

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРНИР ПАРАШЮТИСТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

БЕСКОМПРОМИССНАЯ СПОРТИВНАЯ
БОРЬБА ДРУЗЕЙ И СОПЕРНИКОВ,
ОБЩЕНИЕ ДРУГ С ДРУГОМ, ОБМЕН ОПЫТОМ
СПОСОБСТВОВАЛИ ДАЛЬНЕЙШЕМУ
УКРЕПЛЕНИЮ ДРУЖБЫ
МЕЖДУ ПАРАШЮТИСТАМИ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН.

*Читайте
статью
на второй
странице
журнала*



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

• • СЕНТЯБРЬ • •

9

• 1981 • • • •



ПАТРИОТИЗМ — ЭТО НА ВСЮ ЖИЗНЬ!

КОГДА зарождается у человека любовь к Родине, к ее земле и небу, к активному творческому труду, к своей будущей профессии! На эти вопросы можно ответить однозначно: в ранние детские годы, или, как принято говорить в народе, — с молоком матери. И это действительно так, тысячи тому ярких примеров подарила нам история.

Выдающийся русский летчик-новатор Петр Нестеров, едва научившись читать, увлекся проблемой воздухоплавания, мастерил воздушные змеи, в юности увлеченно штудировал литературу по авиации, конструировал летательные аппараты. Прежде чем стать всемирно известным конструктором ракетно-космических систем, Сергей Королев прошел с азов замечательную школу авиамоделлиста, планериста, летчика. В ранние детские годы влюбились в авиацию и посвятили ей свои жизни герои пятого океана Валерий Чкалов, Михаил Громов, Николай Каманин, Михаил Водопьянов, Иван Кожедуб и многие другие верные защитники Родины.

На революционных, трудовых и боевых традициях старших поколений, на вечно живительных примерах бойцов за утверждение коммунистических идеалов, на законах войскового товарищества крылатых бойцов воспитываются и впредь будут воспитываться когорты юных патриотов Советской Родины, верных ее сынов и дочерей. Коммунистическая партия всегда уделяла и уделяет большое внимание вопросам воспитания подрастающего поколения, формированию ее идеологического потенциала, привитию высоких нравственных и трудовых качеств.

В Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду партии товарищ Л. И. Брежнев дал такую емкую и лаконично точную характеристику облика нашего современника: «Советский человек — это добросовестный труженик, человек высокой политической культуры, патриот и интернационалист. Он воспитан партией, героической историей страны, всем нашим строем. Он живет полной жизнью создателя нового мира». Именно таков облик советского человека — патриота и интернационалиста.

Эти качества наиболее ярко проявлялись в годы Великой Отечественной войны, когда весь советский народ, ведомый Коммунистической партией, под-

110000!

Столько прыжков с парашютом впервые в мире совершил заслуженный мастер спорта Анатолий Осипов. Среди девятнадцати сильнейших парашютистов Военно-Воздушных Сил, кому выпала честь сопровождать в почетном эскорте Анатолия, еще два юбиляра — мастер спорта международного класса Владимир Чайка выполнил свой пятитысячный прыжок, а мастер спорта Владимир Боярченко — четырехтысячный.

Спортсмены в свободном падении тепло поздравили юбиляров, затем образовали кольцо-хоровод...

Анатолий Осипов — один из сильнейших парашютистов планеты: неоднократный чемпион и рекордсмен мира, дважды удостоен большой серебряной медали ФАИ за вторые места по двоеборью на первенствах мира в США и Венгрии, трижды завоевывал звание абсолютного чемпиона страны и Спартакиады народов СССР. А сколько побед на армейских соревнованиях — внутрисоюзных и международных!

Отрадно отметить, что число советских многотысячников быстро растет: А. Осипов и Ю. Баранов начали двенадцатую тысячу, В. Зако-рецкая — девятую, В. Гурный и Н. Ушмаев — восьмую, М. Костина, Г. Юрко, Э. Эскендеров, А. Швачко, И. Тёрло — перешагнули шестую...

нялся на защиту родного Отечества, вышел на смертный бой с иноземными немецко-фашистскими захватчиками, за честь, свободу и независимость первого в мире государства трудящихся, за освобождение от коричневой чумы народов Европы, попавших под ярмо гитлеровских оккупантов. И он с честью вышел из огневых схваток с гитлеровцами, утвердив над куполом рейхстага Знамя Великой Победы.

Четыре десятилетия назад гитлеровцы по-бандитски напали на нашу Родину. Советские люди с первых минут и часов начавшейся войны стойко сражались с врагом на фронте, они ковали победу в тылу. О героизме советских воинов-патриотов мы знаем из кинофильмов, книг, журнальных статей — под рубриками «Подвигу — 40 лет». Журнал «Крылья Родины» также регулярно публикует очерки и воспоминания участников минувшей войны о тех незабываемых в веках грозных и победных боях. Адресованы такие публикации в первую очередь молодежи.

Начался сентябрь первого года одиннадцатой пятилетки. У наших детей и юношества остались позади летние месяцы, пора пионерских лагерей, походов по местам революционной, боевой и трудовой славы, военно-патриотических игр, студенческих строительных отрядов, спортивных соревнований, увлекательных маршрутов под девизом «Поиск», активной трудовой страды на совхозных и колхозных полях, торжественных построений на местах памятных боев отцов и дедов, жарких дискуссий возле пионерских костров, сердечных встреч со знатными людьми трудового и боевого подвига.

Да, за минувшие летние месяцы наши дети и юноши получили хорошую закалку в труде, спорте, отдыхе, они поднялись на целую ступень в своем идейном совершенствовании, окрепли физически, заметно повзрослели. Партия, комсомол, профсоюзы, другие общественные организации, в том числе комитеты ДОСААФ, сделали многое для того, чтобы лето у подрастающей смены прошло с большой пользой, чтобы юность Страны Советов заняла достойное место в общем строю создателей коммунистического общества.

Комитеты ДОСААФ, первичные и учебные спортивные организации провели немало полезных и интересных мероприятий для детей и юношества. Формированию активной жизненной позиции молодежи, рождению и укреплению у нее глубокого восприятия героического прошлого Родины, величия и исторической значимости нынешних свершений советского народа помогли кружки красных следопытов, клубы юных летчиков и космонавтов, походы по местам революционной, боевой и трудовой славы, созданные в школах, профессионально-технических училищах, техникумах и институтах музеи истории воинских частей и соединений, встречи с ветеранами минувших боев.

В этом номере журнала выступает с отчетом-репортажем о проведенном в Одессе IX Всесоюзном слете победителей пионерской военно-спортивной игры «Зарница» известная летчица, активистка ДОСААФ, Герой Советского Союза Марина Павловна Чечнева. В этом слете приняли участие 90 лучших

юнармейских отрядов — победителей республиканских, краевых, областных финалов игры «Зарница». Ряд информационных материалов, помещенных в этом номере, также повествуют о том, как прошло лето у школьников, о достижениях юных авиамоделистов, о работе школ и клубов юных летчиков и космонавтов.

Большим событием в жизни юных техников явился Всесоюзный слет, проведенный в минувшем месяце в Тбилиси. Участники этого слета представили свои работы — модели, конструкции, учебно-наглядные пособия, инструменты, отчеты о результатах исследований, рефераты, выполненные под девизом: «Юные техники и натуралисты — Родине». На слете было представлено немало работ юных авиамоделистов, проектов космических комплексов, летательных аппаратов. Плодотворно прошла работа секции «Юные техники — армии, авиации и флоту».

Все это — штрихи многогранной работы с подрастающим поколением, которую проводит оборонное Общество в тесном взаимодействии с другими общественными организациями.

Сделано за минувшие летние месяцы многое. Но впереди — новые задачи, которые следует решать с еще большей настойчивостью и организованностью. Оборонное Общество называют школой патриотов. Оно является надежным резервом и помощником Советских Вооруженных Сил. Коммунистическая партия поставила перед ДОСААФ важнейшие государственной значимости задачи по всемерному подъему эффективности и качества военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы среди трудящихся и особенно среди молодежи.

Мы живем в неповторимое время, когда советский народ, воодушевленный историческими решениями XXVI съезда КПСС, активно претворяет в жизнь задания одиннадцатой пятилетки. Дстойное место в рядах строителей коммунизма занимают члены оборонного Общества, численность которого составляет свыше 98 миллионов человек. Особой заботой мы окружаем подрастающее поколение, которому суждено принимать эстафету ветеранов революции, минувших войн и строителей зрелого социалистического общества. Комитетам, первичным и учебным организациям оборонного Общества следует руководствоваться указаниями товарища Л. И. Брежнева о краеугольных задачах оборонного Общества. «Призванное всемерно укреплять военное могущество нашего государства, его оборону от возможного вражеского нападения, — говорил товарищ Л. И. Брежнев, — оборонное Общество не только готовит боевые резервы для Советских Вооруженных Сил, но и всей своей деятельностью способствует дальнейшему сплочению трудящихся вокруг Коммунистической партии, воспитывает их в духе советского патриотизма, беззаветной преданности великому делу строительства коммунизма в нашей стране».

Дважды орденоносное оборонное Общество — школа патриотов, идейно зрелых, активных, умелых строителей коммунизма, способных проявлять героизм и отвагу в труде и в бою во имя свободы и мира во всем мире.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 9 (372) 1981

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», 1981.

Патриотизм — это на всю жизнь!	1
Б. Васина. В гостеприимном небе Литвы	2
А. Калякин. Слово и дело	4
М. Кизимов. Сибиряки	6
В. Корышев. Воспитание летчика-инструктора	8
А. Мальков. На службу ратную	10
Б. Захаров. Профессия — Родину защищать	12
Б. Дробиз. Служил в эскадрилье имени Олега Кошевого	14
И. Калинин. Морской сокол	15
Г. Михайлов. Сентябрь сорок первого	16
М. Чечнева. Самая юная армия	18
М. Лебединский. Шагнули в большую жизнь	20
С. Кудрявцев. В восходящих потоках	22
А. Коваль. Чемпионат прошел, проблемы остаются	24
Н. Нажмудинов. Солисты высшего пилотажа	24
А. Гарькавый. Создаем музей	26
В. Холодный. Космос глазами художников	26
В. Рыбнин. Тренировки дельта-планериста	26
Н. Ляшенко. Динамика полета кордовых и радиоуправляемых моделей	28
В. Федотов. На выставке	30
В. Родионов. Дорога в небо. Высший пилотаж	30
Г. Синиченкин. В 227-й московской школе	30
П. Старостин. Идеи претворяются в жизнь	31
Опытные самолеты периода второй мировой войны. «Пегас»	32
З. Давыдов. Закоперщики кровавых авантур	33
Новые книги	34
Панорама «КР»	35
Фотовикторина-81	36

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066. Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

Сдано в производство 22.07.81.
Подписано в печать 13.08.81.
60×90/8, 5 п. л. Г-41373.
Тираж 55 000. Зак. 1109.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата



● Сборная команда СССР — победительница соревнований.

АЭРОДРОМ Вильнюсского аэроклуба ДОСААФ еще никогда не выглядел так празднично, как в дни соревнований парашютистов социалистических стран.

Еще издали, только свернешь с главной дороги, бросается в глаза разноцветье летного поля. На самом его краю — транспаранты на разных языках: «Добро пожаловать!». У песчаного круга — места, где через несколько часов начнутся спортивные баталии, — полукольцом всеми цветами радуги расцвели яркие шатры-парашюты с маленькими табличками — названиями стран — для отдыха спортсменов. С другой стороны круга — командный пункт, множество машин — царство судейства и телевидения. Рядом — оранжево-белый «колдун», оживающий при малейшем дуновении ветерка. Чуть поодаль от палаток в стройном ряду застыли в ожидании «антоны».

На старте пока тишина, лишь специальная группа спортсменов клуба с Борисом Шестерниковым во главе, исполняющим обязанности коменданта аэродрома, завершает последние приготовления...

А у здания аэроклуба, украшенного транспарантами, эмблемой первенства и флагами стран-участниц, выстроились спортсмены Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, Чехословакии, СССР и Литовской ССР. Всего 127 парашютистов.

В эти торжественные минуты, думаю, волновались все: и те, кто впервые примет участие в столь крупных международных состязаниях, и те, кто уже мерился силами и вот теперь снова здесь, в Вильнюсе, будет бороться за первенство. Но, наверное, самой впечатляющей эта встреча была для старых друзей, более двух десятилетий назад прокладывавших путь этим соревнованиям, в наши дни ставшими традиционными. Теперь они, выступая в качестве тренеров, руководителей команд или судей, радуются сбывшейся мечте, ведь состязания парашютистов социалистических стран нынче проводятся ежегодно.

Авиационные старты-81

В ГОСТЕПРИИМНОМ НЕБЕ ЛИТВЫ

Соревнования
парашютистов
социалистических
стран



● Под куполом
Б. Румянцев (СССР).

Много лет не виделись заслуженный мастер спорта СССР судья международной категории Надежда Пряхина и известный спортсмен Румынии, ныне тренер национальной команды Георге Янку. Они жали друг другу руки, улыбались. Потом Георге рассказал мне об одном прыжке Нади Пряхиной в болгарском городе Пловдиве 3 сентября 1959 года.

...После отличного выполнения комплекса акробатических фигур Надежда выдернула вытяжное кольцо, но купол, обвитый вытяжным парашютом у самой кромки и принявший форму груши, не наполнялся. Обрезать стропы? Выхватила нож... Поздно. Потеряна высота. «Запасной!» — промелькнула мысль. Бросок купола в сторону. Бешеный поток воздуха прибил запасной к стропам основного, опутав их со всех сторон.

До самой земли девушка боролась за жизнь, пытаясь оттянуть прилипший запасной. Сильная струя воздуха — ско-



● Мужская команда Чехословакии после победного прыжка.

● Как там друзья-соперники?

● И. Димитров (Болгария).

● Б. Харцбеккер (ГДР).



● В. Валуиас (СССР).

● Так поздравляли литовского спортсмена Р. Кашюшквичюса.



рость падения более 20 метров в секунду — все больше и больше спутывала парашюты. Но Надя не сдалась...

— Об этой мужественной женщине я написал в книге, вышедшей в Румынии, — говорит Георге Янку, — рад, что снова встретил ее жизнерадостную, веселую, цветущую...

После торжественного открытия все направились к стартовой площадке. И сразу тут все ожило, пришло в движение. Сегодня «опрыгивание» аэродрома, знакомство с ним, а для судей — проверка готовности.

Хотя организаторами, казалось бы, все было предусмотрено, капризная прибалтийская погода вносила свои поправки в четко спланированный расписание соревнований: участникам подолгу приходилось просиживать на летном поле в ожидании прыжков. Но ни хмурое небо, ни холодный, совсем не летний ветер не могли остудить горячие сердца, а от улыбок друзей становилось светлее вокруг.

Соревнования начались с прыжков на точность приземления. Для фиксации результатов впервые на первенстве парашютистов социалистических стран была применена электросистема, зона «ноля» которой по новым правилам ФАИ равнялась 5 сантиметрам в диаметре. (О техническом оснащении судейства будет рассказано в журнале).

Открыла соревнования спортсменка из Болгарии Э. Младенова, вытянувшая по жребию первый номер. Неустойчивый по силе и направлению ветер усложнял борьбу. Конечно, немалую роль сыграл здесь и «ноль» уменьшенного размера. Тут уж не только потребовалась ювелирная точность при его обработке, но и пришлось существенно изменить «моду» парашютной обуви. Законодателями новой моды выступили спортсмены ГДР, применив «крессовки» с узкими носками и пятками.

Первой точно по «шайбе» ударила спортсменка из Чехословакии Татьяна Гайдошова, идущая под номером тринадцать. Судья международной категории Надежда Пряхина с удовольствием преподнесла ей памятный пластмассовый «ноль» с эмблемой соревнований, сделанный, кстати, инженером мастером спорта Оной Городничюте, неоднократно чемпионкой Литовской ССР.

Первый тур показал, что, несмотря на сложные погодные условия и новый «ноль», результаты будут высокими. Пос-

ле трех прыжков лидирует Ракия Садыкова, выступавшая за команду Литовской ССР, — все три приземления точно в центр. Среди мужчин по три «ноля» у И. Димитрова (Болгария), Б. Румянцева (СССР), а также у А. Милованова, участвующего вне конкурса.

Третий прыжок был особенно радостным для единственной представительницы острова Свободы кубинки Гизель Дель Росарио, выступавшей на личном первенстве. В первых двух попытках она прыгнула неудачно и потеряла веру в себя, да и тренер Куан Герра не слишком был ею доволен. Сели они с Яниной — переводчицей, взгрустнули. Янина и говорит: «Забудь все! Повторяй и задумайся! Повторяй — я прыгну хорошо, я могу прыгнуть хорошо». Они шептались только им понятные слова... Янина проводила спортсменку, до самого самолета. И вот радость! Гизела ударила — точно по «нолю» — впервые в своей жизни. Закружились подруги прямо здесь — в центре круга — у обеих на глазах слезы радости.

Пятый тур. Лидеры не меняются — Харцбеккер и Димитров. За ними И. Симеонова (Болгария) и Е. Маракуца (СССР), В. Валюнас (СССР), Б. Спишак (Чехословакия).

Лишь одному Ивану Димитрову удалось закончить соревнования по программе минимум — 6 прыжков без отклонения — все приземления точно в цель. Среди женщин 1—2-е места разделили И. Симеонова и Е. Маракуца, набрав в сумме по 4 см.

В акробатике не было равных нашему двукратному абсолютному чемпиону мира Николаю Ушмаеву. Столь рекордного времени во всех четырех прыжках не показывал еще никто на соревнованиях — 6,1; 6,0; 5,83 и 5,93 секунды! Более чем на две секунды в сумме отстал от него Б. Виезнер (ГДР). Бронзовую медаль завоевал Б. Румянцев (СССР). Пятнадцать участников показали среднее время менее 7 секунд. Это говорит о значительно возросшем мастерстве не только отдельных спортсменов, но и команд.

Среди женщин на первом прыжке отлично выполнила комплекс заслуженный мастер спорта А. Швачко — 7,0 с. За ней пять парашютисток показали время 7,3 с — это три Елены — Буркова, Маракуца и Короткова, а также Барбара Харцбеккер (ГДР) и Юрате Гутникене (Литва). Так они и шли, от прыжка к прыжку, борясь за первенство между

собой. Неудача постигла А. Швачко на второй попытке, за нечеткое выполнение комплекса получила почти секунду штрафного времени.

Ровно выступила Харцбеккер и завоевала золотую медаль. Лишь одна десятая секунды в сумме отделила Маракуцу от первого места. У Бурковой третий результат — 29,39 с.

Тут хотелось бы отметить, что не все международные судьи были готовы для фиксации столь высоких результатов. Были случаи, когда нечетко определялись ошибки или их вовсе не замечали, спортсмен, допустив погрешности в исполнении фигур, иногда выходил «чистым». О подготовке судей велся серьезный разговор, и все пришли к единодушному мнению, что необходимо ежегодно проводить международные семинары, чтобы повышать квалификацию судей.

Соревнования закончились групповыми прыжками на точность приземления. Погода вновь значительно испортилась, сильный ветер, а иногда и дождь не единожды прерывали прыжки. То и дело звенел «телефон» (так окрестили звенящий аппарат), если сила ветра достигала предела — 7 м/с, до которого по кодексу ФАИ разрешается совершать прыжки на соревнованиях. Больше отбоев досталось женской команде Чехословакии, которой чаще других приходилось повторять прыжки.

Лишь одной команде СССР-2, прыгавшей вне конкурса, удалось на последней попытке поразить цель. Второй прыжок отлично выполнили парашютисты Кореической Народно-Демократической Республики, набравшие в сумме... 1 сантиметр. Кстати, отлично выступили корейки. На третьей попытке они показали лучший результат — 6 см, а в сумме четырех прыжков заняли третье место. Среди женщин в этом упражнении первыми стали спортсменки ГДР, вторыми — СССР.

Среди мужчин золотые медали завоевала команда Чехословакии. Она во всех турах выступила ровно, без больших потерь, в итоге — первое место.

Интересно сложилась борьба за второе место. После трех прыжков на втором месте закрепилась команда Литовской ССР с суммой 50 см, у сборной команды Советского Союза — 99 см. Все решала последняя попытка. Первыми прыгают литовцы — они почти уверены — серебро за ними, ведь разница

Говорят наши гости

● Ангел ДОИНСКИ, руководитель делегации Народной Республики Болгарии: — Организаторы соревнований постарались — и обстановка дружды, и техническое оснащение — все прекрасно. Думаю, что большую роль сыграет в популяризации парашютизма телевидение, которое здесь было представлено очень широко. Подобного на других соревнованиях не приходилось видеть.

Спортивное мастерство участников нынче высокое. Если на прошлом чемпионате мира в Казилеке только два спортсмена закончили прыжки на точность приземления без отклонения от центра круга, то теперь, если бы применялась прежняя десятисантиметровая «шайба», 46 парашютистов во всех попытках поразили бы мишень, хотя погода была сложной.

По акробатике результаты тоже выше показателей призеров прошлого чемпионата мира. Это говорит о том, что спортс-

мены социалистических стран не стоят на месте, стараются повысить свое мастерство. Эти соревнования — хорошая проверка сил, отличная школа для всех участников.

● Дитер СТЮБЕР, руководитель делегации Германской Демократической Республики:

— Меня и всех нас приятно удивило, что здесь было много техники. Думаю, что благодаря телевидению парашютный спорт станет более популярным. Впервые миллионы людей смогли увидеть динамичность и красоту нашего парашютного спорта.

Эти соревнования как по масштабу, так и по мастерству и по организации вполне можно назвать малым чемпионатом мира.

● Кирил АЛЕКСАНДРУ, руководитель делегации Социалистической Республики Румынии:

— Встреча в Вильнюсе — большая школа для нашей молодой команды. Мы многому здесь научились и надеемся, что в будущем наша команда выступит более удачно.

● Мирослав РЖЕЛКА, руководитель делегации Чехословацкой Социалистической Республики:

— Перед нами стоит трудная задача — в следующем году в Чехословакии состоится очередной чемпионат мира. Первенство в Вильнюсе помогло нам приобрести опыт организации соревнований.

● Йожеф БУХМЮЛЕР, руководитель делегации Венгерской Народной Республики:

— До следующего чемпионата мира остался один год. Эти соревнования были хорошей проверкой готовности нашей социалистической семьи к будущим стартам. Мы благодарим хозяев соревнований за теплый прием, гостеприимство, за то, что мы смогли познакомиться с этой прекрасной республикой, ее столицей. Спасибо всем за заботу о нас.

● Болеслав ГАРГАЛА, тренер сборной команды Польши:

— От имени польских спортсменов хочу поблагодарить хозяев за радушный прием, образцовую организацию соревнований — мы здесь чувствовали себя как дома. Спасибо за все!

СЛОВО И ДЕЛО

49 см! Сначала все идет хорошо — приземляется А. Груздис — на табло 0,05 м, С. Вайткавичюс — 0,01, И. Домаркас — 0,04 и последний Р. Кацюшкавичюс падает... в 40 сантиметрах от цели.

Сумма четырех прыжков — один метр.

Разница между командами минимальная — 1 сантиметр!

Кому же достанется серебро? Кажется невероятным поразить новый «ноль». А для победы нужны только чистые «ноли». И вот сборная команда СССР в воздухе. Почти все собрались у круга. Велико напряжение... Лишь глухой звук от удара в датчик прерывает тишину, и на табло тут же вспыхивает — 0,00. Еще дважды загораются ноли, а затем Борис Румянцев замкнул единицу — 1 см. Сумма четырех прыжков, как и у литовцев, один метр.

Судьи тут же решили дать дополнительный прыжок. Для расстановки финалистов на пьедестале почета был предложен электроноль, центр которого уменьшен до трех сантиметров. Наверное, многие участники и тренеры не сомневались в победе многоиспытанной мужской сборной команды СССР, увенчанной славой выигрышей на многих труднейших турнирах. И их тренер Вячеслав Жариков с улыбкой встал у круга. Наставник литовской команды Янина Брунзене с загоревшимися от гордости щеками — надо же, ее воспитанники будут соревноваться с лучшими парашютистами мира — встала рядом с Жариковым: «Я счастлива хоть рядом постоять, — улыбнулась Янина, — но посмотрим, чья возьмет», — и с надеждой поглядывала в небо.

Итак, ведет свою дружину Румянцев — 0,02, за ним Тёрло — 0,03, Валюнас — 0,04 и последним ударяет по мишени Ушмаев — 0,02! Одиннадцать сантиметров.

Теперь идет литовский квартет. Первым приземляется Груздис — 0,02, Домаркас — 0,05, Вайткавичюс — 0,03. Десять сантиметров! Разница — как и в предыдущем туре — один сантиметр. Заходит последний участник — двадцатилетний Римас Кацюшкавичюс. Это он в прошлом прыжке принес столько огорчений. А теперь судьба медалей зависит только от него! И он впервые в истории парашютизма точно поражает цель диаметром в три сантиметра!

В едином порыве бросились все участники к Римасу, поздравляя его, целуя, обнимая, подбрасывая вновь в воздух. А счастливый Римас долго потом еще не мог прийти в себя.

Итак, в сумме двоеборья победу одержали советские парашютисты Елена Маракуца и Вячеслав Валюнас. Серебряные медали вручены Б. Харцбеккер (ГДР) и С. Гулаку (Литовская ССР), бронзовые — Е. Коротковой и Б. Румянцеву (СССР).

В общекомандном зачете (мужчины и женщины) большой хрустальный кубок завоевала команда СССР. Второе место заняли парашютисты Литовской ССР, третье — Чехословакии.

Десять дней пролетели быстро. С грустью расставались друзья, мечтая снова встретиться на соревнованиях друзей и соперников.

Бэта ВАСИНА,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Вильнюс

В МИНУВШЕМ 1980 ГОДУ наш Вяземский аэроклуб успешно выполнил программу по всем основным показателям. Весомый вклад внес коллектив технико-эксплуатационной части (ТЭЧ). Высокое чувство ответственности за порученное дело, крепкая дисциплина, стремление каждого инженера, техника, механика с честью выполнить обязательства, взятые в социалистическом соревновании в честь 110-летия со дня рождения В. И. Ленина, позволили подразделению удержать завоеванные ранее почетные звания «Коллектив коммунистического труда» и «Отличная ТЭЧ».

Исторические решения XXVI съезда КПСС вызвали у всех работников клуба новый прилив творческой энергии. Поддерживая почин Кинель-Черкасского аэроклуба о развертывании социалистического соревнования за претворение в жизнь решений XXVI съезда партии, коллективы всех подразделений нашего клуба, в том числе ТЭЧ, взяли повышенные обязательства. В них выражено стремление добиться дальнейшего повышения эффективности и качества всей работы, свести к минимуму предпосылки к летным происшествиям. За счет повышения культуры эксплуатации авиационной техники добиться экономии материальных средств, продолжить совершенствование учебной базы, пополнение ее изготовленными своими силами наглядными пособиями.

Первые полгода работы в одиннадцатой пятилетке показывают, что личный состав клуба успешно выполняет взятые в социалистическом соревновании обязательства. Во всех подразделениях пополнились ряды отличников.

Как и в прошлом году, в первых рядах соревнующихся идет коллектив ТЭЧ. Самолеты, которые личный состав ТЭЧ передавал после регламентных работ технико-эксплуатационной службе, получили оценку не ниже «хорошо». А группы, которыми руководят коммунисты инженеры А. Н. Коробов, В. В. Иванов и техник-бригадир А. Н. Коляда, 80 проц. всех работ выполняют с оценкой «отлично». Во многом благодаря высокопроизводительной работе личного состава технико-эксплуатационной части летные подразделения всегда имеют достаточное количество самолетов для обучения курсантов в воздухе и совершенствования летного мастерства инструкторского состава.

Успехи не пришли к коллективу ТЭЧ сами собой. Они — результат прежде всего большой воспитательной работы, которую постоянно ведут партийная, профсоюзная и комсомольская организации, начальники групп. Действенное

социалистическое соревнование между подразделениями и группами помогает освоению наиболее рациональной организации, прогрессивной технологии выполнения регламентных и ремонтных операций на реактивных самолетах.

В свое время группа специалистов клуба во главе с бывшим тогда начальником ТЭЧ т. Кожуховым внимательно и глубоко изучила в Качинском высшем военном авиационном училище поточно-узловой метод выполнения регламентных и ремонтных работ на реактивных самолетах. На открытом партийном собрании участники поездки раскрыли его преимущества перед практиковавшимся в то время в клубе бригадным методом. Новая организация труда при ее освоении обещала заметное повышение производительности, улучшение качества, ликвидацию штурмовщины, особенно в напряженный летный период работы аэроклуба, определенную экономию трудовых и материальных ресурсов.

Коллектив клуба поддержал предложение о переходе на новый метод работы. В соответствии с его особенностями для всех служб и специалистов были разработаны технология и маршруты выполнения регламентных работ, расставлены люди по группам: самолетов и двигателей; авиационного оборудования; радиоэлектронного оборудования; авиационного вооружения. Естественно, что самой многочисленной оказалась первая группа, которая отвечает за проверку и ремонт фюзеляжа, шасси, крыла, топливной, гидро- и воздушной систем, кабины, двигателя и других агрегатов. Для расстыковки, состыковки, сдачи эксплуатационникам прошедших регламент самолетов, подмены временно отсутствующих специалистов в распоряжение инженера группы выделен резерв из 5 человек.

Для всех групп составлены технологические карты. В них указано, какие работы, в какой последовательности и в какой срок каждый должен выполнить на самолете, какие операции обязательно контролирует инженер группы или техник-бригадир. После хронометража были точно определены трудозатраты на все виды регламентных работ, ремонтов и замену двигателя.

Освоению нового метода работы способствовали обязательные занятия личного состава по плану технической подготовки. Она проводится у нас в форме специальных 8—10-дневных сборов перед началом интенсивной летной работы и в плановые дни в течение всего года по 6—8 часов в месяц непосредственно на самолетах. Помимо этого в

осенне-зимний период в группах проводятся занятия по освоению смежных специальностей.

Планомерная техническая учеба, распространение опыта передовиков, для чего у нас используются технические разборы, которые ежедневно проводят инженеры групп: еженедельно и в конце каждого месяца — начальник ТЭЧ, еженедельные боевые листки по итогам соревнования и ежемесячные газеты «Комсомолец» и «Регламент» помогают растить мастеров высококачественного выполнения регламентных работ, способствуют повышению производительности труда.

Наши передовики тт. В. Угольников, Н. Прокопенко, В. Овечкин, В. Блохин, А. Самсонова, например, благодаря хорошим знаниям техники и рациональному использованию рабочего времени, все операции, предусмотренные технологической картой, выполняют на 30 процентов быстрее нормы. Затем по указанию техника-бригадира они помогают товарищам, которые по каким-то причинам не успевают вовремя выполнить дневное задание.

