование

по специальной программе. Занятия и семинары проводят командир звена и инструкторы.

В клубе выросло свыше двух десятков мастеров спорта, в том числе два — международного класса! На соревнованиях Праздника Севера, в которых клубная команда принимает участие уже восемь лет подряд, семь раз она выходила победительницей. В 1979-м чемпионами соревнований стали мастер спорта международного класса Наташа Мамай и мастер спорта Анатолий Стручков.

Показательные выступления парашютистов в этом году состоялись на Семеновском озере под Мурманском, в поселке Каневка. С успехом прошли авиационные выставки в педагогическом институте, во Дворце культуры имени С. М. Кирова.

За три с небольшим месяца уже выполнено около трех тысяч прыжков. И это в условиях Заполярья! Мурманские спортсмены завоевали около четырех десятков кубков, памятных призов, наград.

В то же время нельзя не обратить внимание на неудачные выступления парашютистов на зональных соревнованиях. Какие бы объективные причины ни выдвигались, главным остается одно — тренировки необходимо всемерно усилить, тогда и результаты будут высокими.

Парашютный спорт — не самоцель, а средство подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах, в Воздушно-десантных войсках, в Войсках противовоздушной обороны страны. Ныне шесть мастеров спорта, воспитанников клуба, служат в Советской Армии. Все они — прапорщики. Анатолий Сильченко — военный летчик, Валентин Ткаченко — курсант военного авиационного училища.

Военно-техническим видам спорта серьезное внимание уделяют местные партийные организации. Так, во время обсуждения на бюро обкома КПСС вопроса о работе областной организации ДОСААФ первый секретарь обкома В. Н. Птицын, отметив, в частности, значение парашютного спорта, подчеркнул, что парашютисты делают полезное и нужное дело. Он многое подсказал, посоветовал, как что улучшить.

В популяризации парашютизма, идейно-политическом воспитании спортсменов можно было бы добиться большего. В клубе нет общественного заместителя начальника по политической части. Областной комитет ДОСААФ, который ценит клуб и, по словам его председателя Юрия Васильевича Шекурова, всячески ему помогает, призван, конечно, решить и этот вопрос.

Возможности клуба, его завтрашний день выглядят довольно радужно: полностью укомплектован штат, повысилась квалификация инструкторского состава, в будущем году закончится строительство Дома обороны, где разместятся клубы.

И. ЖАРКОВСКИЙ,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Мурманск

Центральный аэроклуб Общества содействия обороне Монгольской Народной Республики недавно торжественно отметил свое двадцатилетие. Отметил успехами в выращивании авиационных спортсменов, в воспитании замечательной плеяды талантливых летчиков, авиационных специалистов, авиамоделлистов, парашютистов. В настоящее время наше оборонное Общество насчитывает сотни спортсменов-разрядников, около двух с половиной десятков мастеров парашютного спорта МНР. Клуб вносит весомый вклад и в подготовку воздушных десантников, а также парашютистов для службы противопожарного авиационного патрулирования. На счету воспитанников Центрального аэроклуба немало спортивных достижений, завоеванных на международных соревнованиях.

зывают настоящей кузницей авиационных кадров, школой спортсменов. В первые же месяцы работы клуба при нем открываются курсы по подготовке пилотов пассажирского самолета Ан-2. Отбор был строгим. Принимались юноши с отменным здоровьем и хорошей общеобразовательной подготовкой. Успешно окончили учебу, получили соответствующие документы на право самостоятельного вождения самолета 18 человек. В числе окончивших курсы — депутат Великого Народного Хурала МНР Д. Чодин, нынешний летчик-инструктор аэроклуба С. Жанар, девушка штурман самолета Ч. Даждок. Теперь в гражданской авиации страны служат более 70 воспитанников аэроклуба. Некоторые спортсмены-летчики несут боевую службу в ВВС монгольской Народной Армии. В совершенстве владеют истребителем и его вооружением вчерашние аэроклубовцы С. Усных, Х. Тутбатора и другие.

В декабре 1966 года начали функционировать курсы парашютной подготовки. От желающих попасть на эти курсы

В честь 50-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции аэроклубовцы провели соревнование на точность приземления. С тех пор у нас стало традицией проводить спортивно-авиационные выступления в дни торжеств, посвященных Народной революции.

В деле подготовки мастеров парашютного спорта, как и на заре его зарождения в Монголии, огромную помощь нам оказывали и оказывают советские товарищи. В 1968 году Центральный аэроклуб Общества содействия обороне республики пригласил к себе с целью передачи опыта нашим спортсменам представителем ДОСААФ СССР. Приехали летчик-инструктор Шувалов, инструктор по парашютной подготовке мастер спорта Буханов, авиационный техник Конев. Не жалея ни сил, ни времени, они делились с нами своими знаниями и практически навыками. Это дало аэроклубу возможность поднять на новую высоту качество обучения и воспитания спортсменов-авиаторов. Советские друзья вне-

РУБЕЖИ МОНГОЛЬСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Авиационный, в частности парашютный, спорт в Народной Монголии ведет свою родословную с далеких теперь уже тридцатых годов. У его колыбели находились советские друзья-авиаторы. Мы по праву считаем основателем парашютизма в нашей стране выдающегося советского летчика, ныне маршала авиации, Героя Советского Союза, Героя МНР Владимира Александровича Судца.

В 1934 году В. А. Судец по собственной инициативе организовал обучение монгольских летчиков прыжкам с парашютом. Вначале сам совершил несколько показательных «путешествий» под куполом парашюта из кабины У-2 на летное поле аэродрома с высоты 800 метров. Потом научил этому наших авиаторов. Первым последовал примеру советского старшего брата летчик Ц. Очир. За ним получили воздушное крещение другие пилоты. Среди учеников Владимира Александровича были и девушки. Пионером парашютного спорта среди девушек стала Д. Загдхорлоо. Люди старшего поколения вспоминают, с каким жадным интересом ходили они на аэродромы смотреть на парашютные прыжки своих молодых соотечественников.

Как большая река начинается с ручейка, так и наш авиационный спорт набирал силу с полетов и прыжков отдельных отважных романтиков неба. В 1945 году у нас уже насчитывалось более сотни парашютистов. Их объединял вокруг себя талантливый мастер прыжков под шелковым куполом начальник парашютной службы республики Ц. Лувсандамба.

Подлинный же расцвет авиационного спорта в стране начался с создания Центрального аэроклуба. Его у нас на-

не было отбоя. И здесь комиссия допускала к учебе только лучших из лучших. Право быть зачисленным надо было завоевать отличной учебой в школе или примерной работой на производстве. Ребята и девушки овладевали парашютным спортом с вдохновением. Через несколько месяцев на счету у каждого было уже по десятку и более прыжков. Задания с каждым новым тренировочным занятием усложнялись. Во время празднования очередной годовщины Народной революции парашютисты аэроклуба совершили с высоты 1000 метров групповой показательный прыжок. Это было захватывающее зрелище.

сли большой вклад в совершенствование методики выращивания мастеров парашютного, самолетного и авиамоделльного спорта.

В МНР было проведено республиканское первенство среди парашютистов. В нем приняло участие много юношей и девушек. В ходе соревнования ряд его участников стал разрядниками, выполнил нормы мастера. 1968-й стал годом начала прыжков с усложненным комплексом. Появились у нас свои акробаты-парашютисты, умельцы выполнять прыжки с затяжкой с раскрытием парашюта, «звездочку», «каплю» и другие номера. Первые такие прыжки делались под ру-



Аэродром Улан-Батор, 1934 г. В. А. Судец готовит монгольских авиаторов к парашютным прыжкам.

ководством советского наставника В. Буханова. В таких прыжках принял участие и автор этих строк.

В 1975 году мастер парашютного спорта МНР Д. Отряд первым в республике записал на свой счет тысячный прыжок. Ныне у нас таких тысячников немало. Ряды их растут с каждым годом. Шесть лет назад группа монгольских парашютистов побывала в солнечном Узбекистане. Под руководством мастера парашютного спорта СССР И. Фасхутдинова в Фергане и Андижане они прошли прекрасную тренировку по комплексным фигурным прыжкам. В следующий спортивный сезон наша команда приняла участие в состязаниях парашютистов дружественных армий. Итог состязаний — четвертое командное место. Достигнутый рубеж придал нам новый импульс. В семьдесят пятом году в десантном многоборье мы заняли уже третье место. Успешными были выступления монгольских спортсменов на международных соревнованиях в Болгарии, Чехословакии, СССР. От одних соревнований к другим мы набирали и набираем опыт, обретаем мастерство, закаляем волю к победе.

И на каждом этапе движения вперед, к вершинам мастерства, мы с большой теплотой ощущаем рядом с собой неизменных наших друзей и наставников из ДОСААФ СССР — заслуженного тренера П. Сторчиенко, заслуженного мастера парашютного спорта В. Гурного, заслуженного тренера Узбекской ССР И. Карнаухова, начальника отдела парашютной подготовки ЦК ДОСААФ СССР мастера спорта А. Гуськова и многих других советских братьев.

Парашютный спорт в Монгольской Народной Республике давно стал массовым. Им увлекается не только молодежь, но и люди самых разных возрастов и профессий. На аэродроме аэроклуба можно встретить ученого и рабочего, инженера и деятеля искусства. Вот один из примеров. Народный артист МНР, один из основателей национального цирка Р. Нацаг увлекся парашютным спортом на шестом десятке лет. Он стал рядовиком. К занятиям спортом смелых и отважных Р. Нацаг приобрел трех своих сыновей и дочь. Все они являются хорошими парашютистами, показывающими высокие результаты на соревнованиях.

Многие авиационные спортсмены, прошедшие начальную подготовку в Центральном аэроклубе нашего оборонного Общества, трудятся в народном хозяйстве или служат в армии. Как настоящие патриоты и пролетарские интернационалисты они с честью выполняют возложенные на них обязанности, внося вклад в укрепление экономического и оборонного потенциала своей прекрасной Родины и всего социалистического содружества.

Скоро исполняется полувековой юбилей Общества содействия обороне страны. Знаменательный праздник авиационные спортсмены республики, коллектив Центрального аэроклуба встречают новыми достижениями в учебно-спортивной и оборонно-массовой работе.

Д. ХАДБАТОР,
начальник Центрального аэроклуба,
мастер парашютного спорта МНР

Ежегодно, в июле советский народ отмечает День Военно-Морского Флота СССР. Благодаря заботе партии и правительства советский флот превратился в грозную силу, выполняющую задачи по защите своего государства. Одним из его боевых средств является морская авиация. Она имеет славные боевые традиции, внесла достойный вклад в дело разгрома врага в годы Великой Отечественной войны. Сегодня мы рассказываем о морском летчике Герое Советского Союза А. Чернышеве.

ТОРПЕДОНОСЕЦ НА БОЕВОМ...

...ПУСТЫННО ШТОРМОВОЕ море, лишь белые гребни над волнами. Но поиск продолжается, и летчик, гвардии капитан Чернышев, как и весь экипаж, внимательно, зорко осматривает беспокойную водную поверхность. Ничего. А время идет.

— Не попытаться ли счастья в главной базе противника? — говорит Чернышев.

— Можно, — отвечает штурман Борис Черных.

Торпедоносец входит в облачность. Это затрудняет пилотирование, зато гарантирует внезапность появления над целью. Проходит какое-то время. «Пора! — говорит штурман. — Снижаемся». Едва Чернышев успел выйти из облачности, как сразу увидел «сторожевик».

Залпы зениток противника не помешали атаке. Но когда Чернышев сбросил торпеды, пронеслись над кораблем, по фюзеляжу застучали осколки, руку обожгла резкая боль. Секундой позже позади прозвучал взрыв, и фашистский корабль, расколовшись по центру, погрузился на дно.

— Победа! — радостно воскликнул Черных, и почти сразу, с тревогой: — Горим!

Мотор работал нормально, но плоскость пылала.

«Срочно готовить шлюпку!» — приказал командир стрелкам-радистам Быкову и Гладилину, а сам начал сбивать пламя. Вскоре пламя уменьшилось, а когда торпедоносец уже был на значительном расстоянии от военно-морской базы противника, огонь погас окончательно и экипаж благополучно вернулся на свой аэродром.

Ранение оказалось легким, осколок снаряда повредил лишь мягкие ткани руки, и через несколько дней Чернышев снова пошел на задание и снова одержал победу: торпедировал судно, шедшее в центре сильного охранения.

«Выбирать из цели цель», — девиз командира эскадрильи 1-го гвардейского мино-торпедного полка гвардии капитана Аркадия Петровича Чернышева. Он так и учил подчиненных: если большой транспорт идет под сильной охраной, атаковать надо именно транспорт, хотя это очень опасно. Если перед тобой несколько целей, скажем, катера, сторожевики и подводная лодка, атакуй подводную лодку, она может принести больше вреда...

Комэск быстро вводил в строй молодых летчиков. Быстро потому, что умел находить с ними духовный контакт. Он хорошо понимал состояние еще не об-

стрелянных летчиков и перед тем, как посылать их на первое боевое задание, неизменно рассказывал о каком-то одном из первых своих полетов.

— Глянул я вниз, на море, и душа в пятки ушла: раз на меня армада фашистских кораблей. Ну, думаю, пропал — комэск даже на шепот переходил, живописуя свое состояние. — А что оказалось? Оказалось, что это мелкие шхеры. От страха принял их за эскадру...

Никто не знал, правду говорил командир или шутил, но молодые пилоты после его «признаний» не скрывали, начистоту рассказывали о своем состоянии в небе, в бою, знали, комэск поймет их правильно.

Комэск был отличным пилотом. За короткий срок овладел двумя типами торпедоносцев. А начал свой путь в авиацию в московском аэроклубе, когда был проходчиком столичного метрополитена. Летал на самолетах и планерах. Потом, в морской авиации — на летающей лодке МБР-2. Проявил себя во время войны с белофиннами, смело и точно бомбил противника с малых высот.

В начале Великой Отечественной, в августе-сентябре 1941 года, когда летчики Евгения Преображенского бомбили Берлин, взлетая с острова Эзель, Чернышев, служивший в другой части, доставлял сюда боеприпасы, выполнял задания по связи.

Особая страница боевой биографии Чернышева — полеты на Ханко. «Героический Красный Гангут» — так называли полуостров в сорок первом году, так называют и сейчас. Гарнизон Ханко героически сражался в далеком тылу противника, когда Прибалтика, значительная часть Ленинградской области были оккупированы. Сто шестьдесят четыре дня гангутцы противостояли многократно превосходящим силам противника. И все это время Чернышев летал на Ханко с боеприпасами и оружием для гарнизона, доставляя «Правду», письма из Ленинграда, перевозил раненых.

Однажды, разгружая свой самолет под артиллерийским огнем противника, Чернышев узнал, что вражеская батарея накануне подбила прилетевший с большой земли морской близкий разведчик. Погибло несколько человек.

— Где она расположена? — спросил Чернышев и попросил показать на карте.

Вскоре экипаж вылетел в указанный квадрат. Полчаса искали замаскированную, притаившуюся батарею. Она молчала. Тогда Чернышев снизился, вызывая огонь на себя. И фашисты не выдержали,

открыли стрельбу. После бомбоудара противник замолчал на несколько дней, пока не подвезли новые орудия.

На одном из участков фронта готовилась атака полка морской пехоты. Командовал им офицер Василий Филиппович Маргелов, впоследствии Герой Советского Союза, генерал армии. Перед операцией требовалось обработать передний край обороны противника. Пилотируя одномоторную тихоходную лодку, Чернышев проштурмовал гитлеровцев из пулемета, сбросил серию мелких осколочных бомб. Полк, ведомый коммунистом Маргеловым, поднялся и выбил врага из укрепленного пункта.

Умение штурмовать и бомбить с малых высот пришло к Чернышеву еще в сорок первом, когда перехватывал он фашистские колонны на дорогах к Ленинграду. В то же время довелось ему схватиться с шестью истребителями. Кажется, что может сделать МБР-2 в таких неравных условиях? И все-таки экипаж одержал победу. Чернышев маневрировал, уклоняясь от прицельных очередей, а когда один из фашистов, излишне самоуверенный, подошел слишком близко, стрелок сразил его меткой пулеметной очередью. На этом бой закончился.

Что же определило девиз Чернышева «Выбирай из цели цель»? Правильная оценка обстановки и, в связи с этим, первая большая победа: торпедированный в море транспорт.

— Их было два и оба совершенно одинаковые. Почему вы атаковали именно этот? Может, случайно? — спросил командир полка.

— Нет, не случайно. Я выбрал именно тот, что сидел в воде по самую ватерлинию, — отвечал летчик.

Да, тот был сильнее загружен. Что бы там ни было — танки, орудия, боеприпасы — их на этом транспорте было больше.

За три последних месяца сорок третьего года гвардии капитан Чернышев совершил тридцать девять боевых вылетов. За это время он торпедировал шесть транспортов, сторожевой корабль, кроме того оказывал помощь нашим проводникам.

В Финском заливе, стремясь прорвать прорыв советских подводных лодок в открытое море, гитлеровцы оборудовали три противолодочные позиции. Вместе с другими экипаж Чернышева бомбил фашистские минные поля, уничтожал противолодочные сети — проделывал в позициях «коридоры». Умело пользуясь ими, наши подводники выходили в открытое море и топили суда противника.

Потеряв десятки судов от атак торпедоносцев 1-го полка, противник изменил расписание своего судоходства, изменил маршруты и время. Условия работы экипажей торпедоносцев усложнились. Надо было расширить район крейсерства, изменить характер поиска. Дежурить в каком-то одном квадрате моря было уже недостаточно. Требовалось искать, летая с запасом горючего на полный радиус действия, доходить до военно-морских баз противника, охранявшихся зенитной артиллерией, большими рядами истребителей.

Н-ская часть военно-морской авиации. Перед учебно-боевым вылетом.

Фото Н. ВЕРИНЧУКА

В первом же таком большом полете, применив все способы маскировки, экипаж Чернышева, удачно обойдя заслоны истребителей и обследовав обширный район акватории, обнаружил, наконец, караван. Под охраной сторожевых кораблей шли два транспорта. Внезапноости достичь не удалось. Сторожевики вели сильный прицельный огонь, особенно ожесточенно защищая транспорт водоизмещением в 8000 тонн. Но через пять минут все было конечно, и стрелок-радист сфотографировал горящее судно. Это было 25 октября 1943 года в 4 часа 30 минут. В ту ночь, благодаря мастерству пилотирования и глубокому знанию техники, Чернышев установил и своеобразный рекорд: торпедоносец продержался в воздухе 10 часов 39 минут.

22 января 1944 года Аркадию Чернышеву было присвоено звание Героя Советского Союза. А война продолжалась, Летая вместе с Борзовым, Побединым, Колесником, Чернышев бомбил укрепления врага в Ропше, Красном селе. Летал с Героем Советского Союза Михаилом Советским. Вместе они «закупорили» однажды выход из военно-морской базы Финского побережья, причем выпол-

нили задание настолько скрытно для противника, что через несколько часов после постановки мин, на них подорвался корабль охраны водного района.

26 марта 1944 года Аркадий Чернышев совершил свой последний вылет, последнюю атаку вражеского судна. Но его боевому девизу — «выбирать из цели цель» до конца войны следовала его эскадрилья. Его опыт перенимают новые поколения летчиков дважды Краснознаменной Балтики. В музее боевой славы школы № 11 города Орска юные следопыты, собрав уникальные экспонаты, рассказывают о подвигах Аркадия Чернышева и его боевых друзей — балтийских летчиков.

Помнят бесстрашного летчика и на родине, в столице, где он работал проходчиком метро и летал в аэроклубе. В московской школе № 612, неподалеку от станции «Кировская», которую строил Чернышев, на переключке поколений неизменно называют его имя, а его любовь к Родине, ответственность за порученное дело ставят в пример молодежи, будущим воинам.

М. ЛЬВОВ



В ЗАПАС НЕ УХОДЯЩИЙ

Этого человека, летчика-фронтовика, в Брянске знают многие. И не только ветераны Великой Отечественной. Он работает слесарем на одном из предприятий. Ударник коммунистического труда. Сергей Иванович Пантюхов активно участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи. В 39-й и 53-й подшефных школах помогает учителям проводить «Уроки мужества».

Воинской службе в авиации, полетам в фронтовом небе Запоярья Пантюхов отдал свою молодость. Первоначальную летную подготовку в 1941 году получил в Бежицком аэродроме. Потом — школа военных летчиков. В сорок четвертом Сергей Пантюхов стал в боевой строй 46-го штурмового авиационного Печенгского дважды Краснознаменного полка. Водил свой грозный Ил-2 над фиордами Баренцева моря, наносил удары по конвоям вражеских кораблей.

О героических подвигах своих боевых однопольчан Сергей Иванович охотно и подробно рассказывает на встречах с молодежью. Но мало кто знает, что и жизнь самого Пантюхова — тоже подвиг.

☆☆☆

Передо мной фронтовая листовка, выпущенная осенью 1944 года политотделом 14-й смешанной Краснознаменной авиадивизии Северного флота:

«Бесстрашно и дерзко воюет штурмовик лейтенант Сергей Пантюхов! — говорится в листовке. — На своем краснозвездном «Ильюшине-2» он летает на Киркенес, Вадсе, Луостари, сея смерть врагу. За короткое время Пантюхов потопил каботажное судно, вооруженный мотобот, разрушил девять причалов, неоднократно штурмовал аэродромы врага.

Орден Красного Знамени украшает грудь Пантюхова. ЦК ВЛКСМ наградил его Почетной грамотой, а шефы-новосибирцы подарили летчику часы.

На днях Пантюхов в составе группы

штурмовиков наносил удар по фашистским кораблям...»

Далее листовка скупыми словами поведала о боевом эпизоде, который ярко характеризует советского летчика. 25 сентября 1944 года в первой половине дня воздушный разведчик 18-го авиаполка Северного флота обнаружил на переходе в районе Буге-фьорда фашистский транспорт. Его сопровождали два сторожевика. Для нанесения по вражеским кораблям бомбоштурмового удара вылетела четверка «Ильюшиных». Группу повел помощник командира эскадрильи, кавалер трех орденов Красного Знамени старший лейтенант Михаил Тамаров. Ведомыми шли лейтенант Сергей Пантюхов, младшие лейтенанты Иван Таравинов и Сергей Сучалкин. Для прикрытия штурмовиков поднялась шестерка Як-9.

Под крылом — море. Соблюдая для скрытности режим радиомолчания, Тамаров легонько качнул машину с крыла на крыло — «Внимание!», а затем повел группу на снижение. Теперь студеные волны Баренцева моря мелькали совсем близко. Штурмовики, едва не срубая винтами их пенные гребни, огибали полуостров Рыбачий. «Илы» словно растаяли в густой дымке над морем. В расчетной точке по команде ведущего самолеты набрали около 1200 метров высоты. Густая дымка затрудняла обзор, но наметанный острый взгляд опытных воздушных бойцов вскоре выделил то, что надо.

Корабли противника шли в кильватерном строю. Сторожевики — один спереди, второй сзади — прикрывали большой транспорт. Старший лейтенант Тамаров не спешил доворачивать группу на цель, более того, повел ее мористее, на запад.

Но вот он левым креном круто развернул группу почти на 180 градусов. Фашисты меньше всего ждали налета с запада. «Ильюшины» слитно произвели первую атаку. Она завершилась мощным бомбовым ударом. С горящих кораблей били пулеметы и пушки. Штурмовики делают второй, третий заходы. Пантюхов и остальные летчики, следуя примеру ведущего, пикируют уверенно и точно.

Вдруг яркая вспышка перед глазами, грохот близкого взрыва, удары в голову, плечо.

— Я ранен, — передал Пантюхов по радио. Осмотрелся. Приборы в кабине работали нормально. Машина слушалась рулей. Но вместо лобового стекла — большая дыра. В лицо бьет тугая струя холодного воздуха. Плетью повисла перебитая правая рука. Из рукава куртки обильно струилась кровь. Правое ухо

шлемофона, словно бритвой, начисто срезало осколком снаряда.

Нестерпимо жгло правое плечо, горела куртка. Ветер все сильнее раздувал тлеющую материю. Сжимая левой рукой ручку управления, преодолевая адскую боль, Пантюхов продолжал полет в строю. «Ильюшины» повернули в сторону полуострова. Там находилась ближайшая посадочная площадка. От большой потери крови клонило в сон, в забыть. Оглянувшись, Сергей увидел рядом самолет летчика Таравинова. Иван Таравинов, пристроившись крыло к крылу, подбадривал друга взмахами руки: дескать, давай вперед. С ходу — на посадку!

Однако посадка с ходу на запасную площадку не получилась. На узкой полосе распластался подбитый бомбардировщик. К нему полз трактор.

Пантюхов повел свой самолет к базовому аэродрому. Повел над самыми сопками, чтобы обезопасить себя от нападения «мессеров». Силы покидали. Минутами казалось, что вот-вот наступит обморок и тогда все, конец... Но через некоторое время впереди показалась посадочная полоса... Как произвел посадку и зарулил на стоянку, Пантюхов не помнит. Техники бережно подняли лейтенанта из кабины и в подоспевшей санитарной машине отправили в госпиталь.

«Мужество победило! — говорилось во фронтовой листовке. — Боевая стойкость, высокое летное мастерство помогли Пантюхову... Заканчивалась листовка призывом: — Товарищи летчики! Будьте в бою так же стойки, как комсомолец Пантюхов! Пусть подвиг Пантюхова зовет вас к новым победам и окончательному разгрому врага!»

Самому же Сергею Ивановичу не довелось больше громить фашистов. Война для него окончилась этим неизменно трудным боевым вылетом, за который он был награжден вторым орденом Красного Знамени.

...Из санитарной машины Сергея перенесли прямо на операционный стол.

Долго боролся хирург за то, чтобы сохранить летчику руку.

И еще одно жестокое испытание пришлось вынести лейтенанту Пантюхову. На другой день вдруг померк свет в его глазах. «Ослеп!» Медики успокаивали: пройдет, обязательно пройдет. Это — всего лишь кратковременное последствие ударной волны. На пятые сутки к моменту утреннего обхода с глаз сняли плотную повязку. «Вижу!» — вскрикнул Пантюхов от радости.

В полк Сергей Пантюхов вернулся лишь в конце 1945 года.

ПРИВЫЧНОЕ всем нам слово «самолет» вошло в нашу лексику еще несколько столетий назад. Появившись задолго до рождения авиации, оно имело совершенно другое значение, вернее — ряд значений.

Обратимся к одному из томов «Энциклопедического словаря», вышедшего в начале века. «Самолет, или самолетный стан, — читаем мы здесь, — ручной ткацкий станок, с приспособлением для более удобной перекидки челнока.

В описании действий войск Пет-

ра I против шведов есть фраза: «На самолете была устроена связь между обоими берегами Невы». Речь идет не о связи по воздуху, немислимой в то время, имелись в виду самоходные паромы, приводимые в движение речной струей. Они и назывались самолетами.

А вот еще одно значение, всем хорошо известное, — сказочный ковер-самолет. В таком толковании, хотя и с волшебной окраской, смысл слова «самолет» приближается к нашему пониманию.

Язык непрерывно развивается, изменяется, и сегодня рядом стоят тождественные понятия — «самолет» и «аэроплан». Причем в словаре указывается, что слово «аэроплан» получило большее распространение в первые годы развития авиации, а в настоящее время носит устаревающий характер.

Не случайно оба однозначных термина включены в «Словарь синонимов русского языка» (изд. «Наука», 1971 г.).

В современных справочных издани-

Северные рубежи Отчизны мужественный фронтовик продолжал охранять еще в течение 11 послевоенных лет. Осваивал новую, теперь уже реактивную авиационную технику. Летал в сложных погодных условиях днем и ночью. Учился сам и учил на основе фронтового и современного опыта других. Был награжден медалью «За боевые заслуги» и орденом Красной Звезды.

Но всему приходит свой черед. По состоянию здоровья пришлось расстаться и с небом, и ратным строем.

У майора запаса Пантюхова начался новый этап жизни.

В 1961 году Сергей Иванович пришел на завод. Не смущаясь, настойчиво учился у опытных рабочих. В короткие сроки постиг тонкости слесарного дела. Обрел высокий авторитет в коллективе. Прежде всего — добросовестным отношением к труду, высокой сознательной дисциплиной.

Трудиться только по-ударному — такую цель поставил перед собой коммунист Пантюхов. И достиг ее. Партийная и гражданская активность Сергея Ивановича не осталась незамеченной. Избрали членом райкома КПСС, депутатом районного Совета народных депутатов.

К ратным наградам Пантюхова прибавилась медаль «За доблестный труд. В ознаменовании 100-летия со дня рождения В. И. Ленина». За досрочное и высококачественное выполнение заданий 8-й пятилетки награжден орденом «Знак Почета».

После заводской смены офицер запаса Пантюхов домой идет не сразу, а вначале спешит в подшефную школу. Проводит занятия по гражданской обороне. По заданию первичной организации ДОСААФ выступает перед юношами, готовящимися к воинской службе.

Сергей Иванович всегда с людьми. Он — член цехового товарищеского суда, агитатор. Слово его всегда авторитетно и весомо.

Думается, что такая вот отдача Обществу, требующая высокого чувства долга и напряжения физических и духовных сил, — тоже подвиг.

Коммунист Пантюхов и поныне остается действующим бойцом великого братства фронтовиков, о которых хорошо сказал поэт:

Служенье Родине им свято,
Как сердца пламенный наказ.
Фронтовики! Они — солдаты,
Не уходящие в запас.

Подполковник В. КАЗЬМИН

Брянск

яя «аэроплан» в качестве самостоятельного слова, как правило, не встречается. Так, «Иллюстрированный авиационный словарь для молодежи» (Изд. ДОСААФ, 1964 г.) дает лишь пояснение к приставке «аэро». Зато слово «самолет» сопровождается странным объяснением. После краткого определения приводится историческая справка о первом самолете А. Можайского, даются основные конструктивные данные. Перечислены типы машин. Со словом «самолет» теперь связана целая литература.

Зиновий ЯМПОЛЬСКИЙ

ПОГРАНИЧНАЯ ТИШИНА

*В тучах месяц таится,
Часто слышится гром,
Напряженно граница
Дышит ночью и днем.
Тишину понимая,
Тут застыла сосна.
У приморского края
Начеку тишина.*

*Шорох ветра по травам,
Океана раскат
Преподносят заставам
Сто загадок подряд.
Хитрость недруга зная,
Нам всегда не до сна.
У приморского края
Начеку тишина.*

*Мы стоим у раздела,
Где граница идет.
Здесь отвага и смелость
В каждом сердце живет.
Мирный труд охраняя,
Мы в строю. Как струна,
У приморского края
Начеку тишина.*

Михаил КИРИЛЛОВ

ПИЛОТЫ

*По бетонке,
солнцем раскаленной,
Вот они шагают не спеша.
Их, отважных,
в высоту влюбленных,
Сблизила крылатая душа.
Скорость покорили выше звука,
Но никто как будто не устал,
Лишь гудят натруженные руки,
Только что сжимавшие штурвал.
Трудно нелетающим поверить,
Что всего мгновение назад
Штурмовали парни стратосферу,
Шел над головой звездопад.
А для них — обычная работа.
Никаких особенных чудес...
Семьи ждут домой своих пилотов,
Как богов,
спустившихся с небес.*

Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

СОРОК ЛЕТ ЗА ШТУРВАЛОМ

— СТЕПАНОВ полетел на восток, — ответил мне инженер. — Вернется через неделю.

Степанова, этого беспокойного человека, я знаю не один год, помню его еще в звании майора. И всегда видел Александра Никифоровича или в самолете, или на аэродроме. Замечал, с каким интересом солдаты, придя в музей боевой славы, рассматривают на одной из витрин довоенную фотографию молодого Степанова. Там же его потертые краги, шлемофон, уложенная в планшет полетная карта. На красочном стенде, среди участников Великой Отечественной — его фотография, на которой радужой блеском ордена и медали.

Все меньше и меньше остается в строю фронтовиков. А заслуженный военный летчик СССР полковник Степанов — в строю, к тому же еще и летает. Днем, ночью, в любую погоду.

Четырнадцать лет полковник Степанов — старший инспектор-летчик по транспортной и вертолетной авиации. И все эти годы он строгий страж законов летной службы, неукоснительный их исполнитель. Сибирь, Заполярье — его владения. Летает, проверяет работу летчиков, учит, помогает.

Возникли в одной из частей сложности с курсоглиссадной системой. Не совсем удачным оказался один из очень нужных приборов. Долго присматривался к нему Александр Никифорович, изучил техническую литературу и пришел к выводу: прибор можно улучшить, усовершенствовать. За идею ухватились специалисты, сделали чертежи, расчеты, послали в конструкторское бюро. Вскоре из Москвы сообщили: работа одобрена, прибор в новом исполнении принят к производству.



Полковник Степанов любит и доподлинно знает свой самолет. И это не раз выручало его в трудных ситуациях. Однажды, при возвращении из дальнего полета на самолете не вышли шасси. Случай редкий, борттехник забеспокоился.

— Ничего страшного, — сказал Александр Никифорович и, доложив на землю о случившемся, собрал экипаж на короткий консилиум. Последнее слово — командирское. Самолет находился в воздухе около часа. Люди сделали все, что нужно, полет закончился благополучной посадкой.

В 1937 году Степанов впервые поднялся в небо, освоил По-2. Через год закончил отделение старшин-пилотов. В 1940-м поступил в Омскую авиашколу. Великую Отечественную встретил курсантом, закончил учебу в августе. Просился на фронт, послали инструктором в учебный бомбардировочный полк. Было очень обидно, тем более что в боях погибли два брата Николай и Федор. Инвалидом вернулся третий — Анатолий. Степанов писал рапорт за рапортом, просился на фронт, ему отвечали: нужен здесь. Кто-то из товарищей сообщил: если собрать денег на покупку самолета, то на нем разрешат воевать. Александр ухватился за эту идею: продал баян, собрал наличные, пришли на помощь друзья. Но этого оказалось мало, самолет купить не смогли, а за патриотический поступок получили благодарность от товарища И. В. Сталина.

Но воевать Степанову все же довелось, правда, уже в конце войны, на востоке.

...Стояла задача: на Пе-2 проникнуть в тыл противника, уточнить место скопления живой силы и техники. Со штурманом Валентином Бураковым проложили маршрут в сторону Ханки, изучили его и полетели. Благополучно миновали линию фронта и вышли в заданный район, обнаружили место сосредоточения вражеских войск. Сфотографировав цель и проштурмовав ее из пулеметов, взяли курс на свою территорию.

Уже темнело, когда подходили к линии фронта. И вдруг — истребители. Стрелок-радист Павел Корякин отбивал их атаки, летчик маневрировал, уходил от прицельных очередей. Ушли бы благополучно, не на пути оказался мощный укрепленный район. Заработали зенитки, разрывы снарядов все ближе и ближе. Один разорвался рядом. Сразу же отказал правый двигатель, с перебоями начал работать левый...

В представлении Степанова к ордену Красного Знамени говорится: «За вре-

мя боев с японскими захватчиками отважно и инициативно вел воздушную разведку. Над территорией противника был подбит, на одном моторе перетянул линию фронта, благополучно приземлился в поле. Сохранил жизнь экипажа и дорогостоящую материальную часть».

...Погода на Севере изменчивая. В тот день ничего не предвещало беды. Видимость, можно сказать, была безграничной, и вдруг с земли передали: «К полосе подходит туман!».

Едва Степанов взял курс на аэродром, как поступило новое сообщение:

— Аэродром закрыт.

Александр Никифорович бросил взгляд на приборы, оценил обстановку: горючее на исходе, до запасного не дотянуть. Нажал на кнопку радиосвязи, передал:

— Буду садиться.

Выход был и иной — приземлиться на поле, но в докладе летчика было столько уверенности, что с земли передали:

— Будем вами управлять!

— Землю, можно сказать, не видел, садился буквально на ощупь, — рассказывал потом Александр Никифорович. — Сразу, как только коснулся, и — на тормоза. Самолет катился, а я, весь сжавшись, ждал удара. Ничего, обошлось, пробег закончил нормально. А рулить не смог, ничего не было видно.

За четыре десятилетия летной службы Александр Никифорович освоил более двадцати самолетов, в воздухе пробыл свыше десяти тысяч часов. Работал и жил с семьей на Севере, в Средней Азии, на востоке, там, где была беспокойная служба и интересная летная работа.

— Мне везло на хороших, требовательных командиров, — рассказывает Александр Никифорович. — Командиром полка, когда я командовал эскадрильей, был у нас Иван Кириллович Карабаш, бывший шеф-пилот у маршала авиации Н. С. Скрипко. Он отличался летным мастерством, пунктуальностью, вежливостью и аккуратностью. В нем все сочеталось: требовательность, справедливость, доброжелательность.

Эта черта, требовательность, на всю жизнь утвердилась и в характере полковника Степанова. Он требователен к себе, к подчиненным, близким. Эту черту перенял и его сын, который тоже стал офицером. Александр командовал взводом, батареей, дивизионом, а ныне учится в военной академии.

Полковник Степанов всю жизнь любил спорт. Эту любовь унаследовал и его сын. Он кандидат в мастера спорта по многоборью, по боксу, имеет разряды и по другим видам спорта.

Целую плеяду военных летчиков вывел в большое небо полковник Степанов. Многие из них стали первоклассными авиаторами, командирами подразделений, частей. А бывший его подопечный Анатолий Николаевич Иванов, как и сам Александр Никифорович, стал заслуженным военным летчиком СССР.

Как-то командир поинтересовался:

— А что, Александр Никифорович, говорят медики о вашем здоровье?

— Годен без ограничений, — ответил Степанов.

— Ну и летайте, пока сами не попроситесь на отдых.

— Долго ждать придется, товарищ генерал.

Голубые глаза светятся молодо. Расходятся веером тонкие стрелки морщин. Слегка серебрятся русые волосы. В кряжистой фигуре, в крупных жилистых руках чувствуется сила, энергия, работоспособность.

Вспоминается высказывание заслуженного летчика-испытателя СССР Героя Советского Союза генерал-майора авиации С. А. Микояна: «Человек, если он увлечен делом, получает настоящее удовлетворение от своей работы. Полеты увлекают глубоко и обычно на всю жизнь».

— Жена и дочь тоже не представляют меня без летной работы, — рассказывает Степанов, — говорят, что с аэродрома я привожу в дом аромат неба, простора. Недавно, увидев в коридоре на вешалке офицерскую шинель сына, дочь воскликнула: «Странно, в нашем доме и вдруг нелетная форма!»

У ветерана на все хватает времени. Он чудесно играет на пианино, глубоко знает литературу, живопись, имеет первый спортивный разряд по стрельбе. В его аттестациях отмечено: как летчик способен выполнить любое задание днем и ночью на радиус самолета. Активно участвует в спортивно-массовой работе. Обладает способностями руководителя художественной самодеятельности, за что имеет ряд благодарностей.

Длительное время является руководителем группы марксистско-ленинской подготовки, занятия проводит грамотно и на высоком идейном уровне. Является членом партийного бюро...

Пожалуй, ни одна другая профессия не расставляет людей с такой справедливостью, как летная. Тут не поможет ничто, если ты сам не умеешь работать. Работать днем и ночью, в воздухе и на земле. Надо быть смелым — всегда, собранным — всегда, готовым к полету — всегда.

Полковник Г. МОКРЯК,
военный летчик 1-го класса

ВЕЛИКИЙ ТРУЖЕНИК



ИЛЮШИН...

Знакомый миллионам людей подмосковный аэропорт Шереметьево. Перед зданием аэровокзала на невысоком постаменте ширококрылый воздушный лайнер. Опустели его вместительные салоны, выключены могучие двигатели. Кажется, что он только что доставил в столицу очередных пассажиров, затем после положенного технического осмотра снова уйдет в дальний рейс и где-то на другом аэродроме диктор сообщит: произвел посадку самолет Ил-18, бортовой номер 75554.

...ДВА ДЕСЯТИЛЕТИЯ тому назад 20 апреля 1959 года экипаж Героя Советского Союза Б. Лахтина начал на Ил-18 регулярные пассажирские перевозки на внутрисоюзных воздушных линиях, а 5 января 1960 года заслуженный пилот СССР В. Цыганков и командир корабля Е. Казаков — на международных трассах. Созданный коллективом под руководством Генерального авиаконструктора С. В. Ильюшина многоместный турбовинтовой лайнер Ил-18, удостоенный на Всемирной Брюссельской выставке 1958 года приза «Гран при», быстро получил признание летно-технического состава и пассажиров, стал основной машиной на магистральных линиях Аэрофлота. В 1960 году за разработку этого самолета С. В. Ильюшину и шести ведущим специалистам ОКБ была присуждена Ленинская премия.

За двадцать лет эксплуатации на Ил-18 совершили полет 235 миллионов человек... Советский лайнер совершал взлеты и посадки на аэродромах десятков стран всех континентов планеты. В его «послужном списке» 22 мировых рекорда по классу турбовинтовых машин.

И хотя самолеты Ил-18 сейчас еще эксплуатируются на некоторых наших воздушных дорогах и в 16 зарубежных странах, их собрат занял почетное место на вечной стоянке в аэропорту Шереметьево. Это — признание достоинств великолепной машины, дань уважения большому творческому коллективу во главе с С. В. Ильюшиным, который ее создал, летно-техническому составу Аэрофлота, который умело ее эксплуатировал.

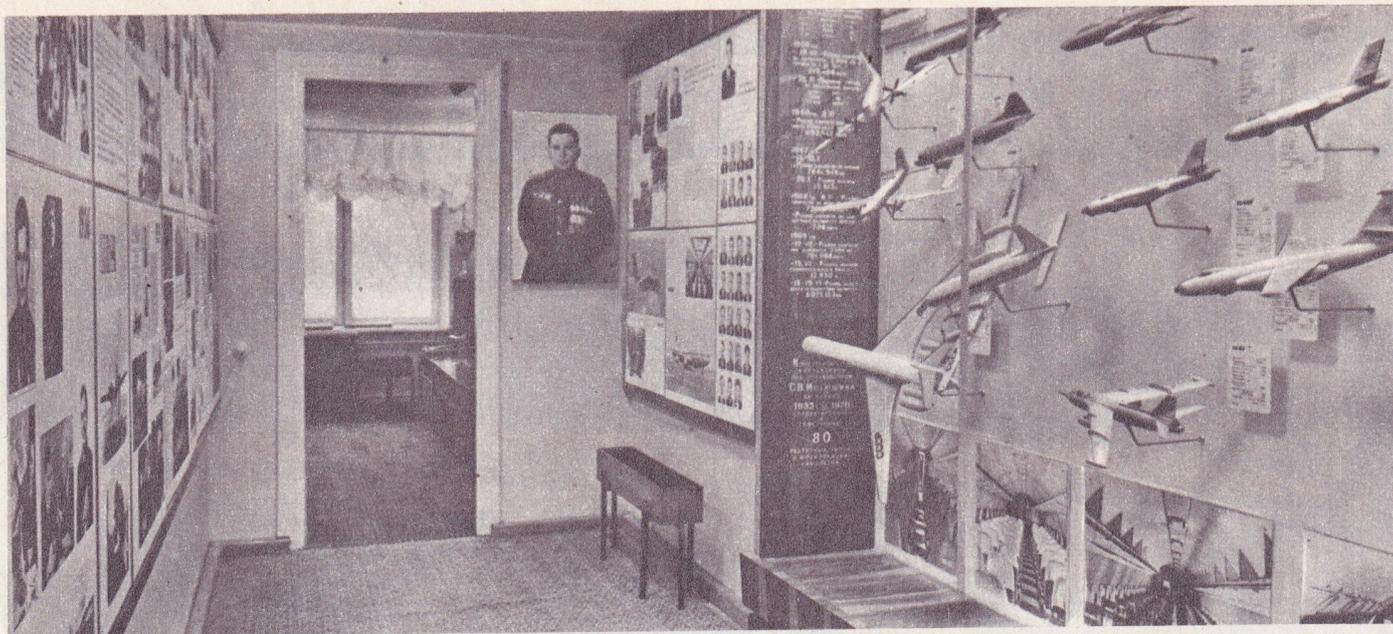
...В грозные годы Великой Отечественной войны всеобщее признание в нашей стране заслужил знаменитый штурмовик Ил-2. На «летающих танках» советские летчики внесли весомый вклад в достижение победы над гитлеровской Германией. О творческом, научно-техническом и трудовом свершении строителей Ил-2 и боевых подвигах летчиков-штурмовиков свидетельствуют поставленные на пьедесталы славы «летающие танки» в Истре, Куйбышеве, Воронеже, Москве.

Навечно застыл на постаменте в Тамбовском высшем военном училище летчиков первый советский серийный реактивный бомбардировщик Ил-28, свидетельствуя о том, что советские ученые, конструкторы, рабочие авиапромышленности всегда давали и готовы дать советским соколам технику, отвечающую самым высоким требованиям времени.

...Школой беззаветного служения Родине, самоотверженного творческого труда во имя ее могущества и процветания стал рабочий кабинет-музей С. В. Ильюшина, открывшийся в опытном конструкторском бюро его имени в канун 85-летия со дня рождения знаменитого конструктора.

...Сергей Владимирович Ильюшин... Для молодых он — патриарх авиации, для его соратников и современников — умный руководитель — коммунист, сочетавший в себе качества конструктора-творца и государственного деятеля, душевного товарища и требовательного начальника, всегда знавшего что, когда, зачем и как надо делать.

Экспозиция, развернутая в кабинете-музее и прилегающих к нему комнатах, весьма поучительна. Модели штурмовиков, бомбардировщиков и пассажирских самолетов, множество



Кабинет-музей С. В. Ильюшина в опытно-конструкторском бюро его имени.

Фото Н. НИЛОВА

фотографий, документов рассказывают о творческом пути конструктора и возглавляемого им коллектива. Убедительно выделена главная линия — каждый самолет отвечал насущным нуждам страны. Открывают этот своеобразный парад авиационной техники «летающий броненосец» самолет-штурмовик Ил-2 и его «старший брат» — дальний бомбардировщик Ил-4. На них в годы Великой Отечественной войны защитники нашей Родины громили фашистские полчища.

Многие из созданных под руководством С. В. Ильюшина самолетов — разные по назначению, размерам, общему виду. Но есть у всех одно общее, характерное. Это — глубина продуманности, логичность конструкторских решений, добротная отработанность, надежность, технологичность, экономичность в эксплуатации. Это — главные черты конструкторской школы С. В. Ильюшина. И естественно, что на многих фотоснимках запечатлены рядом основные его помощники, соратники по нелегкому творческому труду. И те, кто остался в строю, продолжают и развивая традиции школы Ильюшина, успешно решают сложные задачи современного самолетостроения. Об этом свидетельствуют, в частности, созданные коллективом ОКБ имени С. В. Ильюшина транспортный Ил-76 и широкофюзеляжный пассажирский аэробус Ил-86.

В ряду многолетних соратников С. В. Ильюшина, часто рядом с ним запечатлен на снимках заслуженный летчик-испытатель СССР дважды Герой Советского Союза, лауреат Ленинской премии Владимир Константинович Коккинаки. Он первым поднимал в воздух более пятидесяти типов самолетов, созданных коллективом под руководством Сергея Владимировича. На его самолетах установил десятки международных рекордов, стал первооткрывателем трассы из Москвы в США через Атлантику, за что был удостоен награды ФАИ «Бриллиантовое ожерелье».

В кабинете С. В. Ильюшина сохранено все так, как это было при нем — спартански просто, рационально, приспособлено для работы. На большой, в полстены, доске висят чертежи общих видов самолетов Ил-2 и Ил-62 с характерной четкой подписью, сделанной тушью: «Сер. Ильюшин».

Рядом с портретом В. И. Ленина — Указы Президиума Верховного Совета СССР о награждении конструкторского коллектива: орденом Ленина — 2 октября 1942 г.; орденом Красного Знамени — 12 декабря 1944 года; орденом Трудового Красного Знамени — 2 октября 1968 года.

Привлекает внимание витрина. В ней партийный билет члена КПСС С. В. Ильюшина. Время вступления в партию — октябрь 1918 года. Почетные грамоты о награждении С. В. Ильюшина Золотой Звездой Героя Социалистического Труда: первой — 5 декабря 1941 г., второй — 12 июля 1957 г., третьей — 29 марта 1974 г. Здесь же Диплом Академии наук СССР об избрании С. В. Ильюшина 26 ноября 1968 г. академиком АН СССР.

С. В. Ильюшин был депутатом Верховного Совета СССР, делегатом ряда съездов нашей партии, депутатом Московского Совета. Демонстрируются авторские свидетельства, иностранные патенты, дипломы, грамоты...

Генеральный конструктор стремился как можно больше времени быть с коллективом не только на работе, но и в часы отдыха. Поэтому среди экспонатов нашел место его баян, с которым Сергей Владимирович не раз выезжал «на природу» с коллективом конструкторов, серия фотографий на охоте.

Большой интерес представляют выставленные в музее альбомы с газетными и журнальными статьями и другие документы, рассказывающие о самолетах, созданных в ОКБ; их использовании в годы Великой Отечественной войны, о деятельности прославленного конструкторского коллектива в мирное время.

☆☆☆

Широко отметила 85-летие со дня рождения С. В. Ильюшина общественность Вологды, где он начинал свой жизненный путь. Постановлением Совета Министров РСФСР совхоз «Березниковский» Вологодского района переименован в совхоз имени С. В. Ильюшина. Областная газета «Красный Север» опубликовала ряд материалов о знаменитом земляке. Привлекли большое внимание читателей статья, которую написал о своем учителе Генеральный конструктор, лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда Г. В. Новожилов и отрывок из книги А. С. Яковлева «Цель жизни». А. С. Яковлев приводит высказывание товарища Леонида Ильича Брежнева об С. В. Ильюшине.