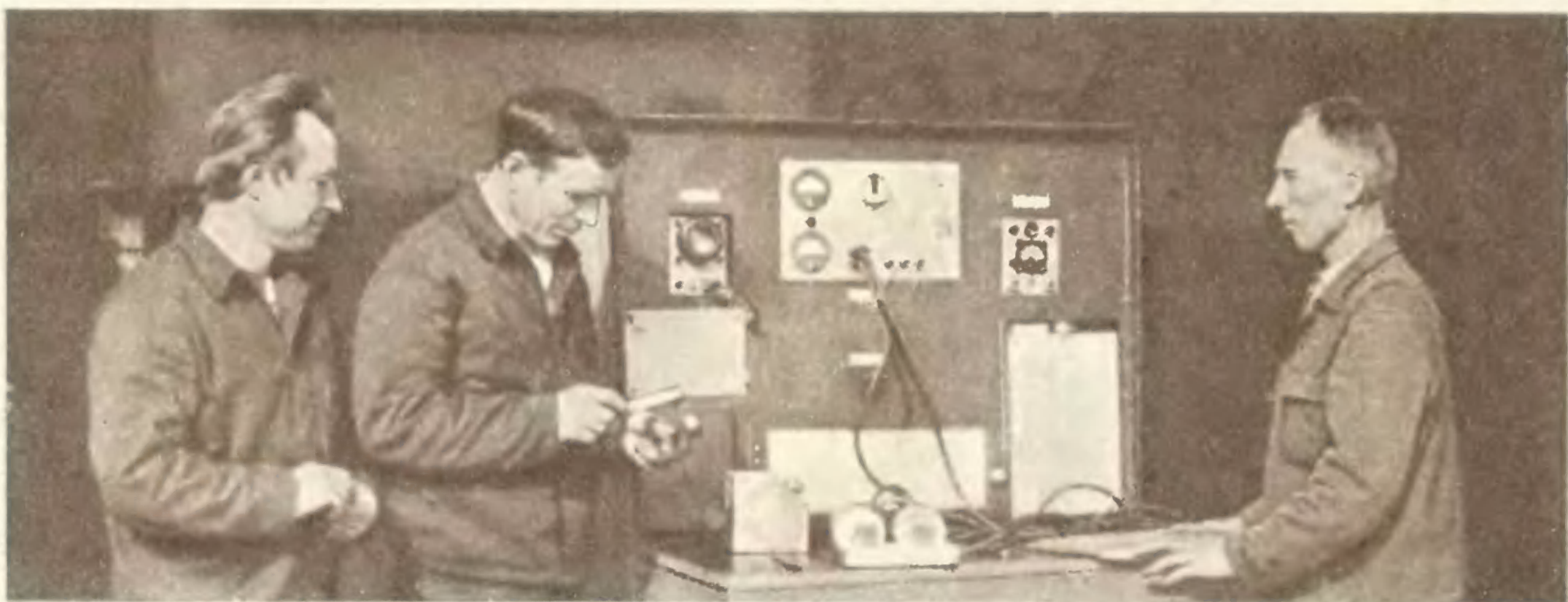
Начальники групп, партийная и комсомольская организации настойчиво воспитывают у личного состава подразделения чувство личной ответственности каждого за надежность работы в воздухе всех узлов и агрегатов отремонтированного ими самолета. Во многом благодаря этому при выполнении любых регламентов специалисты проявляют высокую бдительность.

Во время плановых регламентных работ на самолете авиамеханик Р. Никуличева заметила, что тяга — толкатель правого щитка-закрылка, которая проходит в «окне» заднего стрингера крыла, опущена чуть ниже, чем на других машинах. Каждый технически подготовленный специалист понимает, как опасна в полете несинхронность выхода или уборки щитков-закрылков на реактивной машине. Тов. Никуличева доложила о замеченном инженеру. При тщательной проверке был обнаружен излом ушка кронштейна крепления качалки. Предпосылка к летному происшествию была ликвидирована.

Благодаря такой же высокой бдительности, глубоким знаниям своего дела техник-бригадир группы дефектоскопии Н. Дембовский и техник А. Минаев смогли своевременно обнаружить трещины на лопатках соплового аппарата, на удлинительных и реактивных трубах ряда двигателей. Все специалисты, проявившие бдительность и глубокие знания дела, были поощрены.

В минувшие полгода успешно выполнялись обязательства и по дальнейшему совершенствованию учебной базы клуба. Наши новаторы, в том числе И. Е. Дергунов, среди первых работников клубов удостоенный звания «Заслуженный рационализатор ДОСААФ СССР», разработали и изготовили ряд новых наглядных пособий, внесли и осуществили несколько предложений, способствующих повышению производительности и качества подготовки самолетов, сбережению авиационной техники и материальных ресурсов.

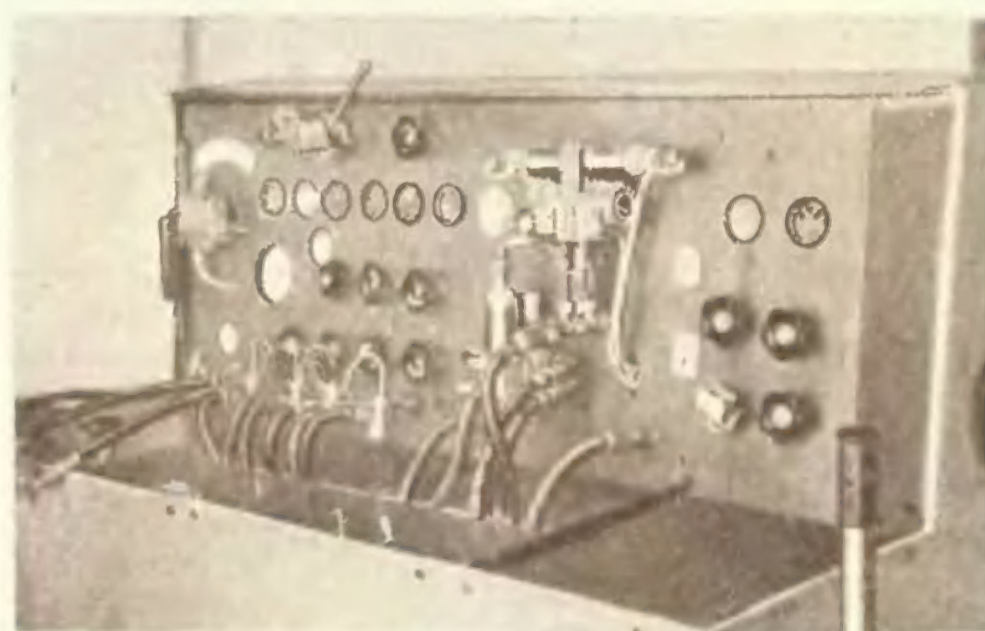
Использование созданных по предложениям и разработкам наших рационализаторов стендов и установок для проверки шлангов гидровоздушных и топливных систем, для промывки топливных фильтров и других приспособ-



● Ударник коммунистического труда техник-бригадир группы дефектоскопии Н. Дембовский (справа) передает подчиненным опыт проверки магнитным дефектоскопом надежности работы поводков и пальцев гасителей колебаний передних стоек шасси.

● Созданный рационализаторами клуба стенд для проверки работы гидровоздушных агрегатов самолета.

● Техник-бригадир группы коммунистического труда А. Коляда дает подчиненным задание на очередной рабочий день. В первом полугодии одиннадцатой пятилетки тов. Коляда признан победителем в социалистическом соревновании работников ТЭЧ.



● Ветеран аэроклуба ударник коммунистического труда авиамеханик А. Самсонова всегда работает быстро и высококачественно. Благодаря ее глубоким знаниям техники и высокой бдительности недавно была вовремя устранена предпосылка к летному происшествию.

лений позволило в среднем на 20 проц. повысить производительность труда, улучшить качество работ, поднять общую культуру производства.

В речи на торжественном заседании, посвященном 60-летию Грузинской ССР и Коммунистической партии Грузии, товарищ Л. И. Брежнев, отметив, что вызванный XXVI съездом КПСС подъем трудовой и политической активности народа дал благоприятные плоды, поставил задачу: «...Сейчас главное — не потерять темп, уверенно развивать достигнутые успехи, двигаясь к новым рубежам». Наш коллектив не жалеет сил, чтобы выполнить эту задачу, повысить эффективность и качество всей работы.

А. КАЛЯКИН,
начальник ТЭЧ аэроклуба

Вязьма



РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС—В ЖИЗНИ!



СИБИРЯКИ



ОКОЛО ДВУХ десятков лет Новосибирский аэроклуб успешно эксплуатирует вертолеты. Путевку в небо получили сотни юношей. Появились энтузиасты вертолетного спорта. Это — Владимир Смирнов, ставший в 1978 г. абсолютным чемпионом мира, заслуженным мастером спорта; занявший на чемпионате мира общее третье место мастер спорта СССР международного класса Виктор Соловьев; неоднократный призер чемпионатов Российской Федерации и Советского Союза мастер спорта Владимир Водин; постоянная участница зональных и республиканских встреч мастер спорта Татьяна Евдокимова и многие другие. На чемпионате страны 1980 года В. Смирнов, В. Соловьев, В. Водин вновь подтвердили звания сильнейших. Команды РСФСР и ДОСААФ, в составе которых выступали эти спортсмены, заняли первое и второе места.

Заметны достижения парашютистов. В сборную команду области входят такие энтузиасты, как инженер мастер спорта

● Они завоевали медали и дипломы: мастер спорта СССР международного класса В. Соловьев и мастер спорта В. Водин.

● Заслуженный мастер спорта В. Смирнов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



Татьяна Никитина, на счету которой свыше 1200 прыжков, инженер мастер спорта Татьяна Богатырева, совершившая более 900 прыжков. Ныне они успешно осваивают новый парашют ПО-9. Команду тренирует инструктор-летчик-парашютист В. Лакиза. Она награждена знаком «Победитель социалистического соревнования 1980 года».

Мне приходится ежегодно бывать на различных соревнованиях. Иногда задумываешься — почему одни клубы посылают на них своих спортсменов, а другие нет. В чем причина! И невольно приходишь к выводу: все дело в отношении к развертыванию спортивно-массовой работы, я бы даже сказал — в традициях.

Новосибирский аэроклуб вступил во второе полустолетие. И все минувшие годы он в дружбе с авиационным спортом.

☆☆☆

В начале 30-х годов, направляя усилия советского народа на мирное строительство, Коммунистическая партия в то же время всемерно укрепляла обороноспособность нашей Родины. По всей стране стали создаваться школы, клубы, кружки Осоавиахима, где молодежь настойчиво училась военному делу.

По инициативе молодежи в то незабываемое время в Новосибирске была создана Сибирская школа пилотов. И уже в сентябре 1930 года состоялся первый выпуск летчиков-сибиряков. Их было всего 7 человек.

На IX съезде ВЛКСМ прозвучал клич «Комсомолец — на самолет!». В первую сибирскую школу направляются лучшие представители молодежи, и в их числе — секретарь крайкома ВЛКСМ Владимир Шунько. В центре города комсомольцы построили учебный корпус. Школа начинает готовить пилотов, планеристов, парашютистов. Богатый опыт, знания, жар сердец щедро отдавали курсантам тех лет начальник школы М. Я. Курченков, инструкторы-летчики П. С. Редченков, П. Я. Гербинский, А. И. Иванов, преподаватель Б. К. Юсупов и другие энтузиасты.

В 1934 году в школе началась подготовка пилотов-инструкторов. Первый выпуск был направлен для работы в аэроклубы Сибири — Томск, Омск, Тайга, Прокопьевск. К концу года школа стала именоваться Новосибирским аэроклубом.

По всей стране ширилось массовое движение за развитие авиационных видов спорта. Устанавливались всесоюзные и мировые рекорды. Большой вклад вносил и Новосибирский аэроклуб. В 1936 году авиамоделисты установили 3 всесоюзных рекорда. Через два года в Крыму на XII Всесоюзных соревнованиях летающих моделей «Имени 20-летия ВЛКСМ» команда Новосибирского аэроклуба заняла первое место. Тогда же спортсмены Н. Турунченко и Б. Поляков установили мировой рекорд дальности полета фюзеляжной модели само-

лета с механическим двигателем — 66,083 км.

Росло мастерство летчиков, парашютистов, планеристов. В предвоенные годы Новосибирский аэроклуб дал путевку в небо более 1300 летчикам, тысячам авиационных специалистов различных профилей.

Воспитанники аэроклуба проявляли храбрость и мужество в годы Великой Отечественной войны. Многие из них награждены орденами и медалями СССР, а майор П. С. Редченков, младший лейтенант В. В. Козлов удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

☆☆☆

В послевоенные годы спортсмены Новосибирского аэроклуба успешно выступают на всесоюзных и мировых чемпионатах по авиационным видам спорта. Борис Орлов — призер чемпионата мира 1962 года — занимал призовые места на Всесоюзных соревнованиях по высшему пилотажу при розыгрыше кубка имени В. П. Чкалова. Сейчас он — летчик-испытатель, Герой Советского Союза. Неоднократным призером чемпионатов СССР и мира по высшему пилотажу был Алексей Пименов, в настоящее время — командир подразделения гражданской авиации. Несколько мировых рекордов установила воспитанница Новосибирского аэроклуба летчик-испытатель, заслуженный мастер спорта Марина Попович.

Нельзя не сказать о тех, кто дает путевку в небо юношам и девушкам Новосибирска. Выполняя взятые на себя социалистические обязательства, труженики клуба стремятся поднять эффективность и качество подготовки авиационных спортсменов. Подъем чувствуется во всем. Переоборудуется учебная база в городе. Энтузиастами этого нелегкого дела стали методисты Б. Суворов, Г. Галдин. Инструкторы и спортсмены на аэродроме привели в соответствие с требованиями методики классы для групповых занятий. Особенно тут потрудился заместитель начальника аэроклуба В. Бухтияров. Постоянную заботу проявляют о методической подготовке инструкторов ветеран аэроклуба заместитель командира подразделения В. Иванский. В подразделении проводятся методические занятия, консультации. Многие дают методические полеты.

Строго следуя организационно-методическим указаниям, инструкторы-летчики Г. Фролов, В. Сурков, В. Зайцев успешно обучают курсантов в своих группах. Безотказную работу материальной части обеспечивают начальник технико-эксплуатационной части Г. Дураков, авиатехники В. Стрекалов, М. Петров и другие специалисты-наставники.

Заканчивается спортивное лето года XXVI съезда КПСС. Оно принесло клубу новые успехи. Равнение — на передовиков социалистического соревнования. Пополнился отряд спортсменов — вертолётчиков, парашютистов, авиамоделистов, познавших радость общения с небом. Выросло их мастерство, повысились спортивные разряды. Да, дружат с небом сибиряки.

М. КИЗИМОВ

Новосибирск

ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА



Ежегодно на 15—20 процентов превышает план летной подготовки командир звена Ростовского аэроклуба Константин Карасев, награжденный орденом «Знак Почета». За десять лет он обучил полетам на вертолете Ми-1 58 курсантов. Лично внес восемь рационализаторских предложений, повышающих качество полетов и подготовки к ним.

Ударник коммунистического труда, Карасев активен в вертолетном спорте. Он неоднократно чемпион страны. В 1979 году завоевал звание абсолютного чемпиона VII Спартакиады народов СССР. Участвовал в чемпионате мира. За достигнутые успехи ему присвоено высокое звание мастера спорта СССР международного класса.

Константин Карасев — частый гость молодежи в рабочих и студенческих коллективах. Его беседы о винтокрылых машинах, спортсменах ДОСААФ mnoжат ряды поклонников вертолетного спорта.

☆☆☆



Хорошо подготовленным специалистом, трудолюбивым, исполнительным членом коллектива зарекомендовал себя в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова авиационный техник Николай Дейнека. В течение многих лет обслуживаемая им материальная часть не имеет случаев отказа.

За годы десятой пятилетки Дейнека подготовил пять молодых специалистов. Внедренные в производство его рационализаторские предложения дают годовую экономию в сумме 1500 рублей.

Николай Дейнека — ударник коммунистического труда, победитель социалистического соревнования 1980 года. Его портрет на Доске почета клуба. Родина наградила его медалью «За трудовое отличие».

ВОСПИТАНИЕ ЛЕТЧИКА- ИНСТРУКТОРА

В КОСТРОМСКОМ аэроклубе был случай. Молодой летчик-инструктор Сергей Тарунов знакомил курсанта Ивана Фомина с пилотажными свойствами самолета. Задание в зоне подходило уже к концу, и вдруг неожиданность. При выполнении инструктором бочки курсант непроизвольно схватился за ручку открытия фонаря и его сорвало воздушным потоком, когда самолет находился в положении вверх колесами. Сорвало и очки с шлемофона летчика. Поток, задувая в кабину, мешал смотреть на приборы, управлять самолетом. Но инструктор вывел его в нормальное положение, доложил о случившемся на землю и начал строить маневр для захода на посадку.

Полет закончился благополучно. На вопрос, что ему помогло успешно выйти из сложного положения в воздухе, Тарунов ответил: «Хорошая подготовка на земле и особенно в вопросах безопасности...»

☆☆☆

Роль летчика-инструктора в обучении и воспитании начинающих летчиков невозможно переоценить. Инструктор — основная фигура в аэроклубе, ибо он непосредственно связан с курсантами, он передает им свои знания, учит летать.

Нелегка работа инструктора. Летает почти ежедневно, часами находится в воздухе, ум и нервы у него напряжены до предела. Полеты разнообразны: круг, зона, маршрут, строем в составе пары, под шторкой в закрытой кабине. Курсанты все разные. Разные способности, характеры, психологические особенности. Нужны острый глаз, горячее сердце и железная воля, чтобы изо дня в день, из месяца в месяц направлять усилия обучаемых на достижение единой цели.

Работа инструктора не только трудна, но и почетна и благородна. Нет летчиков, которые бы не уважали или забыли своих первых инструкторов, ибо никто не оставил столь глубокого следа в их биографии, как они, инструкторы-летчики.

Но жизнь не стоит на месте. В каждой учебной организации на смену опытным инструкторам приходят молодые. И чтобы вчерашний выпускник

летного училища стал настоящим педагогом, наставником, обрел навыки все-сторонне подготовленного летчика и воспитателя, его командирам, начальникам нужно приложить много усилий, настойчивости, воли и, конечно, труда.

В Костромском аэроклубе, где начальником Георгий Васильевич Вирясов, с молодыми летчиками проводится кропотливая летно-методическая и воспитательная работа. Цель ее — помочь инструкторам быстрее войти в строй, стать умелыми наставниками молодых авиаторов.

Выпускники Волчанского училища летчиков-инструкторов ДОСААФ приходят в аэроклубы с хорошей подготовкой по педагогике, психологии и методике летного обучения. А вот умение работать с людьми, навыки обучения молодежи в воздухе они приобретают уже здесь, непосредственно работая с летной группой.

Как правило, все молодые инструкторы стремятся быстрее начать полеты с курсантами, и такое желание надо приветствовать. Но необходимо и твердо помнить: начинать полеты могут лишь те, кто полностью к этому подготовлен.

☆☆☆

В Костромском аэроклубе так же, как и в других, выработан определенный **порядок ввода в строй** молодых инструкторов. В основном, этот порядок отвечает требованиям руководящих документов, но тем не менее задача здесь решается лучше, эффективнее, чем в некоторых других учебных организациях, и вполне может быть рекомендована в качестве примера.

Подготовку и ввод в строй инструкторов-летчиков для допуска их к обучению курсантов здесь проводят методом сборов в масштабе аэроклуба. Собранный воедино группой руководит заместитель начальника аэроклуба по летной подготовке Владислав Иванович Сидоренко.

В программу теоретической подготовки входят такие предметы, как авиационная психология, педагогика, логика, методика летного обучения, авиатехника, партийно-политическая и воспитательная работа, основы организации и безопасности полетов — то, что необходимо инструктору-летчику при обучении и воспитании курсантов.

Занятия с молодыми инструкторами проводят наиболее подготовленные преподаватели из числа руководящего состава аэроклуба, учебного отдела, а для проведения отдельных тем педагогики и логики приглашаются преподаватели из педагогического института города.

При проведении занятий обязательно учитывается, что обучаемые в ближайшем будущем должны стать обучающими. Поэтому изложение теоретических положений и приведение примеров из практики всегда отвечают на вопросы: чему обучать и как обучать, а на практических занятиях обучаемым прививаются педагогические навыки, умение организовать и провести занятия по теоретической подготовке, составить план и провести занятие по наземной, предварительной и предполетной подготовке, разбор полетов.

Сборы инструкторов длятся до полу-

тора месяцев. Наибольшее количество часов в программе отводится методике летного обучения. Особенно подробно изучаются такие темы, как приемы и способы обучения в полете, организация летной работы в группе, методика учета и анализа ошибок и предпосылок к летным происшествиям. Сборы заканчиваются сдачей зачетов по всем изучаемым дисциплинам.

После этого инструкторы **распределяются по подразделениям** и приступают к полетам. Вначале из передней кабины, затем из задней, инструкторской. Составленные программы летно-методической подготовки определяют объем и порядок обучения летчиков с инструкторского сиденья применительно к соответствующим упражнениям курса учебно-летной подготовки, по которому молодые инструкторы будут обучать курсантов.

Чтобы получить право обучения, инструкторы должны выполнить всю эту программу и налетать определенное количество часов из кабины инструктора примерно к началу марта, к началу сезона курсантских полетов. К сожалению, не всем это удастся, и в некоторых аэроклубах вместо инструкторов курсантов начинают «возить» их командиры звеньев. К своим непосредственным обязанностям инструкторы приступают значительно позже, тогда, когда курсанты начинают летать самостоятельно.

Почему же так получается? Причин много, и прежде всего субъективные — нерасторопность, неорганизованность руководящего состава некоторых аэроклубов. Не редкость — и недоверие, и опасения: как бы чего не вышло. А время идет. Глядишь, и молодой инструктор с опозданием прошел теоретические сборы, с опозданием приступил к полетам. Тут же возникают причины и объективные. Как правило, весной плохая погода, а нужна хорошая, нужны простые метеоусловия. Кроме того, в это же время, весной, летают основные инструкторы, восстанавливают утраченные во время отпуска навыки. Им и внимание. Им — в первую очередь, молодым — во вторую...

Когда молодой инструктор, пройдя теоретические сборы, пришел в подразделение, очень полезно прикрепить его в качестве стажера к опытному наставнику курсантов. Во многих аэроклубах так и поступают. И это себя оправдывает. Наставник передает молодому инструктору свои методические знания, становится для него примером в работе, полетах, жизни.

Получив первоначальный допуск к обучению курсантов, инструктор продолжает учиться, перенимать опыт. Учит его командир звена. Он его главный наставник, главный учитель.

Приступая к работе с молодым инструктором, командир звена обязан его изучить. Ему надо хорошо знать черты характера подчиненного, уровень знаний, сильные и слабые стороны, умение логически мыслить, желание и способности к творческим поискам в обучении. С учетом индивидуальных особенностей подчиненного командир и строит его подготовку.

Бывший командир звена, а сейчас помощник начальника Костромского аэроклуба Вячеслав Федорович Шевелев придает большое значение обучению

молодежи. Богат арсенал форм и методов, которыми он пользуется, работая с молодыми инструкторами, но все они сводятся к одному: командир звена во всем должен быть примером, достойным подражания, а для этого надо быть требовательным прежде всего к себе. Все, чему он учит, должно строго регламентироваться требованиями летных законов, носить научный, теоретически обоснованный характер.

Как показывает опыт, молодые инструкторы сравнительно быстро и легко осваивают технику пилотирования самолета из второй кабины. Трудно дается им методика проведения занятий. Поэтому большую часть внимания В. Ф. Шевелев уделяет именно вооружению инструкторов передовой методикой разбора полетов, проведению предварительной и наземной подготовки.

К сожалению, не все так понимают, так делают. И вот пример. Старательный, теоретически грамотный молодой летчик-инструктор Владимир Власенков обучает курсантов добросовестно, с большим желанием. Но однажды, присутствуя на разборе полетов в его летной группе, начальник аэроклуба Г. В. Вирясов отметил, что ни один из разобранных им вопросов не нашел теоретического обоснования. Курсанты сидели, слушали, а классная доска, находившаяся перед глазами, оставалась абсолютно чистой. На вопрос, почему он построил занятие на хронологическом перечислении нарушений, допущенных во время полетов, Власенков ответил:

— Так делали на разборе в эскадрилье.

К сожалению, это факт. Некоторые командиры эскадрилий забывают, что разбор полетов — это большая методическая школа инструктора. Разбор должен отвечать всем педагогическим принципам. Исключать из разбора научность, творчество мысли недопустимо. Научность — одно из основных требований в обеспечении безопасности полетов, особенно при разборе ошибок в пилотировании или эксплуатации авиатехники.

Конечно, для такого разбора необходима соответствующая подготовка. Нужны время, знания. Свести разбор к простому перечислению недостатков, замеченных за летную смену, куда проще. И некоторые командиры звеньев так и поступают, забывая о том, что такой метод порочен, что они неправильно учат своих подчиненных и особенно молодых летчиков-инструкторов. Серые, однообразные, без новизны, похожие одно на другое занятия задерживают методический рост молодых наставников, а от этого страдает весь процесс летного обучения.

Пятый год работает инструктором Михаил Петрович Башлаков. Трудно давалась ему в первый год работа воспитателя: не было опыта, не хватало знаний. Учить его пришлось настойчиво. Основное требование, которое командир звена Валентин Михайлович Плотников предъявлял к нему, — не приходить к курсантам неподготовленным. Не только на плановые занятия, но даже и на простой разговор в часы досуга. И правильно делал... Любая встреча учителя с учеником, а особенно на занятиях, должна нести поток новой информации, пронизанной научностью, умелым подбором примеров и фактов. Иногда Башлаков возмущался:

— Что нового можно сказать на предварительной подготовке, если по одному и тому же виду полетов летали несколько дней? Все уже сказано, все курсантам известно.

— Именно в этих условиях и нужно сказать что-то новое, — убеждал его Плотников. — Не сделай этого, и предварительная подготовка будет серой и скучной и из потребности превратится в обузу. Курсанты с нетерпением будут ждать его окончания, а от этого только вред. Причем непоправимый.

Сейчас у М. Башлакова другой командир, а Плотников нет-нет да и заглянет к нему на предварительную подготовку. И обоим приятно: требовательность, напряженный труд командира звена не пропали даром. Башлаков стал прекрасным методистом. Он живо, интересно проводит занятия, умело, логично подкрепляет свои мысли поучительными примерами. Среди товарищей и руководства аэроклуба Башлаков пользуется большим авторитетом. Его избрали секретарем партийной организации подразделения, он депутат городского совета...

Большое значение в деле становления молодого инструктора имеет правильно выбранная командиром звена форма показательных занятий. Те разборы полетов, которые он проводит со всем личным составом, и есть один из первых уроков для молодых летчиков. Здесь-то и надо полностью применить свою методическую зрелость, весь богатый опыт, теоретические знания. Проводить подобные разборы после каждого летного дня может быть и не следует, надо соотноситься с обстановкой. В. Шевелев, например, так и делал. Он видел, когда надо разобрать вопросы со всем звеном, а когда — в какой-то отдельной группе.

Для учебы молодых инструкторов, передачи им опыта командирам звеньев надо периодически (особенно перед новым видом подготовки) лично проводить показательные занятия по подготовке к полетам в их летных группах.

Особо большое значение имеют показательные занятия в масштабе аэроклуба или нескольких звеньев под руководством начальника аэроклуба или командира подразделения. Эти занятия — своеобразные спектакли, к которым надо подходить творчески, особенно в выборе кандидатов на роль инструктора. Эти занятия проводятся в целях повышения методической подготовки не только молодых инструкторов, но и всего летно-инструкторского состава. На показательные занятия выносятся вопросы организации и проведения наземной, предварительной, предполетной подготовки, разбора полетов, организации и методики проведения тренажей и т. д.

В дни теоретической учебы командир звена должен уметь найти свободное время, чтобы **отдельно поработать с молодыми инструкторами**. Если он хочет разобрать с ними вопросы педагогики или психологии, то это лучше всего сделать в виде беседы. Это заставляет летчиков мыслить, помогает им отыскивать новые методы и формы изложения материала.

Командиры, которые недооценивают эту форму работы, не помогают своим инструкторам стать настоящими педагогами, и из них вырастают инструкторы-

ремесленники, инструкторы, умеющие только «держаться за ручку». Обычно они неплохо обучают курсантов летному делу, но, кроме техники пилотирования, ничем другим вооружить их не могут. Когда же командир звена постоянно находится в творческом поиске, постоянно применяет новые формы и методы обучения и воспитания, молодые летчики-инструкторы быстро становятся опытными методистами, умелыми наставниками.

Для становления молодого летчика, для ускорения роста его летного, а следовательно и методического мастерства, очень важно всячески поддерживать его стремление **овладеть самолетным спортом**, комплексом фигур первого разряда и программой мастеров спорта СССР. Сложный и высший пилотаж, входящий в эти программы, вырабатывает у летчика смелость и совершенство владения самолетом, предъявляет еще более высокие требования в отношении профессиональных знаний, психологической и физической закалки.

Рост спортивного мастерства летчиков-инструкторов зависит от командиров подразделений. Отрадно видеть, что многие молодые инструкторы Волгоградского, Карагандинского, Ворошиловградского аэроклубов успешно участвуют в зональных, республиканских и всесоюзных соревнованиях по самолетному спорту и демонстрируют хорошие результаты. И как обидно бывает, когда отдельные молодые инструкторы в течение ряда лет не могут повысить свое спортивное мастерство.

Как уже отмечалось выше, очень важную роль играет **самообразование молодого инструктора**, самостоятельное изучение Инструкции летчику, Курса учебно-летной подготовки и Наставления по производству полетов. В этих документах даны точные и ясные ответы на все вопросы, с которыми летчик сталкивается на практике. Изучение этих документов — не кампания и не ответная реакция на случаи происшедших нарушений безопасности полетов в своем или других аэроклубах. К сожалению, на практике бывает и так. Где-то что-то произошло, и все бросаются за повторение летных документов, иногда организуется прием зачетов. В отдельных случаях это оправдано. Однако в принципе основополагающие документы надо изучать и знать постоянно, в процессе всего летного обучения, ибо нельзя требовать знаний от подчиненных, если в собственном багаже есть пробелы. Известный летчик-испытатель М. Л. Галлай так говорил: «Зачастую знания настолько вооружают человека, что он, не испытывая никаких тревог, уверенно делает свое дело, в то время, как наблюдающие со стороны зрители удивляются его смелости».

И последнее. На основе личного опыта хочу дать совет молодым инструкторам. Помните, каждый полет для курсанта — серьезное испытание, его душа перед этим своеобразным экзаменом особенно ранима. Грубость, нетактичность, повышенный тон со стороны инструктора здесь абсолютно недопустимы. Будьте по отношению к курсантам не только требовательными, но и чуткими и корректными учителями.

В. КОРЫШЕВ,
старший инспектор-летчик

Первичная организация —
основа Общества

НА СЛУЖБУ РАТНУЮ...

АВТОМОБИЛЬНЫЙ комбинат № 2 Главмосстроя — один из ведущих в отрасли. Белостенные корпуса его гаражей, мастерских протянулись почти на километр по левой стороне широкого проспекта имени С. М. Буденного и видны издалека. Ранним утром из ворот комбината выходят колонны грузовозов, торопясь на стройки столицы. Даже и поздним вечером не стихает здесь рокот моторов.

Коллектив комбината на старте очередного пятилетия взял хороший темп. Успешно воплощаются в жизнь исторические решения XXVI съезда КПСС, выполняются взятые повышенные обязательства. В просторном вестибюле административного здания, в красных уголках автоколонны оформлены стенды с броскими надписями: «Победители социалистического соревнования». На крупных фотографиях лица лучших людей предприятия — водителей, механиков, ремонтников, диспетчеров. Под каждой фотографией не только указаны имена и фамилии передовиков, но и сказано — каких успехов достиг человек в 10-й пятилетке, в первые месяцы нынешней, одиннадцатой.

— Большинство из этих вот людей, что смотрят на нас с фотографии, — произносит Константин Дмитриевич Мо-

ряков, партийный вожак коллектива, — заслужили уважение не только коммунистическим отношением к труду, к своим профессиональным обязанностям, но и активной жизненной позицией. Почти все — общественники. Многие ведут разностороннюю патриотическую и оборонно-массовую работу в нашей первичной организации ДОСААФ. Ветераны Великой Отечественной, а у нас их около ста человек, проводят беседы с молодежью, вспоминают горячие фронтовые дни, учат дисциплине, организованности, четкости в работе. Немало наших досаафовцев занимается военно-прикладными видами спорта — стрелковым, мотоциклетным. Есть и такие, кто свой досуг посвящает моделизму.

Секретарь парткома говорит, что первичная оборонная организация тесно взаимодействует с комсомолом, с профсоюзным комитетом. Комплексный план проведения военно-патриотических мероприятий, подготовки молодых автомобилистов к армейской службе утверждается на парткоме.