Оно было сделано на одной из партийных конференций Ленинградского района Москвы, почетным гостем которого был товарищ Л. И. Брежнев. В перерыве Леонид Ильич подсел к столику, за которым пили чай А. И. Микоян и А. С. Яковлев. Разговор шел на различные темы. Товарищ Л. И. Брежнев заботливо спросил конструкторов о здоровье, интересовался, над чем они работают.

— Мы получили ходатайство о переводе на пенсию Ильюшина, но вернули документ обратно в министерство, — сказал, между прочим, Леонид Ильич. — Хотя день-два в неделю приедет в КБ, и то хорошо. Такими людьми, как Ильюшин, бросаться нельзя.

...О Сергее Владимировиче Ильюшине говорил он очень тепло. Вспоминал годы войны, когда, будучи членом Военного Совета фронта, восхищался боевой работой наших летчиков на штурмовиках Ильюшина Ил-2.

— А Ил-18, — продолжал он, — основной самолет Аэрофлота. Великий труженик Ильюшин, побольше бы нам таких...

П. КОЗЛОВ,
инженер-конструктор

И ЗОЛОТО, И ДРУЖБА

ПЯТНАДЦАТЬ лет назад при Липецком городском Доме пионеров был создан военно-спортивный клуб «Юный летчик», который затем вошел в состав аэроклуба ДОСААФ. Многим юношам и девушкам открыл он путь в небо. Мастерами спорта стали его воспитанники Сергей Долгов, Александр Волков, Олег Марчуков. Летают на сверхзвуковых реактивных самолетах Виктор Абрамов, Анатолий Юдин, Михаил Лосев, Александр Демченко. Многие из членов клуба выбрали военно-технические специальности.

За успешную военно-патриотическую работу по воспитанию подрастающего поколения клуб награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР.

...Идут занятия. Тихо в классе. Внимательно слушают ребята своего наставника — Дмитрия Васильевича Пилипенко. Еще в 1937 году по комсомольскому набору пришел Д. Пилипенко в летную школу. Летчик-истребитель прошел Великую Отечест-

Здесь начинается дорога в небо

венную войну, четверть века отдал любимому делу — авиации. И вот уже 15 лет работает в оборонном Обществе, растит крылатую смену.

— В нашей программе есть и парашютные прыжки, — говорит Дмитрий Васильевич. — Конечно, поначалу ребята волнуются, и очень важно помочь им в этот момент обрести веру в свои силы...

Смелости как норме жизни учит летчик-ветеран подростков. Ежегодно члены клуба «Юный летчик» выезжают в молодежный военно-спортивный лагерь, где занимаются физической подготовкой, совершают прыжки с парашотом.

☆☆☆

Долгожданный день. Ребята поднимаются в небо. Замерев от восторга, смотрит Володя Поляков на землю. Как все непривычно с высоты — взлетная площадка, вдали полоса лесопосадок, темным квадратом лес. Самолет делает крен, выходит на точку.

Володя словно нырнул с высокого обрыва в реку. Перехватило дыхание. Через мгновение услышал хлопок... Медленно приближается земля. Один за другим приземляются ребята, восторженно делятся впечатлениями. С улыбкой смотрит Пилипенко на воспитанников. Растут мальчишки, обретают крылья.

А. БОЛОТОВ

Липецк

Те, кому посчастливилось увидеть пилотажа на малой высоте, выполнявшийся на Ми-1 главным тренером сборной страны по вертолетному спорту мастером спорта Анатолием Бесфамильным, унесли его в своей памяти как явление невероятное. Люди же, причастные к авиации, утверждали, что тут требуется не только большая подготовка, но и незаурядный талант. Верхний предел высоты пилотажа не превышает ста пятидесяти метров. Винтокрылая машина свечой взмывает на горке, круто пикирует, сверлит воздушное пространство восходящими и нисходящими спиралями, рассекает небесную арену косыми виражами, и вот невиданное — пилотаж хвостом вперед...

Шестой год Анатолий Федорович Бесфамильный тренирует сборную. За это время наши вертолетчики дважды одерживали победу на чемпионатах мира. Особенно памятна встреча в Витебске, принесшая 38 медалей.

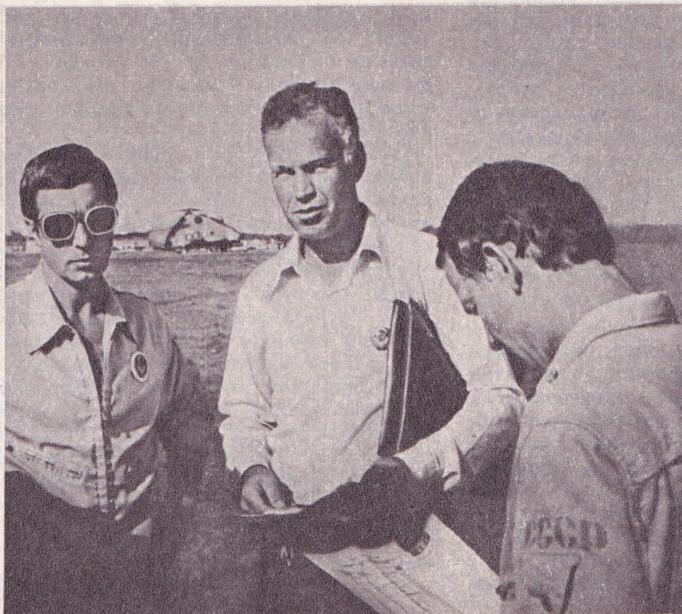
Хочется знать, какую цель ставит перед собой команда? Прежде чем ответить на этот вопрос, Анатолий Федорович задумался. Он высокого роста, спортивного телосложения. Уверенный, будто изучающий собеседника взгляд. Скупая, но приятная своей приветливостью улыбка.

— Конечно же, главное — достойно защищать спортивную честь нашей Родины на мировой арене, содействовать дружбе народов.

Видимо, в этом смысл существования сборных команд всех видов спорта. Но Анатолий Федорович раскрывает и другие аспекты.

— На международных встречах мы показываем не только искусство наших мастеров, но и массовость молодого вида спорта, его доступность у нас для молодежи, чувство товарищества. Вот один рядовой пример. В ходе третьего чемпионата мира спортсмену из Центрального аэроклуба — Валентину Попову исполнилось двадцать восемь лет. По установившейся традиции в команде чествовали юбиляра, и это не осталось незамеченным зарубежными спортсменами. Они крепко пожимали руку Валентина, тепло поздравляли с днем рождения, были тронуты атмосферой дружбы, которую принесла в среду участников чемпионата советская команда.

Анатолий Федорович хорошо знает членов сборной, в нужный момент ответственных спортивных выступлений умеет создать необходимый настрой. Вспомнился эпизод на третьем чемпионате мира. В самом начале летного дня польский спортсмен К. Качановский показал в упражнении «полет по маршруту» результат, который, казалось, невозможно было превзойти: лишь 0,2 секунды не хватило пилоту до максимума. И вот настала очередь лететь Владимиру Смирнову. «Что же сказать Володе, — думал Анатолий Федорович, подходя к вертолету, в кабине которого



Анатолий Бесфамильный (в центре) и его воспитанники — абсолютный чемпион мира Владимир Смирнов (справа) и серебряный призер Валерий Смирнов.

Фото
В. ТИМОФЕЕВА



ЧЕМПИОН РОССИИ

спортсмен уже занял свое место. — Ведь он знает все: и результат Качановского, и воздушную обстановку, и что надо, как говорят, собраться в комок...»

Лишь одну короткую фразу шепнул ему тренер:

— Неужели отдашь золото, Володя?

Не будем слишком много приписывать этой фразе. Но ведь для победы спортсмену тоже требовалось чуть-чуть...

Не отдал золото Володя. Его отклонение от нормы составило всего 0,05 секунды. Качановскому пришлось довольствоваться серебром.

В составе сборной сорок два члена и кандидата. В их числе сильнейшие спортсмены, победители многих республиканских, зональных и всесоюзных состязаний — Виктор Соловьев и Владимир Смирнов из Новосибирска, Константин Карасев и Станислав Игнатенко из Ростова-на-Дону, Любовь Приходько из Сум, Людмила Беспалова и Александр Капралов из Владимира, Лилия Петухова из Витебска, другие замечательные мастера вертолетного спорта. Шестнадцать коммунистов. Двенадцать комсомольцев. Шестнадцать спортсменов составляют женскую часть сборной. Все — мастера спорта.

Руководит сборной Анатолию Федоровичу помогает возглавляемый им тренерский совет. На основе наставлений и указаний, регламентирующих полеты на вертолетах, тщательно разрабатывается годовая программа летной подготовки команды. Она состоит из двух частей: одна определяет тренировку спортсменов по месту жительства, в свободное от работы время, другая — работу на специальных учебно-тренировочных сборах. Учитываются индивидуальные качества и особенности спортсменов. Предусмотрена строгая последовательность тренировок: от простого — к сложному, от элементов — к целому. Строжайше соблюдаются правила безопасности полетов. Цементируется нерасторжимая товарищеская дружба.

Анатолий Федорович советует спортсменам до полетов как можно глубже и основательнее продумать упражнения на земле, в учебном классе, чаще обращаться к учебным пособиям, специальной литературе. Оправдывает себя правило — не пытаться выполнять упражнение «набело» целиком, без основательной подготовки по элементам. Так, например, по первому упражнению, состоящему из комплекса эволюций на малой высоте, последовательно отрабатываются выдерживание двухметровой высоты, соблюдение места и направления полета, угловой скорости на разворотах, точность приземления в заданном месте. Старательно и упорно спортсмены работают над вопросами распределения и переключения внимания, четкого контроля времени в полете.

На определенных этапах подготовки во время сборов Анатолий Федорович организует интересные и поучительные с точки зрения методики обучения показательные полеты. Их обычно демонстрирует один из сильнейших спортсменов. Остальные внимательно наблюдают за ним. Показательный полет дает много поводов для размышлений, творческих поисков, полезных выводов.

И что особенно ценно, главный тре-

нер всегда с большим уважением относится к личным качествам, почерку каждого летчика. Подводя итоги обсуждений показательного полета, он всегда подчеркивает в нем индивидуальное, выделяет то, что требует дальнейшего развития и совершенствования. Живой обмен мнениями вызывает композиция полета, порядок чередования фигур в комплексе, связки между фигурами.

Когда спортсмен нуждается в практическом показе каких-либо элементов упражнения, практикуются полеты с совместным управлением. Высокий уровень подготовки, опыт в авиационной педагогике позволяют Анатолию Федоровичу сразу же увидеть отклонения, допускаемые летчиком, выявить ошибку, чтобы затем совместными усилиями ее устранить.

— Хочешь быть спортсменом — неустанно развивай в себе такие необходимые качества, как неукротимое стремление к победе, смелость, быструю и точную ориентировку, — говорит Анатолий Федорович и добавляет. — Не сможет стать хорошим авиационным спортсменом человек физически слабый.

Поэтому физкультурой в команде занимаются все. Ежедневная физзарядка, плановые физические занятия стали неременной составной частью подготовки сборной. По физическим видам спорта многие имеют высокие разряды. Отличный пример подает парторг многих сборов Валерий Смирнов: Он — мастер спорта СССР международного класса по вертолетному спорту, мастер спорта по лыжам. Все члены сборной — значкисты ГТО.

В нашей стране вертолетный спорт завоевывает все большие высоты. Еще совсем недавно на всесоюзных соревнованиях задавали тон представители Российской Федерации, Москвы. Сейчас им уже не уступают спортсмены Украины, Белоруссии, некоторых ведомств и городов. Участники спортивных состязаний утверждают, что ныне на всесоюзных чемпионатах борются за пальму первенства стало труднее. Ведь это факт, что в полетах по маршруту два-три участника не дают по времени отклонений от нормы — идут, как говорится, по нулю! И это на стареньких, можно сказать, уже вышедших в тираж вертолетах Ми-1.

— Мы надеемся получить в недалеком будущем новый спортивный вертолет со значительно улучшенными летными качествами. И тогда... То ли еще будет! — шуточно заканчивает свою мысль Анатолий Федорович словами известной песни.

Двадцать три года прошло с того дня, когда Анатолий получил аттестат зрелости и в то же время — свидетельство об окончании Третьего Московского городского аэроклуба, в котором научился летать на самолете Як-18. С тех пор на всю жизнь он связал себя с авиацией. После аэроклуба — военное авиационное училище летчиков, многолетняя работа инструктором-летчиком, а ныне старшим инспектором Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР и главным тренером на общественных началах. Анатолию Федоровичу Бесфамильному недавно присвоено звание «Заслуженный тренер СССР».

С. ПРОКОФЬЕВ

Июльское солнце осторожно выглянуло из-за облаков, поиграло в оконных стеклах поселка и, разомкнув земные тени от вечных небесных странников, уставилось на прерывистую линию, образованную полотнищами, следом пробегавшими через широкое летное поле. Длинная красно-белая строчка на зеленом ковре, какой она смотрится с высоты — финишная черта. У одного ее края расположились спортивные судьи с дальномерными трубами и радиостанцией. Все напряженно всматриваются в даль. Только что пришло сообщение: к финишу приближается лидирующая группа заключительной гонки чемпионата РСФСР по планерному спорту.

— Внимание! На подходе три «Кобры!» — громко передал судья, наблюдающий за воздухом. Через минуту-полторы элегантно белоснежные планеры, едва не задев густые ромашки, с легким шумом пронеслись мимо. На одном из них алеет бортовой номер «18». Это Дорофеев. Теперь уже всем ясно: финишировал новый абсолютный чемпион России по планерному спорту.

...Впервые Геннадий Дорофеев, тогда еще девятиклассник, испытал прелесть безмоторного полета шестнадцать лет назад. Спустя три года Белгородский авиаспортклуб направил его, уже спортсмена первого разряда, на учебу в Калугу в Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ (ЦОЛТШ). Потом была встреча с Орлом. Сюда курсанты ЦОЛТШ прибыли на летную практику. На планере Геннадий летать уже умел, поэтому здесь предстояло совершенствоваться и приобрести инструкторские навыки, чтобы учить летному мастерству других.

Во все глаза он смотрел на полеты рекордсменов страны и мира Тамары и Валерия Загайновых, членов сборной команды СССР Владимира Чувинова, Евгения Руденского, Юрия Кузнецова. Здесь, на аэродроме Центрального спортивного планерного клуба под руководством опытных инструкторов постигал он искусство безупречного пилотирования самолета, учился сажать его на крохотные площадки. Известно, что даже приземление на оборудованный аэродром — один из самых ответственных элементов полета, а для посадки вне специальной полосы требуется высшая летная квалификация. И Дорофеев приобрел ее: вернулся в авиаспортклуб, воспитавший его, дипломированным инструктором. В то время он еще не формулировал влукх того, что сказал теперь:

— Я с треволгой думал: какая будет отдача? Что нового я смогу внести в подготовку будущих парителей?

Значит были поначалу сомнения. И как не понять его? Ведь инструктор так молод! Не старше многих своих учеников.

Чтобы хорошо учить других, надо самому идти впереди, всегда быть на гребне последних достижений плане-

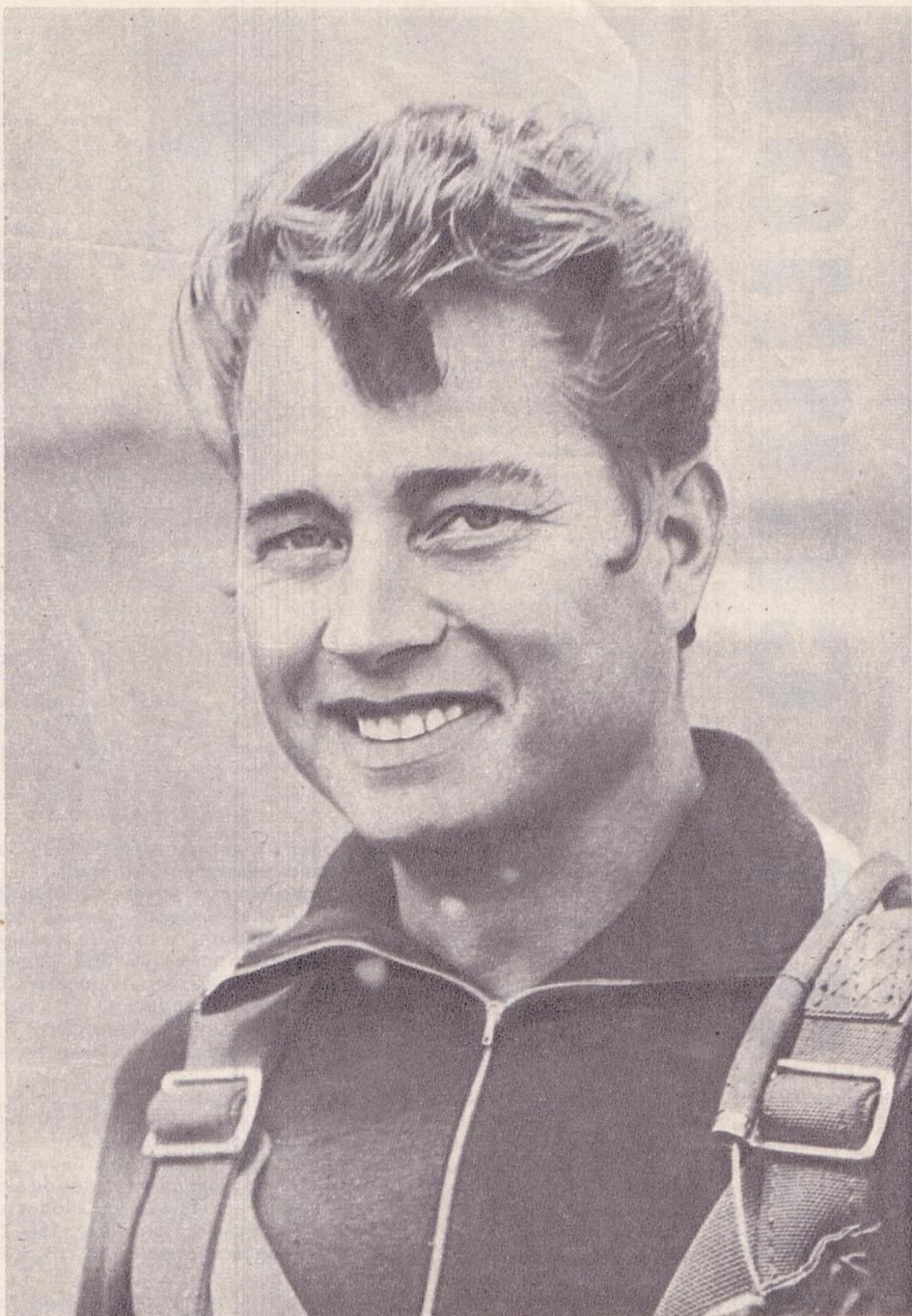
ризма. Это Геннадий Валентинович, нынешний командир планерного звена Белгородского авиаспортклуба, усвоил еще тогда. Потом при первой возможности отправлялся в маршрутные парящие полеты. До его отъезда на учебу 5-часовое «висение» над аэродромом считалось здесь событием. Вернувшись в родной клуб, Дорофеев летал с воспитанниками по дальним маршрутам. Он ковал в спортсменах (и в себе, конечно!) уверенность в ориентировке, умение находить восходящие потоки, правильно оценивать метеобстановку.

Случай, позволивший объективно оценить результаты достигнутого, не заставил себя долго ждать. На ближайших зональных соревнованиях сборная команда клуба впервые оказалась в числе призеров, а ее капитан Геннадий Дорофеев возвратился домой мастером спорта СССР. Возвратился, чтобы снова учиться и учить других.

На старте прошлогоднего первенства России он получил, возможно, самую высокую оценку своего труда: его ученик мастер спорта Александр Пархоменко стал победителем в первой гонке соревнований — полете по 120-километровому треугольнику. В следующем упражнении только троем участникам покорилась 311-километровая дистанция. Среди них первым был Дорофеев, за ним — Пархоменко. Так они и лидировали до конца, в таком порядке и поднялись на пьедестал почета первенства республики по многоборью. Кстати, Геннадию — единственному из участников удалось завоевать медали во всех упражнениях. Завидное постоянство! И когда зашел разговор о составе сборной республики для защиты спортивной чести России на командном первенстве СССР, имена кандидатов Дорофеева и Пархоменко были названы без колебаний. Прошло менее месяца, и они вместе с мастером спорта международного класса орловчанкой Валентиной Кузнецовой стали обладателями хрустального Кубка ЦК ВЛКСМ — высшей награды чемпионата страны за победу в командном зачете.

В авиационном спорте есть такой термин: летающий тренер. Применительно к Геннадию Валентиновичу он требует уточнения: превосходно летающий отличный тренер. Что может быть лучше такого сочетания? Геннадий Валентинович лично подготовил более ста планеристов. Для некоторых из них спорт остался большим увлечением, для многих явился первой ступенью в большую авиацию. Фамилии его воспитанников Алексеева, Тэрнз, Безъязычного, Воронина и других — числятся среди пилотов местного подразделения гражданской авиации. В небе стерегут рубежи Родины Сергей Шестаков, Виктор Дорофеев, Геннадий Исаев. Да всех и не перечислишь. Многие его ученики уже сами являются наставниками.

Когда писались эти строки, в окно заглядывала ранняя весна, и Дорофеев был всерьез поглощен предстоящим сезоном полетов. Он готовился к финальным стартам VII Спартакиады. Уже немало сделано. Так, учебный процесс в звене удалось начать по сравнению с традиционными сроками месяцем раньше. Это позволило завершить зимой обязательные парашютные прыжки, спортсмены получили хорошую тренировку в полетах на планере. Перестройка стала возможной благодаря пополнению: вос-



Г. ДОРОФЕЕВ, чемпион России 1978 года.

Фото автора

питанник Дорофеева Сергей Мезенцев успешно закончил Волчанское авиационное училище летчиков ДОСААФ и вернулся в свой авиаспортклуб инструктором-планеристом.

Следы дружной работы планерного звена встречаешь на каждом шагу. Стены класса украшают новые, прекрасно исполненные витражи, плакаты. Все это — дело рук спортсменов. По решению Совета клуба, в свободное от основной работы время трудились на мебельной фабрике монтер Николай Сопин, учащаяся педучилища Раиса Козодубова, инженер Анатолий Овсянников и другие. На заработанные планеристами деньги фабрика отпустила материалы, а первоурядник Михаил Холудев оказался превосходным художником...

Только бы радоваться командиру звена. Дорофеев же недоволен. Недоволен,

к примеру тем, что редко участвуют спортсмены в соревнованиях.

— Ведь мы вполне могли бы бороться и за новые рекорды, но клуб не располагает более совершенными планерами. Признанный официально успех — окрыляет, дает импульсы к освоению больших высот, — продолжает Геннадий Валентинович, — но в наших условиях чрезвычайно трудно подготовить и постоянно иметь под рукой достаточное число спортивных арбитров соответствующей квалификации, которым может быть доверена регистрация рекордов.

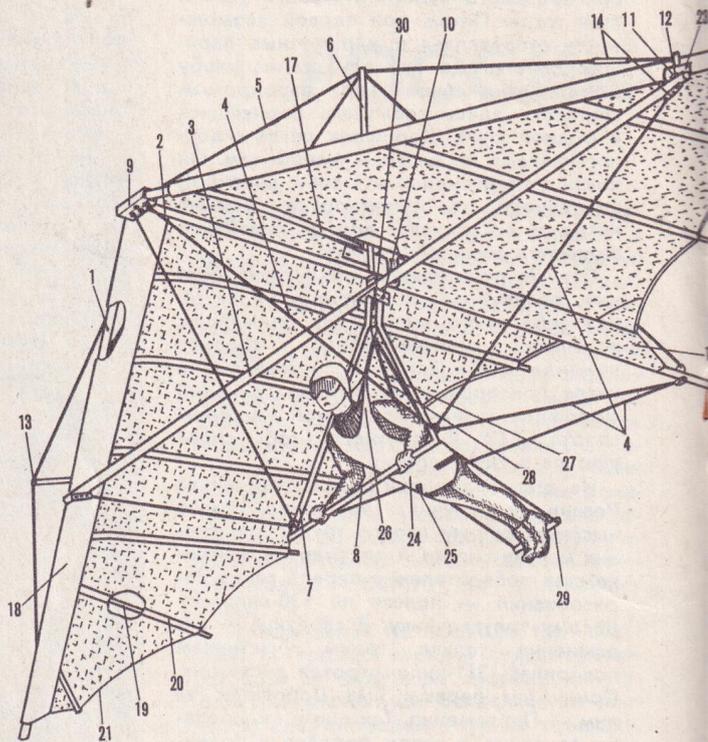
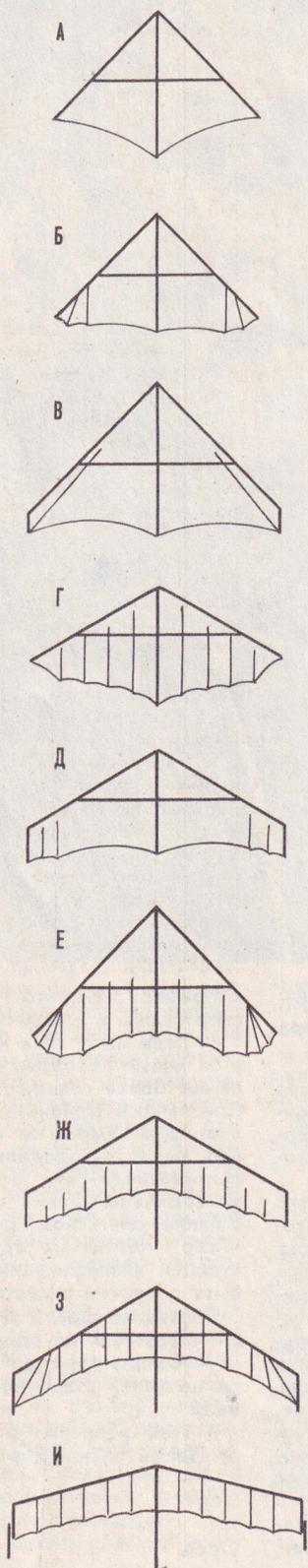
Последние фразы Дорофеев произносит с грустью, но вдруг преображается: — А впрочем, под лежащий камень вода не течет. Надо искать, надо пробовать!

В этой реакции отражение характера. Таким знают Дорофеева многие.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

Орел

КРЫЛЬЯ ЗА СПИНОЙ



Полет на дельтаплане больше всего напоминает парение птицы. Пилот-дельтапланерист в полете испытывает ни с чем не сравнимое ощущение. Используя силу природы, он может подниматься на километровые высоты, держаться в воздухе десятки часов, пролетать большие расстояния, «прыгать» с высоких вершин. Полеты на дельтаплане становятся все более массовыми и разнообразными.

Дельтаплан представляет собой ультралегкий планер балансирующего типа с мягким крылом треугольной формы. Он не имеет колес и кабины. Взлет и приземление производятся с помощью ног пилота. Вес его 18—25 кг, скорость полета 25—90 км/ч, площадь 15—20 м², аэродинамическое качество от 3 до 10 единиц.

Форма его, во многом определяющая летные характеристики, постоянно совершенствуется (рис. 1).

Управление таким аппаратом осуществляется с помощью балансирования своим телом. Научиться летать на дельтаплане не труднее, чем овладеть горнолыжным, парусным и другими видами спорта! Однако дельтапланеризм имеет свои специфические особенности, и полет на нем сопряжен с определенной долей риска. Поэтому главная задача в обучении молодых спортсменов — обеспечить безопасность полетов.

Федерацией дельтапланерного спорта готовятся к выпуску необходимые методические и руководящие документы,

регламентирующие всю деятельность дельтаклубов и дельтапланеристов. Скоро они начнут поступать в комитеты ДОСААФ. Но пока их нет, мы напомним о самых основных, далеко не полных, положениях и рекомендациях по обеспечению безопасности полетов, незнание или несоблюдение которых часто приводит к тяжелым происшествиям.

В настоящее время ведется подготовка к серийному выпуску учебных дельтапланов на промышленной основе. Увлекаться индивидуальным строительством аппаратов сейчас нецелесообразно.

Строить дельтапланы можно только в клубе под наблюдением опытных специалистов и только модели, которые испытаны в полетах и их чертежи рекомендованы Федерацией дельтапланерного спорта СССР.

К строительству и освоению спортивно-тренировочных аппаратов можно переходить лишь с разрешения технического комитета федерации дельтапланерного спорта и тогда, когда у спортсменов накоплен достаточный опыт и есть для этого определенные условия. Следует иметь в виду, что спортивно-тренировочный дельтаплан имеет более высокие летно-технические характеристики, он более сложен в изготовлении, регулировке и эксплуатации.

Конструированием и постройкой экспериментальных моделей могут заниматься только наиболее опытные дельтапланеристы в дельтаклубах или конструкторских бюро, имеющих для этих целей соответствующую базу. Однако давайте познакомимся с наиболее простым аппаратом обычной схемы (рис. 2).

Устройство и требования к основным частям дельтаплана.

Каркас: боковая труба (1), она же ведущая кромка; килевая труба (2); поперечная труба (3), материал — алюминиевый сплав Д16Т 40×1; 40×1,5; 40×2. Вмятины, трещины, коррозия не допускаются. В местах стыков устанавливаются

Рис. 1. А — качество (К) — 3; скорость полета (V) — 50 км/ч; Б — К—4, V — 50; В — К—5, V — 60; Г — К—6, V — 60; Д — К—7, V — 70; Е — К—8, V — 80; Ж — К—9, V — 80; скорость снижения (V_{сн}) — 1,1 м/с; З — К—10, V — 90, V_{сн}—1; И — К—11, V — 100, V_{сн}—0,9.

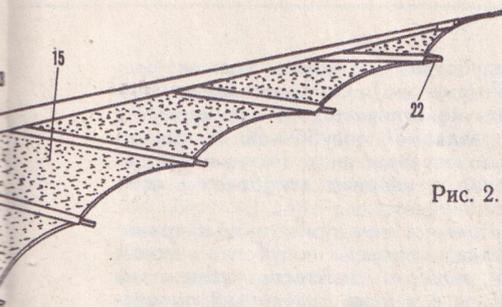


Рис. 2.

В помощь спортсмену- дельта- планеристу

соединительные втулки с толщиной стенок на 0,5 мм больше, чем стенки трубы, длина втулки 2,5 диаметра от стыка. Люфта не должно быть. В местах сверления отверстий под болты также устанавливаются втулки и крепятся развальцованной трубкой с внутренним диаметром под болт из материала АМГ. Нижние тросы (4) — несут основную полетную нагрузку, верхние тросы (5) — нагрузку при приземлении и при полете в турбулентных потоках. Материал тросов — нержавеющая сталь $\phi 2,2 \div 2,6$. Тросы желателен покрывать пластиком, заделку концов тросов выполнять в специальном приспособлении. Усилие на разрыв в заделке такое же, как и у самого троса. В петле должны быть установлены коуши. Не допускается заплетка тросов, их пайка, использование прижимных винтов и хомутов. Мачта (6) — поддерживает верхние тросы, обеспечивая жесткость конструкции. Материал ал. сплав Д16Т 25×1,5. Рулевая трапеция состоит из двух подкосов (7) и одной горизонтальной рулевой трубы (8), материал АМГ 28×2. За ней надо следить внимательно, так как она несет большую нагрузку на растяжение. Носовой узел (9) соединяет боковые и килевую трубы, верхний и нижние передние тросы. Центральный узел (10) соединяет поперечную трубу с килевой, мачту и трапецию управления. К нему же крепится и подвеска пилота с расчетом регулировки в пределах ± 20 мм. Центральный узел иногда выполняется передвижным, что обеспечивает большее удобство при сборке и разборке дельтаплана.

Боковой узел (11) соединяет поперечную с боковой трубой, боковые верхние и нижние тросы. Болт крепления труб диаметром не менее 8. Материал сталь 30ХГСА. Фигурные шайбы (12) устанавливаются в местах соединения труб. Тросовые растяжки боковой трубы — ауригеры (13) служат для ограничения деформаций боковой трубы и обеспечения

необходимой упругости. В некоторых моделях упругость боковых труб обеспечивается за счет увеличения их диаметра или толщины стенок. Регулировочные рейки, тандеры, лягушки (14) служат для регулировки формы каркаса, подтяжки ослабевших тросов. Они должны устанавливаться на верхних тросах.

Парус сшивается из полотнищ (15), для которых используются материалы: дакрон и лавсан (ткань «Яхта», артикул 55093 ТУ-17 Лит. ССР 1051—73). Паруса дельтапланов, рекомендованных для первоначального обучения, разрешается изготавливать из авиационной защитной ткани (АЗТ), болоньи и каландированного капрона. Парашютную ткань и полиэтиленовую пленку использовать запрещается. Сшивание производится капроновыми нитками, двойным швом «зигзаг». При эксплуатации необходимо контролировать целостность швов и самих полотнищ. Килевой карман (16) фиксирует парус на килевой трубе. В большинстве моделей он обеспечивает перемещение продольной оси паруса в поперечном направлении относительно каркаса. Это делается с целью изменения лобового сопротивления одной половины паруса для повышения эффективности управления при разворотах. Шов килевого кармана (17) часто выполняется фигурным, чтобы формировать профиль паруса по килевой балке. Передняя часть килевого кармана может отсутствовать, а шов в этом случае подтягивается к верхнему переднему тросу, образуя профиль в передней части паруса.

Боковой карман (18) служит для фиксации паруса на боковой трубе. В большинстве моделей он фигурный, имеет в средней части припуск до 100 мм (т. н. «пузо») для создания заданного аэродинамического профиля в передней части каждой секции паруса.

Латы (19) — конструктивные элементы, растягивающие парус и препятствующие его колебаниям на высоких скоростях полета. На некоторых моделях их профилируют для создания аэродинамического профиля паруса. Латы изготавливаются из пластиковых, дюралевых и других полуфабрикатов, обладающих достаточной упругостью. Например, пластиковые трубки $\phi 16 \times 1$, трубки $\phi 14 \times 1$ из ал. сплава Д16Т и т. п.

Латные карманы (20) служат для размещения лат. Обычно они делаются вдоль линии сшивания секций (полотнищ) паруса. В швах латных карманов иногда применяют ушивки, чтобы обеспечить нужный профиль секций паруса.

Задняя кромка паруса (21) для прочности укрепляется лентой из аналогичного парусу материала. Усадка паруса по задней кромке не допускается. Узлы фиксации лат (22) должны обеспечивать сохранность лат в полете и при транспортировке аппарата. Отверстия в парусе для прохода узлов крепления (23) усиливаются, особенно в районе носового, центрального, бокового узлов, в местах крепления паруса к боковой и килевой трубам, на выходе латных карманов.

Подвесная система. При ее изготовлении надо обязательно пользоваться проверенным чертежом. Фартук (24) воспринимает вес пилота в горизонтальном положении, материал авиационный. Ножные обхваты (25) воспринимают вес пилота в вертикальном положении. Плечевые обхваты (26) воспринимают вес пилота при неудачных приземлениях. Боковые

лямки (27) — основные несущие элементы подвесной системы. Центральная лямка (28) удерживает пилота от переворачивания вниз головой. Стремя (29) помогает пилоту фиксировать свое тело и ноги в горизонтальном положении. Использование стремени повышает эффективность управления аппаратом и уменьшает утомляемость пилота во время полета. Карабин (30) соединяет подвесную систему с дельтапланом и обеспечивает при необходимости быструю отцепку от него.

Общие требования к эксплуатации дельтаплана. Углы при вершине каркаса и паруса, указанные в чертеже, изменять нельзя — это ухудшает устойчивость дельтаплана. Место подвески пилота перемещать за пределы, оговоренные чертежом, запрещается. Для обеспечения заданной центровки при необходимости следует добавить грузы по концам килевой трубы.

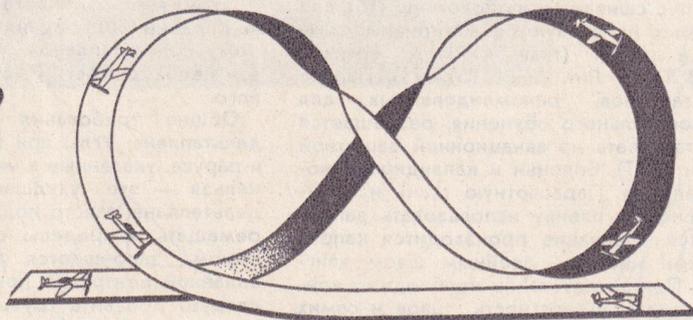
Каркас и парус, в том числе под нагрузкой, всегда должны сохранять симметричность, и ее надо постоянно контролировать. Для этого установите аппарат на мачту плоскостью каркаса в горизонтальное положение. Проверьте отсутствие изгиба килевой трубы в горизонтальной плоскости. Замерьте расстояния между точками крепления задних концов паруса на боковой и килевой трубах. Размеры должны быть одинаковыми. Стяните концы килевой и боковой левой труб между собой шнуром с усилием 10 кг. Замерьте расстояния между ними, величину изгиба килевой трубы в горизонтальной плоскости и размеры по вертикали от шнура до лат. Произведите замеры на другом крыле. Результаты должны быть одинаковыми. При регулировке высоты подвески обязательно обеспечить расстояние между грудью и рулевой трубой трапеции не менее 150 мм.

При сборке аппарата следить, чтобы парус в центральном и боковых узлах каркаса не защемлялся и не завернувшись наконечники тросов. Отверстия, если их несколько на регулировочных рейках, трубах или других съемных соединениях, лучше маркировать. Когда дельтаплан собран, его необходимо опробовать. Для чего поднять за поперечную трубу и убедиться, что он правильно сбалансирован. Затем, разбежавшись, легко и плавно толкнуть его вперед — вверх. Правильно сбалансированный аппарат должен ровно и далеко пролететь один. При возникновении пикирующего момента необходимо проверить центровку. Если она правильная — увеличить изгиб концов килевой трубы вверх (за счет регулировки натяжения верхних и



ПРОИЗВОЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС:

КАК ЕГО СОСТАВИТЬ?



Поделюсь опытом составления произвольного комплекса и выполнения такой сложной фигуры, как восьмерка с двумя штопорными полубочками с углом восхождения, равным 45° .

Гвоздем программы называют спортсмены-летчики произвольный комплекс. Именно он позволяет спортсмену раскрыть все свое дарование. Но для этого прежде всего требуется проявить максимум внимания и вдумчивости при его составлении.

Важно учитывать направление ветра. Например, бочки и их части на углах восхождения и углах нисхождения рекомендуется выполнять против ветра. Это обеспечивает меньший расход отведенного воздушного пространства по месту и обеспечивает идеальный рисунок фигуры.

Комплекс составляется из расчета: одна фигура по ветру и две против ветра. Нежелательно в произвольной программе выполнять по ветру такие фигуры, как штопор, петля, поворот на вертикали, переворот на горке, полубочка на вертикали с выходом от себя, поворот на вертика-

ли после $3/4$ и $1/4$ части бочек. При сильном ветре, что не исключено на соревнованиях, эти фигуры требуют большего расхода воздушного пространства по месту, теряют визуальную красоту рисунка, и соответственно влияют и на оценку.

Для того, чтобы рационально расходовать высоту, следует чередовать нисходящие фигуры с восходящими. Знать надо расход высоты каждой фигуры. Это также поможет при расчете захода на стрелу, он должен быть на одной и той же высоте и скорости. При среднем ветре комплекс выполняется без протяжек. На случай бокового ветра можно использовать такие комбинации, как поворот на вертикали с последующей $1/4$ нисходящей части бочки.

Комплекс целесообразно составлять по связкам. Каждая связка должна быть облетана. И еще один совет: в произвольную программу включать те фигуры, которые лучше отработаны.

В перечне фигур пилотажа программы XXVI Чемпионата СССР по самолетному спорту, являющегося финалом спартакиады, впервые включена восьмерка со штопорными

полубочками с углом восхождения 45° (см. рис.). Сама восьмерка ничуть не отличается от восьмерки с управляемой полубочкой. Особенностью является лишь техника выполнения штопорных полубочек в этой комбинации.

Прежде, чем приступить к тренировке штопорных полубочек с углом 45° , полезно провести тренаж на земле в кабине самолета. В процессе тренажа отрабатываются распределение внимания, темп дачи рулей, ввод и вывод.

Только после тренажа фигура выполняется в воздухе на первом номинальном режиме на скорости 250—260 км/ч. Спортсмен намечает впереди по линии полета ориентир. Обозначает короткую горизонтальную площадку, запоминает высоту. Движением ручки управления на себя устанавливает визуально или по АГИ-1 угол 50° .

После установки угла необходимо перенести взгляд на указатель скорости. Когда она достигнет 190—180 км/ч, энергичным коротким движением взять ручку управления на себя, после чего полностью дать педаль в желаемую сторону вращения, а вслед за этим в ту же сторону отклонить ручку управления.

В процессе переворота взгляд направлен вдоль капота на горизонт в сторону вращения. После того, как самолет, вращаясь, достигнет положения «на ноже» (90°), ручка управления очень энергично (фигуры скоротечны) отдается вдоль борта от себя за нейтральное положение, а после полубочки — возвращается в положение «нейтрально». На выводе обратная педаль дается на полхода. Точность вывода определяется по положению капота самолета относительно ориентира и по зазору между консолями крыла. Угол можно проконтролировать по АГИ-1.

После остановки ручки управления с плавным ускорением начинают выбирать на себя. По мере нарастания скорости педали возвращаются в

нижних тросов), но не более чем на 100 мм. Делать такую регулировку должен только опытный дельтапланерист.

Перед каждым полетом особенно тщательно следует проверять состояние болтов, контровку гаек, целостность тросов, тандеров, регулировочных элементов, симметричность каркаса, крепление лат, целостность паруса и состояние подвесной системы.

В статье приведены иллюстративная схема дельтаплана и общие требования к его отдельным частям. Поэтому они ни в коем случае не могут служить пособием для строительства какого-либо аппарата.

● ВЫБОР МЕСТА И УСЛОВИЯ ПОЛЕТА

Дельтадром для производства учебных полетов должен представлять собой ровный склон с перепадом высот 20—30 м, с уклоном $20-30^\circ$. Стартовая площадка размером 20 м от края возвышенности с плавным переходом в склон. Подно-

жие холма или горы должно плавно переходить в посадочную площадку, а место посадки быть открытым, ровным, удаленным от строений, деревьев, линий электропередач и других препятствий. На склоне, стартовой и посадочной площадках желательна мягкая почва — летом с зеленой растительностью, зимой с неглубоким снегом.

Летать следует, когда направление ветра перпендикулярно к склону и сила его 3—5 м/с. Старт и приземление выполняются только против ветра.

В районе полетов и на площадке приземления не допускается скопление народа, особенно детей.

Выходя на любой склон, следует помнить: воздушный поток, как и жидкость, огибая препятствия, становится турбулентным. Сильная турбулентность может существенно повлиять на полет, бросить дельтаплан вниз, опрокинуть на крыло. Турбулентность возникает за гребнем горы, над скалами, рядом с кучевыми

облаками, перед грозовым фронтом. Она тем сильнее, чем сильнее ветер и больше неровность рельефа. Источником турбулентности может быть также неравномерный прогрев почвы. Поэтому прежде чем начать полеты, надо каждый раз убедиться, что метеособстановка способствует предъявляемым требованиям и гарантирует безопасность полетов. На любом склоне надо понимать, как «течет» поток и как он может измениться с изменением силы и направления ветра.

Руководитель полетов (инструктор, начальник клуба), готовясь к полетам, в первую очередь, обязан убедиться: готовы ли спортсмены к полетам, проведена ли с ними предварительная подготовка, исправны ли аппараты, на месте ли все лица, обслуживающие полеты, и технические средства, в том числе медицинское обеспечение. Надо позаботиться, чтобы на старте всегда имелась аптечка, были люди, которые умели бы ею

Развивая идеи пионеров космонавтики

нейтральное положение. Затем выполняется половина обычной петли. Необходимо следить за тем, чтобы вывод из первой части восьмерки совпадал с высотой ввода в нее. При подходе к горизонту ручку управления берут на себя равноускоренным темпом так, чтобы скорость не превышала скорости первоначальной части восьмерки. Рекомендуется начать тренировку штопорной полубочки с горизонтального полета, постепенно увеличивая угол до 50° .

При выполнении полубочки возникают отклонения: вялый срыв, из-за неполного и неэнергичного отклонения педали на ввод, невыдерживания скорости; уход в сторону вследствие позднего и недостаточного отклонения ручки от себя; увеличение угла после полубочки из-за чрезмерной отдачи ручки от себя.

В полете необходимо сохранить графический рисунок фигуры. При выполнении восьмерки, как и других фигур, большое влияние на него оказывает ветер. При сильном встречном ветре отход от горизонта следует производить плавно на скорости 260 км/ч. Визуально или по АГИ-1 установить угол 45° . После полубочки плавным движением ручки управления на себя начать закругление, а как только вертикаль окажется пройденной, ручка управления берется более энергично. По ветру на скорости 250 км/ч устанавливается угол, равный $50-52^\circ$. Закругление производится более энергично взятием ручки управления на себя. Высота вывода из восьмерки не должна превышать первоначальную. Желательно все восьмерки делать в комплексе по центру стрелы, то есть над крестом, тогда лучше воспринимается рисунок восьмерки и ее компактность.

Л. ЛЕОНОВА,
заслуженный мастер спорта СССР,
чемпион мира

Тула

пользоваться и оказывать первую помощь, знать, где расположены ближайший медицинский пункт, телефон-автомат. Если поблизости нет телефона, то надо изыскать другую возможность, чтобы быстро вызвать врача. Желательно на полетах иметь свою автомашину.

Большую роль в подготовке к полетам играет летное снаряжение. В него входят: шлем, парчатки (лучше хоккейные), ботинки с рифленой подошвой, одежда из плотной ткани, налокотники и наколенники. Без всего этого спортсмен не может выходить на полеты.

Многokrato повторите в уме все элементы предстоящего полета. Будьте строги и требовательны к себе и своим товарищам. Откажитесь от полетов, когда почувствовали недомогание, усталость. Полеты на дельтапланах должны приносить только радость.

В. БУГРОВ, инженер,
заместитель председателя Федерации дельтапланерного спорта СССР

Наша страна — родина космонавтики. Бесценный вклад в становление и развитие этой новой области человеческой деятельности внесли К. Э. Циолковский, заложивший основы современной космонавтики и ракетной техники, Ф. А. Цандер — ученый и изобретатель, один из организаторов группы изучения реактивного движения (ГРД) при Центральном Совете Осоавиахима, С. П. Королев — главный конструктор первых в мире ракетно-космических систем, Б. С. Стечкин — основоположник теории воздушно-реактивных двигателей, М. В. Келдыш — успешно развивавший теорию космонавтики, создатели замечательных космических ракет и двигателей М. К. Янгель, А. М. Исаев и другие наши талантливые соотечественники.

Плеяда ученых, конструкторов, инженеров, блестяще решившая первые труднейшие задачи на бесконечном пути освоения и использования космического пространства в интересах прогресса человечества, оставила последователям ценнейшее наследие. Освоение их опыта и методов решения научно-технических задач, дальнейшая разработка их идей — одно из важных условий дальнейшего развития космонавтики.

Именно эту, главную цель, а также более широкую пропаганду достижений отечественной науки и техники преследовал Комитет космонавтики ДОСААФ СССР, когда внес предложение ежегодно проводить научные чтения, посвященные К. Э. Циолковскому. Предложение было поддержано Академией наук СССР, Государственным музеем истории космонавтики и другими организациями. Первые, проведенные в 1966 году, и последующие Чтения показали их высокую эффективность. Учтивая это, Академия наук СССР с 1970 года начала проводить Чтения, посвященные Ф. А. Цандеру, а с 1978 года — С. П. Королеву. В докладах и научных сообщениях, сделанных на Чтениях, были развиты и конкретизированы многие идеи первопродвигателей космической науки и техники.

В этом году сделан новый шаг на пути еще более широкой пропаганды достижений советской космонавтики, привлечение новых кадров специалистов и изучению, развитию и реализации творческого наследия пионеров ракетно-космической техники. Президиум Академии наук СССР создал для этого специальную комиссию, которую возглавил один из соратников С. П. Королева член-корреспондент Академии наук СССР Б. В. Раушенбах. В феврале—марте эта комиссия, совместно с рядом академических и отраслевых институтов, Государственным музеем истории космонавтики провела первые объединенные научные чтения, посвященные памяти группы выдающихся советских ученых — пионеров освоения космического пространства.

Председатель организационного комитета академик Б. Н. Петров подчеркнул, что и Чтения привлекаются ведущие институты, опытные конструкторские бюро, высшие учебные заведения, широкие круги научной общественности. Этот научный форум будет способствовать обогащению знаниями молодых специалистов, увеличению их заинтересованности в реализации творческих замыслов пионеров освоения космоса и повышению эффективности его использования в интересах науки и народного хозяйства.

На пленарных заседаниях объединенных Чтений наибольший интерес вызвали выступление члена-корреспондента АН СССР Б. В. Раушенбаха, рассказавшего о деятельности Главного теоретика космонавтики М. В. Келдыша и доклад академика В. П. Ми-

шина «С. П. Королев и развитие ракетно-космической техники». С большим вниманием выслушали Героя Советского Союза летчика-космонавта О. Г. Макарова об особенностях длительных полетов в космосе.

Между пленарными заседаниями работали шесть секций. На них было сделано несколько содержательных докладов о творческой деятельности и научном наследии С. П. Королева, Ф. А. Цандера, К. Д. Бушуева, А. М. Исаева. Активно прошел симпозиум, посвященный памяти Б. С. Стечкина: было заслушано 14 докладов, в том числе академика А. М. Люлька, доктора технических наук А. Н. Пономарева и других, подчеркивавших большое значение идей Б. С. Стечкина для развития и совершенствования двигателей летательных аппаратов настоящего и будущего.