Перед молодежью комбината регулярно выступают лекторы, докладчики. Темы лекций и докладов — «Ленинские заветы о постоянном укреплении оборонного могущества страны», «Советская Конституция — о защите социалистического Отечества», «КПСС и Вооруженные Силы», «Руководящая роль партии в строительстве коммунизма», «Борьба КПСС, советского правительства за разрядку и обуздание гонки вооружений». На высоком уровне проходят в коллективе неделя и месячник оборонно-массовой работы. В это время обычно перед молодыми автомобилистами выступают ветераны Великой Отечественной войны, в гости приезжают воины подразделений столичного гарнизона, авиаторы.

● И долго еще длилась задушевная беседа призывников с авиаторами, Героями Советского Союза А. И. Лебедевым и Н. А. Шмелевым.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

С летчиками у комбинатовских досаафовцев особенно тесная дружба. Начал ей положить бывший летчик-штурмовик, Герой Советского Союза Н. А. Шмелев. Николай Александрович бывал на комбинате, выступал перед призывной молодежью еще тогда, когда служил в ВВС. Уволившись в запас, коммунист Шмелев пришел в партком автокомбината, сказал:

— Хотел бы работать в вашем коллективе.

Шмелев быстро вошел в среду автомобилистов. Вскоре его избрали председателем первичной оборонной организации ДОСААФ. Избрали и не ошиблись. Николай Александрович за дело взялся с присущим ему огоньком. Военно-патриотическая работа на комбинате стала значительно предметней и эффективней. Чаше стали проводиться различные соревнования по техническим видам спорта, встречи молодежи с ветеранами давно отгремевших боев, коллективные походы в Центральный музей Вооруженных Сил, обсуждения на читательских конференциях новых произведений о минувшей войне и о современной Советской Армии.

И сейчас, расставшись по состоянию здоровья с автокомбинатом, герой-авиатор продолжает бывать в коллективе, помогает новому председателю в его работе с членами ДОСААФ. Недавно на автокомбинате № 2 состоялся интересный «Вечер призывника». Полковник запаса Н. А. Шмелев — один из его инициаторов. С напутственным словом к завтрашним солдатам обратились председатель совета ветеранов Северо-западного фронта Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса А. И. Лебедев, летчик одной из авиачастей ордена Ленина Московского военного округа капитан В. Е. Парфенов, командир автомобильного подразделения авиагарнизона прапорщик А. П. Пелевин, техник лейтенант-инженер А. М. Жуков и другие.

— Встреча с вами, товарищи автомобилисты, — сказал бывший летчик-штурмовик Алексей Иванович Лебедев, — для нас, авиаторов, всегда праздник. С автомобилистами мы в тяжкие фронтовые годы жили на полевых аэродромах одной боевой семьей, делили и радости, и огорчения. Ведь без брата-шофера мы, летчики, и шагу не могли сделать. Водители знаменитых латаных и перелатанных «полторок», бензовозов появлялись на стоянках самолетов в любую непогоду, доставляя к сроку боеприпасы и горючее.

— Воевали мы, — вспоминал ветеран, — с немецко-фашистскими захватчиками в самые тяжелые месяцы сорок первого года на Северо-западном фронте. Многого тогда нам не доставало. На счету были каждый самолет, каждый снаряд, буквально каждый литр бензина или масла. Задержка с доставкой горюче-смазочных материалов или боекомплектов, запасных частей к самолетам, возвращавшимся из боя часто сильно израненными, грозила срывом очередных вылетов на задания. Но военные водители никогда нас не подводили. Все мы были полны жгучей ненависти к врагу, жаждали бить его за поруганную советскую землю, за сожженные города и села.

— Однажды, — рассказывал А. И. Лебедев, — приказали нашему полку произвести тщательную разведку в тылу



врага, обнаружить его механизированные части. Вылетели двумя парами. Одну вел я, вторую — мой друг Долганов, такой же, как и я, лейтенант. Темно-синие облака буквально цеплялись за верхушки деревьев. Одно успокаивало — не было опасности встретиться с истребителями противника. Но вскоре погода заметно улучшилась. А над районом разведки облака почти совсем размыло, разогнало ветром. Приказываю Долганову «смотреть в оба» за воздухом, а сам продолжаю зрительно «прочесывать» местность. Скопления фашистских танков, мотопехоты обнаружили, доложили обо всем увиденном на командный пункт полка по радио.

На обратном пути нас настигли «мессера». Пришлось принять бой. Умело маневрируя, мы отражали атаки фашистских пиратов, сами наносили удары из бортового оружия. Огонь пушек и пулеметов был разяще точным. Вот задымил и врезался в болото один Ме-109, через некоторое время — другой. Но и мне досталось. Мотор «ила» начал давать перебои, а потом и совсем заглох. Пришлось садиться на вынужденную в расположении своих войск, вблизи линии фронта.

— Не знаю, сколько бы времени «куковал» у поврежденного самолета, — вспоминает летчик, — если бы не помощь водителей. Они спешили в тыл за горючим и продовольствием. Узнав, с какого я аэродрома, командир автоколонны сказал: «Не тужи, сокол. Отобедаешь с нами, а ужинать будешь в своей столовой, среди товарищей. Доставим, как и положено выручать боевых друзей». Действительно, к вечеру добрался я до полка. Через несколько дней золотыми руками техников был восстановлен самолет. На нем я еще не раз громил с воздуха ненавистного врага.

Вспомнил Лебедев и другой эпизод. Шли ожесточенные бои под Невелем. Авиация в них принимала самое активное участие. Краснозвездные «илы» штурмовали вражеские позиции, наносили смертоносные удары по артиллерийским батареям. В одном из таких вылетов несколько удачных заходов сделали по скоплению танков и самоходок.

Внезапно появились восемь Ме-109. Фашистские истребители взяли в клещи четверку Ил-2. Долганов и Лебедев со своими ведомыми дрались отважно.

— На моем самолете воздушным стрелком-радистом была Женя Горшкова, — говорит генерал. — Отважная девушка! На фронт пошла добровольцем. В воздухе вела себя смело, спокойно, стреляла по-снайперски. И в этом бою сбила один гитлеровский истребитель. Фашист собирался нанести удар по машине лейтенанта Долганова. Женя пришла на выручку. Поймав в прицел «мессер», она нажала на гашетку пулемета. Истребитель врага вспыхнул, словно свеча, и взорвался. Потом, уже после посадки, когда зарулили на стоянку, выяснилось: стреляла Женя, будучи сама тяжело раненной.

— Вот так в воздухе и на земле, — закончил свое выступление А. И. Лебедев, — ковалось наше фронтовое товарищество. Такими отважными, смелыми, обладавшими прекрасным чувством взаимной выручки, были наши сверстники. Такими хотим видеть мы и вас — в буд-

ничной армейской жизни, а если наступит грозный час испытаний — и в бою.

С большим вниманием участники «Вечера призывника» слушали летчика-инженера капитана Владимира Парфенова — представителя нынешнего поколения авиаторов. Четыре года назад окончил он Высшее военное училище. В строю покорителей воздушных просторов Отчизны заменил отца, летчика-испытателя. Сейчас Парфенов-младший летает на воздушном корабле помощником командира. Недалек день, когда коммунист Парфенов переседет с кресла второго пилота на первое. Владимир — отличник боевой и политической подготовки, на груди у него знак классности. Пробыл Парфенов в воздухе уже около полутора тысяч часов. Полетные задания выполняет вместе с экипажем только на отлично — днем и ночью, в любую погоду.

— Здесь говорили, — обращается офицер к автомобилистам-призывникам, — что многие из вас мечтают служить в частях и подразделениях, обслуживающих авиацию, или в воздушных десанниках. Прекрасное стремление! Очень правильный выбор! Современная боевая авиация сложный организм. В Военно-Воздушных Силах страны насчитывается около четырехсот профессий и специальностей, кроме профессий летчика и штурмана. Одной из почетных, необходимых, как это было и в годы минувшей войны, является специальность военного водителя. По аэродромным бетонированным полосам, дорожкам снуют десятки автомобилей различных назначений и габаритов. На сегодняшнюю встречу вместе с нами приехал прапорщик Александр Пелевин. Первоклассный водитель машин, механик. Александр командует подразделением авиационных автомобилистов. В его подчинении пятнадцать водителей. Мы, летчики, знаем их каждого, надеемся: ни один из них не подведет, не спешит в трудную минуту.

— Между прочим, — вступает в беседу прапорщик Пелевин, — все ребята перед призывом в армию успели окончить автошколы оборонного Общества, получить не только права, но и практику вождения машин. Это помогло им быстро, без лишних «накладок» войти в боевой строй, выдержать проверку на знание материальной части, на умение водить и эксплуатировать машины в сложных условиях.

— Дело всегда будет спориться, — продолжал Пелевин, — если прочно усвоишь законы армейской жизни. И один из них — высочайшая дисциплинированность, сознательное выполнение воинского долга перед Родиной. Не зря солдатским творчеством рождена поговорка: «В армии служить — с дисциплиной дружить». Точное и беспрекословное исполнение уставов, приказов и распоряжений командиров, старших начальников — непрерываемое правило в нашей повседневной жизни.

Долго еще длился душевный товарищеский разговор авиаторов и молодых автомобилистов автокомбината № 2 Главмосстроя. Даже и после того, как вечер закончился, ребята все продолжали задавать своим друзьям вопросы, горячо интересуясь героическим прошлым и настоящим крылатых защитников воздушных рубежей Родины.

А. МАЛЬКОВ

ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА



ВОТ УЖЕ пятнадцать лет отдает летному обучению и воспитанию молодежи командир звена Запорожского аэроклуба Анатолий Медовиченко.

Летает смело и уверенно, требователен к себе и подчиненным — за этой лаконичной характеристикой большой труд наставника, мастера спорта СССР. Плановые задания и социалистические обязательства он успешно выполняет, постоянно добивается в звене высокого качества летной подготовки курсантов и спортсменов.

Анатолий Медовиченко любит спорт. Выступая на реактивных самолетах, он добивается призовых мест на зональных, республиканских и всесоюзных соревнованиях.

Советское государство наградило А. Медовиченко медалью «За трудовое отличие».

☆☆☆



ТРИДЦАТЬ ЛЕТ занимается авиамоделизмом Валерий Мерзликин. Ныне он руководит сектором по проектированию микродвигателей внутреннего сгорания Центрального спортивно-технического клуба авиационного моделирования ДОСААФ. Пять из шести новых микродвигателей, разработанных в клубе, выпускаются серийно.

Коммунист Мерзликин принимает активное участие в спортивной работе. Он — рекордсмен мира в классе моделей гидросамолетов с двигателем внутреннего сгорания.

Родина наградила изобретателя, спортсмена, тренера медалью «За трудовую доблесть».



За свою многолетнюю военную службу я повидал много людей. Людей разных. С удовлетворением могу сказать, что почти все они были людьми хорошими. Но больше других мне запомнился Юрий Егоров, сержант, командир лучшего отделения части. Он уволен в запас, но я и сейчас часто рассказываю о нем нынешним младшим командирам, показываю его фотографию.

В авиацию Краснознаменного Тихоокеанского флота он прибыл из Казахстана. Здоровый, медлительный парень. Он очень хорошо понимал ту меру ответственности, которая была возложена на него. И годы службы преобразили Юрия, угловатого, неловкого юношу сделали настоящим мужчиной.

Когда Юрий готовился к вступлению в партию, мы много беседовали о жизни, о службе. Его рассказ я и хочу предложить вниманию читателей.

суровый, прекрасный и интересный край.

Когда подъезжали к Байкалу, старший лейтенант очень много рассказывал про эти места, от которых российские люди начали свои походы к Тихому океану. Москвитин, Дежнев, Хабаров, Поярков...

И, наконец, вот он — Тихий океан! Видел я степные просторы, но Тихий поразил меня и своей неохватностью и необычностью. Он сверкал в лучах солнца. А вода в нем была стального цвета. Почему в сказках говорят, что море синее? Нет, море стального цвета. И, наверное, не случайно сказано, что именно море делает стальными сердца и характеры.

МЫ — КУРСАНТЫ

На комиссии мне сказали, что буду служить на берегу. Увидев огорчение на моем лице, подполковник утешил: «Ничего, парень! Флотская форма и звание матроса гарантированы».

ПРОФЕССИЯ — РОДИНУ ЗАЩИЩАТЬ

ЗДРАВСТВУЙ,
ТИХИЙ!

Прощай, Аркалык! Прощай, мой родной город, прощайте и вы, необозримые Тургайские степи! Мы еще встретимся, но до нашей встречи пройдет много дней и ночей, и вернусь я сюда повзрослевшим человеком. Я еду служить. С первым стуком колес поезда я сразу ощутил дыхание новой жизни, той, в которую неудержимо мчит меня уже набравший скорость тепловоз.

Мы едем на Дальний Восток. Едем, чтобы на Тихом океане учиться защищать нашу славную Родину. Какой он, Тихий океан? Этого я еще не знаю, но чувствую, что простора там не меньше, чем в нашем Казахстане. И заранее принимаю океан сердцем своим, уже люблю его. Пока еще не знаю за что. Может быть за то, что представляется он

мне тоже целиной, которая еще не изведана, не изучена, не понята и не «распахана» мной...

На вторые сутки вагонной жизни, когда были перепеты все песни, когда невмоготу стало скучно, в наше купе вошел лейтенант из соседнего вагона и начал рассказывать про устав, про военную присягу, о том, что мы должны «стойко переносить все тяготы и лишения воинской службы». Мы слушали очень внимательно. Интересно он рассказывал о воинской дисциплине. Она в армии, оказывается, разная бывает: иногда приходится делать все чуть ли не за доли секунды — это называется дисциплиной времени, а в другой раз нужно долго, терпеливо и очень внимательно ждать у экрана локатора, пульта приемной радиостанции или у боевого механизма — это уже дисциплина боевого дежурства...

В нашем вагоне командиром едет старший лейтенант. Веселый и строгий. Знает Дальний Восток. И потому что родился где-то в этих местах, и потому что любит этот далекий, как он говорит,

Потом началась учеба. Меня распределили в морскую авиацию. Само название этого рода войск всю дышало романтикой. Правда, и тут меня подстерегало огорчение: в школе младших авиационных специалистов я понял, что летать над морем мне тоже не придется, и даже не придется работать на самолетах. Но теперь уж я сам себя утешал: ничего, парень, голубые погоны обеспечены, а обслуживать полеты тоже ведь кто-то должен.

Трудным делом оказалась не только учеба по специальности. Кроме техники, приходилось познавать все, что необходимо военному человеку. Политическая подготовка, строевая, уставы и еще многое другое, что мы должны были изучить, чему научиться.

Труднее всего было привыкнуть к строгой воинской дисциплине. Нам без строжайшей дисциплины нельзя, — толковывал старшина. — Еще Владимир Ильич Ленин говорил, что в армии необходима крепкая военная дисциплина, и кто отступает от порядка и дисциплины, тот впускает врагов в свою среду.

Первыми помощниками в учебе были для нас младшие командиры. Они терпеливо показывали нам, как научиться ценить время, делать все в срок, помогали исправлять ошибки.

Требуя от нас, они сами являлись во всем примером. И мы, курсанты, лишь удивлялись, как это они во всем успевают: ведь, обучая и воспитывая нас, они, как и мы, жили по тому же порядку, как и мы, занимались, готовились к занятиям. И только, потом, послужив и многому научившись, став младшим командиром, я понял, почему они во всем успевали: все определяло высокое чувство ответственности. Оно приходит тогда, когда человек сердцем своим начинает понимать значение сло-

ва «надо». Надо — значит сделай во что бы то ни стало. Как в поговорке: солдат, матрос обязан сделать столько, сколько может, а потом еще столько, сколько надо.

Но вот и конец учебы. Впереди новые трудности, новые неизвестности.

СБЫВАЕТСЯ МЕЧТА

Срок службы невелик. Но и за это малое время я повзрослел, возмужал. Это я и сам чувствую, и со стороны, наверное, заметно. Я научился многому, что входит в емкое понятие — «Родину защищать». За этими словами огромный труд и ответственность. Я служу в подразделении, которое глазами локаторов прокладывает курс для боевых самолетов, находящихся в небе. Нести вахту у экрана РЛС — радиолокационной станции — это не означает просто сидеть. Это напряженный труд.

В части, ставшей для меня родной, встретил чуткое и требовательное отношение к себе со стороны начальников, нашел много друзей, вспоминать о которых буду всю жизнь. Прощаясь со службой, я могу с удовлетворением сказать: «Да, я научился выполнять этот труд». Было тяжело. Но мне кажется, что жизнь не станет прекрасной, если в ней будут преобладать легкие моменты. И очень радостно теперь сознавать, что все трудности, которых было так много, я одолел с достоинством.

Неизвестности встретились сразу. Той техники, что мы изучали в «учебке», в боевой части уже не оказалось. Станция, на которой мне предстояло работать, была для меня совершенно новой. Но ее обслуживали наши старшие товарищи, которые знали ее и могли поделиться опытом.

Командир отделения, он же начальник объекта, специалист первого класса сержант Журавлев рассказал о назначении станции, ее роли в обеспечении учебно-боевых полетов, о ее тактико-технических возможностях. Я до сих пор помню его рассказ. И вот почему. Из его объяснений получалось, что наша станция — самая главная во всей системе обеспечения полетов. Журавлев, закончив службу, уехал, я занял его место и, как он, рассказываю молодым специалистам о значении нашей станции, о ее роли в обеспечении безопасности полетов. Для чего это делаем? Чтобы человек понял значимость своего труда. Тогда в нем рождается чувство ответственности, которое помогает ему глубоко изучить технику, полюбить ее...

Но если бы вы знали, чего это стоит, по-настоящему освоить технику! Сначала я долго и настойчиво изучал инструкции. Потом сержант и командир подразделения бесконечное множество раз показывали мне, как правильно включать и выключать механизмы, как провести грамотное ежедневное обслуживание, предварительную и предполетную подготовку и многое другое, что должен знать и хорошо уметь делать специалист. Командир, старший лейтенант Осипчук терпеливо объяснял, почему от моей четкой работы будет зависеть успех работы других специалистов, а в конечном счете — выполнение полетного задания.

Сейчас я классный специалист, оператор, мастер своего дела. Но тогда, в первые дни работы с инструктором, у меня появился страх: я боялся, что перепутаю самолеты, находящиеся в воздухе, выдам неправильные данные на пункт управления полетами, создам аварийную обстановку. Я никогда об этом не рассказывал и говорю потому, что страх я все-таки одолел.

Я хорошо изучил инструкцию, свои обязанности. А там сказано, что надо внимательно следить за экраном, не отвлекаясь ни на секунду для посторонних дел; надо зорко наблюдать за воздушной обстановкой, забыв про все на свете и не замечая вокруг себя ничего, и если ты полностью будешь занят работой, то времени для страха у тебя просто не останется, и ты никогда не перепутаешь цели. После того, как я избавился от чувства страха, появилась та четкость в работе, которая отличает специалиста от новичка. Конечно, тогда до умелого специалиста-оператора мне было еще далеко, но чувство уверенности уже никогда не покидало меня.

Я — КОМАНДИР

После увольнения в запас сержанта Журавлева командиром отделения решили назначить меня. Было и радостно от оказанного мне доверия, и было тревожно: смогу ли, справлюсь ли? На помощь пришли старшие товарищи и начальники. Многим в своем становлении я обязан командиру подразделения. Его поддержку я ощущал на протяжении всей моей службы и считаю, что только благодаря ему наше отделение стало одним из лучших.

Вначале остро ощущалась нехватка времени. Думал, анализировал, присматривался к работе других младших командиров, товарищей по службе, но ответа не находил. Посоветовавшись с командиром, понял: времени не хватало оттого, что всю общественную работу в отделении старался выполнить сам — выпускал боевые листки, оформлял кубрик средствами наглядной агитации, проводил диспуты и беседы. Занимаясь этим хлопотливым делом, я совершал еще одну ошибку: упускал из виду своих подчиненных, с которыми надо было работать, которых надо было изучать, обучать, воспитывать.

После беседы с командиром все стало по-другому: одного назначили ответственным за выпуск боевого листка, другому поручили оформление средств наглядной агитации, третьему — изготовление стендов, а в беседы и диспуты стал вовлекаться весь личный состав. Появилось больше времени, появилась возможность плодотворнее трудиться, решать служебные дела, работать с личным составом, и я сразу почувствовал, как вырос мой командирский авторитет.

Большое дело — контроль за работой подчиненных. Каждый командир, отдавая какое-то приказание или распоряжение, обязательно должен проконтролировать его выполнение. Однажды я приказал матросам навести порядок в помещении, но не проверил, как они это выполнили. А они не выполнили. Забыли, будучи заняты другой, большой и серьезной работой. На следующий день мы получили замечание от старшего начальника, а потом этот неприятный слу-

чай всплыл и на подведении итогов социалистического соревнования. Я тогда сделал вывод: постоянный контроль воспитывает в людях дисциплинированность, умение в срок и с высоким качеством выполнять любое приказание.

Осенью в нашем небольшом коллективе состоялось отчетно-выборное комсомольское собрание. Мы задолго готовились к нему, заранее подобрали кандидатуру на пост комсгруппорга. Единогласно избрали комсомольца Фурсова, и вскоре, когда закипела на объекте работа, поняли, что выбор был правильным.

Посоветовавшись с Фурсовым, мы решили взять под комсомольский контроль все наши дела, ежедневно отмечать все наши успехи и недостатки. Мы решили не пропускать ни одного положительного случая из ратного повседневного труда специалистов — каждому отличившемуся посвящать листовки-молнии. День рождения каждого члена нашего коллектива решили отмечать добрым словом, подарками. Много мы тогда обсудили с Фурсовым. И я считаю, что командир отделения и комсгруппорг, если они сообща решают все вопросы, действуют согласованно — большая организующая сила.

Служба в морской авиации запомнится мне и тем, что там произошло большое событие в моей жизни: меня приняли в ряды Коммунистической партии.

Я долго готовился к этому событию, придирчиво проверял себя на прочность. Мне кажется даже, что подготовкой к вступлению в партию была вся моя предыдущая жизнь. Запомнились люди, давшие мне рекомендации и помогающие подготовиться к вступлению в кандидаты КПСС. Запомнилась фраза из рекомендации офицера-коммуниста: «Легко переносит тяготы и лишения воинской службы». Наверное, только я один знаю, чего стоила эта легкость, сколько было пролито пота и потрачено сил, чтобы этой легкости добиться.

Перед увольнением в запас я взял на себя обязательство подготовить матросов Власенко и Прянишникова до уровня специалистов 2-го класса. Я ухажу со спокойной совестью: старший матрос Степной является специалистом второго класса и уже сейчас работает на уровне 1-го, матросы Прянишников и Власенко уверенно выполняют нормативы 2-го класса. Я выполнил то, что должен сделать каждый младший командир: перед уходом из Вооруженных Сил оставить после себя достойную замену.

Теперь я знаю, что такое быть командиром, воспитателем личного состава. Быть требовательным к себе и подчиненным, постоянно думать о своем авторитете и своем долге, быть всегда чуть-чуть впереди, выше своих подчиненных, в то же время оставаться среди них, быть с ними простым и понятным, терпеливо и настойчиво обучать их, делая из них классных специалистов.

После службы я всегда буду помнить, что у мужчины, кроме той профессии, которой он посвятил свою жизнь, есть еще одна. Это профессия — Родину защищать. И мы всегда должны быть умелыми мастерами ее.

Майор Б. ЗАХАРОВ

СЛУЖИЛ В ЭСКАДРИЛЬЕ ИМЕНИ ОЛЕГА КОШЕВОГО

О Егоре Денисовиче Чечулине слышан я был давно, а познакомиться лично удалось, когда на секции военно-патриотического воспитания областного совета ветеранов вручалась ему награда Советского комитета ветеранов войны — Памятная медаль в честь 35-летия Победы. На кителе три ордена Красного Знамени, ордена Красной Звезды и Отечественной войны, медали.

Получив Памятную медаль, Чечулин четко, по-военному произнес:

— Служу Советскому Союзу!

Накануне довелось побывать в профессионально-техническом училище тракторного завода.

Зашел разговор о работе первичной организации ДОСААФ. Мастер производственного обучения Г. А. Ястребов сказал:

— Досаафовцы у нас народ боевой! Не проходит недели, чтобы они не задумали и не провели какое-нибудь интересное мероприятие. То соревнование по стрельбе, то пригласят ветерана Великой Отечественной войны. Особенно часто бывает у нас бывший летчик-истребитель Егор Денисович Чечулин. В результате его душевных бесед с ребятами от желающих идти в авиацию отбоя нет.

С активистом оборонного Общества, членом райкома ДОСААФ, мне захотелось встретиться, и вот мы сидим в его квартире.

На столе, за которым беседуем с Егором Денисовичем, разложены письма друзей-однополчан. Бывший его ведомый Леонид Ткачев пишет из Витебска: «Дорогой фронтовой друг! Я счастлив, что судьба представила мне случай служить и воевать вместе с тобой!»

Отдельной стопочкой на столе лежат книги, военные мемуары. На одной из них — «На крутых виражах» — дарственная надпись ее автора, бывшего командира эскадрильи имени Олега Кошова, ныне генерал-майора авиации Героя Советского Союза

Ивана Алексеевича Вишнякова: «Боевому и отважному летчику-истребителю Егору Денисовичу Чечулину. С чувством гордости и уважения высылаю эту книгу. Благодарю, мой друг, за боевые дела, в которых Вы были всегда стойким и несгибаемым воздушным бойцом — чему я был свидетелем».

Перелистываю воспоминания бывшего командира 171-го Тульского Краснознаменного авиаполка Александра Ивановича Халутина. «О смелости, боевых делах всегда находчиво действовавшего в любой сложной обстановке летчика-истребителя уральца Егора Чечулина можно рассказывать долго и много, — пишет А. Халутин. — Обычно летчика спрашивают сколько он сбил самолетов фашистов? А что сказать о разведчиках? Ведь это очень сложный и опасный вид боевой работы. Надо уметь обмануть врага, не раскрыть цель полета, направление. А тут еще зенитная артиллерия противника... Как-то перед Чечулиным была поставлена задача — выйти на поиск группы наших танков, ушедшей в глубокий рейд по тылам гитлеровцев и потерявшей связь с командованием. Было это в районе Даугавпилса. Расположение нашего аэродрома находилось на предельном радиусе

● Бывший летчик-истребитель Е. Д. Чечулин ведет большую военно-патриотическую работу с молодежью. Это одна из многих встреч с учащимися профессионально-технического училища Челябинского тракторного завода.

Фото А. ХОДОВА



действия. Лететь пришлось на небольшой высоте, чтобы распознать свои танки. Чечулин блестяще справился с боевым заданием».

Егор Денисович улыбается:

— До сих пор удивляюсь, как удалось вернуться тогда целым и невредимым? Задание выполнил, но на аэродром сел на изрешеченной машине.

Егор Денисович ведет неторопливый рассказ, и я следую за ним, по его жизненному пути. То вижу Егорку Чечулина сельским пареньком, то фабзайчонком, мастером по ремонту контрольно-измерительных приборов в одном из цехов медеплавильного завода, что под Свердловском. Здесь Егор стал комсомольцем, а в девятнадцать лет — коммунистом.

Когда при заводском клубе Осоавиахимовцы организовали авиационный кружок, Чечулин записался в него. Мог ли он думать, что этот шаг на всю жизнь свяжет его с авиацией, которой он отдаст четверть века?

Весной тридцать восьмого Егор Чечулин впервые самостоятельно поднялся в воздух на самолете У-2.

Подоспел срок идти на действительную службу, определили в авиацию.

Война опалила его в апреле сорок четвертого. Под Вязьмой он принял боевое крещение. В кипящем фронтовом небе молодой истребитель приобретал опыт, совершенствовал летное мастерство. Егор Чечулин и его боевой друг Алексей Ткачев летали на воздушную разведку в тыл противника, фотографировали аэродромы, железнодорожные станции и другие объекты. Летали и на штурмовку. От их метких ударов горели штабные автобусы, поезда, самолеты на аэродромах.

Памятна Чечулину воздушная схватка над переправой у Великих Лук. «Воздух бурлил, как океан во время шторма, — писала тогда фронтовая газета «На страже Родины». — Тысячи трассирующих снарядов прорезали вечернее небо».

— Нашей эскадрилье имени Олега Кошевого, — говорит Егор Денисович, — была поставлена задача, прикрыть переправу. Мы схватились с тридцатью фашистскими истребителями. Победили воля, упорство, отвага, воинское мастерство советских летчиков.

Гасли последние вспышки четырехлетней битвы. Подходила к концу ликвидация Курляндской группировки врага. Эскадрилья имени Олега Кошевого наносила удары по аэродромам противника в Виндаве, Каркласе, Сираве. Боевые вылеты следовали один за другим.

8 мая 1945 года Чечулин совершил последний боевой вылет.

Уйдя на заслуженный отдых, ветеран Чечулин продолжает активно участвовать в военно-патриотическом воспитании молодежи.

Капитан в отставке
Б. ДРОБИЗ

Челябинск

МОРСКОЙ СОКОЛ



● Герой Советского Союза
Ф. Кошевой.

В Ростове-на-Дону он рос и учился, работал столяром, слесарем, здесь же вступил в комсомол, здесь же, в 1938 году закончил аэроклуб. После аэроклуба Федор Кошевой учился в Ейском военно-авиационном училище, затем в Куйбышевской школе морских летчиков, которую окончил в мае 1943 года. После службы в запасном полку получил назначение в авиацию Тихоокеанского флота и только в 1944 году, в результате настоятельных просьб был назначен под Ленинград, в 35-й штурмовой авиаполк Краснознаменного Балтийского флота.

Боевое крещение Ф. Кошевой принял в 1944 году. В этот день звено штурмовиков в составе ведущего П. Максюты, ведомых Ф. Кошевого и Н. Никитина нанесло удар по фашистскому гарнизону в Нарве. Гитлеровцы встретили группу сильным зенитным огнем, но летчики, прорвавшись к цели, сделали два захода, поразили ее бомбами, «эрэсами», снарядами пушек и пулеметов.

Летали почти ежедневно, нередко по 3—4 раза, и с каждым полетом росло мастерство, боевая выучка молодого авиатора, закалялись воля, характер.

В конце июля звено Максюты атаковало вражеские корабли у эстонского побережья. Кошевой отправил на дно десантную баржу с фашистами, но и сам попал под огонь. Его атаковали три «Фокке-Вульфа-190». Бой был напряженным, неравным, самолет был поврежден и еле держался в воздухе, но экипаж Кошевого отбил от истребителей и полет закончил благополучно.

К осени сорок четвертого, оценив

летное дарование Кошевого, его тактическую грамотность, командование назначило его командиром звена, доверило водить на задание группы.

Тяжелый и ожесточенный бой шестерки Ил-2, в составе которой находилось и звено Кошевого, произошел 25 октября. Штурмовикам под командованием майора Пилипенко предстояло нанести бомбоштурмовой удар по кораблям противника в Ирбенском проливе.

Вынырнув из-за облаков, летчики обнаружили восемь различных судов, но их охраняли две группы вражеских истребителей. Пытаясь упредить удар по кораблям, они сразу пошли в атаку. «Илы» скрылись в облачности, а через минуту-другую, вновь оказавшись внизу, нанесли удар по судам. И опять на них пошли «фокке-вульфы». Но штурмовики уже были без бомб, и летчики приняли бой. В этом бою они сбили два вражеских ФВ-190, одного из них сбил Кошевой.

Последний боевой вылет он совершил в день Победы 9 мая, участвовал в разгроме фашистов, не пожелавших сдаться советским войскам. Морской караван был настигнут и атакован северо-восточнее датского острова Борнхольм. Кошевой потопил еще одну фашистскую баржу.

Всего Федор Александрович Кошевой совершил 106 боевых вылетов, лично уничтожил до 130 вражеских солдат и офицеров, взорвал 8 дзотов, потопил 11 различных судов, сбил истребитель противника...

Но это его личный боевой счет. А сколько повреждено и потоплено крупных и мелких судов группами «илов», в составе которых был и Кошевой! Его бомбы не падали на эти суда, они падали с других самолетов, но точность их ударов зависела от Кошевого, им обеспечивалась. То же самое можно сказать и о боях с вражескими истребителями. В победах, одержанных товарищами, есть доля труда и его, Кошевого. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 года ему присвоено звание Героя Советского Союза. Он награжден тремя орденами Красного Знамени и многими медалями.