На объединенных Чтениях, как и раньше на чтениях К. Э. Циолковского и Ф. А. Цандера, выступавшие отмечали вклад оборонного Общества в развитие идей пионеров освоения космоса и пропаганду достижений советской космической науки и техники. С интересом был выслушан, в частности, доклад В. М. Комарова «О роли Осоавиахима — ДОСААФ СССР в развитии пропаганды ракетной техники и космонавтики». Ряд докладов посвящался современным проблемам космонавтики, в частности, прикладной небесной механики и управления движением летательных аппаратов, теории и конструкции их двигателей.

Всего на первых объединенных Чтениях, посвященных памяти пионеров космонавтики, было заслушано около 80 докладов.

Более трех тысяч работников научных, конструкторских, производственных организаций и студентов московских технических учебных заведений приняли участие в прошедших в апреле в Москве традиционных IX гагаринских Чтениях, посвященных Всемирному Дню авиации и космонавтики. В их организации и проведении участвовали Академия наук СССР, Центральный Дом авиации и космонавтики, Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, Федерация космонавтики, Военно-воздушная академия имени Ю. А. Гагарина, Московский авиационный институт имени С. Орджоникидзе, Федерация авиационного спорта СССР.

Характерной особенностью Чтений 1979 года было широкое представительство специалистов всех отраслей современной космической науки и техники, летчиков-космонавтов, участников подготовки кадров космонавтов. В ходе работы восьми специализированных секций и трех пленарных заседаний было прочитано более 200 докладов и научных сообщений. Содержание большинства из них было подчинено решению актуальных вопросов космической науки и техники, более эффективному применению космических средств для изучения природных ресурсов земли и обеспечения нужд различных отраслей народного хозяйства.

В связи с ростом популярности гагаринских Чтений и увеличением организаций, которые хотят в них участвовать — а в IX Чтениях их число достигло 150, — оргкомитету Чтений, как указывали некоторые выступавшие, в частности, академик В. П. Мишин, следует строже подходить к отбору докладов для выступления на секциях, повысить требовательность к их научному уровню, а в ряде случаев рекомендовать объединение сообщений, посвященных одной и той же проблеме.

И. МЕРКУЛОВ,
П. СТАРОСТИН



Вера ТИХОМИРОВА. 1942 г.

на самолете не было). Только поднимаемся в воздух, а он уже машет — не могу, мол. И не удивительно — самолет открыт, а температура — минус сорок, да прибавьте ветер в полете. И несмотря на все это, как же самоотверженно занимались ребята! Не менее самоотверженно работали и инструкторы. А потом пришел долгожданный вызов в женскую авиационную часть.

Но обо всем этом мы узнали позже. А тогда, в первые минуты знакомства, Вера застенчиво отвечала на сыпавшиеся со всех сторон вопросы и щедро угощала нас черствыми коржиками. Эти коржики мы вспомнили с ней совсем недавно. Смеясь, она рассказывала, как провожали в дорогу, как повар приготовил ей — первой из эскадрильи отправлявшейся на фронт — мешок коржиков.

— Ох, и дорога была в сорок первом. Я ее до сих пор во сне вижу. Бесконечные пересадки, очереди у касс на вокзалах. Устала до предела, и вещи замучили. Дремлю на какой-то станции в зале ожидания, а мешок с коржиками тихонько от себя ногой отодвигаю. Хоть

тяжелый период отступления сорок второго года Вера стала как бы личным летчиком командующего.

Однажды Вера с тревогой увидела, что за ее тихоходной невооруженной машиной устремился фашистский истребитель. У летчицы замерло сердце. Молнией пронеслась мысль — в задней кабине командующий. Что делать?

Решила снизиться до высоты, недоступной вражескому истребителю. 300 метров. Фашист дал очередь и стал делать второй заход. Тихомирова продолжала крутое снижение. Это было единственно правильное действие. И тут в небе появился краснотелый ястребок. После короткого боя немецкий самолет вспыхнул, гитлеровец выпрыгнул с парашютом и был схвачен нашими бойцами.

Николай Федорович приказал приземлиться. Фашистского летчика допросили, а его парашют — сорок метров шелка — Науменко решил через Тихомирову передать женскому полку:

— Берите его, наверняка девушки будут рады такому трофею, — и, засмеяв-

ЛАСТОЧКА

Мы приехали в Шую на открытие музея комсомольской славы. Скромная экспозиция его тронула за сердце — собранная с удивительной любовью, буквально по крупицам, она рассказывала о героях, среди которых было много из нашего поколения. С фотографий в одной из витрин на меня глянуло такое знакомое, милое и родное лицо. Я узнала Веру Тихомирову.

Припомнилась первая встреча в части, в конце 1941 года. И сейчас вижу, как в комнату вошла красивая, стройная девушка и, смущенно улыбаясь, представилась:

— Вера Тихомирова, летчик-инструктор Особой эскадрильи ГВФ.

Война застала Веру в Одессе — она учила курсантов летать, продолжая одновременно совершенствовать и свое летное умение. Но с каждым днем фронт неумолимо приближался, вражеская авиация непрерывно бомбила город. Эскадрилья была эвакуирована сначала в Старобельск, а затем в Сибирь.

— Прилетели на пустое место, — вспоминала позже Вера, — начали строить аэродром. Работали все. Выравнивали взлетно-посадочную полосу, строили временные ангары для самолетов. И вот в жестокие сибирские морозы начались полеты. С утра надеваешь все, что можно, а поверх — меховую летную форму. Поднимаешься в воздух раз, другой — и чувствуешь, что и внутри тебя, и снаружи температура одинаковая. Зуб на зуб не попадает. А курсантам еще холоднее, у них меховой летной формы нет. Чтобы избежать обморожения, договорились, что курсант будет поднимать руки в знак того, что замерз до предела (переговорного устройства

бы их украли, думаю в отчаянии. И только начну засыпать, кто-то заботливо трогает за плечо и спрашивает: «Это ваш мешочек? Смотрите, не стащили бы...» Ну, потом, когда добралась до места, коржики пришлось очень кстати. А помнишь, Марина, как в карантине я во сне с койки свалилась? — и Вера звонко, молодод смеется.

И сразу вспоминается начало нашей учебы. Большой физкультурный зал и койки в два этажа. В первую же ночь Вера шагнула вниз, забыв, что спит наверху. Так потом мы с ней и спали вместе на нижней койке до конца пребывания в карантине. И позже в казарме наши кровати стояли рядом.

Я с восхищением следила за успехами подруги, училась у нее. У Веры были методические навыки, большой опыт летной работы. Она щедро делилась им с девушками. Ее хватало на все. Она любила и хорошо читала стихи, танцевала, пела — и потому была неперменной участницей самодеятельности. Успевала и спортом заниматься.

Вера тяжело переболела малярией и не успела закончить обучение ночным полетам. Поэтому, попав в мае 1942 года на фронт, она, выполняя нелегкие задания командования по обеспечению бесперебойной связи с частями дивизии, продолжала учиться летать ночью...

В один из летних дней Тихомирову вызвала командир полка Евдокия Давыдовна Бершанская:

— Вам предстоит ответственное дело. Полетите с командующим воздушной армией генералом Науменко.

С Николаем Федоровичем Науменко Тихомирова выполнила более тридцати полетов. Сталинград, Котельниково, Гремячий, Малгобек, Верблюд, Целина. На

шись, добавил, — шейте себе обновки.

В послевоенные годы Науменко не раз вспоминал своего «личного летчика» — нашу Ласточку. В одну из последних встреч Николай Федорович говорил:

— Много было пережито, выстрадано в годы войны, но и в то время, и сейчас я с глубочайшим уважением, с восхищением склоняю голову перед нашими людьми, их героической самоотверженностью, их великим терпением. А ваши девушки? Никогда не забываю их, ведь они чудеса творили. Помню Верочку Тихомирову, что за прелестная девушка была ваша Ласточка, какой отличный мужественный летчик...

Наша Ласточка. Летом 1942 года, в дни отступления мы долго не получали писем. Отсутствие вестей из дома угнетало.

Когда, наконец, разыскали полевую почту, Тихомировой поручили лететь за письмами для полка и для штаба дивизии.

С нетерпением ждали мы ее возвращения. Когда из приземлившегося По-2 вышла Вера, подруги бросились к ней и едва не задушили в объятиях. Евдокия Давыдовна Бершанская, с улыбкой наблюдавшая шумную сцену, подошла и сказала:

— Ну, вот, Верочка, ты, словно ласточка, привезла нам добрые вести. Спасибо, родная...

Трудное это было время. Доставалось и Ласточке. Она неоднократно летала на разведку. На По-2 такие полеты были тяжелыми и опасными. Ведь при встрече с немецкими самолетами машина представляла собой просто мишень.

Однажды в бреющем полете Вера почувствовала, как машина резко дернулась:

— Парирую рулями отклонение, а сама верчу головой, ищу причину такого странного ее поведения и вижу — орел с лету попал в расчалки. Тянусь изо всех сил и никак не могу вытолкнуть его отсюда. С трудом, наконец, сбросила. А когда приземлилась, мой техник Маша Чех, увидев меня, побледнела и лицо руками закрыла. Оказывается, я вся была в крови, и она подумала, что я ранена. Позже мы шутили — орлиная кровь! 400 вылетов по спецзаданиям, связи, разведке значится у Тихомировой. В конце сентября 1942 года ей был вручен орден Красного Знамени.

Орден Красного Знамени. Награда Родины обязывала. Хотелось делать больше, все силы положить на борьбу с врагом. Оглядываясь назад, вспоминала начало своего пути в авиацию.

Вера росла в семье рабочего-кузнеца. Жили небогато, как большинство в те годы. Но в доме всегда светло, тепло, уютно. Семья была дружная. Вера собиралась стать токарем, пошла учиться в ФЗУ, но училище вскоре расформировали — пришлось освоить специальность ткачихи, самую распространенную в этих местах. Работала на совесть, стала ударницей. Но мечтала об авиации. Об увлечении Тихомировой узнали в комитете комсомола. Когда в Шуве организовали планерный кружок при Осоавиахиме, Веру как отличную производственницу направили туда учиться. Первые полеты подтвердили — выбор сделан правильно.

Поступив в Батайскую летную школу, Вера в первые же месяцы почувствовала, как не хватает ей знаний. Семь классов — это так мало, да к тому же за время работы на фабрике многое подзабылось.

Но Вера не сдавалась. Вставала в три—четыре часа утра и уходила в степь, там и занималась, чтобы не мешать соседям по комнате. Со второго курса она была уже отличницей, так и школу закончила — на все пятерки. Получила удостоверение пилота ГВФ 4-го класса и стала развозить почту по Одесской области.

Эти полеты, когда ее самолет веселой шумной толпой прибегали встречать ребятами, молодежь, вспоминались сейчас удивительно светло и солнечно. Каким огромным счастьем был мирный труд! Вернуть его, вернуть на землю мир можно было лишь одержав победу над ненавистными захватчиками. Значит все силы нужно отдать этой борьбе.

С декабря 1942 года Вера стала летать ночью. Штурманом у нее надолго стала Лида Лошманова — выдержанная, знающая и умелая.

Вспоминается такой эпизод. Августовской ночью 1943 года мы возвращались с задания. Вдруг Вера заметила, что одна бомба осталась в гнезде бомбодержателя — что-то случилось с замком. Тогда штурман, рискуя жизнью, осторожно вылезла на крыло, держась за борт кабины, попыталась сбить бомбу ногой, но безуспешно. В эти напряженные мгновения Вера удерживала самолет в горизонтальном полете с выключенным двигателем. Вконец измученная, Лида вернулась в кабину. Летчица осторожно, плавно, что называется — не дыша, повела машину на посадку. Но только По-2 коснулся посадочной полосы, — бомба сорвалась. Вера резко дала газ. Самолет устремился вперед. Бомба, к счастью, не взорвалась...

Вера Тихомирова произвела 530 бое-

вых вылетов. Каждый по-своему труден, а потому и памятен. Но есть среди них те, что помнятся особенно, такие, когда минуты стоят недель и месяцев жизни, полеты, после которых появляется первая седина. В такие ночи от летчиц и штурманов требовались выдержка, самообладание и, конечно, мастерство.

— И умение летное, и смелость — это бесспорно хорошо, — говорит и сегодня Вера, — но если к этому добавить летное счастье, ну, просто немножко везения, так и совсем отлично получится! Помнишь мою посадку на кукурузное поле?

В одну из сентябрьских ночей 1943 года самолет Тихомировой едва не потерпел аварию. Через 20 минут после взлета отказал двигатель. Машина с полным грузом бомб резко теряла высоту. Сбросить смертельный груз нельзя — внизу наши войска. Лида выстрелила красной ракетой.

Летчица пристально всматривалась в темноту. Что внизу? Казалось, самолет вот-вот заденет за верхушки деревьев или за телеграфные столбы — и тогда конец. При недолгой вспышке ракеты Вера успела заметить — в левой стороне неярко блеснула светлая полоска. Туда и довернула она свою машину.

Высота — ноль. Снизу по плоскостям что-то приглушенно стучит. Толчок. Самолет катится довольно спокойно и останавливается. Девушки быстро выбирают-ся из машины и отбегают в сторону. А вдруг взрыв?

— Полчаса, наверно, мы стояли и мерзли. Потом вернулись в машину. А когда рассвело, огляделись и только руками развели. Вот уже повезло, так повезло! Сели на кукурузное поле, причем так, будто заход строили обдуманно. С одной его стороны кукуруза вымахала высокая, ее стебли и стучали снизу при посадке, а там, где пробежку делали — кукуруза уродилась невысокая и не могла нам помешать. Но мало этого. С двух сторон поле окружал лес, с одной оно кончалось глубоким оврагом, а еще с одной — канавой... Чудом живы остались!

Утром девушек заметили с пролетавшего самолета и прислали из полка помощь.

Славной, незабываемой страницей в истории нашего полка остались полеты на небольшой клочок земли на Керченском полуострове — на мыс Эльтиген. Помогая бесстрашным десанникам, мы доставляли им боеприпасы, медикаменты, продукты.

...С наступлением сумерек мы уже в кабине самолетов и ждем команду на вылет. Ждем минуты, когда небо и вода сольются, над проливом повиснет туман. Летим. Фашисты неистовствуют. Щупальца мощных прожекторов шарят над водой. Бьют автоматы, крупнокалиберные пулеметы, ухает береговая артиллерия.

Летим. К месту, где зажжен костер и выложен опознавательный знак, подлетаем на высоте меньше 50 метров. Перегнувшись через борт, кричим во весь голос:

— Полундра, лови картошку! Привет, братишки!

Ответа не разобрать за шумом мотора и морского прибоя, за свистом и воем ветра. Но слышно — кричат. Живы, держатся — это главное.

Таких полетов у Веры Тихомировой

было 35. Они не стираются в памяти, не тускнеют...

Невероятно тяжелыми были даже для самых опытных наших экипажей полеты к станции Багерова в районе Керчи. Это был укрепленный район, где немцы установили свыше ста прожекторов. Экипажи Тихомировой и Парфеновой, вылетевшие на разведку, встретил, что называется, ад крошечный — ослепительные лучи прожекторов, пальба зениток.

— Подошли на большой высоте, с выключенными двигателями, — рассказывала Вера. — Сбросили САБы. Аэродром как на ладони, но и мы будто на сцене. К самолету тянутся цепкие лапы прожекторов, огненные строчки светящихся трасс. Осколки дырявят плоскости. Самолет крепко трянуло. Но мотор пока работает. Что же случилось? Смотрю, падает давление масла. Господи, только бы через Керченский пролив перетянуть, там на косу Чушка сядем. Но машина — умница не подвела, сумела дотянуть до дома. Оказалось, снарядом повредило маслофильтр и один гидроцилиндр разворотило...

Полеты, полеты... Севастополь, Белоруссия, Польша. В апреле 1944 года «за смелое руководство личным составом, лично произведенные 256 боевых вылетов с высокой эффективностью» Тихомирова удостоена третьей правительственной награды — ордена Александра Невского.

Осенью 1944 года Вера тяжело заболела. Из госпиталя ее отправили в Москву. Вернуться в полк уже не смогла.

После трудного и длительного лечения она сумела вернуться на летную работу.

Вот она становится пилотом самолета Ли-2. Отличная техника пилотирования, боевой опыт, несмотря на все это, в части Тихомирову встретили весьма сдержанно. Еще бы! Она была здесь единственной женщиной. Но прошло немного времени — и летчики приняли Веру в свой мужской коллектив. Ее летное мастерство, настойчивость и воля, открытый ровный характер покоряли всех.

В авиации Вера Ивановна Тихомирова служила больше двадцати лет. Уйдя в запас, — приходит такое грустное время в жизни каждого военного человека — Вера Ивановна, человек по натуре активный, деятельный, включилась с новой силой в общественную работу. Коммунисты избирали ее секретарем парторганизации. В комитете содействия при Люберецком горвоенкомате выполняет обязанности секретаря. Ее часто можно видеть на фабриках, заводах, в техникумах и школах, она рассказывает о боевых подвигах однополчан, о героизме и мужестве советских солдат, которые принесли мир народам земли.

...Военный летчик 1-го класса, майор Тихомирова летала и на Ил-14. В пятидесятые годы это был самый совершенный пассажирский и транспортный самолет.

— На Ил-14, — вспоминает она, — мы летали далеко, но больше всего почему-то любила я восточную трассу. Ширь Сибири, ее бескрайние просторы, особенную, могучую и удивительную красоту этого края... Вспоминаешь эти полеты, и сердце замирает в счастливом тревожном ожидании. Повторить бы все это сегодня...

Марина ЧЕЧНЕВА,
Герой Советского Союза

Николай Александрович Лобанов... Доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственных премий. Его имя вошло в историю советского парашютизма как выдающегося конструктора, ученого. Через его руки прошли сотни типов парашютов — от «игрушечного» величиной с ладонь, применяемого при скорости полета, превышающей скорость звука в два раза, до гигантских, площадь которых достигает нескольких тысяч квадратных метров. За большие заслуги перед Родиной Н. Лобанов награжден многими орденами и медалями. Долго не решалась звонить ему. Немного пугали высокие титулы. Успокаивало: он тоже мастер парашютного спорта. Еще подбодрили друзья, работающие с ним рядом: «Он очень хороший человек».

Позвонила. Договорились о встрече. Конечно, заранее подготовила чуть ни сотню вопросов, ведь собиралась к человеку, который знает о парашютах все, с первой до самой последней модели.

Николай Александрович принял в рабочем кабинете, на предприятии, которым он руководил уже более тридцати лет. Как ни странно, комната ничего не говорила о том, что здесь решаются сложнейшие вопросы: как совершить мягкую посадку на Марс или Венеру, как спасти летчиков при авариях самолетов в воздухе, как создаются спортивные парашюты...

Незаметно пролетели два часа. Как я теперь жалею, что тогда не имела с собой магнитофона! В моем блокноте остались лишь короткие записи из его интересного рассказа, из ответов на вопросы.

— Николай Александрович, как вы стали парашютистом, конструктором?

— Совершенно случайно. И слово парашют узнал лишь после окончания в 1932 году Орджоникидзевого промышленного техникума, когда получил направление в Москву на... парашютный завод. Им руководил инженер Михаил Алексеевич Савицкий. Человек энергичный, трудолюбивый и единственный на заводе, знающий парашютное дело. Мне, металлисту по специальности, Михаил Алексеевич сразу поручил все, что касалось обработки и изготовления разных металлических деталей — карабинов, пряжек, колец. Честно говоря, я не собирался оставаться на этом заводе, да и знаний не хватало. Решил продолжить учебу. Поступил на вечернее отделение Московского высшего технического училища имени Баумана. Но стремление быстрее выполнить правительственное задание — молодой Советской стране нужны были свои парашюты — энтузиазм, охвативший всех, кто работал на заводе, передался и мне, и я тоже стал болеть за дело. Часто к нам приходил известный парашютист Яков Давидович Мошковский. Он все подтрунивал над нами: «Тот же конструкторы, парашюты шьют, а прыгать боятся». «Все зависит от вас, на-учите», — сказал я. И Яков Давидович организовал на заводе кружок. Мне тоже хотелось самому испытать: как там в воздухе-то! В 1933 году совершил первый прыжок.

— Чем запомнился первый прыжок?

— Прыгал с парашютом ПТ-1, изготовленным на нашем заводе. При отделении зацепился — на самолете АНТ-9 дверь низкая — и, конечно, не обошлось без помощи выпускающего. Когда выдернул вытяжное кольцо и купол раскрылся, то показалось, что завис неподвижно в воздухе. Даже начал беспокоиться. Теперь смешно, но тогда показалось именно так.

— Вы сказали — выдернули кольцо, разве первый прыжок совершали с ручным раскрытием?

— Да, в то время парашюты вводились в действие только ручным способом.

— Но ведь страшущих приборов тогда еще не было?

— Никаких приборов, автоматически раскрывающих парашюты, не существовало. Наверное, нас хорошо готовили психологически, но о кольце никто не забывал в воздухе. Даже шутили: «жить захочешь — кольцо найдешь!» А приборы появились позже, в 1938 году.

— Сколько у вас прыжков?

— Двадцать девять.

— Приходилось ли испытывать парашюты?

— Конечно. Прыжков пять я выполнил с серийными парашютами, а затем прыгал с новыми моделями.

— Николай Александрович, расскажите о своем первом парашюте.

— В начале тридцатых годов все купола были круглой формы. Они, при неумелых действиях спортсмена иногда раскачивались, что затрудняло нормальное приземление. Я давно вынашивал идею сделать купол квадратным. Он, по моим расчетам, должен быть более устойчивым, экономичным, надежным. Изготовил модель. Чтобы не мешали углы, обрезал их. Но как добиться, чтобы парашют имел горизонтальную скорость передвижения? Известно, что воздух, выходящий из какого-либо резервуара, создает реактивную силу. При снижении парашютиста на круглом куполе воздух выходит из-под его кромки во все стороны. Родилась идея: а что, если этот воздух направить в одну сторону? Для этой цели в середине задней кромки не нужно прикреплять три стропы. При снижении эта часть купола изгибалась и получался своеобразный киль. Струя воздуха, выходящая из-под купола через этот киль, двигала парашют вперед. Для более эффективного управления на передней и боковых кромках тоже образовали по маленькому килю. Так была достигнута горизонтальная скорость передвижения вперед 1,5—2 метра в секунду. Купол изготавливался из 8 или десяти полотнищ шелка или перкаля. Наилучшие показатели получили, применив каркасную ткань, разработанную директором завода М. Савицким при помощи инженеров текстильной промышленности.

...Парашют Н. Лобанова, сделанный по принципиально новой схеме, получил широкое применение. Во время Великой Отечественной войны шелковый купол спас жизнь многим летчикам. С ним прыгали в тыл врага десантники. В послевоенные годы перкалевый ПД-47 стал любимым парашютом спортсменов: установлены десятки мировых рекордов, выигран в 1954 году чемпионат мира, а Ивану Федчишину он помог завоевать звание абсолютного чемпиона мира.

Н. А. Лобанов много работал над спасательными парашютами для летчиков.

— Изменилась ли конструкция спасательных парашютов? — повторил вопрос Лобанов. — Конечно. С созданием новых летательных аппаратов, все увеличивающейся скоростью полета росли и требования к спасательным средствам. Понадобилась более прочная ткань, которая могла бы выдержать большие нагрузки при раскрытии, менялась форма купола, усовершенствовалась подвесная система. Парашюты С-1, С-2, С-3 позволяли покидать самолет при скорости до 600 километров в час. Позже для авиаторов был введен целый комплекс, обеспечивающий безопасное покидание реактивных самолетов методом катапультирования. Каждая новая техника требует и новых спасательных средств.

Много раз после успешной работы космонавтов во Вселенной при их возвращении на Землю мы слышали: «Парашютная система сработала нормально»... Сколько труда кроется за этой короткой фразой. О том, как создавались парашюты для возвращения на Землю спускаемых аппаратов космических кораблей, Н. Лобанов рассказал:

— До старта первой геофизической ракеты мы уже имели опыт сбрасывания с самолетов на парашютах довольно больших контейнеров с автомобилями, легкими танками или оружием. Когда появились ракеты, позволяющие достигнуть больших высот, конечно, возник вопрос, а как сажать на Зем-



ЧТОБЫ РАСЦВЕТАЛИ

лю приборный отсек, чтобы полностью сохранить полученную информацию? Ответ был один: конечно с помощью парашютов! Но мы не знали, как они будут работать, например, на высоте 100 или 80 километров? Какая должна быть ткань, площадь купола, схема ввода в действие? На каждом шагу появлялось множество вопросов. Теоретически все рассчитали, омыслили. Провели испытания. На стокилометровой высоте парашюты не выдерживали, обрывались стропы — слишком велики перегрузки при раскрытии. Тогда решили вводить их в действие пониже, используя естественное торможение самой атмосферой. Нам было известно, что свободно падающий контейнер с 400—200 километров на двенадцатикилометровой высоте имел скорость около 140 метров в секунду, ниже восьми — всего 80. Ну, а эту ступень мы уже прошли. Провели ряд испытаний — парашютная система работала нормально. На парашютах возвращались на Землю не только контейнеры с научной аппаратурой, но и космонавты.