После войны Ф. А. Кошевой некоторое время командовал эскадрилей транспортной авиации, затем был уволен в запас по состоянию здоровья. В настоящее время Федор Александрович работает в системе гражданской обороны Ленинграда, проводит большую работу по военно-патриотическому воспитанию молодежи. Иногда приезжает в город Ростов-на-Дону, где учился, работал, обретал крылья защитника Родины.

Подполковник в отставке
И. КАЛИНИН

Ленинград

☆☆☆

СЕНТЯБРЬ

ШЕЛ ТРЕТИЙ МЕСЯЦ Великой Отечественной... На целых три тысяч километров раскинулись позиции войск от Баренцева до Черного моря. Вероломно, по-бандитски напав на нашу Родину 22 июня 1941 года, немецко-фашистские войска к сентябрю продвинулись в глубь советской территории на значительное расстояние, оккупировав Прибалтику, большую часть Белоруссии, Украины, вышли вплотную к Ленинграду, на дальние подступы к Москве.

Те первые месяцы, недели и часы для воинов Красной Армии, как и для всего советского народа, были тяжелыми. Над первым в мире государством трудящихся нависла смертельная опасность. По зову Коммунистической партии весь наш народ поднялся на священную борьбу за свою независимость, за право на жизнь и труд. Героически сражались советские воины на каждом километре огромного советско-германского фронта, отстаивая каждую пядь советской земли, но в тот период враг располагал рядом преимуществ, его силы на важнейших направлениях имели подавляющее превосходство в три-пять раз. Наши воины вынуждены были вести тяжелые кровопролитные оборонительные бои. И тем не менее с первых же недель и месяцев намеченный гитлеровскими стратегами замысел молниеносной войны — план «Барбаросса» стал проваливаться.

Во всех оборонительных операциях, проводившихся Красной Армией с целью остановить наступление гитлеровских полчищ, измотать и обескровить его главные ударные группировки и сорвать план «Барбаросса», наша авиация выполняла целый комплекс задач. Главными из них были — прикрытие и поддержка сухопутных войск, нанесение ударов по войскам и боевой технике врага, по его тыловым объектам.

ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ — 40 ЛЕТ

Фашисты яростно рвались к Ленинграду. Здесь на северо-западном направлении его авиационная группировка имела 1900 самолетов, а непосредственно на Ленинград гитлеровцы бросили сначала 1200 самолетов, а затем 1500. Враг имел полуторное превосходство в авиации, ибо с нашей стороны авиация двух фронтов и корпуса частей ПВО насчитывала 1300 самолетов устаревших марок. И несмотря на это, советские летчики дрались с врагом героически, они громили его на земле и в воздухе. Нельзя думать, что нацист генерал Гальдер с удовольствием писал в те дни в своем дневнике такие фразы: «Авиация противника проявляет большую активность... В общем в действиях авиации противника чувствуется твердое и целеустремленное руководство». Вынужденное, сквозь зубы процеженное признание врага говорит о многом.

Героически защищали советские соколы колыбель революции — Ленинград. Имена летчиков Л. И. Иванова, П. А. Маркуца, В. И. Матвеева, Л. В. Михайлова, С. А. Титовка, Н. Я. Тотмина стали известны всей стране, а их подвиги увенчаны высшей наградой Родины — Золотыми Звездами Героев Советского Союза. В плеяде отважных защитников Ленинграда достойное место заняли также летчики А. В. Чирков, А. Н. Сторожаков, П. А. Покрышев и многие другие.

В самый тяжелый период боев за Ленинград наши авиаторы работали с огромным напряжением и сумели уничтожить сотни вражеских танков, орудий, самолетов. Только две цифры: в течение сентября советские авиаторы, защищая Ленинград, совершили в интересах наземных войск более 17 тысяч самолето-вылетов, а для борьбы с вражеской авиацией на дальних и ближних подступах к городу совершили 15 тысяч самолето-вылетов, в результате которых враг потерял до 500 самолетов.

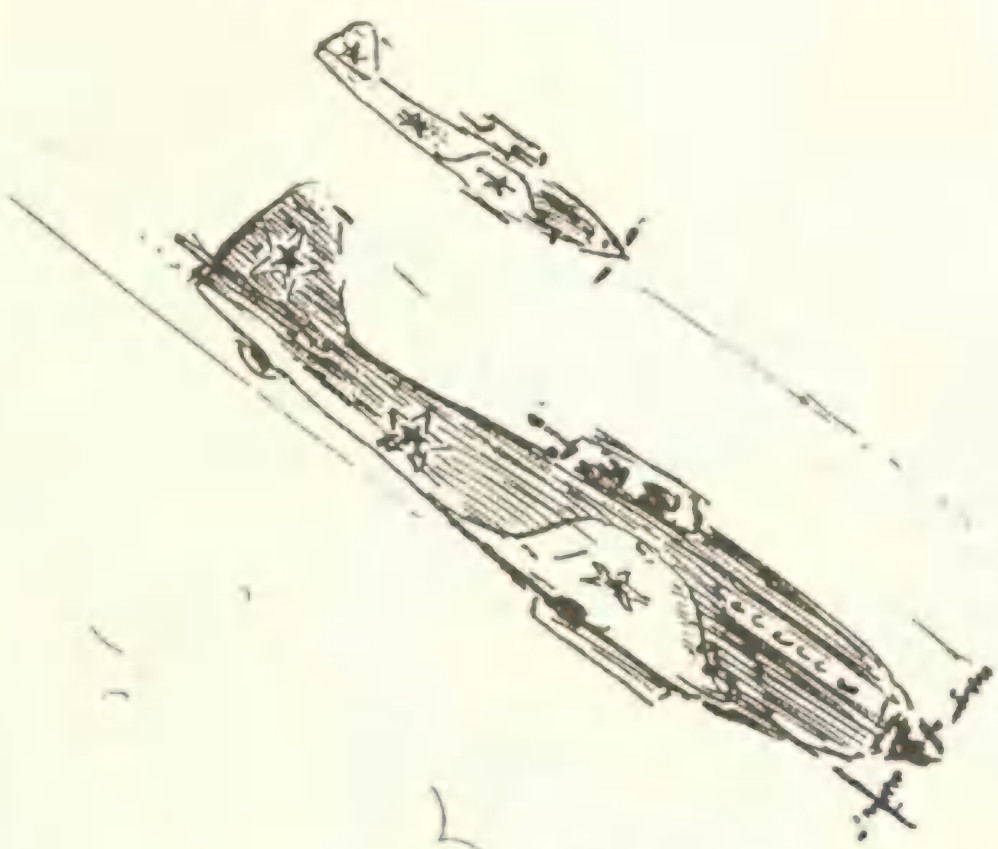
Фашисты хотели смести с лица земли

кварталы Ленинграда бомбежками с воздуха. В летних сражениях за этот город (включая и первый месяц осени — сентябрь) враг бросил в бой тысячи самолетов. К городу удалось прорваться лишь 508 бомбардировщикам. В воздушных боях фашисты потеряли 333 самолета. Наши летчики сорвали замыслы гитлеровцев, стойко защищали небо Ленинграда, и в конце сентября противник, понеся огромные невосполнимые потери, прекратил штурм, намереваясь задушить город и его защитников в кольце блокады.

Москва — сердце нашей Родины. Это хорошо понимали гитлеровцы, и не случайно Гитлер еще 8 июля отдал приказ своей авиации массированными налетами разрушить Москву. Москвичи старшего поколения никогда не забудут ночь на 22 июля (исполнился ровно месяц с начала войны). 250 фашистских бомбардировщиков в эту ночь рвались к Москве, 22 из них рухнули горящими обломками на подступах к столице, большая часть — отвернула и ушла обратным курсом, к столице прорвались лишь несколько отдельных бомбардировщиков, и первые зажигалки и фугаски потрясли столичные кварталы. Потом были налеты и в августе и в сентябре.

Фашистским войскам ценою огромных потерь удалось выйти на дальние подступы к Москве. Бесноватый фюрер истерично требовал от своих генералов немедленного штурма Москвы. Генералитет разработал крупную наступательную операцию для группы армий «Центр», которой придавался 2-й воздушный флот, имевший около тысячи боевых самолетов.

Воздушные воины, прикрывавшие Москву на дальних ее подступах, в те недели выполняли труднейшие задачи, требовавшие огромного напряжения. Лишь за четыре дня, с 29 августа по 2 сентября, экипажи бомбардировщиков совершали по два вылета за одну ночь,



СОРОК ПЕРВОГО

штурмовики Ил-2 — до четырех, а истребители — по 6—7 вылетов в день и за этот короткий срок сделали более 4 тысяч самолето-вылетов. Наши авиаторы наносили бомбо-штурмовые удары по танковым колоннам врага, по его складам боеприпасов и горючего, уничтожали его авиацию на полевых аэродромах и в воздухе, били гитлеровских оккупантов. Авиация вела активную разведку противника, оказывала помощь партизанам и частям, попадавшим в окружение.

В сентябре вражеская авиация вдвое увеличила свою активность на московском направлении. За этот месяц она совершила 11 налетов на Москву, но к городу удалось прорваться лишь 51 фашистскому бомбардировщику. На пути гитлеровских асов встали мужественные защитники столицы, изумившие весь мир своей отвагой — В. В. Талалихин, А. Н. Катрич, Е. М. Горбатько и многие другие.

На юго-западном направлении в сентябре продолжались ожесточенные сражения. Здесь наше командование использовало авиацию целеустремленно для нанесения массированных ударов на решающих направлениях, особенно в боях за Киев. Высокую оценку заслужили летчики 62-й бомбардировочной авиадивизии под командованием Героя Советского Союза В. В. Смирнова и 36-й истребительной авиадивизии, возглавляемой Героем Советского Союза полковником В. В. Зеленцовым.

Сражения на юго-западном и южном направлениях являлись в тот период взаимосвязанными, ибо противник маневрировал наземными войсками и своей авиацией, создавая значительное превосходство на решающих участках. Наше командование противопоставляло ему свои контрмеры. Это позволило в течение сентября советским авиаторам в районе Киева и южнее совершить около 10 тысяч самолето-вылетов в основном для уничтожения войск 1-й и 2-й танковых групп врага и разрушения его переправ через Днепр. И все же фашистам удалось окружить 9 сентября в районе Киева, Прилук и Припяти часть наших войск.

Пылал огнем сражений в конце лета и самый южный фланг советско-германского трехтысячекилометрового фронта. В середине августа гитлеровцы повели стремительное наступление на Одессу. Мало было здесь у нас самолетов, очень мало. Враг имел пятикратное превосходство в авиации. По существу, в единоборство вступил 69-й истребительный авиационный полк, которым командовал майор Л. Л. Шестаков. Всего лишь 30 самолетов было в этом полку, но каждый экипаж делал по 3—4 вылета в день. Комиссар полка Н. А. Верховец лично водил в бой звенья и учил летчиков искусству победы над врагом. Отважно дрались в те дни комиссар эскадрильи С. А. Куница, командиры звеньев А. Т. Череватенко, В. А. Серогодский, летчики А. В. Алелюхин, И. Г. Королев.

Уместно напомнить, что в этом полку выросло 12 Героев Советского Союза и многие из них открыли свой боевой счет в небе под Одессой.

22 сентября — памятный день у защитников Одессы. В этот день наши наземные войска ударили по врагу с фронта и тыла, а авиация нанесла несколько мощных ударов по вражеским аэродромам, уничтожив там до 20 самолетов. За трое суток советские истребители совершили здесь более 1500 самолето-вылетов и уничтожили в воздухе 12 фашистских самолетов. Всего за период обороны Одессы наша авиация совершила более 8 тысяч самолето-вылетов, чем оказала большую помощь героическим защитникам города с воздуха.

В этот период резко ухудшилась обстановка в Крыму, где фашистам удалось прорвать перекопскую линию обороны и тем самым занести меч над Севастополем. Было приказано вывести войска из Одессы в Крым, а авиации прикрыть с воздуха эвакуацию на земле и морем.

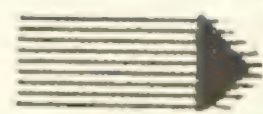
Мощные, ощутимые удары по врагу наносила наша авиация на всех участках советско-германского фронта в сентябре сорок первого. И не только на участках, а и по глубокому тылу гитлеровцев, в том числе и по логову фашизма — Берлину. Рейды дальних бомбардировщиков на Берлин начались еще 8 августа, они продолжались и в сентябре. Ставший впоследствии дважды Героем Советского Союза летчик Е. П. Федоров на своем Ил-4 в составе группы тяжелых бомбардировщиков 9 сентября пробился сквозь завесы зенитного огня и атаки вражеских истребителей к военным объектам Берлина и сбросил на них фугасные бомбы. Подобные рейды советских авиаторов на столицу фашистской Германии рассеивали в прах потуги гитлеровских пропагандистов утвердить бредовую мысль о полном разгроме советской авиации.

Сентябрь сорок первого — это третий месяц сражений с гитлеровцами, в ходе которых иноземным захватчикам пришлось ощутить силу Красной Армии, внесшей существенные коррективы в фашистский план молниеносной войны. Свой вклад в общее дело отпора врагу внесла и наша авиация. Достаточно сказать, что за первые три месяца войны авиация фронтов уничтожила до 3500 самолетов врага на аэродромах и в воздушных боях. И это несмотря на тяжелые потери, понесенные нашей авиацией в первые часы и дни войны в результате вероломного и внезапного нападения гитлеровцев, и на то, что в ее составе к началу войны состояли в основном самолеты устаревших конструкций.

Сотни, тысячи имен крылатых героев стали известны всем советским людям в те недели и месяцы. Среди них — воздушные витязи, получившие в предвоенные годы путевки в небо в аэроклубах оборонного Общества. На южном фронте открыл боевой счет ныне трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин. На Крайнем Севере, под Мурманском отважно сражался тульский парень, воспитанник аэроклуба Б. Ф. Сафонов — дважды Герой Советского Союза. Получил боевое крещение под Кишиневом бывший учлет Днепродзержинского аэроклуба дважды Герой Советского Союза И. Н. Степаненко. Нещадно бомбил врага на своем скоростном бомбардировщике воспитанник Никопольского аэроклуба П. А. Таран, ставший кавалером двух Золотых Звезд, и многие другие воспитанники оборонного Общества.

И все это из боевой летописи советских авиаторов за сентябрь сорок первого, когда до Великой Победы было еще далеко-далеко, но все верили и сражались за нее не щадя сил, крови и жизни.

Г. МИХАЙЛОВ



● Дважды Герой Советского Союза Т. Я. Бегельдинов и Герой Советского Союза К. К. Коккинаки со своими юными друзьями.

Фото В. БОРИСОВА





● «Зарница» — это новые друзья.

рина из г. Коммунарска только в этом году собрали 69 тонн металлолома, 12 тонн макулатуры, 3 тонны цветного лома.

...Прекрасна площадь Октябрьской революции — главная площадь Одессы, алая от пионерских галстуков, помолодевшая от загорелых юных лиц. Плышет по площади пионерское Знамя страны. Бронетранспортер со Знаменем ведет отличник боевой и политической подготовки рядовой Виктор Киселев. В школьные годы он сам участвовал в «Зарнице» и в ходе увлекательных игр и соревнований многое узнал о службе в армии. Как и большинство его товарищей, прошел школу ДОСААФ, и это помогло ему легче войти в армейскую жизнь.

Оборонное Общество — среди учредителей игры. Ни одно мероприятие юнармейцев не обходится без активистов ДОСААФ. Они организуют стрелковые соревнования, занимаются с «зарничниками» в спортивных секциях, в технических кружках. В дни IX слета на стрельбище спортивного клуба армии экспонировалась выставка спортивной техники, оборудования, оружия, судо- и авиамоделей, организованная комитетом ДОСААФ. На ее открытии начальник

УДИВИТЕЛЬНО быстро промчались восемь жарких дней Всесоюзного слета «Зарницы-81», но надолго сохраняют их в памяти юнармейцы — каждый был так полон новыми впечатлениями, яркими событиями, интересными встречами, азартом спортивной борьбы. Сегодня, оглядываясь назад, видишь, как много вместили в себя эти чудесные дни на берегу самого синего моря, в городе-герое Одессе, где каждый камень напоминает об огненных днях Великой Отечественной войны...

90 пионерских отрядов — 1800 мальчишек и девчонок приехали на берег Черного моря, чтобы рапортовать о своих делах и участвовать в финальных соревнованиях «Зарницы». 1800 юнармейцев — представители 16-миллионной армии, самой мирной армии мира — собрались в Одессу со всех концов нашей необъятной страны: из Кемерово и Уссурийска, из Ульяновска и Йошкар-Олы, из Ханты-Мансийска и Кировабада... Среди участников слета были представители школ, чьи отряды уже не раз завоевывали право участвовать в финале. Так, например, в седьмой раз прислала своих бойцов — юных досаафовцев школа № 7 из г. Казани, в пятый — школа № 46 поселка Смолино Дзержинского района, Горьковской области. 13 отрядов прибыли в Одессу из сельских школ.

На слет каждый отряд приходит с рапортом о проделанной работе. Ведь «Зарница» наших дней — это военно-спортивная подготовка пионеров и школьников, которую организует оборонное Общество совместно с другими организациями.

Являясь составной частью Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, «Зарница» сегодня — это система работы в пионерской дружине, в школьной первичной организации ДОСААФ по воспитанию юных ленинцев на героических традициях нашего народа.

Трудно перечислить добрые дела и начинания бойцов «Зарницы». Юнармейцы-тимуровцы шефствуют над ветеранами войны и труда. На заработанные ребятами средства в городах и селах строятся памятники и обелиски, прославляющие трудовой и ратный подвиг советских людей. Следопыты помогают найти тех, кому не были в свое время вручены боевые награды, создают летописи воинских подразделений, промышленных предприятий и колхозов. Об этих своих делах и рапортовали участники IX Всесоюзного слета победителей Всесоюзной игры «Зарница-81».

Вот что рассказал о работе своих товарищей командир отряда 7-го класса «Б» средней школы г. Плесеца: «С начала учебного года мы сформировали отряд, каждый выбрал себе специальность. В овладении воинскими профессиями нам помогали шефы и комсомольцы 9-го «Б». Мы учились быстро ставить палатку, хорошо уложить рюкзак, переправиться по бревну или по воздуху на параллельных веревках, преодолевать завалы и болота по кочкам, оказывать помощь и переносить пострадавшего, с помощью веревки подниматься и спускаться по крутому склону. Все юнармейцы выполнили нормы ГТО 1-й ступени «Сильные и ловкие». За год у нас прошло несколько интересных встреч с ветеранами войны и труда. Участвовали в смотре строя и песни, в викторине, посвященной истории Советских Вооруженных Сил, в школьных соревнованиях «А ну-ка, парни» и, конечно, во всех спортивных соревнованиях — выступали дружно, с хорошими результатами, занимали первые места среди 7—8 классов. Провели тематические информмации «Ленин и Север», «60 лет Архангельскому комсомолу», «Наша область в 11-й пятилетке». Дружим с ветеранами, стараемся помогать им. В День Советской Армии, 1 Мая, в День Победы юнармейцы стоят на вахте у памятников, возлагают цветы»...

А юнармейцы отряда имени Ю. Гага-

САМА ЮНАЯ АРМИЯ

● Показательные выступления спортсменов. Приземлилась воспитанница Ульяновского аэроклуба — мастер спорта Вера Суечмез.





В атаке — юнармейцы.

Фото В. БОРИСОВА

IX ВСЕСОЮЗНЫЙ СЛЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПИОНЕРСКОЙ ВОЕННО-СПОРТИВНОЙ ИГРЫ «ЗАРНИЦА-81», ПОСВЯЩЕННОЙ XXVI СЪЕЗДУ КПСС



управления ЦК ДОСААФ СССР А. Л. Мамаев зачитал участникам слета приветствие председателя Центрального комитета ДОСААФ СССР трижды Героя Советского Союза маршала авиации А. И. Покрышкина.

Обширной и разнообразной была программа слета. Это сбор «Говорят юнармейцы страны» и конкурс любительских кинофильмов на военно-патристическую тему, встречи с ветеранами, экскурсии по городу-герою, знакомство с боевой техникой, кораблями и, конечно, соревнования: по стрельбе, плаванию, гражданской обороне. За победу боролись стрелки, связисты, пожарники, разведчики, санитары.

На соревнованиях по гражданской обороне юнармейцы демонстрировали умение в считанные секунды надеть противогаз, изготовить ватно-марлевую повязку, оказать помощь пострадавшему, преодолеть «зараженный» участок. А мне вспомнился предвоенный год. В школах и техникумах, на фабриках и заводах шло тогда обучение по программе «Готов к санитарной обороне». О современных средствах поражения мы в те дни не имели никакого представления, но то, что страну социализма будут пытаться уничтожить и что нам нужно быть готовыми защищать ее, — это мы знали твердо. Помнит, знает об этом и наша смена.

Соревновались юнармейцы азартно, упорно — каждый хотел доказать, что не зря он приехал на Всесоюзный слет. А экзамен у ребят принимали внимательные и требовательные учителя: офицеры и прапорщики, курсанты, сержанты и солдаты Краснознаменного Одесского военного округа.

На соревнованиях радистов мы познакомились с ребятами из Томской области. Запомнились Володя Олейников и Саша Ульянов — хорошо они работали. Слышится команда, и Саша бежит на край поля, к радиостанции, Володя остается на месте. И вот младший сержант Г. Киридон включил секундомер.

Надеты наушники, пальцы бегут по тумблерам, переключателям. Ни на что не обращает сейчас внимания Володя, главное — выполнить задание. А когда окончил передачу, поднял голову и увидел около своего стола дважды Героя Советского Союза Талгата Якубековича Бегельдинова, Героя Советского Союза Константина Константиновича Коккинаки, других прославленных летчиков-фронтовиков — смутился.

— Молодец, Володя, — говорю ему, — по времени хорошо уложился, только я бы советовала тебе поработать над дикцией, четче передавать команды. В боевой обстановке это очень важно.

Подошли еще ребята, обступили нас тесным кругом. Посыпались вопросы: «Как Вы стали летчиком? Сколько вылетов сделали? А какой вылет был самый трудный? Как воспитать в себе смелость и решительность?» Только успевай отвечать. Приятно было чувствовать не просто интерес со стороны юнармейцев, а искреннее тепло. Ребята буквально атаковали Т. Я. Бегельдинова и К. К. Коккинаки — а им было о чем рассказать юным друзьям, поделиться яркими воспоминаниями о жизни в небе.

— Запомните, ребята, — напутствовал юнармейцев Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР и заслуженный мастер спорта К. К. Коккинаки, — только упорство и труд ведут к намеченной цели. А цель ваша — быть честными и преданными Отчизне, партии и народу.

Встречи с гостями слета, с членами штаба «Зарницы» — ветеранами Великой Отечественной войны, их взволнованные рассказы о прожитом и пережитом позволили ребятам не просто узнать, но сердцем почувствовать историю Родины в самые трудные годы ее испытаний.

Жили юнармейцы в военном городке вместе с воинами-гвардейцами. Каждое утро по команде «Подъем» в считанные секунды вставали в строй, энергично занимались зарядкой. Из рассказов родителей, старших братьев, на занятиях военным делом ребята многое узнали о службе в армии. Но здесь, в военном городке, они воинскую жизнь ощутили по-настоящему, примерились к ней.

Кульминационным этапом слета стала военно-тактическая игра на местности. Накануне вечером в отрядах прошли встречи с ветеранами Великой Отечественной войны. Мы рассказывали юнармейцам о военных днях, о том, как воевали, как теряли боевых друзей, как тяжким ратным трудом добывалась Победа. Внимательно, чутко слушали ребята, словно перед настоящим боем.

И вот наступило утро. Медноголосые горны звонко пропели сигнал тревоги. И хоть крепок утренний сон, бойцы «Зарницы» вмиг были на ногах. Командиры взводов и рот доложили о готовности к марш-броску на полигон.

На перепаханном гусеницами и изрытом воронками поле первый эшелон занял исходную позицию, чтобы атаковать оборону «противника». Современный бой сложен, одним яростным напором не сломать обороняющегося «противника». Нужны общие и согласованные усилия всех родов и видов войск.

Идет «огневая» обработка позиций «противника». Атака. Впереди — танки. В небе над атакующими промчались

самолеты. Дрогнула оборона, но устояла. Тогда в бой ввели второй эшелон. В глубине обороны вертолеты высадили десант.

Нелегко было бежать по полю и выполнять все положенные тактические приемы. Юнармейцам было на кого равняться. Впереди — курсанты 3-го курса учебной батареи Одесского высшего артиллерийского командного ордена Ленина училища имени М. В. Фрунзе. Завтрашние офицеры показали ребятам, как нужно вести себя в бою, как не жалеть сил для победы.

И пусть «противник» у юнармейцев был условным, все остальное в этом бою было реальным — жаркие километры атак, мокрые от соленого солдатского пота штормовки. Бойцы юнармии показали хорошую тактическую выучку, четкость и организованность действий, умение преодолевать трудности, хорошее владение стрелковым оружием.

Последнее несомненно говорит о возросшем уровне преподавания военного дела в школе. Во многих школах есть стрелковые тир, строевые плацы, хорошо оборудованные военные и методические кабинеты. Отличный пример — одесская школа № 100 (военрук — майор запаса В. Годовенко).

Для улучшения подготовки юношей к службе в армии во многих педагогических институтах созданы факультеты военруков — сюда на льготных условиях принимаются уволенные в запас солдаты и сержанты. И может быть кто-то из участвовавших в нынешней «Зарнице» изберет в дальнейшем специальность военрука.

Отгремел бой — и началась не менее увлекательная часть занятий в поле. Перед ребятами выступили мотострелки, танкисты, десантники.

Яркое впечатление оставили парашютисты. Были выполнены прыжки на точность приземления, акробатические, самые разнообразные упражнения в воздухе — «капля», «винт», «этажерка». Свое крещение парашютисты получили в клубах ДОСААФ.

Мастерство тех, кто сегодня стоит на страже завоеваний советского народа, вызывало восхищение у ребят, чувство гордости Вооруженными Силами, а совместные действия с воинами различных специальностей были для юнармейцев прекрасным уроком мужества, подготовкой к службе в армии.

Очки, медали, завоеванные призы — не только это увезли с собой ребята. «Зарница» крепко сдружила их, еще раз показала, что успех военно-патриотической работы, хорошее усвоение юнармейских специальностей во многом зависит от четкой организации дела в школьных первичных организациях ДОСААФ, пионерских дружинах, от крепкой дружбы с воинами.

IX Всесоюзный слет победителей «Зарницы», посвященный XXVI съезду КПСС, стал замечательным рапортом юнармейцев о большой работе, проделанной в ходе Всесоюзного марша «Пионеры всей страны делу Ленина верны».

Впереди у бойцов «Зарницы» — новые свершения, новые патриотические дела.

М. ЧЕЧНЕВА,
член президиума ЦК ДОСААФ СССР,
Герой Советского Союза

Одесса—Москва

ШАГНУЛИ В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ...

Сельский клуб юных летчиков в Харьковской области

...Сергея Стельмах вырос в семье сельского труженика. Он не стал шофером, о чем мечтал с детства, пограничником, полярником, пожарным, о чем мечтал позже. Он переиграл почти все взрослые профессии, так как вся полнота жизни заключалась для него в игре...

И все же в сложном мире мыслей и чувств мальчишек, пожалуй, особое место занимают небо и море. По крайней мере в ту пору, когда они впервые начинают задумываться о смысле жизни и выбирать в ней свою тропу. Одни остаются до конца верны своей мечте, других увлекают земные, не менее радостные и высокие дела и заботы.

Сергея Стельмах скажет через несколько лет, что в выборе профессии сыграло роль соседство с аэроклубом ДОСААФ, со спортивным аэродромом, куда он с товарищами не раз ходил «смотреть вертолеты». И еще одно событие, оставившее след в памяти. Встреча с фронтовым летчиком М. П. Девятаевым, человеком легендарной судьбы. Это имя упоминалось на уроках истории, в передачах по радио. И вот герой приехал в школу.

Почетный гость рассказал о боевых делах, о своих фронтовых товарищах. В книге «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» ему посвящены такие строки.

— Высокое мужество проявил... старший лейтенант М. П. Девятаев, который к лету 1944 года совершил более 100 боевых вылетов. 35 раз он участвовал в воздушных боях, лично сбил 9 немецких самолетов и был награжден несколькими орденами. В районе Горохува Девятаев выпрыгнул с парашютом из горящего самолета. Тяжело раненный, он попал в плен. Но и там нашел в себе мужество и силы продолжить борьбу с врагом. Михаил Девятаев стойко вел себя на допросах и не выдал гитлеровцам военных секретов, которые ему доверила Родина. За организацию первого побега из лагеря он был приговорен к смерти. Друзья подменили ему личный номер и тем самым спасли летчика.

В феврале 1945 года он сумел организовать побег девяти советских военнопленных на захваченном ими самолете «Хейнкель-111». Летчик Девятаев вместе с товарищами благополучно долетел до расположения своих войск и вернулся на Родину из гитлеровского лагеря смерти. За свой подвиг Девятаев... был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

После знаменательной встречи в читальном формуляре Сергея больше, чем раньше, значилось книг о летчиках, он чаще «смотрел вертолеты» на аэродроме.

В это время, к радости ребят, было задумано большое дело, авторитет кото-

рого зависел от умелой его организации. Взялись за него сообща Харьковский обком ДОСААФ, Богодуховский аэроклуб, областной и районный отделы народного образования, райком оборонного Общества. Учитывая запросы подростков, решено было на базе аэроклуба создать клуб юных летчиков, который, по мнению организаторов, должен был стать юношеским военно-патриотическим объединением, занимающим заметное место в пропаганде авиационных знаний, воспитании школьников, подготовке их к труду и защите Родины. Жизнь не стоит на месте. Следовательно, правомерны и поиски новых форм воспитания в современных условиях. Инициативу харьковчан горячо поддержали в ЦК ДОСААФ СССР.

Сели за общий стол. Определили, как лучше осуществить неотложное: учебные планы, наставники, авиационная техника... Решение всех финансовых вопросов взял на себя отдел народного образования.

...Сергея Стельмах, невысокий, худощавый, с той стеснительностью, которую мальчишки обычно стараются прикрыть внешней грубоватостью, просил записать его в клуб. Будущих курсантов-восьмилассников из богодуховских и других сельских школ района отбирали с помощью школьных первичных организаций ДОСААФ. Отбор был строгий. Главное требование — хорошая успеваемость, дисциплинированность, дружба со спортом.

Еще до того, как стать летчиком, воином, каждый обязан изучить вертолет, конструкцию двигателя, научиться прыгать с парашютом, обращаться с оружием, метать гранату, плавать, отлично бегать, преодолевать полосу препятствий, овладеть военно-технической специальностью, изучать уставы, историю Советских Вооруженных Сил.

Срок обучения — два года. Занятия: зимой — два раза в неделю по 2 часа, летом — с 15 июля по 25 августа — лагерный сбор, 4 часа ежедневно. Строгий армейский распорядок!

С особой гордостью ребята показали нам учебные классы, рассказали о тренировках, как проходят практику на тренажерах, где пробуют свои силы, испытывают волю. Приняли устав, заповеди, девиз. Сделали эмблемы, носят их на рукаве. Своя форма одежды.

Всем, окончившим клуб, выдается специальное удостоверение и рекомендация для поступления в авиационное училище.

Знания, полученные здесь, возвышают каждого парнишку в его собственных глазах, утверждают в нем чувство гордости, развивают пытливость ума. А успеть надо еще много. Запомнить, узнать, записать. Важные и деловые, они удивляют своими взрослыми вопросами. Не-

На наших снимках — обыкновенные мальчишки. Они живут и учатся в районном городке Богодухове, Харьковской области. Им, членам клуба юных летчиков, знакомы боевые пионерские песни под веселую дробь барабанов и походы по местам боев, волнующие встречи у лесного костра с фронтовым летчиком и крепкая дружба, рожденная в школьных и клубных делах.