— Спускаемые аппараты космических кораблей летят к Земле с огромной скоростью, как вводятся в действие их парашюты?

— Вначале на высоте 9—10 километров от Земли по команде барометрического реле раскрывается тормозной парашют. Он гасит скорость полета. Потом он отделяется от корабля и вытягивает из контейнера основной посадочный парашют. Но и теперь купол раскрывается не сразу, примененная на нем рифовка позволяет ему наполняться постепенно.

— Какова площадь этих парашютов? Из каких материалов их купола?

— Для того, чтобы плавно опускать аппараты на Марс, где атмосфера разрежена, нужна одна ткань, а для спуска на Венеру — совсем другая. Для посадки спускаемых аппаратов космических кораблей «Восток» или «Союз» на Землю использован иной вид ткани. Но все они в основном изготовлены из разных видов синтетических волокон. Площадь купола зависит от веса аппарата. Например, для одной из моделей «Союз» использован парашют, площадь купола которого около тысячи квадратных метров.

— Какова скорость снижения на основном куполе?

— Семь метров в секунду. Как видите, это вполне безопасная скорость приземления, хотя для комфорта перед Землей включается еще система мягкой посадки.

— Николай Александрович, почти до конца шестидесятых годов было очень мало сведений о физических условиях планеты Венера. На чем основывались, создавая парашюты для спуска автоматических станций на поверхность «утренней звезды»?

— Да, действительно, работая над посадочными средствами для станций «Венера», мы имели весьма расплывчатые данные о температуре, составе атмосферы. Например, что ка-

сается давления, давался интервал от одной до ста атмосфер. Попробуй угадай. В 1967 году для станции «Венера-4» была разработана парашютная система огромных размеров, рассчитанная на минимальное давление. С помощью «Венеры-4», которая продержалась до трехсотградусной температуры и давления в 20 атмосфер, было передано на Землю много интересных данных. Дальше парашют значительно уменьшили. Нужно было достигнуть таких параметров, чтобы станция спускалась медленно и аппаратура, находящаяся на борту, могла передавать информацию о каждом слое атмосферы. С другой стороны — спуск должен быть довольно быстрым, чтобы не допустить разрушения парашютов и самой станции. «Венера-7» после посадки на планету еще в течение 23 минут успешно работала, сообщая Земле много ценнейших сведений. Так, постепенно, путем различных исследований нашли, как говорят, золотую середину, и уже станция «Венера-8» спускалась и произвела посадку на поверхность планеты на уровне требований.

— Николай Александрович, какие требования предъявляются к конструкции спортивных парашютов?

— Во-первых — надежность. Но кроме того — высокая маневренность, легкость в управлении, увеличение горизонтальной и уменьшение вертикальной скорости. Так появился на свет спортивный шелковый парашют — Т-2. Его авторы — наши инженеры И. Глушков, В. Еремин, В. Воробьев. В 1966 году на чемпионате мира сборная команда СССР выступала уже с планируемыми парашютами со втянутой вершиной купола — УТ-2. Конструктором Л. Калабуховой, С. Рудевской, А. Петриченко удалось найти лучший вариант парашютов со втянутой вершиной купола — УТ-15. В последние годы появилась совершенно новая конструкция — купол прямоугольный, сшит из двух оболочек, соединенных между собой нервюрами — По-9. Парашют позволяет развить горизонтальную скорость до 10 м/с, им легко управлять. Спортсмены установили десятки мировых рекордов, завоевали победы на международных соревнованиях.

...Но не только парашют был в его жизни. Он активно участвовал в общественной деятельности: читал лекции слушателям Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н. Е. Жуковского, неоднократно избирался депутатом Моссовета.

— Удивительный был человек Николай Александрович, — говорит инженер-конструктор спортивных парашютов Людмила Калабухова. — Обаятельный. Очень внимательный к людям. С каким вопросом, будь это сугубо личный или производственный, ни пришел бы к нему, всегда выслушает, посоветует, не отпустит до тех пор, пока не убедится, что все тебе стало ясно. В 1951 году после окончания вузов нас, молодых инженеров, пришло на предприятие человек десять. Многие из нас даже в глаза не видели парашюта. Конечно, при первой же встрече не ускользнули от Николая Александровича наши сомнения и огорчения, но он успокоил, уверяя, что всему научимся. Он непосредственно занимался с нами, читал лекции по парашютостроению, аэродинамике куполов, расчетам конструкций, знакомил с историей парашютостроения. «Ходячая энциклопедия» — так с любовью мы его называли. С таким человеком счастье было вместе работать.

Многие ученики Н. Лобанова стали известными конструкторами парашютов. Они с благодарностью вспоминают о своем наставнике.

...В последний раз я видела Николая Александровича на Тушинском аэродроме во время демонстрации парашютной техники иностранным специалистам. Он был радостным и веселым. С юношеским задором рассказывал о плывущих по небу куполах. Передо мной снимки того дня: взгляд Николая Александровича устремлен ввысь, на устах улыбка. Таким он и остался в нашей памяти.

Бэа ВАСИНА,
мастер спорта

Тушинский аэродром. Идут показательные прыжки для иностранных специалистов. Второй справа Н. Лобанов (1977 год).



КУПОЛА В НЕБЕ

ПАМЯТНИК САМОЛЕТУ- ВОИНУ



На Воронежском авиационном заводе гордятся своей историей. Знают и берегут ее. В музее завода посетители — школьники, учащиеся ПТУ и авиационного техникума, зарубежные гости и жители города — знакомятся с историей славного предприятия, начиная с тридцатых годов, когда здесь создавались Р-5, АНТ-25 и И-15, до нашего времени, когда с заводского аэродрома поднимаются в высоту стремительные Ту-144 и великаны Ил-86.

В годы Великой Отечественной войны здесь строились грозные штурмовики С. В. Ильюшина. Сотни «илов» отправили на фронт воронежцы. Сегодня мы знаем о судьбе лишь некоторых из них. Тем более ценны новые факты, документы, поднимающие завесу времени, рассказывающие об огненных военных годах. За каждым — часы и мгновения чьей-то жизни, люди с их неповторимыми судьбами, с их реальной болью, тревогами и надеждами. А все вместе это — История...

★★★

В красивой местности, недалеко от Белгорода, расположено село Ракитное. Рядом небольшое заросшее озеро с заболоченными берегами. Сюда в конце лета 1943 года упал самолет. Старожилы и сегодня помнят тот день. Помнят, как летели три самолета и один, словно раненая птица, начал отставать. Упал в топь. Раздался взрыв, рванулось из воды пламя...

В трудное военное время было не до поисков. Походили вокруг озера в надежде, что кто-нибудь из экипажа спасся, да надежды почти не было: самолет летел низко, парашютов никто не видел. Потом события отодвинулись, заслонились повседневными заботами — шли нелегкие послевоенные годы.

Вспомнили о самолете недавно. Поднять штурмовик взялись энтузиасты из спортивно-технического клуба «Риф». На помощь им пришли активисты ДОСААФ с Воронежского авиационного завода.

Несколько слов о клубе «Риф». Он существует уже девятый год — ведет широкую переписку, поддерживает связь с военкоматами, получает задания от музея ВВС. В своей работе опирается на помощь областных комитетов ДОСААФ и ВЛКСМ, общественных организаций предприятия, где работают многие члены клуба.

Ил-2 в Ракитном — пятый по счету самолет, найденный рифовцами.

Ветераны клуба — его председатель Виталий Латарцев, Владимир Усачев (он руководил экспедицией спортсменов-подводников в этот раз). Есть среди членов «Рифа» учащиеся школ и технического училища, но большинство уже закончили вузы, работают. У двоих увлечение совпало с основной профессией — Александр Сидоров и Виктор Забровский водолазы.

Широкая целенаправленная работа, которая ведется клубом, требует сил и времени. Зимой рифовцы вооружаются знаниями, тренируются в бассейне, готовятся к новым походам. Специальные занятия посвящаются технике безопасности при подводных работах. Летним экспедициям члены клуба отдают свои отпуска.

Впервые спортсменам пришлось поднимать самолет в таких сложных условиях. Берег вокруг озера сильно заболочен, подвести технику к нему невозможно. Дно вязкое, илстое. Остатки машины были покрыты слоем ила полутораметровой толщины. Но спортсмены-подводники доказали, что умеют переносить физические перегрузки, что им хватает настойчивости и упорства. Своей увлеченной бескорыстной работой дружный коллектив «Рифа» быстро завоевал уважение и любовь местных жителей.

В этом деле не было равнодушных, холодных сердец. Неразрывна связь поколений. Память о войне, судьбы ее героев волнуют каждого советского человека. И потому жители Ракитного спешили на помощь экспедиции. Пожилые женщины с материнской заботой несли в лагерь свежее молоко, овощи, теплые пирожки. Бывший фронтовик Савелий Михайлович Качалов предложил свой дом под жилье членов клуба. Подвезти к берегу помпу, сани-волокушу и другое оборудование можно было только через огород, часть посадок при этом должна была пропасть. Хозяева сразу же согласились с этим. В организации быта большую помощь экспедиции оказало правление местного колхоза-миллионера.

Глубоко заинтересованно отнеслись к подъему самолета и на Воронежском авиационном заводе. 75-летний ветеран завода, организатор музея истории родного предприятия Андрей Филиппович Цветков вместе с членами экспедиции пришел к директору.

— Обязательно поможем, — сказал А. Г. Михайлов. — Андрей Филиппович,

возьмите наших энтузиастов — Таллера, Попова, Сержантова (он тоже подводным спортом увлекается)...

Первые же находки — кусок брони, какие-то узлы, колодки — отвезли на завод, чтобы убедиться, что это действительно Ил-2.

Начались работы по подъему штурмовика. Очень важно было точно определить, в каком положении лежит самолет. За разрешение этой сложной задачи взялся инженер Воронежского авиазавода А. И. Таллер. История авиации — его давнее увлечение, и в эту экспедицию, несмотря на нездоровье, он отправился с огромным желанием.

— Ил-2 знаю, что называется, назусть, — говорит инженер Таллер, — где какая деталь, как крепится. Судить о положении машины по чужим рассказам было, конечно, трудно, поэтому решил спуститься под воду сам. Говорят же, лучше один раз увидеть, чем сто услышать. Правда, увидеть что-нибудь под водой было невозможно, но потрогать и определить наощупь...

После тщательного обследования бомболонов решили, по совету Таллера, начинать с подъема двигателя. Два дня занял размыв грунта. Потом вслепую подвели тросы и осторожно начали поднимать. А когда, наконец, мотор показался из воды, на помощь пришли местные жители. Общими усилиями двигатель весом в 850 килограммов был вытаскен на берег. После осмотра Таллер высказал предположение, что самолет упал с большой скоростью и при ударе двигатель оторвало от фюзеляжа. Об



В одном из цехов Воронежского авиационного завода. Ветераны завода А. Таллер, А. Егоров и Д. Доброзраков над чертежами штурмовика Ил-2.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

этом говорили срезанные болты. Можно было также предположить, что машина долго горела...

Многочасовой утомительный труд продолжался. Подводники по очереди спускались на дно, поднимались, сушили костюмы, заклеивали порванные места и снова шли под воду. Осмотрели фюзеляж внутри. Эти дни стали днями открытий и находок. Сергей Логачев обнаружил приборную доску, а еще через некоторое время Саша Сидоров, вернувшийся из-под воды, взволнованно произнес одно слово:

— Пилот!

Все мгновенно смолкли. Над многолюдным берегом легла глубокая тишина. Наверно, в этот миг всех присутствующих пронзила общая мысль, объединило одно чувство: «Вот они, рядом — те, кого нет сегодня с нами, но кто вечно жив в сердце, в памяти нашей!»

Очень осторожно подняты останки. Маленькие находки — компас на ремешке, расческа, мундштук. На расческе начарапаны слова: «Саше от Славы». В кармане комбинезона удостоверение, его позже прочтут специалисты... Потом были найдены пулеметы, два парашюта, планшет с документами, личными письмами, карты — на них обозначено положение фронта в конце лета 1943 года, партийный билет. На фюзеляже обнаружена маркировка — «Самолет № 21. Дата выпуска — апрель 1943 года».

Состоялось торжественное захоронение останков. Короткий митинг. Воинские почести. Венки, букеты. Благодарная память потомков — павшим во имя свободы и независимости Родины.

Из специального приказа генерального директора завода А. Г. Михайлова:

«Поддерживая инициативу группы ветеранов, увековечить память о подвиге коллектива завода в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., внесшего большой вклад в создание советской штурмовой авиации, приказываю: на базе имеющихся деталей штурмового самолета Ил-2 создать памятник-монумент и установить его к 1 мая 1979 года». Да, это будет достойный памятник создателям замечательных самолетов и тем, кто в годы войны внес свою лепту в общее дело разгрома врага, кто громил на грозных «илах» фашистов.

Заводские комсомольская и оборонная организации взяли шефство над постройкой памятника-монумента. Для ведения восстановительных работ была создана группа из десяти человек, образовано общественное конструкторско-технологическое бюро. Подготовили техническую документацию, чертежи.

С особым чувством за воссоздание «ила» принялись ветераны завода: руководитель группы восстановления Дмитрий Владимирович Доброзанов, мастер на участке сборки Алексей Григорьевич Егоров, Андрей Филиппович Цветков, Абрам Иосифович Таллер. У каждого за плечами десятки лет, отданные заводу, производству. Для них Ил-2 — не история, а незабываемая часть жизни...

И вот в одном из цехов вырос самолет. Рядом с машинами наших дней самолет-воин, самолет-труженик и герой войны кажется совсем небольшим, но у него большая биография, заслуженная слава.

За несколько месяцев, прошедших после экспедиции, раскрыта история самолета № 21. Установлены имена членов экипажа: старший лейтенант Александр Агафонович Тюфяков, лейтенант Александр Яновлевич Чирнов и младший лейтенант Александр Васильевич Бобель. И не только имена. Многие узнали следы об этих людях — где служили, как боевали, куда летели в этот день. Нашлись родственники летчиков, их однополчане. В майские дни они приехали в Воронеж на торжественное открытие памятника грозному штурмовику и тем, кто строил его в суровое военное время, кто сражался на нем...

★★★

Ил-2 встал на пьедестал посреди заводской площади, встал как памятник народному подвигу, совершенному в годы Великой Отечественной войны, как символ Великой Победы.

Т. ЛЕОНТЬЕВА,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Воронеж



УЧЕНЫЙ, ПАТРИОТ

«Роль Стечкина в развитии авиации огромна. Я учился по его трудам и высоко ценю их», — эта фраза принадлежит летчику-космонавту СССР дважды Герою Советского Союза В. И. Севастьянову. Имеется много подобных высказываний ученых, конструкторов, летчиков, инженеров в адрес Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственной премий, академика Бориса Сергеевича Стечкина, выдающегося советского ученого в области двигателестроения и теплотехники, основоположника теории воздушно-реактивных двигателей, которого любовно называли «главным мотористом Советского Союза».

Велико практическое и теоретическое наследие этого замечательного ученого-патриота, верного ученика и последователя «отца русской авиации» Н. Е. Жуковского. Яркой его жизни, насыщенной до предела творческими поисками, открытиями, свершениями, посвящена книга «Стечкин», вышедшая в издательстве «Молодая гвардия».

Автор этой книги — известный широкому кругу читателей поэт Феликс Чуев, на первый взгляд, казалось бы, взялся за весьма трудную для себя работу как по жанру, так и по содержанию. Однако знакомство автора с выдающимся ученым в стенах Московского авиационного института, встречи с десятками людей, близко знавших Стечкина, с его родственниками, друзьями, соратниками, учениками, глубокое изучение архивных данных, его теоретического наследия позволили поэту создать увлекательную книгу в прозе, книгу большого патриотического звучания.

Автору удалось создать интересное и достоверное повествование о необыкновенном жизненном пути ученого, причем жизненный и творческий путь его показан во всем многообразии, со взлетами и неудачами, с радостями и огорчениями, со справедливыми почестями и славой и с незаслуженными обидами, словом, во всей палитре сложного бытия. И что главное: всюду мы видим неизменного Стечкина — патриота, исследователя избранных научных проблем, творца нового, воспитателя молодых кадров, доброго товарища и друга соратников.

Сын обедневшего безземельного дворянина, ставшего литератором, Борис Стечкин в раннем детстве познал труд. В свои 12 лет (родился Б. С. Стечкин в 1891 году) он первый раз сам заработал 10 рублей уроками математики. Репетиторством он занимался многие годы, зарабатывая себе на хлеб.

В 1918 году Борис Сергеевич завершил учебу в Московском техническом учи-

* Ф. И. Чуев. «Стечкин». Москва, «Молодая гвардия». 1978 г., 256 стр. Жизнь замечательных людей. Серия биографий. Вып. 13 (582). 1 р. 30 к.

лище, получив звание инженера-механика. И в этом же году в октябре профессор Н. Е. Жуковский подписал документ, в котором просит оставить В. Стечкина как специалиста по авиационным моторам при училище, а в декабре рекомендовал его сотрудником отдела изобретений Высшего Совета Народного Хозяйства, созданного по инициативе В. И. Ленина. Так Стечкин стал работать на революцию, принимая активное участие в создании Красного Воздушного Флота.

В труднейшие годы гражданской войны был создан Центральный аэрогидродинамический институт — ЦАГИ и один из его основателей В. С. Стечкин стал членом коллегии института и заведующим винтомоторным отделом. Отметим, что Н. Е. Жуковский сам распределил своих сподвижников по отделам, поручив возглавить общетеоретический отдел В. П. Ветчинкину, авиационный — А. Н. Туполеву, аэродинамический — В. Н. Юрьеву, винтомоторный — В. С. Стечкину. Примечательно, что в отделе, возглавляемом В. С. Стечкиным, работал инженер Ф. А. Цандер, проектировавший реактивный двигатель.

Огромную роль сыграл В. С. Стечкин как преподаватель, воспитатель целой плеяды авиационных специалистов. С 1918 по 1968 годы он преподавал в Московском высшем техническом училище, Ломоносовском институте, Московском авиационном институте, Военно-воздушной академии Н. Е. Жуковского, Московском автодорожном институте, в 1921 году ему было присвоено звание профессора. Все, кому довелось слушать его лекции, восхищались удивительной способностью ученого наисложнейшие проблемы излагать просто и доходчиво. Вот одно из свидетельств: «...очень трудно отделить Стечкина-ученого от Стечкина-педагога. И ученый и педагог он был блестящий. У каждого из нас в жизни был главный учитель. Мой главный учитель — Стечкин». Так заявил академик С. К. Туманский.

В ЦАГИ В. С. Стечкин в середине двадцатых годов провел исследования по теории вихрей, а в 1927—1928 годах опубликовал две научные работы: «О тепловом расчете двигателя» и «Характеристика двигателя». Эти труды вместе с «Курсом лекций по теории авиационных двигателей» и составили основу теории и расчета моторов для авиации, методики построения их земных и высотных характеристик.

1929 год явился этапным в творчестве В. С. Стечкина. В журнале «Техника воздушного флота» была опубликована его статья «Теория воздушного реактивного двигателя», в которой автор, решая задачу для проточного двигателя, делает вывод о возможности турбокомпрессорного реактивного двигателя и дает общие уравнения. Значение этого труда невозможно недооценить, ибо он озарил путь научно-технической революции. «Если бы кроме этого, — говорят видные ученые А. Н. Пономарев, С. К. Туманский, И. А. Варшавский, — В. С. Стечкин ничего не создал, то все равно он вошел бы в историю авиационной науки и техники. Но он был разносторонним ученым и сумел внести капитальный вклад в развитие гидромеханики, теплотехники, в конструкторско-инженерную практику». Именно в тот год вззошла звезда международной славы Стечкина, он выезжает в составе делегаций во Францию, Германию, Англию; его приглашают крупнейшие ученые Запада, его имя становится в один ряд с именами самых крупных авиационных теоретиков мира.

В предвоенные годы Стечкин работал в Центральном институте авиационных моторов и внес достойный вклад в создание советского авиационного моторостроения, что помогло в дальнейшем вывести отечественную авиацию на сверхзвуковые скорости. В годы войны Стечкин решает проблему создания пульсирующего воздушно-реактивного двигателя, в послевоенные годы создает фундаментальную теорию реактивных двигателей. Он органически сочетал теоретические исследования с практикой, и в том, что ныне наша авиация является первоклассной, — большая заслуга этого выдающегося ученого-новатора, педагога, практика. «Все мотористы Советского Союза, и прошедшего времени, и настоящего, даже те, кто не учился у Стечкина, — все обязаны Стечкину», — говорит академик А. М. Люлька. Таким остался в памяти нашего народа этот выдающийся ученый-патриот.

Г. МИХАЙЛОВ

БЛОК АГРЕССИИ И РАЗБОЯ

В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИСТОВ

НАТО — злое дитя холодной войны — родилось на базе ярого антикоммунизма. За спиной создателей НАТО стояли и стоят могущественные покровители из военно-промышленного комплекса. Ради высоких прибылей они готовы ввернуть планету в пучину новой, еще более разрушительной войны. С некоторых пор среди натовских адвокатов подвизаются и пекинские лидеры. Неопровержимые факты свидетельствуют о их сговоре с силами реакции и империализма. Еще вчера они были резервом империализма, сегодня — союзники. Развязанная недавно преступная война отступников от социализма, против вьетнамского народа и гегемонистские устремления великодержавных шовинистов — угроза миру и стабильности не только в Юго-Восточной Азии, но и во всем мире.

Некоторые руководители натовских стран готовы открыть свои военные арсеналы китайским авантюристам.

Английские торговцы смертью решили продать маоистскому Китаю партию реактивных самолетов «Харриер» с вертикальным взлетом, американские авиационные военные монополии спешат в Китай со своими товарами, бояться опоздать на китайский рынок и другие корабейники из НАТО. Эти господа, как две капли воды, похожи на известного персонажа пьесы Бернарда Шоу — пушечного фабриканта Андершафта, который призывал продавать оружие «всякому, кто предложит за него настоящую цену, продавать, не взирая на лица и убеждения: аристократу и республиканцу, протестанту и католику, громиле и полисмену, черному, белому и желтому...» Одним словом, хоть самому черту.

НАТО, как главная ударная сила империализма, с первых дней своего рождения является очагом постоянной напряженной обстановки в Европе и во всем мире. Военная машина блока насчитывает около миллиона солдат и офицеров, 4 тысячи боевых самолетов, 7 тысяч ядерных боеголовок. Только за последние 20 лет на военные нужды государства блока израсходовали астрономическую сумму: 1 триллион 250 млрд. долларов. В минувшем году в прожорливую пасть бога войны брошено 50 миллиардов!

Тридцать лет разбойничают натовские ястребы на международной арене, постоянно нагнетая атмосферу психоза, борьбы против сил мира и прогресса.

В декабре прошлого года в Брюсселе проходила очередная сессия Совета НАТО на уровне министров иностранных дел. Читая документы сессии, нельзя не подивиться необузданному лицемерию ее участников. Вот что, например, говорится в заключительном коммюнике: «С момента своего создания организация североатлантического договора помогала Европе жить в условиях мира». Ни много, ни мало!

И в том же коммюнике, в следующем разделе говорится о «необходимости продолжать выделять все необходимые ресурсы для модернизации и усиления военного потенциала союзников». Другими словами: давайте шире раскроем кошельки налогоплательщиков ради дальнейшей эскалации гонки вооружений. Заокеанский покровитель требует от европейских партнеров увеличения ассигнований на «оборону» еще на 3% от валового национального продукта.

Нынешний 1979 год объявлен в НАТО годом внедрения новой техники, в том числе — авиационной. Предусматривается поставить 75 новых тяжелых самолетов, 340 вертолетов, сотни новейших истребителей.

Кроме того, в течение нынешнего года НАТО проводит в жизнь обширную программу модернизации техники, уже находящейся на вооружении. Танки оснащаются более тяжелыми орудиями, на самолетах устанавливают комплексы усовершенствованной аппаратуры радиоразведки и радиопротиводействия, обнаружения кораблей и подводных лодок. Большие надежды возлагаются на телеуправляемый самолет «С-189».

В португальской столице проходило еще одно собрание натовских заправил — 24-я ежегодная сессия Североатлантического блока. Генеральный секретарь НАТО Йозеф Лунс, оправдывая все возрастающие военные расходы, пытался в своем выступлении свалить с большой головы на здоровую и обвинить в гонке вооружений страны Варшавского Договора, которые, дескать, «непрерывно наращивают свою военную мощь и уже намного превзошли НАТО». Но, как сообщает западная печать, призывы Лунса к увеличению военных расходов не вызвали особого энтузиазма у большинства участников сессии. Да оно и понятно: финансовый кризис вот уже столько лет жесткими тисками сдавливает всю экономическую структуру западных стран и каждый новый виток дальнейшего накопления средств массового уничтожения ложится тяжким бременем на плечи трудящихся.

«Оборона запада сейчас находится под угрозой в связи с кризисом в оборонительной системе НАТО», — плачевно констатировал Александр Хейг, бывший верховный главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе. «А поэтому, — говорит Хейг, — угроза со стороны Варшавского Договора увеличивается в результате постоянных, целенаправленных и последовательных усилий Москвы за последние 15 лет».

В чем только ни обвиняет Хейг «советы». И в том, что СССР, якобы «перешел от военной оборонительной доктрины к наступательной», и что у советов и качество оружия выше, что и самолеты их вопреки желаниям Хейга, удвоили радиус своих действий и увеличили грузоподъемность в четыре раза.

По Хейгу получается, что никто иной, а только Советский Союз и другие социалистические страны виноваты в непрекращающейся гонке вооружений. В пылу нахлынувших страстей американский генерал договорился до того, что заявил, будто «советская угроза, существовавшая в первые годы после создания НАТО в основном для Европы и некоторых районов Азии, теперь приобрела всемирный характер».

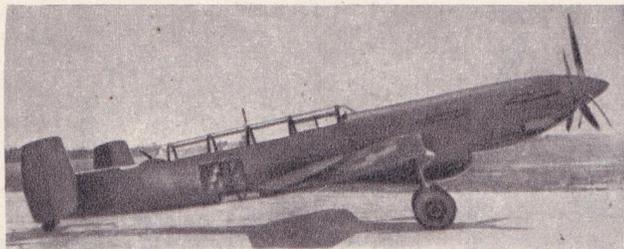
Газета «Нью-Йорк Таймс», ссылаясь на никому неведомые «информированные» круги, сообщила о предстоящих «совместных действиях советских воздушно-десантных войск и морских десантных соединений с целью овладения проливами Эресунн и Большой Бельт», а также о готовящихся попытках «нейтрализовать систему внутренней связи Дании».

Почему «страшают» датчан? Да потому, что Пентагон настойчиво добивается увеличения «вклада» в НАТО со стороны западноевропейских партнеров США. А Дания не проявляет должного усердия. Судите сами: по подсчетам штаб-квартиры блока, военные расходы в США составляют 425 долларов в год на душу населения, в ФРГ — 265 долларов, в Норвегии — 257, а в Дании — всего 198 долларов! Кроме того, большое неудовольствие у стратегов НАТО вызвали последние дебаты в Фолькетинге — датском парламенте. Многие депутаты выступили против милитаризации стран и потребовали даже сократить военные расходы в рамках НАТО. Вот и было дано указание фальсификаторам из «свободной прессы» пострадать датчан опасностью с Востока. Еще дальше в эскалации лжи идет бывший сослуживец Хейга по НАТО отставной генерал Клоз. В своем опусе «Европа без обороны?» он без стеснения утверждает, что «обычные силы Варшавского Договора сегодня в состоянии оккупировать ФРГ вплоть до Рейна за три-четыре дня». Хейг же, полемизируя с отставным генералом, «успокаивает» и без того напуганного западного обывателя тем, что в случае войны в Европе «советские войска не смогут осуществить прорыв до Рейна по крайней мере в течение 40 часов».

Тридцать первый год существует агрессивный империалистический союз НАТО. На открытии помпезных церемоний в Брюсселе по случаю тридцатилетнего «юбилея» злобещей организации, бывший фашист Йозеф Лунс много и пространно говорил о миролюбии блока. Но никакие красивые слова не могут скрыть истинной правды. Как говорят у нас в народе, — черного кобеля не отмоешь до бела.

В. ЛЕСОВОЙ

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



„С“ 2М-103

Среди многих решений проблемы повышения максимальной скорости боевых самолетов одно из наиболее оригинальных предложил Виктор Федорович Болховитинов. Под его руководством был спроектирован и построен двухместный ближний скоростной легкий бомбардировщик. Главная особенность машины — размещение двух двигателей М-103 мощностью по 960 л. с. не на крыле, как обычно, а в фюзеляже один за другим. При этом вал заднего двигателя проходил внутри вала переднего. Воздушные винты вращались в разные стороны. Благодаря этому практически сохранялась эффективность второго винта, устранялись реактивный и гироскопический моменты. Самолет называли ББС-1 (ближний бомбардировщик скоростной — первый), ББ (бомбардировщик Болховитинова), ЛБ-С (легкий бомбардировщик-спарка), а государственные испытания он проходил под наименованием «С» 2М-103 (скоростной с двумя моторами 103).

Испытания «С» 2М-103 начались весной 1940 года. В ходе их опытный бомбардировщик на высоте 4700 метров достиг очень высокую для того времени скорость — до 570 км/ч.

Была подтверждена правильность главной идеи конструктора — установка двигателей внутри фюзеляжа, по сравнению с обычной на крыле, дает весомый выигрыш в скорости благодаря значительному снижению лобового сопротивления. Однако, первые полеты показали, что у опытного образца низки взлетно-посадочные характеристики. С нормальным взлетным весом 5650 кг длина разбега достигала 1045 м. Из-за этого большинство испытательных полетов выполнялось на машине, взлетный вес которой уменьшен на полтонны. Но и при этом длина разбега была все же велика — 860 м, пробега — 650 м, а посадочная скорость до 165 км/ч.

Конструкция бомбардировщика цельнометаллическая. Обшивка фюзеляжа и крыла гладкая, клепка впотай. Двухлонжеронное крыло площадью 22,9 м² несонного типа с закрылками Фаулера. Хвостовая часть и носки крыла отъемные, присоединяющиеся к нессону шомполами. Профиль крыла из дужек ВВС. Фюзеляж эллипсообразного сечения собирался из четырех панелей — верхней, нижней и двух боковых. Кабина летчика и штурмана закрывалась общим фонарем из плексигласа. Стабилизатор регулировался в полете.

Оба двигателя устанавливались на одной мотораме. Водорадиаторы и основные маслорадиаторы размещались в тоннеле под фюзеляжем. Дополнительные же маслорадиаторы устанавливались по бокам переднего мотора. Шасси и хвостовое колесо — убирающиеся.

Для изменения передаточного отношения с изменением угла атаки самолета в схеме управления рулями высоты

и поворота применен дифференциал, что было новым для тех лет.

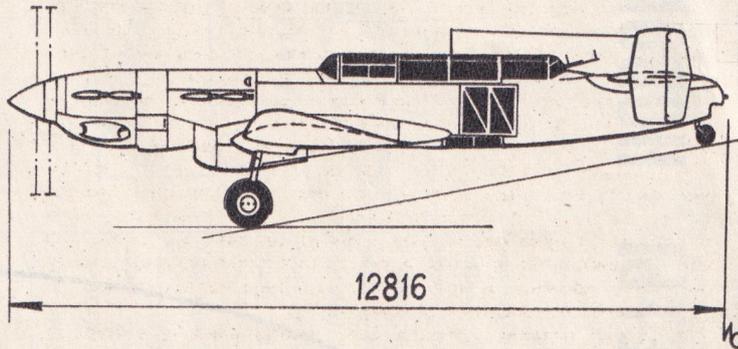
В целом после государственных испытаний, продолжавшихся с конца марта до начала июля 1940 года, самолет получил положительную оценку. В отчете отмечалось, что «спаренная установка двух моторов может быть с успехом использована для получения больших скоростей на самолетах-истребителях с толкающими винтами и на двухмоторных бомбардировщиках». Конструкторам предложили доработать машину с учетом замечаний и пожеланий испытателей.

В том же 1940 году конструкторы заново переделали крыло самолета с изменением его профиля на НАСА-230, бортовое вооружение дополнили дистанционно управляемым пулеметом ШКАС, установленным в хвостовой части самолета. Были внесены и другие изменения.

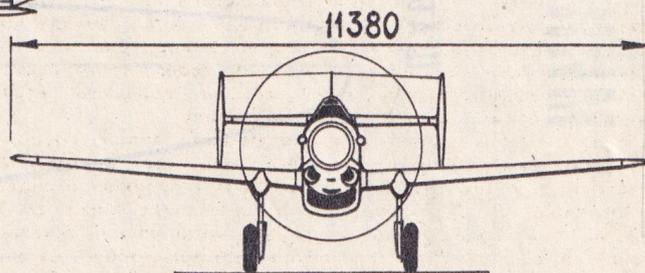
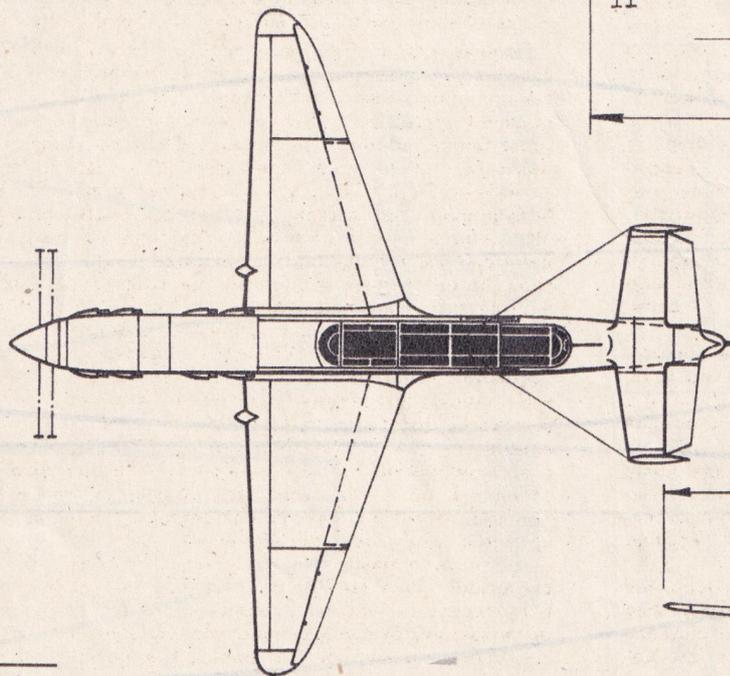
Как показали заводские испытания, проведенные в сентябре—декабре 1940 года, эти изменения оправдались, а главное они подтвердили, что идея установки двигателей внутри фюзеляжа заслуживает внимания и нуждается в дополнительной практической проверке. Поэтому в план опытного самолетостроения на 1941 год была включена разработка одноместного истребителя со спаркой двигателей М-107.

Проект такой машины коллектив, возглавляемый В. Ф. Болховитиновым, благодаря опыту, накопленному при создании самолета «С», разработал в короткий срок. По расчетным данным новый самолет, получивший условное обозначение «И-1», должен был обладать очень высокими летными данными: максимальная скорость 750 км/ч, скороподъемность на высоту 5 тыс. м всего 5 минут, дальность полета на скорости 0,8 максимальной до 2 тыс. км. Истребитель планировалось вооружить двумя 23-мм пушками, четырьмя крупнокалиберными пулеметами и двумя пулеметами ШКАС.

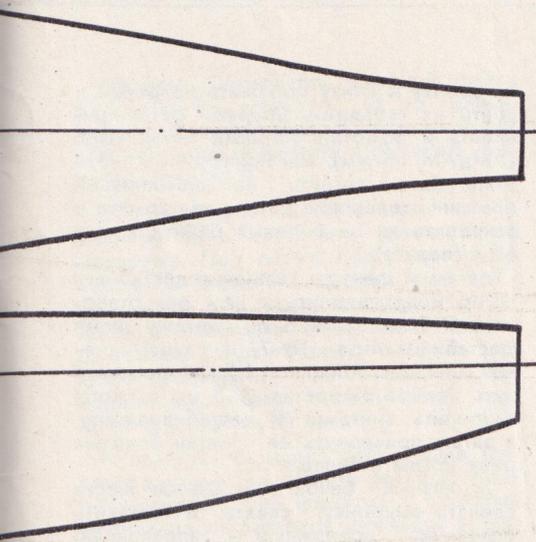
Доводку бомбардировщика и постройку истребителя-спарки конструкторскому коллективу осуществить не удалось. Ему была поручена срочная работа.



„С“ 2М-103



Текст и схемы инженеров В. Михайлова, В. Перова, И. Султанова



**РЕЗИНОМОТОРНАЯ
МОДЕЛЬ
В. СОЛОГУБОВА**

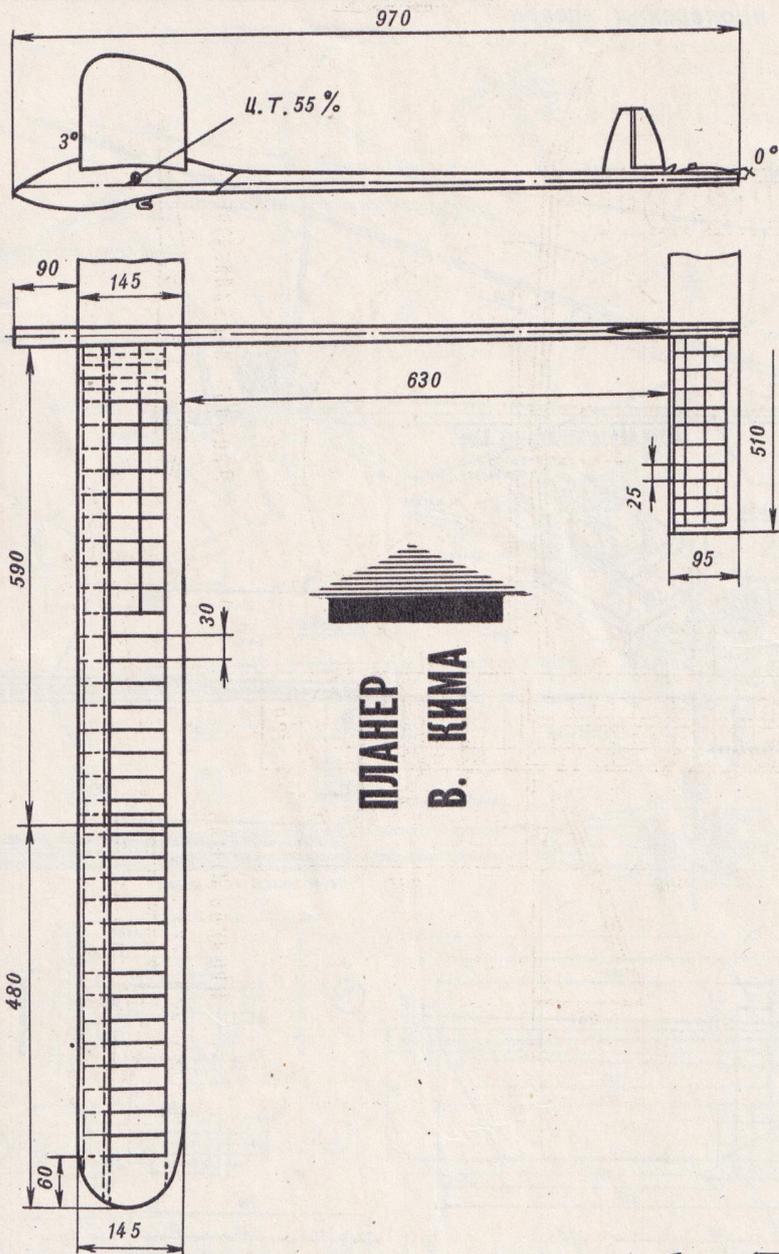


Рассказываем о лучших моделях кружковцев Дворца пионеров и школьников имени Н. Сипягина города-героя Новороссийска.

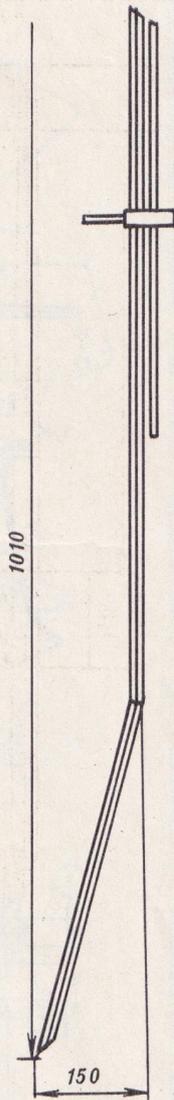
Резиномоторная модель В. Сологубова (рис. 1). Фюзеляж — дюралева трубка ϕ 30 мм. Хвостовая часть, крыло, оперение, лопасти винта из бальзы. Резиномотор — из 68 нитей венгерской резины длиной 480 мм,

смазан касторовым маслом. Модель обтянута длинноволокнистой микрокалентной бумагой и четыре раза покрыта нитролаком.

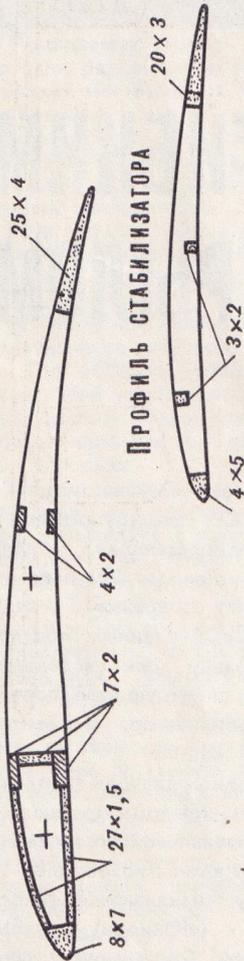
Планер В. Кима (рис. 2). В конструкции использована бальза, стрингеры крыла сосновые. Модель обтянута длинноволокнистой микрокалентной бумагой и четыре раза покрыта нитролаком.



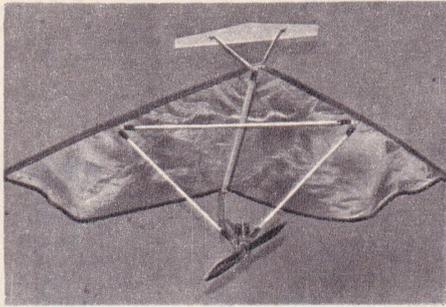
**ПЛАНЕР
В. КИМА**



ПРОФИЛЬ КРЫЛА



МИКРОСАМОЛЕТЫ НОВОРОССИЙСКИХ КРУЖКОВЦЕВ



С ГИБКИМ КРЫЛОМ

В Центральном авиамodelьном клубе ДОСААФ СССР сконструирована и построена свободнoлетающая модель самолета с гибким крылом. Она напоминает собой самолет с крылом в виде паруса (рис. 1), установленным под углом 18° относительно оси фюзеляжа. Для наилучшего планирующего полета применен дестабилизатор. Готовится серийный выпуск модели.

Набор «Свободнoлетающая модель самолета с гибким крылом» предназначен для самостоятельного изготовления младшими школьниками в возрасте 8—12 лет. На модели устанавливается микродвигатель «МК-17» («Юниор») с рабочим объемом $1,5 \text{ см}^3$. Она включает: фюзеляж, крыло (парус), дестабилизатор, киль, топливный бак.

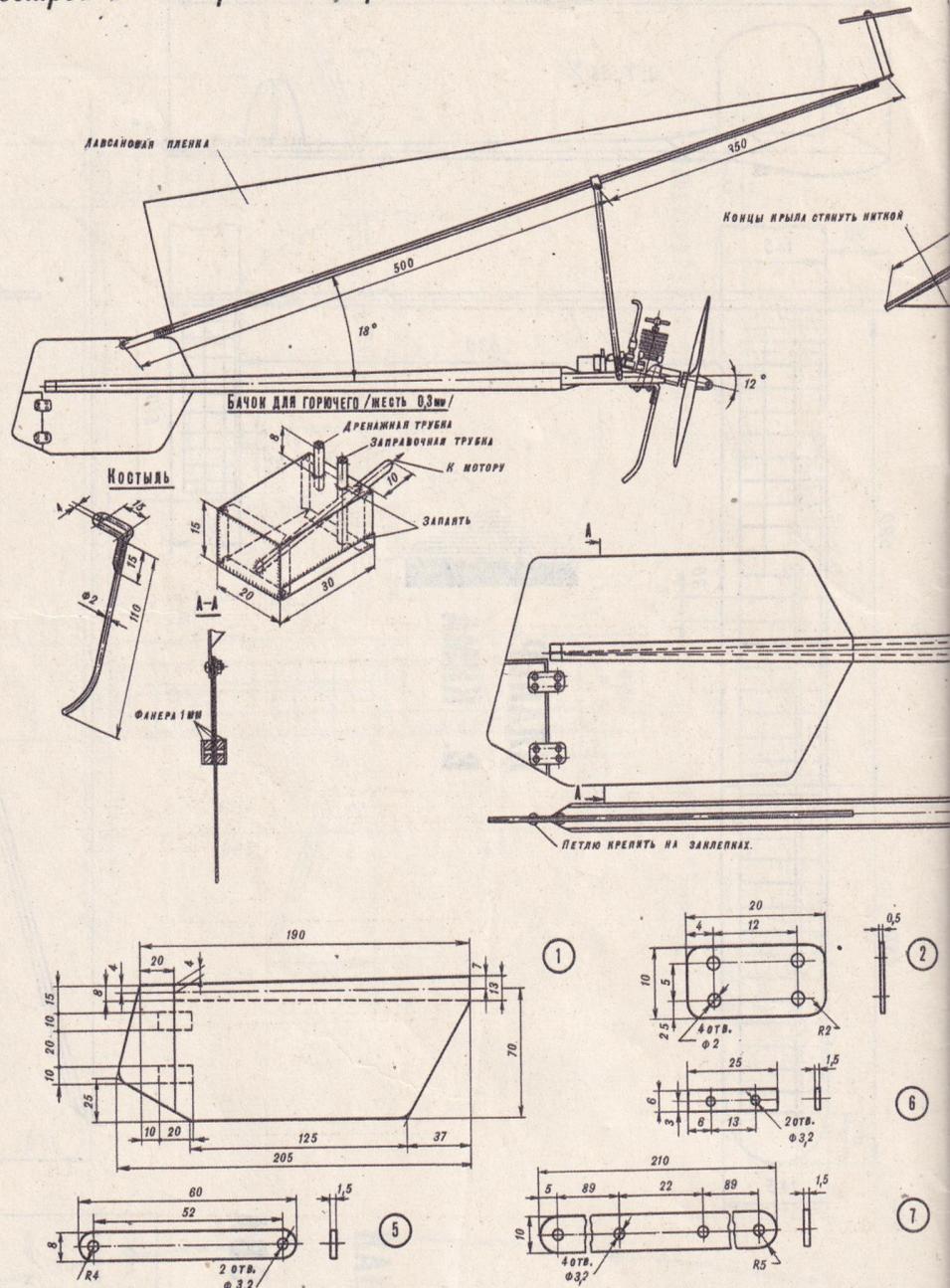
☆☆☆

Вначале из букового бруска нужно выпилить мотораму. Ножом сделать скос для установки двигателя под углом 12° относительно горизонта. Сверху и снизу моторамы приклеить рейки $5 \times 12 \times 590 \text{ мм}$ и вставить между ними раскосы так, как показано на чертеже (рис. 2). Концы реек склеить между собой.

После того, как клей высохнет, с боковых сторон приклеить 1-мм фанерные боковины. Для того, чтобы фанера хорошо приклеилась, желателен всю балку обмотать резиновым жгутом. После высыхания клея снять резиновый жгут и срезать выступы фанеры так, чтобы края не превышали реек. Выпилить верхнюю часть киля, накладку киля № 10 и низ киля № 1 из 1-мм фанеры. В нижней части киля выпилить руль поворота; затем эти детали зачистить шкуркой.

На нижней части киля просверлить отверстия $\phi 2 \text{ мм}$ и приклеить петли № 2, изготовленные из алюминиевой пластинки толщиной $0,5 \text{ мм}$, как показано на чертеже. К верхней части киля с

Построй в пионерском лагере



правой стороны приклеить накладку киля. В конце фюзеляжа сделать прорез лобзиком и в нее вклеить обе части киля.

В мотораме по лапкам микродвигателя разметить и затем просверлить 4 отверстия $\phi 3 \text{ мм}$ для его крепления. Из проволоки ОВС $\phi 2 \text{ мм}$ согнуть костыль, как показано на чертеже.

Для крыла обработать шкуркой две сосновые рейки $5 \times 10 \times 900 \text{ мм}$, приклеить к одной вилке № 3 (АМцАМ, 15 мм) и обмотать ее нитками.

Сделать выкройку паруса из металлизированной лавсановой или из тонкой полиэтиленовой пленки. Затем по оси паруса положить рейку с вилкой, а с обратной стороны вторую рейку и маленькими гвоздиками сбить их вместе. К противоположному концу реек перпендикулярно вилке приклеить и обмотать нитками петлю (АМцАМ, 1,5 мм). Обработать шкуркой четыре рейки $5 \times 10 \times 880$. С каждой большой стороны пару-

са сверху и снизу положить по рейке и сбить их гвоздями. Впереди реек приклеить и обмотать нитками петли № 5 (АМцАМ, 1,5 мм), как показано на чертеже. Затем согнуть из алюминиевой пластины толщиной $1,0 \text{ мм}$ два хомута и закрепить их на боковых рейках крыла № 9 (паруса).