● С вертолетом Ми-4 ребят знакомит начальник юношеского клуба Владимир Клименко.

● Устройство спортивного парашюта — тема занятий, которые проводит командир парашютного эскадрона аэроклуба Георгий Насрудинов. Внимательно слушают своего наставника Виктор Ружинский, Александр Омеланко, Игорь Пилипенко, Геннадий Волошко и Виталий Починков.

● На трехступенчатом трамплине Владимир Жупинский и Виктор Омеляненко, справа — инструктор-парашютист, начальник штаба юношеского клуба Петр Блударь.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



смотря на серьезные и нужные дела остаются пока детьми. И совсем по-детски радуются новым впечатлениям.

Наставники ребят — коммунисты, лучшие люди аэроклуба. Начальник юношеского клуба — Владимир Клименко. В прошлом авиамоделист-спортсмен. Воспитанник одного из училищ ДОСААФ. Последние десять лет в Богодухове. Ныне — старший штурман. Новатор. Популярностью пользуется, снажем, его навигационная линейка, которую широко применяют летчики и штурманы (см. «Крылья Родины» № 10 за 1980 год). Среди наставников — начальник аэроклуба В. Коротецкий и его заместители, ведущие инструкторы-летчики, командиры подразделений, преподаватели и инженеры. Это В. Кузьменко, Н. Коршунов, Я. Поздняков, И. Яровой, В. Никулин, Н. Миронюк, А. Овсянников, Е. Колесник.

Например, Яков Миронович Поздняков, преподаватель теории полета, в годы минувшей войны мужественно сражался с врагом. Летчик-истребитель, он лично сбил девять фашистских самолетов.

Жизнь в юношеском клубе наполнена интересным содержанием. Ребята чувствуют себя полноправными хозяевами. Они сами выбирают вожakov, обсуждают поступки провинившихся товарищей, все вместе радуются успехам, огорчаются неудачам. И каждому находится дело по душе: есть дружинники, группа разведчиков, прокладывающих новые маршруты для красных следопытов, команды авиамоделистов и парашютистов-многоборцев, защищающих флаг клуба на соревнованиях. Юные летчики занимают призовые места на Харьковских областных соревнованиях по парашютному многоборью.

Начальник клуба В. Клименко рассказывает:

— Большое место в делах ребят занимают парашютный, авиамодельный



спорт, игра «Зарница», воспитывающие у них стойкость, желание быть надежными защитниками Отчизны. Игрой руководят приглашенные офицеры из райвоенкомата и инструкторы аэроклуба. Они стремятся, чтобы игра была эффективной, помогала повышать успеваемость, физически закалять ребят. Перед игрой проверяются знание оружия, умение стрелять, пользоваться компасом...

— Члены клуба выполняют различные задания. Например, выявлять в своей зоне всех участников войны, поддерживать с ними активную связь, записывать их рассказы о боевых действиях на фронте и знакомить с этими воспоминаниями всех ребят школы.

— Тактично вникать не только в вопросы учения, но и в то, как нравственно растут дети, — обязанность общая. Достоинство ли ребята самостоятельны, активны, развиты — вот главный показатель нашей работы. Не ждать «особенных случаев» — предупреждать их, — делится своими мыслями начальник юношеского клуба В. Клименко. — Активнее привлекаем ребят к общественной жизни. Мы, к примеру, регулярно проводим встречи с героями войны и труда, делаем это в клубе, в колхозе, совхозе. Общение с этими людьми не проходит даром. Или участие в сборе материалов для истории нашего аэроклуба, родной школы. Значит — будут у ребят впечатляющие встречи с ветеранами, представят перед ними ратные и трудовые подвиги земляков. Надо ли объяснять, как полезно подросткам жить и работать рядом со взрослыми в колхозе, на производстве, как важно это для воспитания верных взглядов на труд, для профессиональной ориентации.

Клубные занятия пробуждают у ребят любовь к авиации, они видят себя в будущем авиаторами. Суровая и романтическая профессия требует смелости, мужества, незаурядной силы характера. Поэтому и стремятся мальчишки стать в ряды отважных.

Четыре года действует юношеский клуб в Богодухове. Результаты работы очевидны: его воспитанники навсегда связывают свою жизнь с авиацией. Шагнул в большую жизнь с порога клуба выпускник 3-й Богодуховской школы Сергей Стельмах — ныне курсант Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков. Недавно он был гостем клуба. В корнем, крепком курсанте с трудом можно было узнать прежнего худого белокурого парнишку. Андрей Дехтяренко из той же школы обучается в Волчанском училище летчиков ДОСААФ, будет инструктором-летчиком, Андрей Кузьменко — в военном авиационном. Много их, будущих авиаторов.

Юношеский клуб дал толчок развитию парашютного спорта в первичных организациях ДОСААФ. Действуют спортивные секции и кружки укладчиков парашютов в медучилище, сельском профтехучилище № 1, в богодуховских первой, второй и третьей школах, в школах сел Крысино и Гуты. Например, Олег Пряткин из медучилища совершил уже более ста прыжков, стал перворазрядником. В оборонных коллективах парашютную подготовку возглавили командир парашютного звена Г. Масрудинов, инструкторы Николай и Галина Шихайло.

— Нельзя сказать, — говорит начальник юношеского клуба, — что вопросы, связанные с воспитанием подростков, решаются у нас во всех случаях успешно, так, как хотелось бы. И одна из причин заключается в том, что пока еще слабо мы вооружаемся передовым опытом, тем, как надо комплексно подходить к воспитанию, объединять усилия общественных организаций. Юношеских клубов в оборонном обществе немало. Целесообразно, на наш взгляд, обобщить накопленный опыт, выработать рекомендации на будущее. Этого требуют интересы дела.

Опыт Богодуховского сельского клуба юных летчиков, прежде всего, учит: многого можно достигнуть, если объединить усилия комитетов, аэроклуба ДОСААФ и органов народного образования.

Видимо, наша общая забота — воспитывать у детей любовь к труду, к человеку, к своему народу, вселяя уверенность в своих силах.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Богодухов,
Харьковской области

Авиационные старты-81

В ВОСХОДЯЩИХ ПОТОКАХ

Послесловие

к двум всесоюзным турнирам по моделям свободного полета

НА АЭРОДРОМЕ Ташкентского аэроклуба разыгран Кубок СССР по свободнолетающим моделям. В турнире участвовало свыше 70 спортсменов из Российской Федерации, Украины, Латвии, Эстонии, Киргизии, Узбекистана, Таджикистана, Москвы, Ленинграда и Военно-Воздушных Сил.

Самыми динамичными и упорными были старты моделей планеров. Здесь после десятого тура стало известно имя чемпиона — Г. Орлов (Москва) — 2070 очков. На втором месте — В. Исаенко (Харьков) — 2048, третий — В. Стамов (Киев) — 2024.

У девяти таймеров из 21 в восьмом туре был зафиксирован четырехминутный результат. В десятом запуске победу одержал Н. Наконечный (Киев) — 2125 очков. На втором месте С. Корбан (Ленинград) — 2081, далее А. Карпов (Дубна, Московская область) — 1775.

В классе резиномоторных моделей из четырех финалистов после десятого тура победил А. Андрюков (Казань) — 2079. За ним — Е. Горбань (Кривой Рог) — 1601, С. Стефанчук (Львов) — 1477.

Досадный случай произошел с В. Манышевым (Московская область). Успешно выступив во всех десяти турах, он выполнил норму мастера спорта и набрал 1982 очка, что соответствовало второму призовому месту. Но, как затем выяснилось, его фамилия была вычеркнута из турнирной таблицы. Все объяснялось тем, что он кандидат в мастера спорта, а в кубковой встрече должны участвовать только мастера. А ведь В. Манышев на протяжении десяти лет проводит исследовательскую работу с резиномоторными моделями, делает аэродинамические продувки. Поэтому не совсем логично было решение судейской коллегии одним махом перечеркнуть многолетний труд спортсмена.

Буквально вслед за соревнованиями на Кубок СССР по свободнолетающим моделям, в Алма-Ате состоялся 50-й юбилейный чемпионат СССР по этим же классам моделей. Он был более представительным по своему составу и мастерству участников. Крупнейшие соревнования, каким является чемпионат, — это итоговая проверка работы за год команды и каждого спортсмена, проверка бойцовских качеств, умения достойно защищать спортивную честь Родины за ее пределами. Всесоюзные поединки проходили накануне чемпионата мира по свободнолетающим моделям. Все это, естественно, придало напряженный характер спортивной борьбе. А стремление попасть в состав сборной страны обязывало работать с полной отдачей сил и способностей.

Как же развернулись поединки между 124 участниками?

Если посмотреть на сводную таблицу лично-командного первенства по всем трем классам моделей, то увидим, что максимальное количество очков за семь зачетных туров (1260 из 1260 возможных) получили 38 спортсменов. Наибольшее число финалистов (22 из 43) было на планерном старте, четыре из 41 — на резиномоторном и 12 из 40 — на таймерном.

Спор сильнейших на планерном старте завершился лишь в трех дополнительных, напряженных турах. Причем в финал вышли представители 17 команд из двадцати. Дубль сделали спортсмены четырех команд — РСФСР (И. Кочагов и П. Филатов), Эстонии (А. Лепп и Т. Луман), Киргизии (Ю. Портнов и Е. Елисеев) и МАП СССР (В. Дьяков и В. Волков). Последующие запуски приняли, пожалуй, даже драматический характер.

Если в восьмом дополнительном туре у 18-ти участников модели показали зачетное время — четыре минуты, то в девятом лишь одному ленинградцу Ю. Яблокову удалось достичь максимума — 5 мин и стать, как и в прошлом году, чемпионом СССР по моделям планеров. Он набрал в общей сложности 1800 очков, показав во всех девяти турах максимальные результаты. На втором месте В. Горынин (БССР) — 1766 очков, модель которого летала в последнем финальном туре 4 мин 26 с. Третий — В. Пайрели (Молдавская ССР) отставший от второго призера всего лишь на три очка. Победитель Кубка СССР Г. Орлов успешно прошел восемь

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Победители в личном первенстве

КУБОК СССР

Модели планеров. 1. Г. Орлов (Москва) — 1260+240+300+276 очков. 2. В. Исаенко (Харьков) — 1260+240+300+254. 3. В. Стамов (Киев) — 1260+240+300+224. 4. А. Лепп (Эстония) — 1260+240+300+211. 5. Е. Елисеев (Киргизская ССР) — 1260+240+297. 6. С. Макаров (Москва) — 1260+240+191.

Резиномоторные. 1. А. Андрюков (Киев) — 1260+240+300+279 очков. 2. Е. Горбань (Кривой Рог) — 1260+240+101. 3. С. Стефанчук (Львов) — 1260+217. 4. С. Машовец (Москва) — 1253. 5. А. Бурдов (Казань) — 1253. 6. С. Самокиш (Киев) — 1249.

Таймерные. 1. Н. Наконечный (Киев) — 1260+240+300+325 очков. 2. С. Корбан (Ленинград) — 1260+240+300+281. 3. А. Карпов (Дубна, Моск. обл.) — 1260+

туров, но в девятом его модель была в воздухе 3 мин 27 с вместо пяти, и он вышел на 13-е место. Такова спортивная судьба. Второй же призер кубковой встречи В. Исаенко (УССР) занял шестое место, пропустив вперед экс-чемпиона мира В. Чопа (в Ташкенте он был седьмым).

По сумме мест, занятых двумя спортсменами, входящими в состав сборных коллективов с моделями планеров, у команды РСФСР — 18 очков, за ней — Эстония — 20 и Москва — 24.

Старты моделей самолетов с резиномоторами, как показывает турнирная таблица, прошли более спокойно. Однако финал между четырьмя претендентами затянулся, как и у таймеристов, до десятого тура, а цена двух первых мест оказалась значительно выше, чем на планерном старте (2129 и 1800 и 2084 и 1766). Исход последнего тура между двумя участниками завершился в пользу студента Казанского авиационного института С. Васиса (РСФСР). У чемпиона СССР — 2129 очков, а у второго призера С. Стефанчука (УССР) — 2084, что выше его же третьего результата, показанного в Ташкенте, на 607 очков. Третий — В. Каркошкин (команда студентов) — 1482 очка. Первый призер кубка СССР А. Андриюков, не добрав в шестом зачетном туре всего 12 секунд, не попал в финал (7—8 место). Лучшими в этом классе стали команды Москвы (13 очков), Украины (14), РСФСР (16).

Удачно выступил во всех десяти турах по таймерным моделям Н. Наконечный (Украина) — 2160 очков. Ему одному из всех первых призеров Кубка СССР удалось сделать дубль и превысить результат, показанный в Ташкенте, на 36 очков и стать чемпионом. Вторым был В. Струков (Украина), отставший от чемпиона всего на 12 очков. Третий — Ю. Абламский (РСФСР) — 2137 очков.

Какой дружине таймеристов, России или Украины, и за что отдать предпочтение? Все четыре участника этих команд набрали после семи зачетных туров по 1260 очков! Если по сумме занятых мест, то преимущество будет на стороне команды России (5 и 6 очков). Если по правилам ФАИ, то эти команды окажутся в равном положении (1260 и 1260 очков). Сумма же всех очков, набранных двумя членами команды, будет в пользу Украины (3943 и 3936). У коман-

ды таймеристов Ленинграда третий результат (14 очков).

Обо всех этих вариантах командного первенства приходится говорить, так как сами участники, с которыми довелось беседовать, высказывали пожелание проводить командное первенство по каждому из трех классов свободнолетающих моделей и найти способы их дифференцированного поощрения.

В общекомандном зачете принимались во внимание очки, полученные в личном первенстве не среди всех участников чемпионата, а определялись личные места отдельно между 32 спортсменами команд союзных республик, Москвы и Ленинграда, и 8 спортсменами команд ведомств.

Набрав наименьшую сумму мест, занятых в каждом классе моделей (39 очков), авиамodelисты РСФСР уверенно заняли первое командное место (мастера спорта СССР И. Кочагов, П. Филатов, А. Бурдов, С. Васис, А. Карпов и мастер спорта СССР международного класса Ю. Абламский). За ними спортсмены Украины — 46 очков (в прошлом году они были первыми) и Ленинграда — 63 очка.

Среди команд ведомств: 1. ВВС, 2. Коллектив студентов, 3. МАП.

На чемпионате основное требование к участникам — иметь спортивную классификацию не ниже разряда кандидата в мастера спорта — можно считать выполненным, если не принимать во внимание, что лишь в команде Молдавии три спортсмена из шести имели первый разряд. Они участвовали в чемпионате с разрешения его организаторов и Федерации авиамodelьного спорта СССР в порядке исключения.

Серьезную тревогу вызывает положение дел с авиамodelьным спортом в Азербайджане. Команды республики на протяжении нескольких лет не участвуют во всесоюзных соревнованиях. Не воспользовались руководители авиамodelизма республики и в нынешнем году разрешением послать на чемпионат спортсменов первого разряда и тем самым лишили их возможности почерпнуть передовой опыт. Ведь пребывание на стартах чемпионата молдавских авиамodelистов явилось бы для них большой школой, оказалось весьма плодотворным. Кандидат в мастера спорта В. Пайрели выполнил норму мастера и оказался в числе призеров. Спортсмен первого разряда В. Харченко превысил нормативы для получения звания кандидата

в мастера спорта. Команда же, в целом, заняла 8-е место, взяла хороший старт.

Заслуживает внимания опыт авиамodelьного комитета Министерства авиационной промышленности, который организует командные соревнования авиамodelистов отрасли по двум группам. С повышением мастерства спортсменов переводят из одной группы в другую. Такая система, на наш взгляд, повышает накал спортивной борьбы, придает ей остроту.

На чемпионате в турнирной таблице зафиксировано 38 максимальных результатов, полученных за семь туров (по 1260 очков), что соответствует норме мастера спорта. Из всех 120 мастеров и кандидатов в мастера, участвовавших в соревнованиях, лишь 51 (42%) выступили на уровне своих званий. На кубковой встрече — около 30%. Эти цифры не могут нас удовлетворить. Только мастера спорта СССР международного класса на обоих соревнованиях выступили выше уровня своей квалификации. Все они, например, на чемпионате в личном розыгрыше вошли в первую шестерку в своих классах моделей. В Ташкенте призер чемпионата мира Е. Вербицкий, потеряв в седьмом туре 11 секунд, вышел на 12-е место. Вот так возросла цена секунды!

К сожалению, слишком много у опытных мастеров средних результатов. Так, в сравнительно сильных командах ведомств девять спортсменов из всех 38 участников чемпионата, набравших после семи туров 1260 очков из 1260, имели также высшие оценки. Но достигнутые «максимумы» потонули в средних результатах, полученных еще 15 участниками этих команд.

Не может не волновать и то, что пока, в буквальном смысле «в бой идут одни старики». Возрастной состав участников обеих встреч слишком высок: абсолютное большинство старше 30 лет. Лишь пять участников — юноши.

На наш взгляд, сроки проведения чемпионата СССР нужно изменить с таким расчетом, чтобы местные организации имели возможность провести областные соревнования и отобрать лучших спортсменов для участия в республиканских и всесоюзных турнирах.

Соревнования по свободнолетающим моделям продолжают беспрерывно по десять часов. Спортсмены испытывают большие физические и моральные нагрузки. Например, в погоне за моделью планера, как мне сказал экс-чемпион мира А. Аверьянов, ему и другим спортсменам приходилось преодолевать до 10—15 км, чтобы вовремя доставить модель к повторному старту. Не соблюдается в эти дни режим питания — преобладает «сухой паек». Не всегда имеются на старте элементарные условия для кратковременного отдыха под палящим солнцем. Бойцы не сетуют на эти трудности, но...

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской категории

+240+275. 4. А. Абаренов (Москва) — 1260+240+246. 5. В. Рыбаков (ВВС) — 1260+240+215. 6. В. Клименко (Дубна, Моск. обл.) — 1260+240+185.

ЧЕМПИОНАТ СССР

Модели планеров. 1. Ю. Яблоков (Ленинград) — 1260+240+300 очков. 2. В. Горынин (БССР) — 1260+240+263. 3. В. Пайрели (Молдавская ССР) — 1260+240+263. 4. А. Лепп (Эстония) — 1260+240+242. 5. В. Чоп (ВВС) — 1260+240+223. 6. В. Исаенко (УССР) — 1260+240+222.

Резиномоторные. 1. С. Васис (РСФСР) — 1260+240+300+329. 2. С. Стефанчук (УССР) — 1260+240+300+287. 3. В. Каркошкин — 1260+222. 4. А. Роотс (Эстония) — 1260+190. 5. Е. Мелентьев (Ленинград) — 1259. 6. В. Комаров (Москва) — 1257.

Таймерные. 1. Н. Наконечный (УССР) — 1260+240+300+360. 2. В. Струков (УССР) — 1260+240+300+348. 3. Ю. Аб-

ламский (РСФСР) — 1260+240+300+348. 4. А. Карпов (РСФСР) — 1260+240+299. 5. С. Корбан (Ленинград) — 1260+240+297. 6. В. Лямцев (ВВС) — 1260+240+295.

Командное первенство определялось по сумме мест, занятых двумя членами команды в личном первенстве чемпионата в каждом классе моделей.

1. РСФСР — 39 очков; 2. Украина — 46; 3. Ленинград — 63; 4. Москва — 78; 5. Эстония — 88; 6. Казахстан — 92; 7. Армения — 94; 8. Молдавия — 107; 9. Таджикистан — 108; 10. Белоруссия — 109; 11. Грузия — 112; 12. Узбекистан — 116; 13. Киргизия — 123; 14—15. Латвия — 133; Туркмения — 133; 16. Литва — 146.

Ведомства: 1. ВВС — 23; 2. МВ и ССО СССР — 25; 3. МАП СССР — 27; 4. ЦСФ и С — 33.

☆☆☆



ЧЕМПИОНАТ ПРОШЕЛ, ПРОБЛЕМЫ ОСТАЮТСЯ

В ОРЛЕ проводился очередной XXI чемпионат РСФСР по планерному спорту, в котором приняли участие восемь сборных команд краев и областей республики — 18 мужчин и 9 женщин. Полеты осуществлялись на планерах стандартного класса типа «Янтарь» и «Кобра».

В первом упражнении — гонке по 143-километровому треугольному маршруту полностью преодолели дистанцию только пять из девяти участниц. Лучший результат у мастера спорта Ларисы Емельяновой (Ростовская область). Лишь в 16 часов судьи предложили стартовать мужчинам на 200-километровый маршрут. Относительно малая скороподъемность при почти безоблачном небе и недостаточное время не дали возможности ни одному из них полностью пройти дистанцию. Только трое планеристов превысили исходный дистанционный норматив — 100 км, но этого оказалось недостаточно, чтобы квалифицировать упражнение как полет на дальность. В итоге многочасовая борьба за каждый километр пути, трудное соревнование было оценено для всех участников одинаково — ноль очков (хотя результаты, достигнутые спортсменами, были далеко неодинаковы!).

Федерации планерного спорта СССР следовало бы вернуться к рассмотрению этого весьма спорного пункта в Положении о соревнованиях.

Во второй день мужчины стартовали по 143-, женщины по 102-километровой треугольной дистанции. Гонку выиграла мастера спорта Александр Сильванович и Вера Шишлакова из Казани. Метеоусловия дня были использованы не полностью. При нижней кромке облаков до 1600—2000 метров, слабым ветре и средней скороподъемности 2—2,5 м/с можно и нужно назначать маршруты большей протяженности. Но руководители соревнований считают, что даже эти маршруты не все сумеют преодолеть! Вряд ли подобный подход к назначению маршрутов стимулирует рост мастерства планеристов. Только максимальное увеличение дистанции повышает активность парителей, уменьшает возможность случайных удач и, в конечном итоге, становится более объективной мерой сравнения мастерства и лучшей школой подготовки. Равнение на аутсайдеров никогда и никому не приносило успеха!

В третий день после прохождения холодного фронта утро началось довольно низкой облачностью, но в середине дня природа подарила спортсменам отличную «кучевку», ослабление ветра и хоро-

шие восходящие потоки. И тут сработал закон инерции: руководители соревнований решили выпустить планеристов лишь на 102-километровый маршрут. Из 16 стартовавших мужчин 10 пересекли линию финиша. Шестеро не смогли сделать этого исключительно из-за своей невысокой тактической подготовки. Погода здесь ни при чем.

Интересная деталь: из девяти стартовавших на той же дистанции женщин все благополучно вернулись на старт (троим, правда, финиш не засчитали, так как они по невнимательности пролетели мимо финишной черты).

В упражнении победил Александр Дятлов — скоростью 62,9 км/ч и Нина Ермакова — скоростью 67,5 км/ч (оба из Северной Осетии).

Четвертая гонка для мужчин проводилась на 320-километровом, для женщин на 209-километровом треугольнике. Первые места заняли Валерий Самушкин (Пенза) — средняя скорость на дистанции 74,4 км/ч и Вера Шишлакова — 73,4 км/ч. У мужчин не достигла финиша ровно половина участников, среди них в основном те, что не могли преодолеть установленных маршрутов и раньше. А это уже говорит о слабой подготовке спортсменов.

Последнее упражнение состоялось за пять дней до официального закрытия соревнований. У мужчин в гонке по 195-километровому треугольнику чемпионом, как и накануне, стал Валерий Самушкин (74,3 км/ч). Среди женщин снова отличилась Вера Шишлакова, победившая на 138-километровой дистанции с лучшей скоростью дня — 77,4 км/ч.

В личном зачете по результатам многоборья звание абсолютных чемпионов республики 1981 года завоевали Виктор Ларин и Вера Шишлакова из Казани. На втором месте Валерий Самушкин и Нина Ермакова. На третьем — Олег Прокопкин (Орел) и Нина Гавва (Новосибирск).

Переходящий кубок за командное первенство вручен планеристам Татарской АССР (10497 очков). Последующие места в многоборье у коллентива Северо-Осетинской АССР (9960) и Новосибирской области (8810).

Мне, участнику 15 первенств СССР и стольких же чемпионатов республики, в том числе и нынешнего, думается, что рассматривать последние соревнования необходимо сквозь призму времени. А есть ли прогресс? Возьмем лишь некоторые показатели. Так, абсолютный рекорд скорости закончившегося чемпионата — 77,4 км/ч! И это на современных пластмассовых планерах с весьма высокой аэродинамикой! Для справки: десяток лет назад на тихоходных «Бланиках» в похотных метеоусловиях средняя скорость полета чемпионов была не ниже, а порой и превышала 80 км/ч.

Невысоким оказался и ежедневный налет, приходящийся на каждого спортсмена, — всего 140 километров. Трудно припомнить случаи, чтобы участники соревнований такого ранга не выполняли мастерских нормативов. На нынешнем первенстве никто не сумел превзойти мастерский рубеж в скорости полета.

Приведенных примеров достаточно для тревожного вопроса: почему? Полный ответ на него может дать лишь обстоятельный анализ в области спортивной подготовки планеристов, который, вероятно, Федерация планерного спорта СССР сделает. Сегодня же можно лишь с определенностью сказать: тренерская работа не на высоком уровне.

Ни для кого не секрет: соревнования любого ранга — лучшая школа мастерства. Планеристы, к сожалению, редко участвуют более чем в двух состязаниях за сезон. Этого, конечно, мало.

И еще вопрос: как используется время, отведенное для чемпионатов? Сошлюсь на конкретные примеры. В прошедшем первенстве была «потеряна» самая лучшая погода (5 июля — выходной день), когда вполне можно было разыграть 500-километровый треугольник. К стати, на первенствах России такая попытка ни разу даже не предпринималась. Наконец, 8 июля, за сутки до окончания календарного срока соревнований при хорошей для полетов погоде проводилась... церемония закрытия чемпионата. И это тоже не в первый раз!

Надо, видимо, принять конкретные и безотлагательные меры, чтобы поднять мастерство спортсменов в авиационных клубах ДОСААФ Российской Федерации.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

Орел

Трибуна тренера

СОЛИСТЫ ВЫСШЕГО ПИЛОТАЖА...

ПИЛОТИРОВАТЬ машину на малой высоте, почти у земли — не для слабонервных. Здесь нужны железные нервы, выдержка, точный расчет, зоркий глаз, инженерное мышление, крепость руки. Тут надо прежде всего... победить себя. Победишь себя — будешь летчиком, будешь спортсменом. Не победишь — будешь смотреть на небо только с земли. Так романтика летной работы переходит в стремление добиться вершины летного мастерства. А вершина — это высший пилотаж. Превратить пилотирование в искусство может только большой мастер, у которого все подчинено тому, как взять невидимый барьер, отделяющий хорошее от совершенного, преодолеть то, что сковывает движения, сдерживает порывы. Стать солистом высшего пилотажа, этого своеобразного балета в небе стальных машин — мечта каждого спортсмена.

В самолетном спорте куются характеры. Он очищает молодых ребят от внешнего форса, лени. Здесь шулки плохи, болтовней ничего не возьмешь, все на виду: каждый твой взлет, посадка, фигура пилотажа — все как на ладони. Слабые духом — уходят, сильные — остаются. Сильные духом и телом. Моральная, волевая, психологическая подготовка в летной работе чрезвычайно важна, а в самолетном спорте особенно.

Волевые качества в человеке, конечно, развиваются с детства, имея все же, на мой взгляд, какую-то «генную» основу. Разумеется, для развития воли могут помочь различные психорегулирующие, аутогенные упражнения. Но лишь помочь... освободиться от лишних волнений перед стартом. Волевая, моральная, физическая, техническая подготовка дает возможность спортсмену-летчику развить в себе бесстрашие, устойчивость к стрессовым ситуациям, координацию движений, обостренное чувство пространства и времени, умение мгновенно реагировать на изменение обстановки.

Одна из основных задач волевой подготовки — хороший предсоревновательный «настрой», когда спортсмен уверен в себе, в машине и убежден, что всю программу он выполнит с высоким качеством. Этому способствуют несколько прикидочных соревнований по всем упражнениям. Опыт показал, что их лучше проводить в более жестких, чем на соревнованиях, условиях — при более сильном ветре, ограниченной видимости, меньшем, чем допускается на состязаниях, диапазоне высот. Это создает у летчика чувство уверенности, спокойст-

● Сборная команда Татарской АССР — В. Ларин, В. Шишлакова, А. Сильванович — победительница соревнований.

вия, если вдруг в ходе настоящих соревнований условия неожиданно изменятся в худшую сторону.

Когда мы готовим команду по неизвестной (темной) программе, то в целях той же волевой подготовки составляем комплексы намного труднее «чемпионатных», включая в них самые сложные фигуры. На таких внутрикомандных соревнованиях приходится иногда и «хитрить», чтобы поднять уровень состязательности. Если замечаешь, что кто-нибудь из ведущих спортсменов при отсутствии серьезной конкуренции успокоился и готовится к полетам без полной отдачи, снижаем ему оценки за выступления. Спортсмен вдруг с удивлением обнаруживает, что его обходят. Неудобно становится: новички вырываются вперед. Срабатывает чувство стыда: надо «выкладываться», работать с полной отдачей. Или другой пример. Более слабые, убедившись, что им не догнать сильных, опускают руки. Но стоит им начать ставить оценки чуть выше, чем они этого заслужили, как ребята приободряются, у них появляется желание еще улучшить свой результат. Хочу предостеречь, однако, наиболее ретивых тренеров: «хитрость» эту нельзя использовать непосредственно перед соревнованиями, когда каждый должен точно знать свои типичные ошибки и свои возможности.

Воля проявляется там, где для достижения поставленной цели преодолеваешь трудности и препятствия. Наличие трудностей в процессе тренировок, в предварительных итоговых состязаниях — лучшее средство закалки воли, поэтому необходимо вести решительную борьбу против упрощенчества и послаблений во время тренировочных полетов и прикидок. Однако сложности надо создавать посильные, учитывающие степень подготовки спортсмена. Непреодолимые же трудности могут привести к отказу от борьбы, к неверию в свои возможности.

Основной показатель волевых качеств спортсмена — итоги его выступлений. Если он систематически выступает на соревнованиях ниже своих возможностей (а их хорошо знает и тренер, и сам спортсмен), то явно не подготовлен в волевом отношении. Когда же на «своем уровне», значит — волевая подготовка достаточно высока.

Большое значение имеет то, как спортсмен реагирует на свою неудачу. Одни, есть и такие, очень спокойно воспринимают поражения, не переживают, не анализируют их критически, не делают для себя выводов на будущее. С такими в «бой» идти опасно.

Настоящий спортсмен никогда не согласится быть в последних рядах. Для него неудачи небезразличны. Он активно ищет причину, делает все для устранения недостатков, стремится взять реванш. Ему не терпится снова и снова стартовать, чтобы доказать, что поражение случайно.

Приведу пример из спортивной жизни Виктора Лецко. Когда он впервые участвовал в соревнованиях на чемпионате РСФСР и занял 22-е место, надо было видеть его лицо, выражение глаз. Для него это была настоящая трагедия: при таких прекрасных способностях — оказаться так далеко позади. По его поведению при неудаче я понял: Лецко будет отличным спортсменом. Так оно и вышло, во всех дальнейших выступле-

ниях на различных соревнованиях Лецко всегда занимал первые или призовые места.

Или взять Владимира Мартемьянова и Игоря Егорова. У обоих хорошая волевая подготовка. Владимир был, что называется, сгусток воли, сама воля. Настоящий спортивный боец, что подтверждено всей его спортивной биографией. Что касается Игоря Егорова, то могу с уверенностью сказать, что немного насчитаешь спортсменов, которые могут сравниться с ним в волевых качествах. На протяжении более 15 лет он побеждал много раз сильнейших летчиков страны, Европы и мира.

Для развития волевой подготовки следует чаще выступать в различных соревнованиях: в год три-четыре раза — на внутрисоюзных и два-три — на международных. К сожалению, даже многие ведущие спортсмены в соревнованиях участвуют крайне мало.