Из 1-мм фанеры выпилить дестабилизатор и просверлить в нем два отверстия $\phi 3 \text{ мм}$. Согнуть по чертежу скобу дестабилизатора № 7 из алюминиевой пластины толщиной $1,5 \text{ мм}$, просверлить четыре отверстия $\phi 3 \text{ мм}$ и скобу закрепить винтами к дестабилизатору, а затем перевернуть ее и петли боковых реек крыла к вилке.

Топливный бачок. Из $0,3\text{-мм}$ жести сделать выкройку, спаять и вставить основную, дренажную и заправочную трубки. Готовый бак проверить на герметичность, то есть залить в него керосин. Если бак имеет течь, то слить керосин и место течи хорошо пропаять.

СОРЕВНУЮТСЯ ЮНЫЕ РАКЕТЧИКИ

В Челябинске, в Центральном парке культуры и отдыха имени Юрия Гагарина, с успехом прошел детский праздник, посвященный космонавтике. Четыре

пионерские дружины, завоевавшие право носить имя первооткрывателя космоса, построились в торжественную линейку. Рапорты юных ленинцев принял почетный гость праздника авиатор С. Шумилов.

В парке были организованы разнообразные тематические викторины, игры, большая выставка детских рисунков «В мире космоса». Но, пожа-

луй, самым интересным событием в праздничной программе стали соревнования авиамodelистов — строителей ракет и ракетопланов. Победила в этой встрече команда Дома пионеров Советского района Челябинска, за ней — modelисты Калининского района и Дворца пионеров и школьников имени Н. К. Крупской.

Н. КРОХИН

вления модели должны соответствовать рукоятки на пульте, которым обычно является панель передатчика, а действие рукоятками — повторять действия пилота, как если бы он находился в кабине самолета. Например, при отклонении ручки управления на пульт влево руль поворота тоже отклоняется влево и модель, в свою очередь, начнет разворачиваться влево. Движению ручки «от себя» соответствует опускание носа модели — движение ее вниз, «на себя» — поднятие ее носовой части.

Ручки не должны иметь люфта в нейтральном положении, а жесткость центрирующих пружин не слишком большой. Высоту ручек не следует делать больше 5 см. Как распределить функции управления между ручками?

Установлено, что движение в одной плоскости, обеспечивается рукой точнее, чем в двух. Поэтому разнесем функции управления таким образом, чтобы на правой ручке пульта был руль поворота, а на левой — руль высоты. Таким образом, управлять моделью по курсу вы будете правой рукой, а по высоте — левой. Такое распределение функций между руками в дальнейшем облегчит вашу задачу в освоении операторского мастерства.

● ОПЕРАТОР — МОДЕЛЬ — СРЕДА. Как бы ни было велико ваше желание «полететь», но если вы взялись за ручки передатчика, не имея никакой подготовки, то даже идеальная модель в идеальных условиях долго в «ваших руках» не пролетает. Неудача ждет вас и в том случае, если вы, научившись неплохо управлять учебной моделью, попробуете сразу же перейти к очень строгой в управлении модели. Также нелегко, имея летный опыт, полученный в хороших погодных условиях, продолжать пилотирование, например, при сильной турбулентности воздуха.

На каждом этапе обучения пилотированию модели достигнутый вами уровень умения и мастерства не является абсолютным, а относится только к модели с определенными характеристиками, летающей в определенных условиях.

Поэтому строго придерживайтесь принципов «от простого к сложному», «от трудного к более трудному», соблюдайте последовательность в обучении и не поддавайтесь соблазнам перескакивать через необходимые этапы подготовки.

● «ДОМАШНЯЯ» ПОДГОТОВКА. Главное, чему вы должны научиться до того, как отправитесь на аэродром, —

это подавать команды в нужную сторону независимо от ракурса модели.

Мы называем этот этап «домашней» подготовкой потому, что отработать его с одинаковым успехом можно, как в стенах лаборатории, так и дома.

Подвесьте модель под потолком или установите на полу на стойке с осевым шарниром.

Руль поворота поместите в скобу, которую жестко закрепите. Теперь попробуйте управлять рулем поворота. Вы заметите, что модель будет слегка поворачиваться в сторону отклонения руля.

Управляйте моделью, занимая разное положение относительно нее: сзади, сбоку, спереди и т. д. Упражняйтесь до тех пор, пока не почувствуете, что, независимо от ракурса, вы всегда даете ручку влево, когда модель надо повернуть влево, и то же самое вправо.

Чтобы дело двигалось быстрее, попросите кого-нибудь провести контрольные занятия: вы должны безошибочно выполнять команды ассистента «вправо» и «влево».

Поскольку уже начали приобретать в таких упражнениях конкретные операторские навыки, заведите себе журнал или летную книжку, в которой отмечайте все этапы и все стороны вашей подготовки. Этот журнал полезен не только лично вам. В дальнейшем, когда вы будете уже уверенно летать, к вашей помощи и консультации станут обращаться молодые пилоты и ваш журнал сослужит еще не раз добрую службу.

Отправляясь на аэродром, необходимо иметь с собой стартовый ящик с набором нужных инструментов и ремонтных материалов. Как бы ни хотелось поскорее «полететь», отложите свои выезды до тех пор, пока не сделаете этот ящик; его содержимое всегда должно находиться на своих местах. Портфель или сумка для этих целей меньше всего подходят. Составьте перечень необходимого, которое должно всегда быть с вами и проверяйте его наличие перед выездом.

● УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОЛЕТОВ. Желательно, чтобы аэродром был ровным полем хотя бы в полкилометра диаметром, расположенным вдали от стационарных радиопередаточных антенн, ретрансляторов, высоковольтных линий и промышленных предприятий. Конечно, для модели хватило бы площадки и меньших размеров, и в дальнейшем ее будет хватать, но пока вы не научились уверенно чувствовать себя «в воздухе», ограниченные площадки действуют весьма удручающе, особенно если в непосредственной близости находятся

высокие естественные или искусственные препятствия: деревья, здания, мачты и т. д. Даже для опытного пилота в условиях полета, когда внимание сосредоточено целиком на модели, представляется большой трудностью оценка расстояний до препятствий. Для вас же, когда напряженность внимания значительно выше, эта задача еще труднее.

Погодные условия для первых полетов должны быть такие: температура не меньше +10°, ветер не более 3 м/с, сухо.

● НЕМНОГО О ПСИХОЛОГИИ. Решив заняться радиоуправляемыми моделями и уже начав понемногу осваивать сложное искусство пилотирования, вы должны хорошо разобраться в движущих мотивах своего увлечения. Безусловно, его первоосновой является любовь к своему делу, которую авиамodelисты обычно выражают емко и коротко: нравится «летать».

Конечно, полет модели — всегда красивое зрелище, которое не оставляет равнодушным любого человека, а тем более авиамodelиста-конструктора, изготовителя и испытателя модели. И вдвойне приятно, когда модель летит не по воле стихии, а пролагает свой путь в пространстве, повинуюсь движениям рук и мыслей ее творца и хозяина.

Чувство удовлетворения — очень важный элемент любой деятельности, независимо от ее вида и направленности. Направленности деятельности спортсмена характеризуются целями, которые он ставит перед собой.

Целью может быть собственное совершенствование и улучшение результатов, победа над соперниками. Участие в соревнованиях никогда не бывает только личным делом, так как каждый спортсмен отстаивает интересы коллектива, спортивного общества и страны, в зависимости от масштаба соревнований.

Эта ответственность и напряженная обстановка соревнований накладывают определенные требования на психологическую закалку спортсмена. Это должно прежде всего выражаться в проявлении устойчивости ко всякого рода неблагоприятно действующим на психику факторам соревнований, в устойчивом сохранении спортивной формы, уверенности в своих силах, в своей технике. Нельзя полностью сосредоточиться на выполнении летной задачи, если терзает сомнение в надежности какого-либо элемента конструкции или оборудования модели. Поэтому никогда не давайте поблажек себе, не допускайте небрежности в подготовке техники и не начинайте полеты до тех пор, пока полностью не будете уверены, что техника вас не подведет.

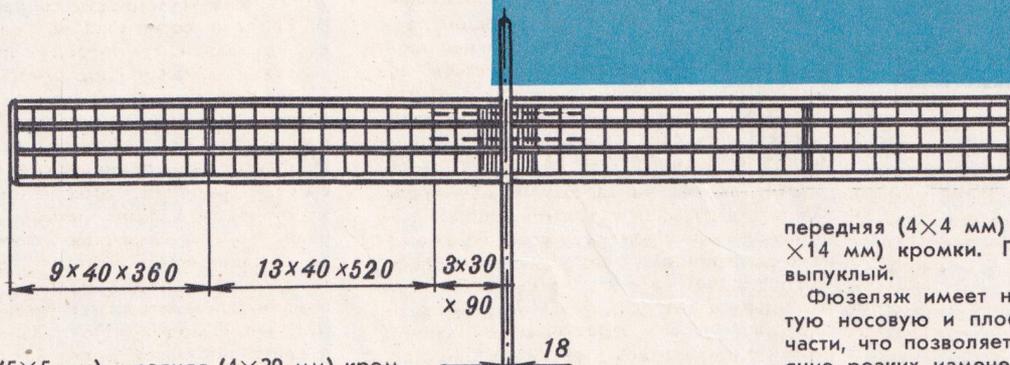
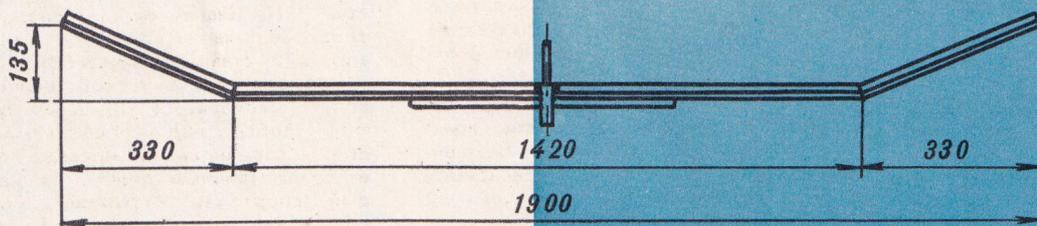
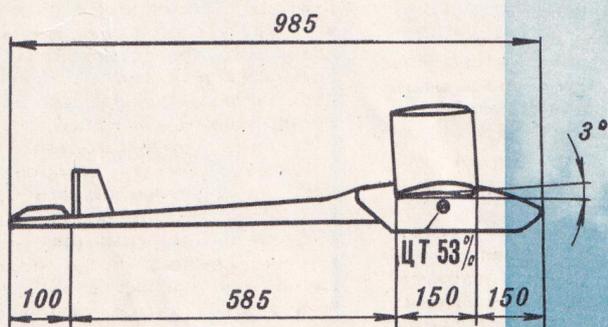
Другими важнейшими условиями успешных первых полетов являются физическое и психологическое самочувствие. Если нездоровится или вы угнетены какими-либо обстоятельствами личной жизни — отложите поездку на аэродром. Дождитесь, когда ваше психофизиологическое состояние придет в норму и тогда приступайте к полетам.

Л. АЛДОШИН,
старший тренер сборной команды СССР
по радиоуправляемым моделям

Москва

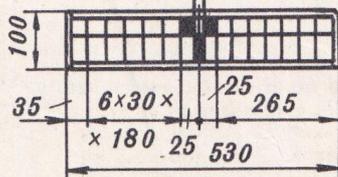
3 тот планер класса F-1-A (см. рис.) я построил на станции юных техников. Выступая с ним на республиканских соревнованиях школьников, занял второе место и на городских в Элисте — первое.

Модель имеет крыло, в котором корневые нервюры — 1-мм фанера; стыковочные между центропланом и «ушами» — из 5-мм, а остальные из 1,5-мм бальзы; лонжероны — сосна 4×3 мм; бальзовые передняя



(5×5 мм) и задняя (4×20 мм) кромки. Профиль крыла В-6356. Собрано крыло на эмалите, а корневые нервюры вклеены на эпоксидной смоле. В стабилизаторе: лонжерон — сосновый; из бальзы 1-мм нервюры,

**МОЙ
ПЛАНЕР**



передняя (4×4 мм) и задняя (3×14 мм) кромки. Профиль плоско-выпуклый.

Фюзеляж имеет несколько поднятую носовую и плоскую хвостовую части, что позволяет уменьшить влияние резких изменений направления воздуха в восходящих потоках, особенно при порывистом ветре.

Силовая часть фюзеляжа включает пластины из липы, склеенные в квадрат эпоксидной смолой. Сверху обшита 1-мм фанерой.

Центровка модели достигается грузом, заполняющим носовую часть фюзеляжа. Весь планер обтянут лавсановой пленкой. Для фиксации 3-минутного полета установлен таймер.

В. ВОЛОСАТОВ

Элиста

На базе республиканского аэроклуба ДОСААФ в конце тренировочного сбора лучших парашютистов страны состоялись межведомственные соревнования. В них приняли участие сборные команды ПВО, ВВС, ДОСААФ и местные спортсмены.

В прыжках на точность приземления во всех семи попытках трое участников — Н. Урмаев (ВВС), И. Тёрло (ДОСААФ), А. Милованов (ДОСААФ) поразили цель. Им присуждено первое место.

Среди женщин призерами стали А. Данилова — 0,11 м, Н. Сергеева — 0,20 м, Т. Лысюк (все ДОСААФ) — 0,50 м.

В акробатике лучшее среднее время трех прыжков показал Н. Урмаев (6,65 с), у В. Гурного (ДОСААФ) — 6,93 с, Г. Сурабко (ДОСААФ) — 7,0 с. Среди женщин победила Е. Маракуца (ПВО) — 7,33 с, на втором месте В. Закорецкая (ДОСААФ) — 7,406 с, на третьем — Л. Корычева (ВВС) — 7,48 с.

В сумме двоеборья победу завоевали заслуженные мастера спорта Н. Сергеева и Н. Урмаев.

Эти соревнования показали высокое мастерство парашютистов, их готовность к финальным стартам VII летней Спартакиады народов СССР.

В. ШВЫРЯЕВ,
главный секретарь
соревнований

Ташкент

Единство политического, трудового и нравственного воспитания	1
Е. Ткаченко. В небе Туркмении	2
А. Сидоров. Воспитание дисциплины летчика	3
Е. Прозоров. Самолеты уходят в зону	4
И. Жарковский. За Полярным кругом	6
Д. Хадбатор. Рубежи монгольских спортсменов	7
М. Львов. Торпедоносец на боевом	8
В. Казьмин. В запас не уходящий	10
Слово «самолет»	10
З. Ямпольский. Пограничная тишина	11
М. Кириллов. Пилоты	11
Г. Мокряк. Сорок лет за штурвалом	11
П. Козлов. Великий труженик Ильёшин	13
А. Болотов. Здесь начинается дорога в небо	15
С. Прокофьев. И золото, и дружба	15
А. Коваль. Чемпион России	16
В. Бугров. Крылья за спиной	18
Л. Леонова. Произвольный комплекс: как его составить?	20
И. Меркулов, П. Старостин. Развивая идеи пионеров космонавтики	21
М. Чечнева. Ласточка	22
Б. Васина. Чтобы расцвели купола в небе	24
Т. Леонтьева. Памятник самолету-воину	26
Г. Михайлов. Ученый, патриот	27
В. Лесовой. Блок агрессии и разбоя	28
Опытные самолеты периода второй мировой войны	29
Микросамолеты новороссийских кружковцев	30
Г. Частный. С гибким крылом	32
Л. Алдошин. Когда полетом управляет радиоволна	33
В. Волосатов. Мой планер	35

На 1-й стр. обл.: Люди в воздушном пространстве. Они летают... Так и хочется сравнить с птицами. Они свободно подлетают друг к другу, строят разные фигуры. И это при скорости падения — пятьдесят метров в секунду! Они смелы, решительны, веселы... Им подвластна стихия!

Больших успехов в этом интересном виде прыжков добились парашютисты Военно-Воздушных Сил. Они не раз устанавливали мировые рекорды, становились чемпионами СССР.

На снимке: созвездие бесстрашных — парашютисты ВВС.

Фото А. САМСОНОВА, мастера спорта

ВЫСОКОЕ МАСТЕРСТВО

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ В СССР

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

Эта книга* об одном из увлекательнейших видов спорта — самолетном. Написана она людьми, преданными авиации, связавшими с нею жизнь. Ее авторы — заслуженные тренеры СССР К. Нажмудинов и А. Тырсин, начальник Центрального аэроклуба СССР Ю. Комицын, судья международной категории, мастер спорта СССР, доцент Куйбышевского ордена Трудового Красного Знамени авиационного института Ю. Тарасов. Авторский коллектив возглавил Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов.

Книга знакомит читателя с зарождением и развитием самолетного спорта в нашей стране, рассказывает о всеююзных и международных соревнованиях, мировых первенствах по высшему пилотажу, о замечательных летчиках, спортсменах.

В отдельной главе говорится о технических требованиях к спортивным самолетам, даны их технические данные, особенности техники пилотирования. Материал иллюстрируется фотографиями, рисунками и таблицами. Сообщаются технические данные зарубежных спортивных самолетов, подробно рассматривается практика организации соревнований и их судейства.

Советским спортсменам принадлежат немало авиационных рекордов. В одной из глав книги повествуется о том, как они устанавливались.

Книга «Самолетный спорт в СССР» будет интересна и полезна авиационным спортсменам и летчикам гражданской авиации, инженерам и конструкторам, которые занимаются проблемами спортивного самолетостроения. Она доступна и массовому читателю, интересующемуся авиационным спортом, и послужит хорошим средством популяризации самолетного спорта.

Ю. МАКАРОВ

* Ю. Тарасов, К. Нажмудинов, Ю. Комицын, А. Тырсин. Самолетный спорт в СССР. Под ред. Героя Советского Союза генерал-полковника авиации С. Харламова. Изд. ДОСААФ. М., 1978. 126 стр. 70 коп.

АЭРОСМЕСЬ

РЕМОНТ В ВОЗДУХЕ

Этот необыкновенный случай произошел на одном из аэродромов в Австралии. Пилот небольшого двухмоторного самолета с пятью пассажирами на борту сообщил диспетчеру, что не в состоянии совершить посадку, так как шасси вышло лишь наполовину. Тогда на посадочную полосу выехали два автомобиля с натянутыми между ними канатами. Пилот снизился до высоты в один метр, догнавшие его автомобили с помощью натянутых канатов дернули шасси. Замысел удался — механизм сработал.

ПОЕДИНОК С ОРЛОМ

В окрестностях Турина крупный орел атаковал летящий планер. Котьями и клювом он сорвал с кабины колпак и напал на пилота Антонио Возье. С большим трудом планеристу удалось отбиться от расклевывавшей птицы. Как потом выяснилось, планер пролетал близко от орлиного гнезда, где находились птенцы.

БЕЗУМНЫЕ ГОНКИ

В Соединенных Штатах (а им безусловно принадлежит первенство в изобретении и распространении различных аттракционов ужаса) появился новый вид спорта, называемый «Эйр рейсис» (воздушные скоростные состязания). «Это спорт настоящих мужчин со стальными нервами», — говорится в рекламных изданиях.

В чем же заключаются эти состязания? На самолетах времен второй мировой войны «настоящие мужчины со стальными нервами» летят по шестикилометровой замкнутой дистанции, делая шесть кругов. Стартуют одновременно, побеждает тот, кто первый пройдет дистанцию. Вроде автомобильных гонок, только в воздухе. Однако, участники не только летят в опасной близости друг от друга, но, стремясь сэкономить путь, делают виражи «впритирку» — у кого первого сдадут нервы, тот пусть отворачивает. В результате есть уже и первые жертвы — два пилота в Калифорнии погибли.

КОНСТРУКТОРЫ ВЕРТОЛЕТОВ

Начав с отмеченного кружка и не отрывая руки, соедините буквы четырьмя линиями так, чтобы прочесть фамилии двух советских авиаконструкторов.

Составил Е. МАМЯН

пос. Жовтнево Волынской обл.



ГОЛОВОЛОМКА

Найдите способ прочесть по кругу названия двух планет и пяти созвездий.

Составил Ф. ИЛЬИН

Ленинград

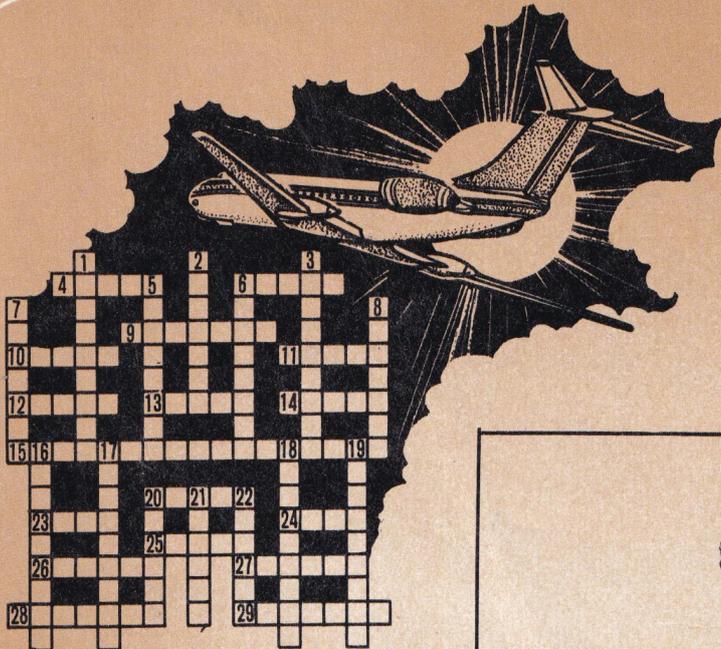
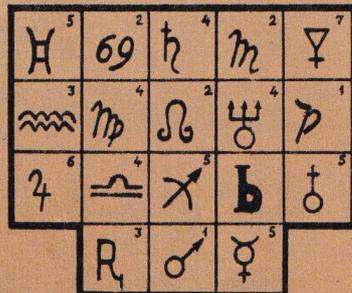


ПРОЧИТЕ ПОСЛОВИЦУ

По названиям планет и созвездий прочтите зашифрованную здесь пословицу (мягкий знак входит в текст).

Составил Ф. СТОЯНОВ

Ленинград



КРОССВОРД

По горизонтали: 4. Летчик, дважды Герой Советского Союза. 6. Ночной опознавательный знак. 9. Герой Советского Союза, участник первого полета на Берлин. 10. Простой самолетный штурвал. 11. Двигатель. 12. Предельная норма. 13. Головной убор воина воздушно-десантных войск. 14. Часть летающей лодки. 15. Понижение летчиком скоростного самолета. 20. Движение летящего предмета. 23. Планета. 24. Электрически заряженные частицы. 25. Газ, входящий в состав воздуха. 26. Советский авиаконструктор. 27. Небесное тело. 28. Пусковое устройство. 29. Редкий металл.

По вертикали: 1. Звездная система. 2. Звезда 1-й величины из созвездия Орла. 3. Созвездие северного неба. 5. Спортивная игра. 6. Отличительный признак на маршруте. 7. Член экипажа боевого самолета. 8. Процесс, происходящий в реактивном двигателе. 16. Метеорологический прибор. 17. Крыло самолета. 18. Прибор, показывающий скорость подъема или спуска. 19. Проверка летных качеств самолета. 20. Летательный аппарат. 21. Летнее расположение спортсменов или военнослужащих. 22. Самолет-заправщик.

Составил А. КОПЫТОВ



НАЙДИТЕ СЛОВО

С помощью рисунков и букв составьте слово.

Составил А. ГЛАДКОВ

Электросталь



**ВНИМАНИЮ
ФОТОЛЮБИТЕЛЕЙ!**

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА
«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»
ОБЪЯВЛЯЕТ ФОТОКОНКУРС
НА ЛУЧШИЙ ФОТОСНИМОК
1980 ГОДА,
ПОСВЯЩЕННЫЙ
СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ
И АВИАЦИОННОМУ
СПОРТУ.

УСТАНОВЛИВАЮТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕМИИ:
ПЕРВАЯ ПРЕМИЯ
В СУММЕ 100 РУБЛЕЙ,
ДВЕ ВТОРЫХ ПРЕМИИ —
ПО 75 РУБЛЕЙ,
ТРИ ТРЕТЬИХ ПРЕМИИ —
ПО 50 РУБЛЕЙ,
И ТРИ ПООЩРИТЕЛЬНЫХ
ПРИЗА.

Редакция
надеется
на активное
участие
в конкурсе всех
фотолюбителей.

6-96

Наступил заключительный этап
VII летней Спартакиады народов СССР.
На ее финальные старты выходят
авиационные спортсмены.



...Взвьется зеленая ракета,
возвещающая о начале полетов,
и эти вертолеты,
что замерли на аэродроме,
поднимутся в воздух...

Фото В. ТИМОФЕЕВА

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

Индекс
70450.

Цена
30 коп.