Огромное воздействие на закалку воли имеет изучение жизни и деятельности революционеров-ленинцев, героев гражданской и Великой Отечественной войн. Их стойкость, преданность делу революции, коммунистическим идеалам, жертвенность ради общего дела дает богатейшую пищу для размышлений. Учиться «делать жизнь» с этих людей должны все мы. Важно воспитывать у спортсменов высокие моральные, этические качества, понимание каждым из них личной ответственности за успех команды, за спортивную честь Родины.

Практика учит: одним из главных составляющих, способствующих эффективной работе в этом направлении, является личный пример тренера-педагога. Важно, чтобы тренер был глубоко убежден в том, что идейно-политическое, морально-волевое воспитание является одним из решающих условий, обеспечивающих высокую результативность выступлений спортсменов, вызывает у них стремление непрерывно повышать свои знания, совершенствовать умения и навыки, самоотверженно вести борьбу в самых сложных условиях соревнований.

Единство идейно-политического воспитания и тренировочного процесса повышает у спортсмена патристические чувства, формирует необходимые для победы в трудных поединках качества — коллективизм, товарищество, взаимопомощь, настойчивость и упорство в достижении поставленной цели, дух здорового соперничества, непримиримость к карьеризму и стяжательству.

Остановлюсь более подробно на воспитании морально-волевых качеств, так как в конечном итоге, реализация спортсменом своих потенциальных возможностей на соревнованиях во многом зависит именно от них. К сожалению, нередко встречаются случаи, когда тренеры, спортивные руководители стараются не замечать у способного, перспективного спортсмена негативных моментов в поведении, нарушения норм советской морали и нравственности. Для них основное — сиюминутный успех. При таком отношении трудно рассчитывать на долгую спортивную жизнь даже одаренных спортсменов. Рано или поздно они подведут и тренера, и команду. Особенно опасно забывать о моральной подготовке, когда спортсмен поднимается к вершинам славы и становится ведущим.

Как же избежать ошибок? Видимо, одного рецепта, пригодного на все слу-

чай жизни, дать нельзя, но бесспорно одно: особое внимание нужно уделять индивидуальной работе с людьми. Уважая личность, признавая бесспорное право на собственное мнение, важно очень осторожно и тактично вмешиваться «со своим уставом в чужой монастырь». Нельзя каждый проступок предавать гласности. Иногда это дает обратную реакцию.

Бывает, что лучше убедительно, спокойно поговорить с человеком один на один, и заблуждение, долгое время державшее его в своем плену, исчезает.

На одном из чемпионатов СССР один из членов сборной (по вполне понятным причинам я не называю его имени) начал уговаривать другого, чтобы тот добровольно уступил ему первое место. Нелегко было доказать этому человеку, что он поступает безнравственно, неспортивно. Но зато человек понял свою ошибку и подобного за ним больше не наблюдалось.

Бывает так, что отдельные спортсмены, добиваясь для себя каких-либо привилегий, начинают вдруг проявлять элементы подхалимства, угодничества. Этот недостаток удается перебороть чаще всего с помощью команды. Большое значение в таких случаях имеет личный пример тренера, его честность, справедливость, требовательность и одинаково доброжелательное отношение ко всем.

Постоянное внимание следует уделять строгому соблюдению дисциплины, поведению у себя дома и за рубежом.

В нашей сборной команде идейно-политическую и моральную подготовку ведут тренеры, партийно-комсомольский актив на основе комплексного годового плана и планов, составленных для каждого учебно-тренировочного сбора. В них предусматриваются политзанятия, еженедельные политинформации по актуальным вопросам политики нашей партии и Советского государства, собрания партийной и комсомольской групп; экскурсии, культпоходы, спортивные мероприятия, встречи с молодежью, особенно со школьниками, с воинами Советской Армии, тематические вечера. Практикуем обсуждение интересных статей в центральной прессе, посвященных моральным темам, изучаем опыт других сборных команд страны.

Ежегодно организуем посещение и возложение цветов у обелисков, установленных на месте гибели абсолютных чемпионов мира Владимира Мартемьянова и Виктора Лецко. Здесь звучат слова клятвы служить советскому спорту честно, с полной отдачей сил...

Воспитание спортсмена строим так, чтобы высокие политические мотивы, включающие в себя понятия «Я — советский человек», «Я — коммунист», «Я — комсомолец», «Я — советский спортсмен», были ведущими в его жизни и деятельности.

Высшим мотивом для каждого из нас является беззаветное служение своей Родине. «Во славу Родины!» — вот та великая побудительная сила, зовущая проявить способности, волю, силу.

К. НАЖМУДИНОВ,
заслуженный тренер СССР,
старший тренер
по самолетному спорту

СОЗДАЕМ МУЗЕЙ

ИСПОЛНИЛОСЬ 80 ЛЕТ со дня рождения выдающегося советского ученого, Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственной премий, Генерального конструктора авиационных двигателей, академика, коммуниста Сергея Константиновича Туманского.

В связи с этим в Московском авиационном моторостроительном техникуме состоялся митинг учащихся, преподавателей и сотрудников. После смерти Сергея Константиновича в 1973 г. его имя Постановлением Совета Министров РСФСР было присвоено этому известному учебному заведению, которое готовит квалифицированные кадры среднего звена для авиационной промышленности.

Ораторы рассказали о работе, проделанной в техникуме к юбилею, и подчеркивали, что лучшей памятью о Сергее Константиновиче являются успехи коллектива в деле улучшения качества подготовки специалистов. По итогам 10-й пятилетки техникум занял первое место среди родственных учебных заведений страны. К юбилею ученого были выпущены специальные номера стенгазет, написаны рефераты, проведены торжественные собрания в учебных группах.

Сейчас в техникуме создается экспозиция для мемориального музея С. К. Туманского. Мы, кстати, просим всех присылать фотоснимки и другие экспонаты для этой выставки.

А. ГАРЬКАВЫЙ,
зам. директора техникума

КОСМОС ГЛАЗАМИ ХУДОЖНИКОВ

ТЕМА покорения космоса вдохновляет художников — и молодых, и представителей старшего поколения. В преддверии 20-летия полета человека в космос на Выставке достижений народного хозяйства СССР была организована специальная выставка «Человек и космос». Немало работ на космическую тему можно было видеть и на VI республиканской художественной выставке «Советская Россия», посвященной XXVI съезду КПСС, причем работ самых разнообразных жанров: живопись, графика, плакат, скульптура, монументальное и декоративно-прикладное искусство.

Художники создали целую галерею портретов первопроходцев космоса. Думается, никого не оставит равнодушным портрет Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. Аксенова, написанный А. Титовым (Рязань). Художник изобразил космонавта, вернувшегося после звездной вахты: усталые глаза, утомленное, немного обросшее лицо. Перед картиной невольно задумаешься о напряженных трудовых буднях покорителей космоса.

Запоминаются картины народного художника СССР Ф. Решетникова «Космонавт А. Леонов» и «Космонавт В. Кубасов», В. Окорокова «На земной орбите», И. Пекура «На космодроме» и другие.

Привлекает внимание полотно Р. Гевондяна (Ереван) «Звездный час». Художник отказался от сюжетного изобразительного рассказа и в условной манере трактует духовный мир человека, идущего на подвиг.

Художники обращаются и к теме международного сотрудничества в космосе. Хочется назвать работы Ю. Походаева «Интеркосмос-1», народного художника РСФСР Ю. Королева «Звездные братья».

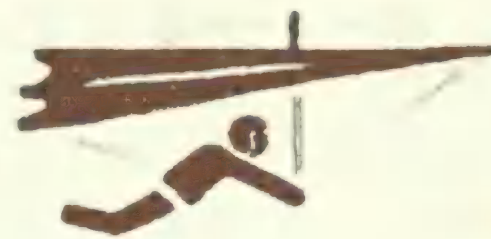
Как всегда, привлекают своей достоверностью, информационной насыщенностью картины летчика-космонавта СССР А. Леонова. Смелыми научными гипотезами, необычными конструкциями космической техники, богатой палитрой красок увлекают зрителя картины А. Соколова, работающего в жанре научной фантастики.

Поражает разнообразие графических работ. Преобладающая в них условность форм и образов способствует раскрытию содержания. Можно сказать, что графика, посвященная космической тематике, это концентрированная мысль. Характерные черты графики — острая динамика композиции, плакатная броскость, совмещение разновременных событий, публицистическая документальность.

Подчас художник стремится отразить не отдельный сюжет, а событие, временной период, целую техническую эпоху. Например, работа А. Коробского (Москва) «К. Э. Циолковский» — это не просто графический портрет ученого, здесь как бы итог всей его жизни — от никому не известного калужского мечтателя до ученого с мировым именем.

Выставки убеждают: космос настолько вошел в нашу жизнь, что перо и кисть художника создают сегодня произведения, глубоко и реалистично раскрывающие все то, о чем вчера могли мечтать только фантасты.

В. ХОЛОДНЫЙ



ТРЕНИРОВКИ

СПОРТИВНЫЕ ТРЕНИРОВКИ включают как упражнения на тренажере, так и на собранном дельтаплане. Каждое действие пилота контролируется инструктором.

Тренажер представляет собой рулевую трапецию, шарнирно закрепленную, подвешенную на специальном каркасе или в любом удобном месте. Им может служить и собранный каркас дельтаплана.

На рис. 1. показана примерная схема тренажера. Натяжение резиновых жгутов следует отрегулировать таким образом, чтобы усилия на ручке трапеции соответствовали условиям полета.

Рассмотрим упражнения, выполняемые на тренажере.

● **Отработка действий пилота по перемещению своего тела относительно рулевой трапеции (рис. 2).** Пилот, заняв полетное положение, перемещает центр тяжести тела относительно рулевой трапеции вперед—назад, вправо—влево. При этом положение рук должно обеспечивать максимальное перемещение вправо—влево без «перебирания» руками по рулевой трапеции.

● **Отработка действий на повороте.** Перед выполнением «поворота» пилот предварительно немного берет ручку на себя для увеличения скорости, перемещает тело в сторону предполагаемого поворота, выдерживает данное положение и возвращает тело в среднее положение (рис. 3). Для выхода из «поворота» пилот перемещает тело в противоположную сторону, устраняет крен и выравнивает аппарат, а затем занимает среднее положение.

● **Отработка действий на посадке.** Надо занять полетное положение и по команде инструктора, называющего условную высоту до поверхности земли (например: 10 метров, 7, 5, 3, 1) и направление ветра, последовательно выполнить планирование, выравнивание, выдерживание, посадку с отдачей ручки.

В ходе упражнений инструктор может вводить «возмущения» на рулевую трапецию тренажера с целью выработки у пилота навыков их парирования.

Для более опытных рекомендуется следующее упражнение: отработка действий на повороте с отдачей ручки. Перед выполнением «поворота» пилот предварительно берет ручку на себя для увеличения скорости, перемещает тело в сторону предполагаемого поворота и одновременно кратковременно отдает ручку от себя, выдерживает данное положение и возвращает тело в среднее положение. Для выхода из поворота пилот перемещает тело в противоположную сторону, устраняя тем самым крен и выравнивая аппарат, а затем занимает среднее положение (рис. 4).

● **Отработка действий при попадании во флаттерное пикирование.** Пилот занимает полетное положение. Инструктор имитирует вход аппарата в глубокое пикирование, резко уменьшая угол атаки до значений, соответствующих флаттерному пикированию, называет условный запас высоты над поверхностью земли (например: 200 метров, 100, 50, 10 и т. д.). Следует энергичным движением ручки от себя попытаться «вывести» аппарат в нормальное положение. При «невыходе» из пикирования с первого раза берет ручку на себя и опять энергично на максимальную амплитуду «отдает ее». И так несколько раз (рис. 5).

При отсутствии запаса высоты (менее 50 метров) над поверхностью земли пилот должен из полетного положения быстро перейти в положение «стоя на ручке». Для этого необходимо перенести руки на верхние части стоек трапеции, подтянуться и поставить ноги на ее ручку, продолжая энергично пытаться вывести аппарат из «создавшегося положения».

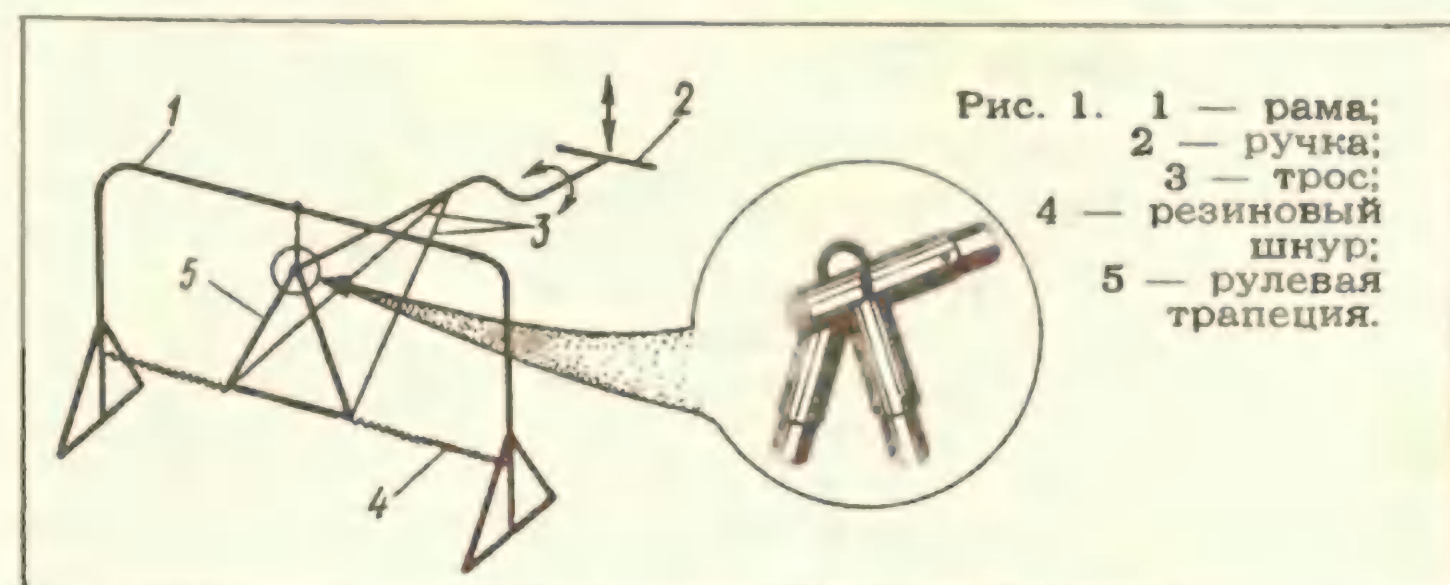
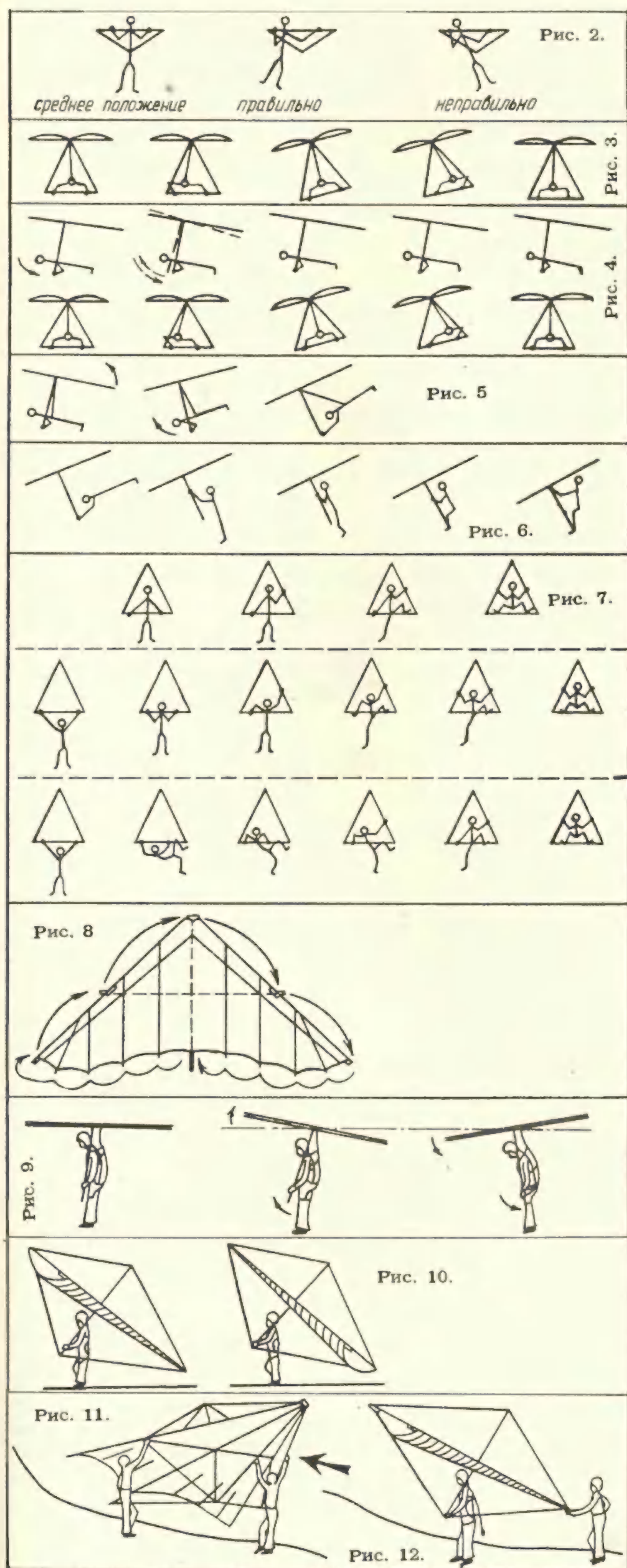


Рис. 1. 1 — рама;
2 — ручка;
3 — трос;
4 — резиновый шнур;
5 — рулевая трапеция.

ДЕЛЬТАПЛАНИСТ



ния». Перед «встречей с землей» (условная высота подается инструктором) закрепить руками сзади центрального узла, сгруппироваться и напрячь согнутые в коленях ноги (рис. 6).

● **Отработка действий при сваливании в штопор.** Занять полетное положение. Инструктор имитирует на тренажере сваливание в штопор; увеличивает угол атаки (потеря скорости) и создает крен (сваливание на крыло), одновременно еще больше увеличивая угол атаки. Надо вовремя среагировать на «срыв» аппарата, плавно беря ручку на себя для увеличения скорости и энергично устраняя крен перемещением тела в противоположную сторону.

● **Отработка действий при обрыве или неподцепке к аппарату подвесной системы.** Под наблюдением инструктора, не подцепляясь к тренажеру или к аппарату, забраться на рулевую трапецию одним из способов, показанных на рис. 7.

● **Отработка действий при потере ориентации (например, в тумане, облаках).** Пилот занимает полетное положение. Инструктор имитирует на тренажере изменения крена и тангажа. Зафиксировать свое тело в среднем положении, стараться не изменять его и не реагировать на изменение углов крена и тангажа. Для лучшей фиксации тела можно положить ноги на нижние задние растяжки тренажера или аппарата. Чтобы усложнить задание, пилоту завязывают глаза.

Затем следует тренировка по сборке и разборке дельтаплана, далее предполетный осмотр аппарата и подвесной системы (рис. 8). Осмотр с носового узла по часовой стрелке, сверху до низа. Внимательно проверяется целостность купола, тросов, труб, заделка лат и тросов, крепежные детали и узлы. В ходе осмотра пилот объясняет назначение контроля каждого узла. В подвесной системе обращается внимание на то, чтобы не перепутались ремни, на безотказность действия карабина подцепки и т. д. Затем подвесная система подцепляется к аппарату.

● **Отработка действий по управлению аппаратом на старте.** Не подцепляясь к дельтаплану, занять стартовое положение на ровном месте, против ветра силой не более 3—6 м/с и движением корпуса и рук управлять углом атаки и креном аппарата. Для этого разместить плечи под стойками рулевой трапеции в верхней ее части, а руки на стойках. Поднимая аппарат, необходимо удерживать его на нулевом или очень малом положительном угле атаки и выправлять крены. Вращение плоскости крыла должно происходить вокруг точек его опоры на плечи. Для увеличения угла атаки подать ручку управления вперед, для уменьшения — назад (рис. 9).

Инструктор страхует тренирующегося за передние растяжки аппарата и контролирует его действия, не допуская опускания носа дельтаплана ниже уровня, при котором набегающий поток накроет купол сверху.

● **Отработка действий по управлению аппаратом при разбеге.** Пилот, не подцепляясь к аппарату, занимает стартовое положение на ровном месте, против ветра силой не более 6 м/с. Управляя углом атаки и креном аппарата, начинает движение, сначала шагом, а затем, по мере приобретения навыков, бегом делает несколько энергичных шагов, не допуская подлета аппарата, и останавливается. За минимальное время надо достигнуть максимальной скорости разбега при угле атаки, обеспечивающем минимальное сопротивление. Инструктор страхует тренирующегося сзади за килевую балку.

● **Отработка действий по переноске собранного дельтаплана.** Не подцепляясь к аппарату, пилот поднимает его и, стараясь не допускать кренов, переносит сначала по ровному месту, а затем, по мере приобретения навыков, вверх по склону при ветре не более 4—7 м/с. Если дельтаплан начнет переворачиваться ветром, то не нужно его удерживать с очень большим усилием. Это может привести к поломке консолей, трапеции или обрыву тросов. Лучше дать ему возможность свободно перевернуться и подстраховать от удара о стоящие сзади препятствия. В этом случае дельтаплан примет нагрузку только от собственного веса. Переносить аппарат нужно так, чтобы наветренный конец килевой балки был опущен вниз. При этом его располагают «носом вниз» или «носом вверх» (рис. 10). Аппарат необходимо всегда ориентировать против ветра.

На склоне, если ветер более 6—7 м/с, при переноске тренирующийся берет дельтаплан, установленный против ветра, за носовые растяжки и «дает» ему такой угол атаки, чтобы он «принял» свой вес. Другой спортсмен берет поперечину в районе бокового узла и устраняет крены (рис. 11). Если нет ветра, то один берет за ручку рулевую трапецию, а другой поднимает и придерживает нос аппарата (рис. 12).

В. РЫБКИН,
тренер

Московская область



9. ДИНАМИКА ПОЛЕТА КОРДОВЫХ И РАДИО- УПРАВЛЯЕ- МЫХ МОДЕЛЕЙ

ПОЛЕТ КОРДОВОЙ модели обеспечивается действием сил и моментов, удерживающих ее в любой точке полусферы, ограниченной радиусом корды.

Радиоуправляемые модели, в отличие от кордовых, могут перемещаться в пространстве на расстояние, определяемое возможностями управляющей аппаратуры.

Полет модели может быть установившимся или неустойчивым. В установившемся полете сохраняются скорость и направление движения модели. В неустойчивом — они изменяются.

В установившемся движении все силы и моменты взаимно уравновешены. В неустойчивом полете действует неуравновешенная сила, которая искривляет траекторию модели или осуществляет разгон, торможение.

В полете на кордовую модель (рис. 4) действует сила тяги винта P , подъемная сила Y , сила полного лобового сопротивления X , вес модели G , центробежная сила F и сила натяжения корды T .

Натяжение корды должно обеспечи-

вать устойчивый полет. Для пилотажной модели также важно иметь возможность снижать скорость, поскольку на большой скорости выполнять прямой угол с маленьким радиусом разворота очень сложно. Но слишком сильно снижать скорость нельзя, тем более, что натяжение корды зависит от скорости в квадрате (т. е. при уменьшении скорости в два раза натяжение уменьшается в четыре раза, если не учитывать дополнительные факторы, влияющие на натяжение).

Для увеличения натяжения корды применяются дифференциальные закрылки, поворот руля направления, смещение оси двигателя.

Руль направления, повернутый во внешнюю сторону, создает момент, который в полете поворачивает из круга носовую часть модели. При этом составляющая тяги на направление центробежной силы увеличивает натяжение корды. Практика показывает, что оптимальное значение отклонения руля направления лежит в пределах $8...10^\circ$. Руль можно и не отворачивать, поскольку боковая ее поверхность движется со скольжением, что способствует натяжению корды, но в несколько меньшей степени. На рис. 1 показаны моменты, действующие на фюзеляж. Их величина зависит от боковой площади фюзеляжа и положения точки выхода корды относительно ц. т. модели. На рис. 3 — положение модели при отклонении руля направления на угол δ . При этом силой ΔU_{BO} на плече L_{BO} создается момент M_{BO} , разворачивающий модель на угол β . Действие сил P_1 и ΔU_{Φ} увеличивает натяжение корды на величину

$$\Delta T = \Delta U_{\Phi} - \Delta U_{BO} + P \sin \beta.$$

Дифференциальное отклонение закрылков на пилотажных моделях требуется при полетах в различных условиях погоды.

При монтаже плечо кронштейна внутреннего закрылка делают несколько меньше, чем плечо внешнего, а длину тяг от качалки управления регулируют так, чтобы при нейтральном положении рулей оба закрылка занимали нулевое положение. При отклонении ручки управления внутренний закрылок всегда отклоняется на несколько больший угол, чем внешний, что дает приращение подъемной силы на внутреннем крыле большее, чем на внешнем, на величину ΔY (рис. 2). Создается момент, поворачивающий модель на некоторый угол относительно продольной оси, что способствует увеличению натяжения корды.

При движении по земле (рис. 5) на радиоуправляемую модель действуют тяга винта P , сопротивление X , вес G , трение колес $Q_{тр}$ о землю и реакция

земли N , равная весу модели. Все эти силы, за исключением веса G , при движении по земле меняются. Поскольку мощность мотора в начале разбега максимальная, сила тяги винта P больше силы сопротивления X , то скорость модели увеличивается. С ростом скорости увеличивается и подъемная сила. В какой-то момент времени подъемная сила становится равной весу модели, и она отрывается от земли.

При горизонтальном полете подъемная сила Y равна весу модели G , а сила тяги винта P равна силе сопротивления X .

При планировании (рис. 6)

$$Y = G_1 = G \cos \theta,$$

$$X = G_2 + P = G \sin \theta + P.$$

При криволинейном полете в горизонтальной плоскости (рис. 7) на модель действует центростремительная сила. При выражении она численно равна центробежной силе, и поэтому можно записать

$$F_{цс} = Y \sin \gamma = \frac{m v^2}{r_B},$$

где r_B — радиус разворота, m — масса модели, γ — угол крена при развороте.

Схемы сил, действующих на радиоуправляемую модель при искривлении траектории в вертикальной плоскости, представлены на рис. 8.

При входе в пикирование (рис. 8а)

$$P + G_2 = X,$$

$$Y = F - G_1 = \frac{m v^2}{r_B} - G \cos \theta.$$

При выходе из пикирования (рис. 8б).

$$P + G_2 = X,$$

$$Y = F + G_2 = \frac{m v^2}{r_B} + G \cos \theta.$$

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба
юных техников

Харьков

РЕПЛИКА ПО ПОВОДУ...

СОРЕВНОВАНИЯ СОСТОЯЛИСЬ, НО...

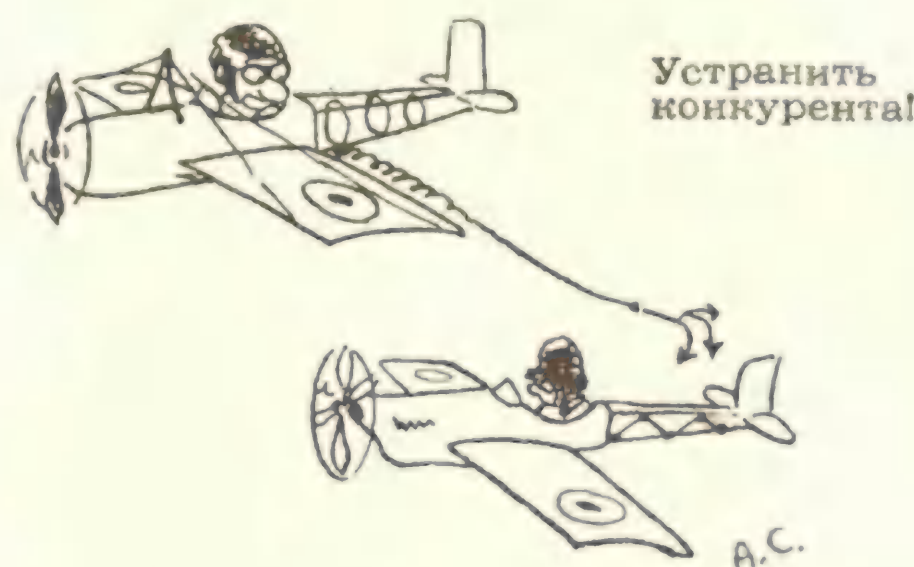
Прошло спортивное лето, состоялось много авиамodelных турниров за это время. Но, к сожалению, читатель не информирован о некоторых очень важных и интересных встречах. И внутрисоюзных, и международных.

К примеру, всесоюзные соревнования воздушных бойцов прошли в Симферополе еще в середине мая. Состоялся в начале июля чемпионат Европы кордовиков в Бельгии и другие встречи. Читателей интересует исход соревнований, но на неоднократные обращения в Центральный авиамodelный клуб ДОСААФ за материалами по соревнованиям сотрудники редакции В. Турьяна и штатных корреспондентов руководящие работники клуба отвечали, что такими сведениями они не располагают...

В чем дело?

Из писем в редакцию

Рисунки Сережи Алтухова
12 лет, г. Волгоград.



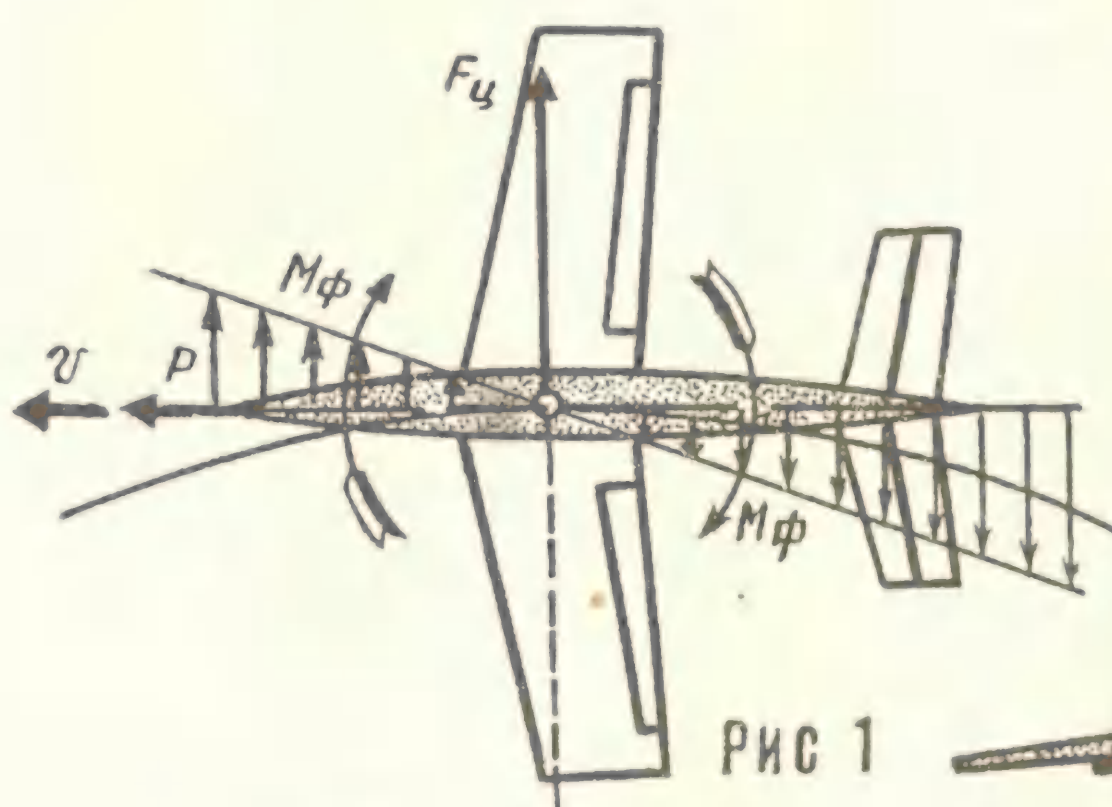


Рис 1

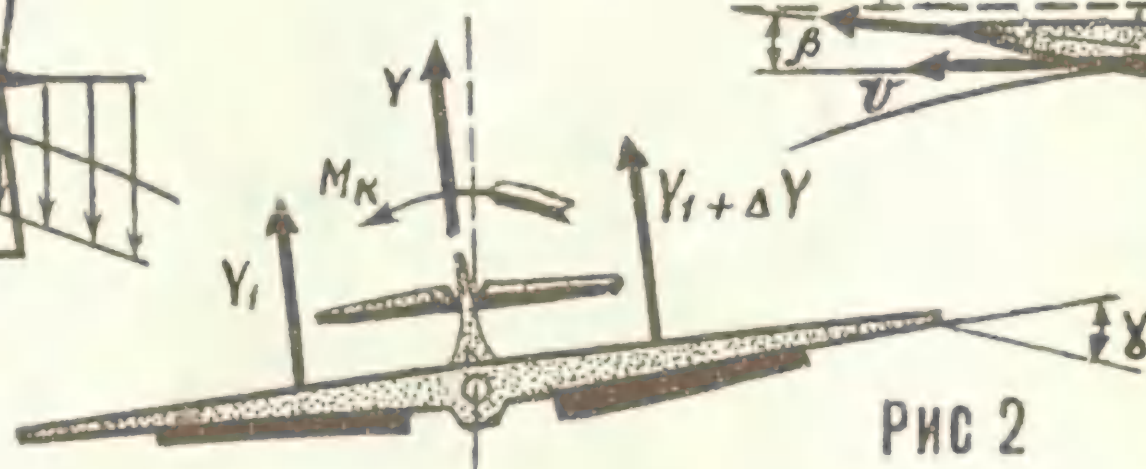


Рис 2

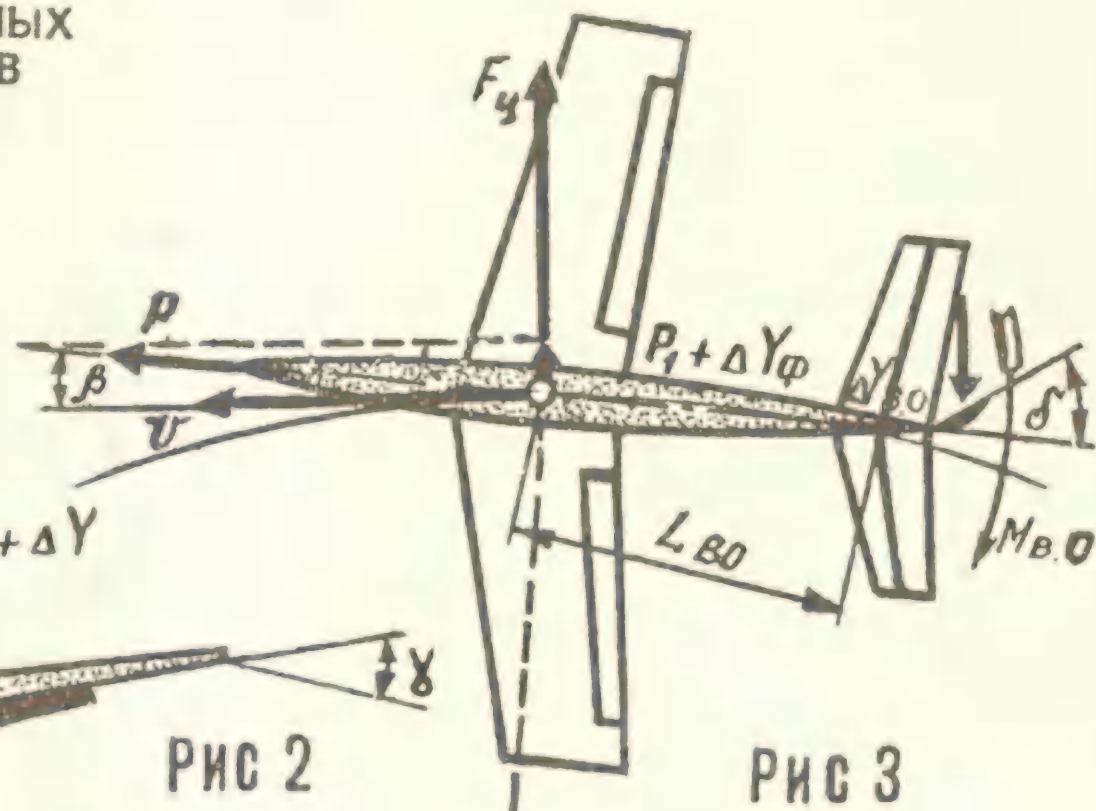


Рис 3

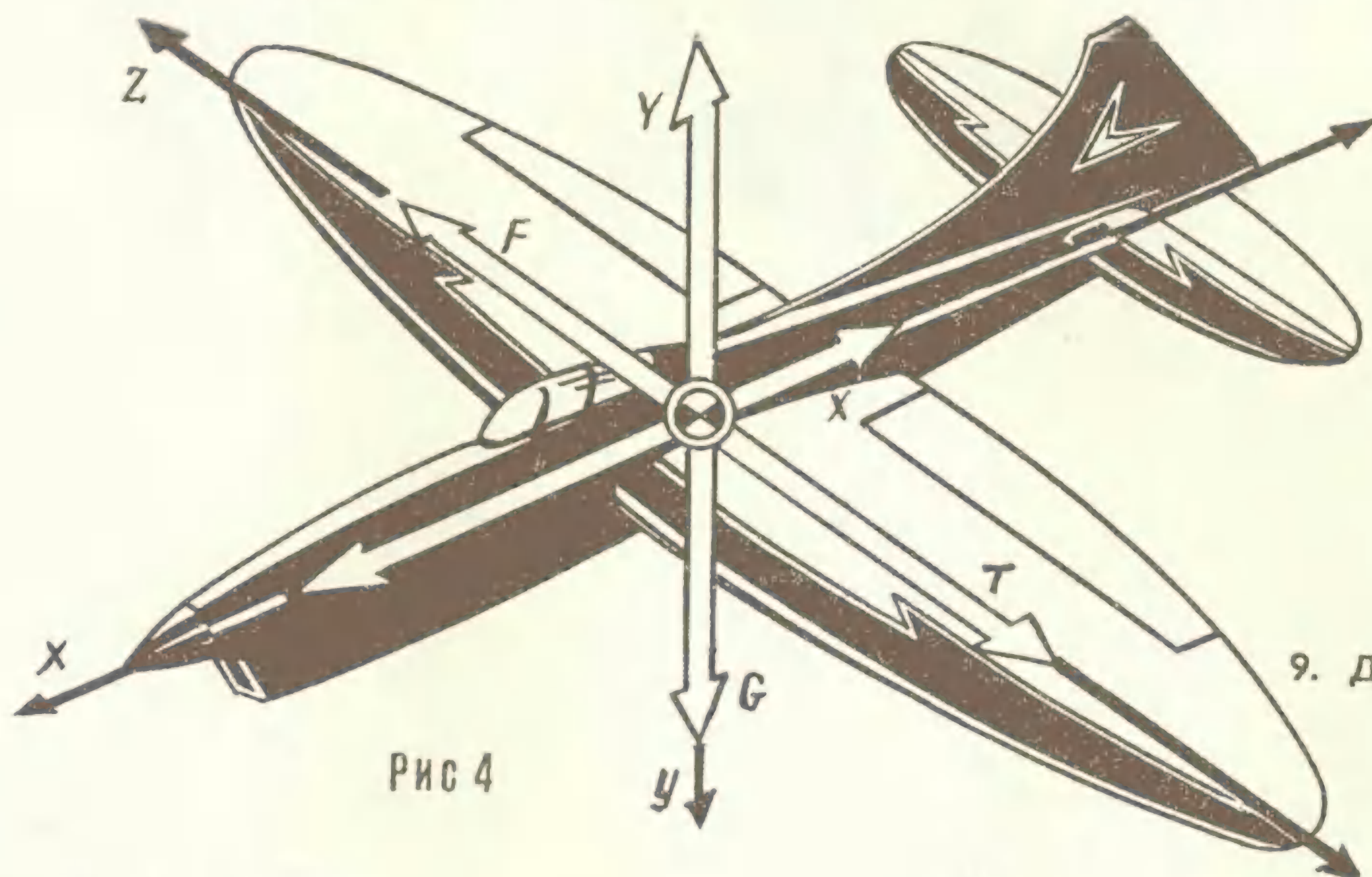


Рис 4



9. ДИНАМИКА ПОЛЕТА
КОРДОВЫХ
И РАДИО-
УПРАВЛЯЕМЫХ
МОДЕЛЕЙ

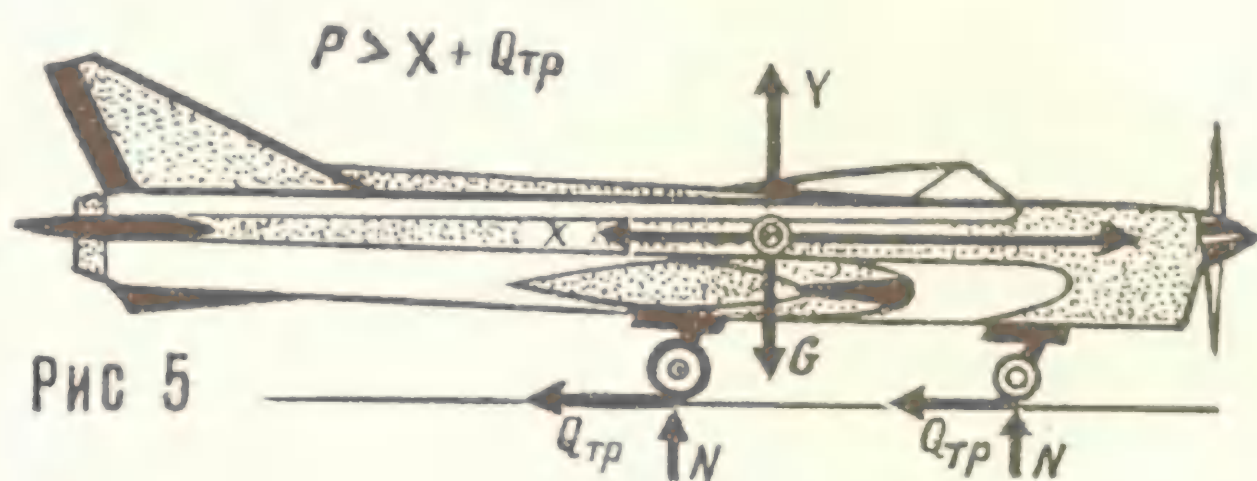


Рис 5

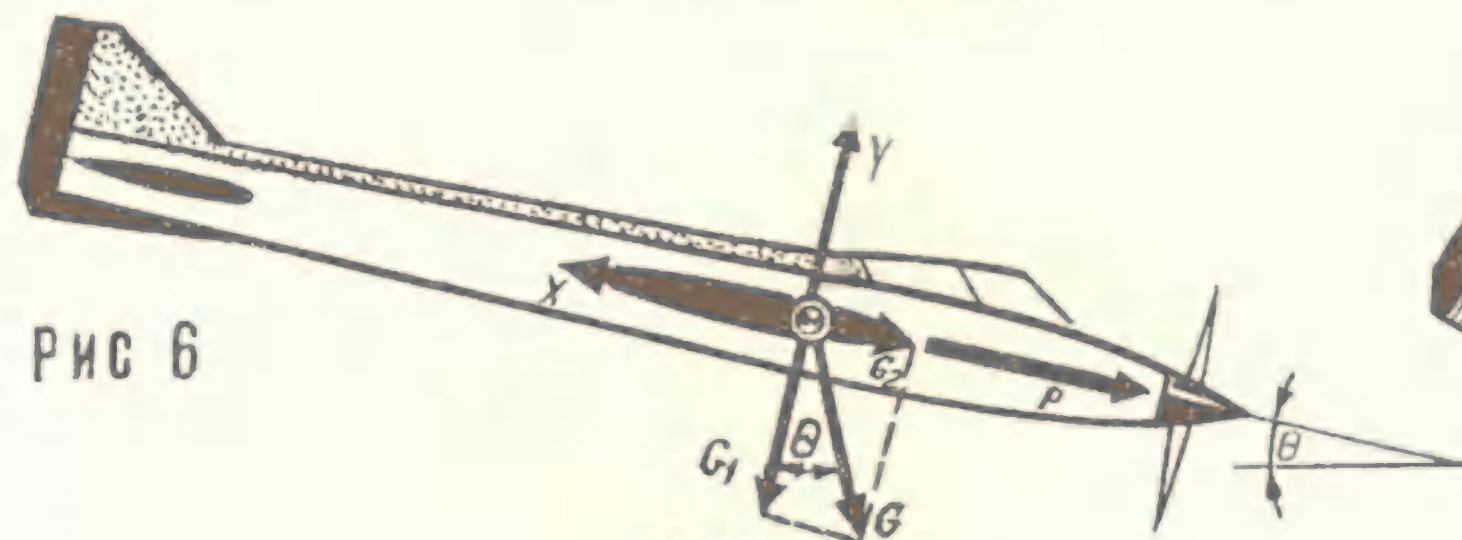


Рис 6

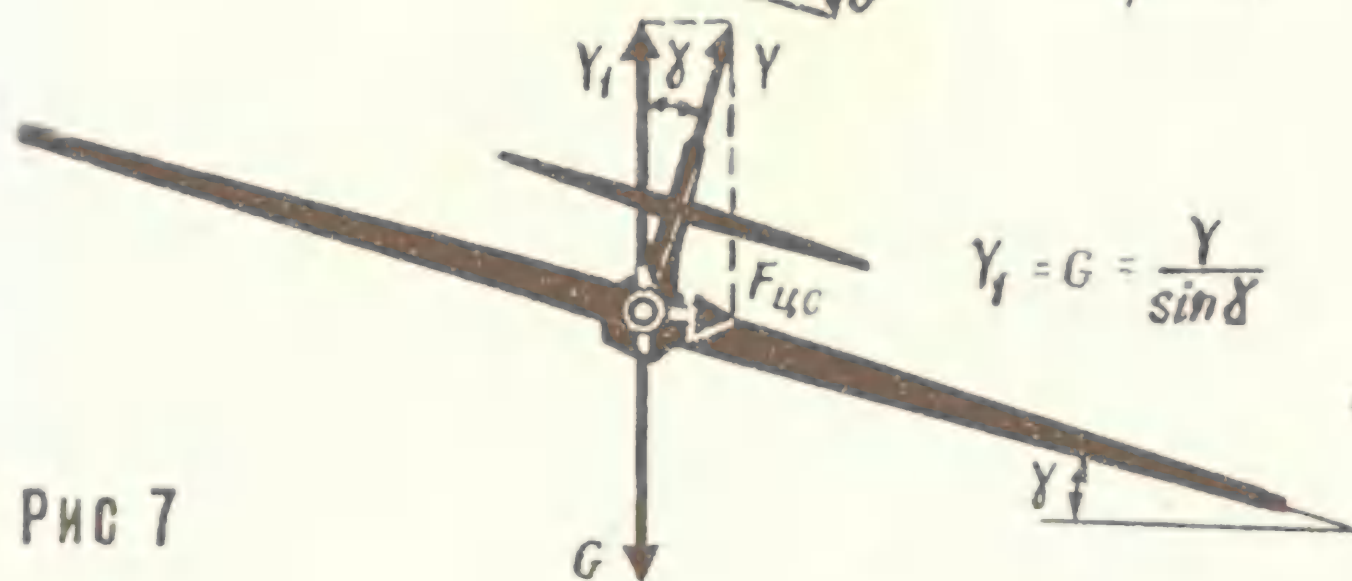


Рис 7

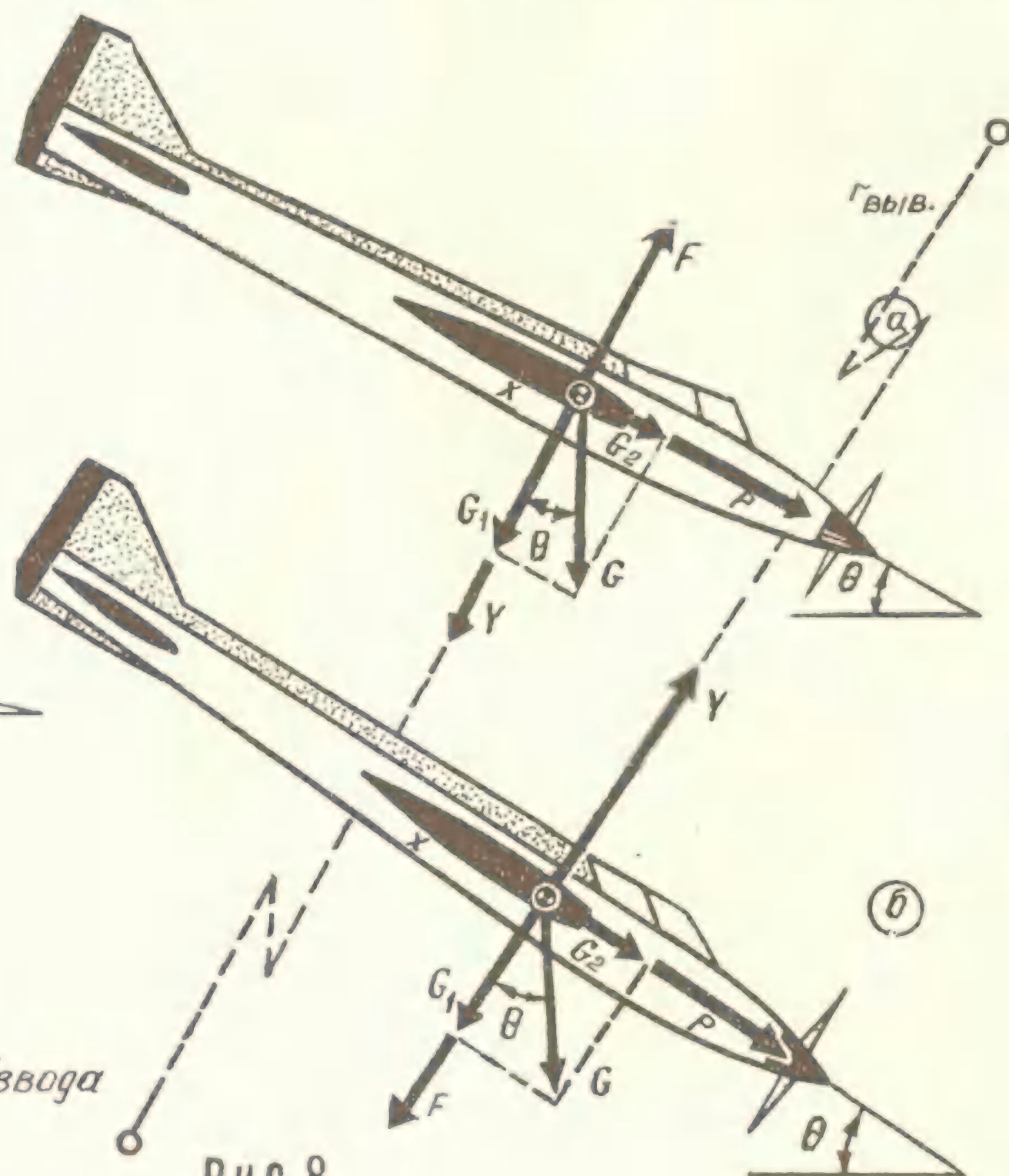


Рис 8

НА ВЫСТАВКЕ

Выше облака ходячего
самолета силуэт,
а за ним струя горячая
оставляет белый след.
Лента легкая инверсии,
чуть пушистая с боков,
подтверждающая версии
о рождении облаков.
Как она далеко тянется
и куда-то приведет,
не вернется, не оглянется
тупоносый самолет.
И небесная дороженька,
и машина давних лет
мне на выставке художника —
как от юности привет.

Владимир РОДИОНОВ

ДОРОГА В НЕБО

Дорог начало — край села,
Прощание под вербой...
Прогулкой легкой не была
Моя дорога в небо.
Но если б ныне довелось
Дорогу выбрать снова,
Я б сердце небу вновь принес,
И только после — слово!

ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ

То над ними небо,
То земля...
Самолет —
Расплывчатая точка.
Летчикам верна
«Полупетля»,
Беспредельно предана им
«Бочка».
И спираль, и штопор,
И вираж —
Мастерство, уверенность
И сила...
Летчиками
Высший пилотаж
Дерзко выполняется,
Красиво.
То свечой взвожвется,
То замрет,
То начнет
Отвесное снижение
Самолет,
Послушный самолет —
Мой порыв,
Мечта
И вдохновенье!

☆☆☆

Восход легко, как занавеску,
Раздвинул дымку-пелену,
И стал похож «миг» на блесну,
Инверсионный след — на леску.
Лучи, как стайки карасей,
В прозрачной глубине резвились,
Когда на взлетной полосе
Все наши помыслы сходились.

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ



В 227-й МОСКОВСКОЙ ШКОЛЕ...

ВОТ УЖЕ 14 ЛЕТ ветераны 105-го отдельного гвардейского ордена Александра Невского Паневежского авиаполка дружат с ребятами из 227-й школы Москвы. Пионерская дружина этой школы носит имя нашего однополчанина Александра Петровича Мамкина.

Коммунист А. П. Мамкин во время войны совершил семьдесят ночных вылетов на самолете ПР-5 в тыл противника, к партизанам. Он доставил народным мстителям более двадцати тысяч килограммов боеприпасов и вывез на Большую землю двести восемьдесят раненых. В ночь на 11 апреля 1944 года летчик Мамкин возвращался от партизан на Большую землю. На борту его самолета были тринадцать детей из полочного детского дома. Попав под зенитный огонь вражеских орудий, Мамкин ценой собственной жизни спас детей.

Прочитав в «Комсомольской правде» статью «Огненный рейс» о подвиге А. П. Мамкина, пионеры 227-й школы по предложению старшей пионервожатой Тани Уваровой установили связь с однополчанами А. П. Мамкина. С тех пор ветераны нашего полка Е. Г. Абрамов, К. Г. Болкишев, А. Л. Блох, Н. И. Жуков, К. Ф. Кособоков, В. А. Кузнецов, А. М. Победимов, А. Д. Татаренко и другие ведут большую военно-патриотическую работу с учащимися школы: проводят уроки мужества, делятся с ребятами своими воспоминаниями, присутствуют на торжественных пионерских линейках.

В школе стало традицией отмечать 11 апреля как день памяти А. П. Мамкина. В этот день в гости к ребятам всегда приходят его однополчане и друзья. Они вспоминают минувшие дни, рассказывают о наиболее ярких эпизодах фронтовой жизни, о героических делах летчиков и техников 105-го авиационного полка, сформированного в начале войны из личного состава предприятий гражданской авиации.

Нужно сказать, что в 227-й школе сложилась определенная система в работе по воспитанию учащихся на революционных, боевых и трудовых традициях. Большая заслуга в этом принадлежит директору школы В. Б. Аверьяновой и ее заместителю О. Г. Трофимовой.

По материалам, собранным с большой настойчивостью и энергией следопытами школы, создан музей, посвященный истории гражданской авиации и боевой деятельности 105-го гвардейского авиаполка. С особой любовью оформлен стенд, рассказывающий о герое-летчике А. П. Мамкине. В этом музее проходят встречи учащихся с ветеранами Вели-

● Идет прием в пионеры. Ветераны 105-го гвардейского авиаполка повязывают галстуки своим юным друзьям.

кой Отечественной войны, проводятся почетные караулы у пионерского знамени школы, пионерские линейки.

Работа ветеранов не замыкается только стенами школы. Вместе с ребятами мы идем в походы по местам боевой славы, на просмотры кинофильмов. Принимаем участие и во встречах наших юных друзей с бывшими партизанами в парке культуры и отдыха «Сокольники», с белорусскими следопытами, во встрече в г. Полоцке с бывшими детдомовцами, спасенными А. П. Мамкиным.

Вспоминаю волнующую встречу учащихся с делегатом XXV съезда КПСС — нашим однополчанином летчиком Валентином Трофимовичем Макеевым.

Активно участвовать в воспитании подрастающего поколения, в полной мере разделять всенародную заботу о духовном и нравственном здоровье тех, кому завтра предстоит принять на свои плечи ответственность за судьбу Родины, стало внутренней потребностью многих ветеранов Великой Отечественной войны. Все свои силы, знания, богатейший жизненный опыт они отдают воспитанию молодого поколения строителей коммунизма.

Г. СИНИЧЕНКИН,
участник Великой
Отечественной войны

Москва

УЛИЦЫ ИМЕНИ ЛЕТЧИКОВ

9 МАЯ, в День Победы, жители Ленинградского района Киева собрались на стадионе «Темп» на митинг, посвященный присвоению улицам района имени героев-летчиков. Здесь назывались имена тех, кто, проявив величайшее мужество, отдал жизнь за Родину, за освобождение советской земли от фашистской нечисти.

Улица генерала Витрука, улица Василия Алексухина, Григория Онискевича, Николая Краснова, Анатолия Пантелькина, Ивана Улитина... Летчики, Герои Советского Союза — почти все они начинали свои летные биографии в аэроклубах страны: Запорожском, Рязанском, Одесском, Минском. Каждый из них принимал самое активное участие и в боях за освобождение Украины от немецко-фашистских захватчиков.

Старший лейтенант Василий Тимофеевич Алексухин 15 декабря 1943 года в районе села Яновки на Украине направил свой горящий штурмовик в танковую колонну противника, повторив беспримерный подвиг Николая Гастелло.

Много блистательных побед одержал в небе Украины генерал Андрей Никифорович Витрук. Группа генерала Витрука помогала Югославии создать военно-воздушные силы, сформировать первые соединения истребительной и штурмовой авиации.

Истинным асом был летчик-истребитель майор Николай Федорович Краснов. На его боевом счету 34 сбитых фашистских самолета. Сын рабочего — котельщика одесской судовой верфи. Краснов прибыл на фронт в тяжелое для Отчизны время. В июле 1941 года у стен древнего Новгорода он добился первой победы над врагом. Большой опыт полетов, строгий инженерный расчет, железное хладнокровие и храбрость неизменно обеспечивали ему успех в воздушных боях. Были дни, когда Краснов сбивал за день по четыре вражеских самолета. 11 блистательных побед он одержал в небе над Запорожьем.

Выступая на митинге на стадионе «Темп», Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. И. Володин сказал:

— Мы летали с ними крыло в крыло, вместе били ненавистных врагов. Им не довелось дожить до светлого дня Победы. Но они для нас остаются вечно живыми. Об этом напоминают улицы украинской столицы, которые носят теперь имена наших соколов.

На праздник пригласили ветеранов дивизии. Участие в митинге однополчан героев, их выступления в школах и на предприятиях имели большое воспитательное значение для молодежи.

В. СОКОЛОВ

Киев

ИДЕИ ПРЕТВОРЯЮТСЯ В ЖИЗНЬ

СРЕДИ ВЫДАЮЩИХСЯ деятелей отечественной науки и техники, заложивших теоретические и практические основы современной космонавтики, одно из первых мест принадлежит Фридриху Артуровичу Цандеру. Изучив работы К. Э. Циолковского по теории реактивного движения, в особенности появившийся в 1903 году труд «Исследование мировых пространств реактивными приборами», молодой Цандер увлекся поисками решения проблем создания аппаратов для полета в космос и осуществления таких полетов. И это увлечение осталось на всю жизнь.

Широкий кругозор, целеустремленность, высокая трудоспособность и счастливое сочетание качеств ученого и инженера-практика позволили Ф. А. Цандеру найти пути, ведущие к решению ряда проблем новой области науки и техники, выдвинуть идеи, намного опережающие время. В их числе ряд вопросов, относящихся к конструкции космических аппаратов, их двигателей и отдельных систем, к аэродинамике, к использованию при осуществлении дальних полетов силы тяготения планет, к управлению движением космических летательных аппаратов и т. д.

Уровень науки, техники, промышленности двадцатых и тридцатых годов не позволял практически использовать большинство научных и конструктивных открытий и находок Ф. А. Цандера. Они остались научным наследием для следующих десятилетий. Оно многообразно, но объединено единой целью: освоить космическое пространство для укрепления могущества своей Родины, для блага всех людей планеты Земля.

Для того, чтобы использовать все ценное, что оставил один из основоположников космонавтики, реализовать и развить дальше его идеи, Академия наук СССР создала специальную Комиссию по разработке научного наследия Ф. А. Цандера. Комиссия привлекает к этой работе широкие круги специалистов. Действенной формой стали всесоюзные научные Чтения, посвященные разработке творческого наследия и развитию идей Ф. А. Цандера.

В очередных, седьмых, научных Чтениях, организованных Комиссией Академии наук СССР, Куйбышевским авиационным институтом им. С. П. Королева, Институтом истории естествознания и техники АН СССР, Центральным институтом авиационного моторостроения им. П. И. Баранова, Московским авиационным институтом им. С. Орджоникидзе и Мемориальным музеем космонавтики, приняли участие сотрудники научно-конструкторских и производственных организаций, высших учебных заведений Москвы, Ленинграда, Риги, Днеп-

Традиционные научные чтения

ропетровска, Куйбышева и других городов страны.

Основные направления научной и практической деятельности Ф. А. Цандера, естественно, определили тематику докладов и сообщений, сделанных на пленарных заседаниях и на заседаниях тематических секций: «Исследование научного творчества Ф. А. Цандера и история авиационной и ракетно-космической науки и техники», «Теория двигателей летательных аппаратов», «Летательные аппараты и их системы», «Аэродинамика». С большим интересом участники Чтений и гости выслушали содержательный доклад академика В. П. Мишина «Претворение идей Ф. А. Цандера в ракетно-космической технике». Докладчик отметил, что у нас в стране и за рубежом идет поиск путей осуществления идей А. Ф. Цандера об использовании отработавших частей космических систем в качестве топлива для двигателей космического аппарата, находящегося в дальнем полете. Предложенная Ф. А. Цандером система турбонасосных агрегатов (ТНА) для подачи топлива из баков в камеры сгорания двигателей, с поправками на современный уровень техники, применяется буквально на всех тяжелых ракетах мира. Воплощена в практику идея Цандера об использовании в межпланетных полетах сил гравитации небесных тел. В докладе были названы идеи и предложения ученого, реализация которых — дело совсем недалекого будущего, ибо это диктуется нуждами времени.

Рассказывая о перспективах развития авиационного двигателестроения, Генеральный конструктор академик Н. Д. Кузнецов подчеркнул вклад Ф. А. Цандера в решение ряда вопросов термодинамических циклов двигателей летательных аппаратов, подбора для них эффективных топлив, что в настоящее время имеет огромное значение. Проблемы конструкции и экономичности двигателей всесторонне освещались в ходе работы секций, в частности в интересном докладе «Развитие идей Ф. А. Цандера о комбинированной двигательной установке», подготовленном докторами технических наук Ю. И. Даниловым, Л. А. Квасниковым и кандидатом технических наук Ю. В. Клычковым.

— Главным в научном наследии Ф. А. Цандера для меня лично, — подчеркнул в своем выступлении

дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Г. М. Гречко, — это соединение мечты с практическим делом. Глубокое теоретическое мышление у Фридриха Артуровича сочеталось с инженерной работой. И это позволяло ему успешно решать текущие практические задачи, как, например, проектирование двигателей ОР-1, ОР-2, ракеты ГИРД-Х, осуществленных в натуре его соратниками по ЦАГИ и ГИРДу, и заглядывать в далекое будущее, разрабатывая межпланетный корабль-аэроплан.

Долгожитель космоса поделился с участниками Чтений своими впечатлениями и мыслями о выполненных им длительных полетах, о многогранной работе на борту орбитального комплекса «Салют-6—Союз», об осуществлении того, о чем мечтал Цандер, мечтал и неустанно работал. Он был одним из инициаторов, первым руководителем и активнейшим деятелем созданной в 1931 году при Центральном Совете Осоавиахима общественной организации — Группы изучения реактивного движения (ГИРД).

О большой и многогранной, в том числе пропагандистской, работе Ф. А. Цандера в созданных при оборонном Обществе научных организациях рассказала участникам Чтений кандидат физико-математических наук, дочь ученого А. Ф. Цандер и ветеран ракетно-космической техники, член ГИРДа И. А. Меркулов.

Выступавшие на пленарных заседаниях и особенно на заседаниях секций стремились в своих докладах и сообщениях конкретизировать, развивать дальше идеи и предложения Ф. А. Цандера. Они подчеркивали, что в его научном наследии затронуты все основные проблемы развития ракетно-космической техники, особо отмечали, как это сделал кандидат технических наук Ю. Л. Тарасов, вклад Ф. А. Цандера в создание инженерной методики расчета основных параметров жидкостных реактивных двигателей.

Руководители секций, подводя итоги их работы, с удовлетворением подчеркнули, что большинство докладов и сообщений, с которыми выступили члены секций, были актуальны, сделаны на высоком научном уровне. Некоторые выступавшие опирались не только на теоретические исследования, но и на проведенные эксперименты. Это повысило научное и практическое значение докладов для дальнейшего прогресса советской космонавтики и ракетной техники.

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

Куйбышев

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

„ПЕГАС“



СРЕДИ МНОГИХ типов опытных самолетов, созданных после начала Великой Отечественной войны, выделяется оригинальностью легкий штурмовик «Пегас». По замыслу его конструктора Д. Л. Томашевича самолет по своим летно-тактическим данным должен занять промежуточное место между легким ночным бомбардировщиком По-2 и штурмовиком Ил-2. С По-2 новую машину сближали нехватка основных конструктивных материалов, дешевизна производства, простота в пилотировании и эксплуатации, а со штурмовиком Ил-2 — мощность бортового вооружения и боевое использование самолета для непосредственной поддержки наземных войск.

В заявке-предложении конструктор предусмотрел проектирование (а затем и постройку) сразу двух вариантов легкого штурмовика — моноплана и биплана. Вооружение обоих вариантов штурмовика равное: подвесная пушка калибром 37 мм (или две 23-миллиметровые пушки ВЯ), крупнокалиберный пулемет УБК-12,7, на наружной подвеске под центропланом до 500 кг бомб.

Основной конструкционный материал — дерево, не дефицитное железо, полотно. Силовая установка обоих вариантов «Пегаса» — два серийных двигателя воздушного охлаждения М-11Ф взлетной мощностью по 140 л. с. Они не требовали бронирования, так как и при прямом попадании пуль не выходили из строя. Воздушные винты и глушители выхлопа такие же, как у самолетов По-2.

Оригинально разместили конструкторы масло и бензобаки. Маслобак под крылом, в плоскости разбега центроплана и консолей. Основные бензобаки емкостью по 190 литров одновременно являлись и замоторными обтекателями-мотогондолами. Выполненные из простой оцинкованной жести, они не бронировались и не протектировались, так как при повреждении огнем врага их просто сбрасывали. Полет экипаж продолжал, используя бензин двух маленьких (по 16 л) бронированных аварийных баков.

Кабина пилота имела несколько бронеплит общим весом около 300 кг. Они надежно защищали летчика от поражения огнем автоматов и крупнокалиберных пулеметов. В двухместном варианте за бронекоробкой размещалась кабина стрелка с пулеметом ШКАС или УБТ.

Силовой набор фюзеляжа и крыла «Пегаса» — цельнодеревянные, с фанерной обшивкой. Узлы, испытывающие в полете наибольшую нагрузку, выполнялись из не легированной стали, что позволяло при ремонте производить сварку в полевых условиях. Передняя кромка консолей имела постоянные профилированные щели, наподобие зафиксированного предкрылка, что в совокупности с надставленными дефлекторами перед центропланом и полукольцами «тау-

ненда» на моторах обеспечивало устойчивый полет на малых скоростях при больших углах атаки.

Хвостовое оперение «Пегаса» по конструкции аналогично крылу. Оно собиралось отдельно от самолета и подавалось на общую сборку в сочлененном виде — киль со стабилизатором и рулями. Эта часть самолета, рассчитанная стальными лентами, навешивалась на хвостовую часть фюзеляжа и крепилась в четырех точках.

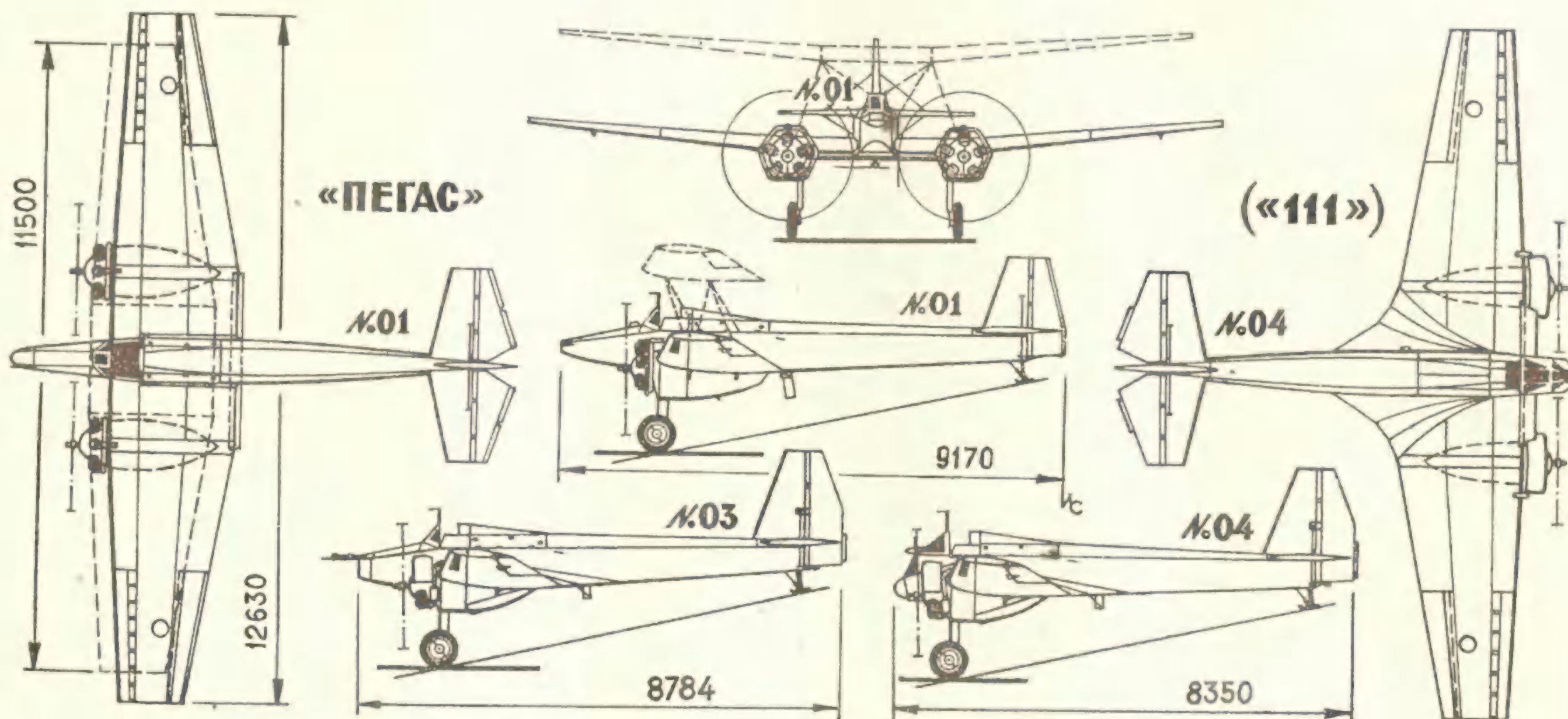
Шасси штурмовика — неубирающееся с резиновыми пластинчатыми амортизаторами в основных стойках и костыле. Нетормозные колеса размером 700 × 150 мм при перевозке машины на железнодорожных платформах можно было установить внутри стоек для уменьшения их колеи. Сами фермы стоек шасси на правую и левую стороны были сделаны взаимозаменяемыми (как и обе моторно-топливные группы). Зимой на «Пегасе» можно было ставить лыжи от самолета И-16.

В 1943 г. на авиазаводе, где главным конструктором работал В. М. Мясищев, была заложена малая серия опытных штурмовиков «Пегас». В ходе их постройки и последующих заводских испытаний вводились изменения, улучшающие общую аэродинамику, летную устойчивость, обзор из кабины, вооружение. В частности, было несколько изменено крыло с установкой корневых предкрылков-дефлекторов и заливов стыка с фюзеляжем, снят центропланый посадочный щиток, увеличена площадь вертикального оперения и укорочен носовой капот фюзеляжа (на самолете № 04 для увеличения угла обзора он вообще был снят).

В испытаниях «Пегаса», которые начались в 1943 г., участвовали летчики В. И. Жданов, П. М. Стефановский и другие. Испытатели отметили в общем хорошие летные данные самолета, признали удачным вооружение и бронирование «Пегаса», высоко оценили пилотажные свойства и особенно простоту эксплуатации. Но мощность силовой установки, а следовательно и возможный диапазон скоростей (180—190 км/ч) при боевом применении к 1943 г. были недостаточными. К сожалению, других, более мощных моторов подобного класса страна тогда не имела.

В ходе государственных испытаний максимальная скорость лучшего самолета «Пегас» (№ 04) у земли достигала 198 км/ч, на высоте 2000 м — 189 км/ч.

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



НИКОГДА еще со времени окончания второй мировой войны не раздавалось в США столько антисоветских и антикоммунистических речей. Выступают с ними не какие-нибудь оголтелые маньяки, а весьма ответственные высокопоставленные деятели нынешней администрации. Особой лихостью отличается государственный секретарь А. Хейг. В одном из своих многочисленных, отнюдь не дипломатических, выступлений он с удивительной откровенностью сформулировал главную цель американской внешней политики — создать «такой мир, который бы благоприятствовал американским идеалам». И чтобы не оставалось никаких сомнений, глава дипломатического ведомства добавил: «Мы преисполнены решимости восстановить наше лидерство в мире».

Замена слова «господство» на «лидерство» не имеет существенного значения. И то, и другое означает, что Соединенные Штаты Америки ставят перед собой задачу перекроить мир в соответствии со своими агрессивными замыслами.

Какими же путями Вашингтон стремится добиться этого? И на этот вопрос государственный секретарь дает недвусмысленный ответ: военная мощь, утверждает он, имеет решающее значение для внешней политики США.

О необходимости военного превосходства и даже «тотального вооружения» для борьбы с мифической «советской угрозой» постоянно твердит и министр обороны США Каспор Уайнбергер. И не только твердит. Шеф Пентагона прилагает все усилия, чтобы воплотить на практике военные доктрины американского империализма. Об этом свидетельствует и фантастический рост военных расходов, и создание новых смертоносных типов оружия. Как сообщила газета «Нью-Йорк таймс», в ближайшие пять лет численность личного состава сухопутных войск, военно-воздушных и военно-морских сил возрастет, примерно, на четверть миллиона человек.

Сенатская комиссия по делам вооруженных сил проголосовала за выделение Пентагону почти 5 миллиардов долларов на разработку межконтинентальных баллистических ракет мобильного базирования «МХ» и нового стратегического бомбардировщика «В-1». Характерно, что и то и другое оружие имеет явно наступательную направленность. Программа создания новейших ядерных супербомбардировщиков «В-1» намечалась еще на семидесятые годы. Тогда общая стоимость всего проекта определялась астрономической суммой 92 миллиарда долларов. Главными подрядчиками выступали корпорации «Рокуэлл интернэшнл», «Дженерал Электрик» и «Боинг». Четыре года назад осуществление программы было приостановлено как слишком дорогостоящей. Нынешнюю администрацию не смущают никакие затраты. Новый бомбардировщик по замыслу Пентагона должен стать костяком и главной ударной силой стратегической авиации США. На военно-воздушной базе Эдвардс проходят испытания одной из первых модификаций бомбардировщика. Предполагается в ближайшие годы выпустить сто самолетов «В-1» так называемой «промежуточной» модели. В дальнейшем, как пишут газеты, «промежуточная» модель будет заменена более совершенным вариантом. Американский журнал «Эвизайн уик энд спейтс технолоджи» пишет, что этот «самолет-невидимка» будет почти незаметен на экранах радаров.

Модернизация самолетного парка США включает создание новых истребителей, совершенствование самолетов-носителей крылатых ракет, воздушных заправщиков и т. п. Особое внимание обращено на военно-транспортную авиацию, перед которой ставится задача обеспечить быструю переброску в любое место земного шара «сил быстрого развертывания» (СБР). Целиком экспансионистское назначение этого любимого детища Пентагона не скрывает и командующий СБР генерал-лейтенант Келли, заявляя, что молодчики «готовы рвануться в бой, не ожидая, когда американские интересы подвергнутся нападению».

Еще одним направлением активизации деятельности американских ВВС является небывалое расширение масштабов

воздушного электронного шпионажа против стран социалистического содружества и всех прогрессивных государств. Самолеты-шпионы оснащаются новейшим электронным оборудованием, предназначенным для более оперативной передачи разведывательной информации.

Недавно неподалеку от города Уолкервил в штате Мэриленд взорвался в воздухе самолет ВВС США «С-135». Немедленно Пентагон оцепил войсками большой район, бросил множество солдат на прочесывание местности в радиусе 8 миль от места катастрофы. По радио неоднократно передавали призыв к населению немедленно сдавать любые обломки, приборы, документы с взорвавшегося самолета. Фото- и киножурналистам было запрещено находиться в районе поисков.

Как сообщили газеты и информационные агентства, катастрофа произошла, когда самолет, оснащенный сложнейшей радарно-компьютерной системой слежения за спутниками и ракетами, возвращался на военно-воздушную базу Райт-Паттерсон (штат Огайо) после полета над Атлантическим океаном. На самолете, кроме «уникальной системы слежения», находилась документация о военных спутниках США и разведывательная информация. На поиски этих важнейших документов и были направлены крупные воинские подразделения. Гибель «С-135», утверждает корреспондент телекомпании Эй-би-си при Пентагоне, не просто авиационная катастрофа, а «чрезвычайное происшествие с далеко идущими последствиями».

Несколько раньше агентство ЮПИ передало о катастрофе разведывательного самолета США «RC-135», происшедшей в районе Алеутских островов, то есть совсем неподалеку от Камчатки и других дальневосточных территорий Советского Союза.

Эти два потерпевших катастрофу самолета-шпиона, один из которых летал над Атлантическим, а другой над Тихим океаном, поднимались в воздух с американских аэродромов. Но ведь, кроме того, самолеты-шпионы действуют и с баз ВВС США за рубежом. Например, английская печать сообщала, что с американской базы в Великобритании, в Милденхолле, засекреченные самолеты «У-2», «SR-71» и «RC-135» совершают полеты близ границ государств Варшавского Договора. А еще существуют самолеты-шпионы системы АВАКС, действующие ныне не только в Европе, но и на Ближнем Востоке.

Пентагону уже мало сотен баз в Англии, ФРГ, Японии, Австралии, на Филиппинах, в Латинской Америке. Сейчас Вашингтон старается всеми правдами и неправдами получить в свое полное распоряжение самые современные на Ближнем Востоке военно-воздушные базы Эцион и Эйтам на Синайском полуострове, которые Израиль обязан освободить по кемп-девидской сделке. Одновременно оказывается нажим на Кению, Сомали и другие африканские государства с целью разместить там свою авиацию.

Что представляют собой американские военно-воздушные базы за рубежом, можно судить по примеру Англии, которая превращена в гигантский ядерный плацдарм агрессии против СССР и других социалистических стран. Лондонский журнал «Нью Стейтсмен» пишет: «Одним лишь ВВС США на британской территории принадлежит 101 земельный участок». На них расположены 21 авиабаза, склады ядерных боеприпасов, центры связи, радиолокационные станции и т. д. На авиабазах в Лейкенхите, Оксфордшире и других дислоцируется 170 истребителей-бомбардировщиков «F-111» и шесть эскадрилий боевых самолетов «Тандерболт», также способных нести ядерное оружие.

Консервативные правящие круги Англии не только не возражают против превращения своей страны в «непотопляемый авианосец США», но и предоставляют Пентагону новые участки для размещения американских крылатых ракет.

Явную агрессивную направленность имеют военно-воздушные базы США в Японии, в частности, на острове Окинава, где сосредоточены ядерные бомбардировщики, разведчики, истребители-бомбардировщики. Серьезную угрозу для стран бассейна Индийского океана представляет расширение американской авиабазы на острове Диего-Гарсиа. Ко всему этому следует добавить сотни самолетов на ударных авианосцах США, постоянно курсирующих в «горячих точках» планеты.

Нынешней весной стратегическое авиационное командование ВВС США провело самые грандиозные маневры в мировом масштабе под кодовым наименованием «Глоублшилд-81». В них участвовало 800 боевых самолетов, 100 тысяч военнослужащих, и занимались они отработкой отнюдь не оборонительных задач. То же командование стратегической авиации вот уже 20 лет проводит операцию, именуемую «Зеркало». Агентство Ассошиэйтед Пресс сообщало: «Ежедневно круглые сутки на протяжении этих 20 лет в воздухе постоянно дежурит воздушный командный пункт... Около 20 офицеров и летчиков под командованием генерала находятся в полете от восьми до девяти с половиной часов, затем их сменяют...» Английская печать сообщает о наличии подобных воздушных командных пунктов, под которые оборудованы самолеты «Боинг-707», «ЕС-135», на одной из баз ВВС США в Великобритании.

Авиация США принимала участие в маневрах военно-воздушных сил НАТО «Прайори 1-81», носивших явно провокационный характер. Командование ВВС США стремится познакомить как можно большее число летного состава с «европейским театром военных действий».

Оголтелый антикоммунизм, разжигание милитаристского психоза нынешней американской администрации воплощается в лихорадочных военных приготовлениях. Нацелены они на агрессию.

З. ДАВЫДОВ

НАД ГОРЯЩЕЙ ЗЕМЛЕЙ

В НАШЕЙ СТРАНЕ значится только одиннадцать семей, в которых два человека получили звание Героев Советского Союза. В этом числе сестра и брат Константиновы, уроженцы Калининской области. В ранней молодости мечтали об освоении «небесной» профессии и добились своего. Сначала увлеклись авиамоделизмом, затем приобщились к небу в аэроклубе оборонного Общества, стали летчиками.

В годы Великой Отечественной войны они сражались на разных фронтах, не жалея сил и самой жизни.

В мае 1975 года, в день 30-летия Победы над гитлеровской Германией, прославленные летчики Тамара и Владимир Константиновы были приняты председателем ЦК ДОСААФ СССР, трижды Героем Советского Союза маршалом авиации А. И. Покрышкиным. Маршал интересовался жизненными путями патриотов Родины, их учебой в аэроклубе, комсомольской деятельностью и воинским становлением.

— Вот ведь как получается, — говорил Александр Иванович Покрышкин, — родились в калининской лесной деревушке сестренка и братишка, росли как многие другие, ничем не приметные, а стали героями — известными людьми в нашей стране. Ваша преданность Родине, самоотверженность являются примером для настоящих и будущих воинов-патриотов. О вашей боевой жизни, о подвигах, совершенных в годы войны, должны узнать все советские люди.

И вот военный журналист, в прошлом летчик-истребитель, полковник запаса Н. Н. Штучкин написал о них книгу «Над горящей землей». Ему удалось со знанием дела показать боевую деятельность Тамары и Владимира Константиновых, их беспредельную преданность Родине, верность идеалам партии и комсомола.

Хотя брат и сестра воевали на разных фронтах и далеко друг от друга, автор книги сумел показать их ратный труд как одно целое, в связи с событиями военного времени.

Когда Тамара Федоровна в составе 277-й штурмовой авиационной дивизии прибыла в 1-ю воздушную армию и включилась в бой в Восточной Пруссии в должности заместителя командира эскадрильи, она вошла в бой большие группы «илов». Как показывали пленные немецкие летчики, фашистское командование установило премию и награду орденом тому, кто собьет самолет Ил-2 с хвостовым номером «8», на котором летала «фрау» Константинова.

Примечательно также, что стрелком в экипаже Константиновой была воспитанница Калужского аэроклуба сержант Александра Мукосеева. Более пятидесяти боевых вылетов произвели они в Восточной Пруссии, причинив урон противнику в технике и живой силе.

За героизм и самоотверженность в боевых вылетах Тамара Федоровна удостоилась звания Героя Советского Союза, а Александра Мукосеева награждена двумя орденами Славы и медалью «За отвагу».

После войны Тамара Федоровна закончила высшую партийную школу и экономический институт. Училась она так же солидно, как и воевала. Живет она и работает в настоящее время в Воронеже. Принимает участие в работе Советского комитета женщин.

Полковник в отставке
Е. КОЯНДЕР

☆☆☆

По примеру сестры в предвоенные годы шагнул в авиацию и Владимир Константинов. Окончил училище, стал штурманом. 22 июня 1941 года в полку раздался сигнал тревоги и, когда авиаторы выстроились у боевых машин, командир объявил:

— Отбоя тревоги не будет. Война. Войска фашистской Германии нарушили нашу границу.

Так началась боевая страда сержанта Владимира Константинова. Молодой

Штучкин Н. Н. «Над горящей землей». М. Издательство ДОСААФ. 1980 г.

штурман вылетал на бомбежку вражеских позиций на многих участках советско-германского фронта, бил врага под Сталинградом, уничтожал вражеские речные переправы, скопления танков и бронетранспортеров, автомашин и живой силы. Случалось, наши части попадали в окружение вражеских войск — Константинов точно прокладывал маршрут и выводил свой самолет к попавшим в трудное положение наземным войскам, доставляя им боеприпасы, продукты, медикаменты, а обратным рейсом выводил раненых.

Работа штурмана на ночном бомбардировщике была напряженной, как говорится, на износ. Но авиаторы не думали о себе, шла жестокая битва с ненавистным врагом, и они не жалели сил для выполнения боевых приказов. Константинов, случалось, делал за ночь четыре-пять боевых вылетов, а 22 октября 1943 года с харьковского аэродрома за одну ночь совершил десять боевых вылетов. Десять схваток со смертью — за одну ночь! Подобного в полку еще не было. Совершить такое Константинову помогли его люта ненависть к врагу да богатейшее здоровье.

Пришло время расстаться Константинову с ночником — По-2, чтобы сесть в кабину грозного для врага штурмовика Ил-2. В связи с этим событием Владимир подвел итоги своей боевой работы на По-2. Они оказались внушительными: совершенно семьсот боевых вылетов, за которые ему вручили пять боевых орденов, а в июне он был удостоен звания Героя Советского Союза. И после войны Владимир Константинов продолжал летать на штурмовиках, окончил Военно-воздушную академию, стал вертолетчиком, затем работал в оборонном Обществе и немало сделал для приобщения молодежи к авиации, для воспитания нового поколения крылатых патриотов Советской Отчизны.

Книга о двух кавалерах Золотых Звезд — брате и сестре Константиновых написана профессиональным летчиком и журналистом Н. Н. Штучкиным ярко, образно, со знанием дела. Она представляет большой интерес и для юношей, и для ветеранов минувшей войны, для всех, кому дорога боевая слава советской авиации.

П. ЗЮЗИН

«ШПАГА ЧЕСТИ»

КРЕПКАЯ творческая дружба связывает дважды Героя Советского Союза генерал-полковника авиации В. Д. Лавриненкова и бывшего военного летчика, а теперь журналиста Н. Н. Белова. Первый из них — человек удивительной судьбы. В годы Великой Отечественной войны он сражался в небе Сталинграда, Ростова-на-Дону, Украины, Восточной Пруссии, Берлина. Летом 1943 года Лавриненков (на его счету было к этому моменту больше двадцати уничтоженных самолетов противника) таранил «Фокке-Вульф-189». Будучи вынужденным покинуть поврежденный взрывом самолет, летчик приземлился на занятой врагом территории. Попав в плен, сумел бежать и примкнуть к партизанскому отряду. Оттуда — снова в небо. К концу войны в возрасте 25 лет он командовал полком истребительной авиации.

Верный фронтовому братству, Владимир Дмитриевич пишет книги о своих боевых товарищах. Первой вышла в свет документальная повесть «Возвращение в небо», затем в литературной записи Николая Беловола появились повести «Сокол-1» о Герое Советского Союза Л. Л. Шестакове и «Без войны» — о послевоенной службе. Недавно в Издательстве политической литературы Украины вышла их новая книга «Шпага чести», в которой рассказывается о полке «Нормандия—Неман».

В. Д. Лавриненкову впервые довелось встретиться с французскими летчиками в воздухе, когда его гвардейский авиационный полк сменял «Нормандию». У парней из далеких французских провинций и у советских летчиков был общий враг, их объединила постоянная готовность вырвать друг друга в бою. О становлении боевого коллектива, о мужестве французских летчиков, о фронтовом братстве повествует книга.

У В. Д. Лавриненкова среди «нормандцев» было немало знакомых и друзей. Особенно прочной была дружба с командиром полка Луи Дельфино. Однажды возвращавшиеся из боя француз-

ские летчики слышали о том, что истребители полка Лавриненкова сражаются с превосходящими силами гитлеровцев. Едва успев дозаправить самолеты, они ринулись на помощь. Лавриненков один вел бой с тремя фашистскими асами. Дельфино сходу сразил одного. Два других успели уйти.

А сколько было случаев, когда на помощь французам приходили советские летчики! В одном из писем Дельфино Лавриненкову есть такие строки: «Мой дорогой друг! Дружба, возникшая во время войны, вечна. Она настолько крепка, что не нуждается в каких-либо дополнительных заверениях... Я с тобой имею возможность вспомнить годы нашей совместной службы. Эти воспоминания никогда и никто не сможет вычеркнуть из памяти».

Книга «Шпага чести» — достойное свидетельство памяти о людях, защищавших в небе нашей страны честь родной Франции, внесших свой вклад в разгром фашизма.

Ф. ДРИГАЙЛО

СОЗВЕЗДИЕ БЕССМЕРТНЫХ

ГЕРОЕВ Великой Отечественной войны тысячи и тысячи. Помнить всех поименно, увековечить память павших в боях за Советскую Родину — священный долг живущих на земле. И эту благородную задачу в определенной степени выполняет сборник «Бессмертные подвиги», выпущенный Воениздатом*. Кроме составителей сборника А. П. Коваленко и А. А. Сгибнева — авторов очерков, в исследовательской работе по подбору материала активное участие приняли сотрудник Центрального архива Министерства обороны СССР А. Г. Янкевич, подготовивший списки героев, работники Центрального музея Вооруженных Сил СССР, Центрального дома авиации и космонавтики, Музея внутренних войск МВД СССР.

В четырех разделах сборника («Бросок в бессмертие», «Огненные пилоты», «Оружие храбрых», «Непокоренные») рассказывается о легендарных героях Великой Отечественной войны — А. Матросове, Н. Гастелло, В. Талалихине, А. Кокорине и многих других беззаветных патриотах, повторивших их подвиги.

...На пятый день войны совершил свой подвиг Н. Ф. Гастелло. Его повторили многие витязи неба. Через день после огненного тарана Гастелло у города Глубокого-Соколя летчик Д. Тарасов (штурман Б. Еремин, стрелок-радист В. Капустин, стрелок С. Ковальский) направил свою машину в фашистскую мотоколонну. В тот же день в Белоруссии в колонне вражеских танков взорвались бомбардировщик старшего лейтенанта И. Пресайзена и боевая машина летчика С. Айрапетова.

Высоким примером героизма является таранный удар. «Уничтожить врага, а самому остаться целым, чтобы бить врага дальше, — вот искусство воина, вот истинное мастерство и мужество».

Еще задолго до Великой Отечественной войны советские летчики совершали тараны. Так, в 1937 г. в небе республиканской Испании лейтенант Е. Н. Степанов и капитан Н. П. Жердев таранили фашистские самолеты. В первый день войны смело пошли на таран младший лейтенант Д. Кокорев, старший лейтенант И. Иванов, младший лейтенант Л. Бутелин, лейтенант П. Рябцев и другие.

Оружие храбрых применили в боях с фашистскими стервятниками Степан Здоровцев, Петр Харитонов и Михаил Жуков. Им первым в Великую Отечественную войну присвоено звание Героя Советского Союза.

Документально установлено, что по два тарана совершили 25 советских соколов. Алексей Хлобыстов применил его трижды, а Борис Ковзан — четыре раза.

Достоинством сборника можно считать помещенные в нем списки с краткими сведениями о каждом герое и совершенном им подвиге.

Книга, несомненно, представляет интерес, особенно для тех, кто сегодня стоит в боевом строю или готовится стать защитником воздушных рубежей нашей Родины.

Полковник С. ГАБОВ,
кандидат исторических наук

* Бессмертные подвиги. Сборник. М., Воениздат. 1980. 351 стр. 1 р. 10 к.

Скорость, высота, грузоподъемность

РЕКОРДАМ — 20 ЛЕТ

...РАННИМ солнечным утром 3 сентября 1961 года с гидродрома в голубое небо стартовала реактивная летающая лодка М-10. Ее вел в рекордный полет экипаж в составе летчика-испытателя 1-го класса Г. Бурьянова, штурмана-испытателя 1-го класса В. Богача и бортиста-испытателя В. Перебайлова.

Полет завершился успешно. В тот день сразу было установлено четыре мировых рекорда скорости на 1000 км — 875,86 км/ч без груза и с грузом в 1000, 2000 и 5000 кг.

Через пять дней с тем же грузом летающая лодка пошла на штурм высоты. Она составила 14062 м. Еще четыре рекорда. На следующие сутки высота полета без груза достигла уже 14962 м.

Прикинув свои возможности и возможности летательного аппарата, экипаж попросил загрузить лодку 10 тоннами. С таким коммерческим весом 11 сентября она поднялась на высоту 12733 м. Но и этого груза показалось мало.

12 сентября М-10, ведомая опытным командиром корабля Г. Бурьяновым, плавно скользит по водной глади и легко отрывается, взмывая ввысь. С грузом 15000 кг достигнута высота 11997 м. В этом же полете экипажем установлен и еще один — одиннадцатый мировой рекорд: максимальный груз, поднятый на высоту 2000 м, составил 15206,4 кг.

7 августа того же года М-10, пилотируемая Н. Андриевским, достигла скорости 912 км/ч на базе 15—25 км.

Прошло 20 лет. А рекорды на гидросамолете с реактивными двигателями, установленные советскими летчиками, и поныне — в таблице Международной авиационной федерации.

КЛУБ ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫХ

ВО ЛЬВОВЕ по инициативе обкомов ДОСААФ и комсомола открыт клуб авиации и космонавтики. Его членами являются активисты оборонно-массовой работы — рабочие, студенты, инженеры, летчики-фронтовики, ветераны Вооруженных Сил СССР.

Клуб организует встречи с авиаторами, ведет работу по военно-патриотическому воспитанию подрастающего поколения, пропагандирует славную историю советского воздушного флота.

Недавно в здании Музея боевой истории войск Краснознаменного Прикарпатского военного округа клуб развернул большую выставку. Ее экспонаты рассказывают о героическом прошлом и славном настоящем отечественной авиации, об освоении советскими космонавтами звездных трасс. На выставке представлено свыше 1000 моделей летательных и космических аппаратов, фотографии, значки на авиационно-космическую тематику.

Выставка «Авиация СССР и космонавтика» пользуется большой популярностью. Ежедневно ее посещают группами и в одиночку школьники, учащиеся ПТУ, рабочие — все, кто горячо интересуется историей покорения советским народом пятого океана и просторов Вселенной.

Яр. ЯНЧАК

Львов



«ОРЛЯТА» В ЗВЕЗДНОМ

Хорошими делами отметили члены Всесоюзного военно-патриотического клуба «Орленок» при Центральном Доме культуры профтехобразования год 20-летия полета Ю. А. Гагарина. В канун юбилея они побывали в Калуге, где познакомились с экспозицией Государственного музея космонавтики, мемориального музея К. Э. Циолковского и народного музея при школе № 9, возложили цветы на могилу великого мечтателя.

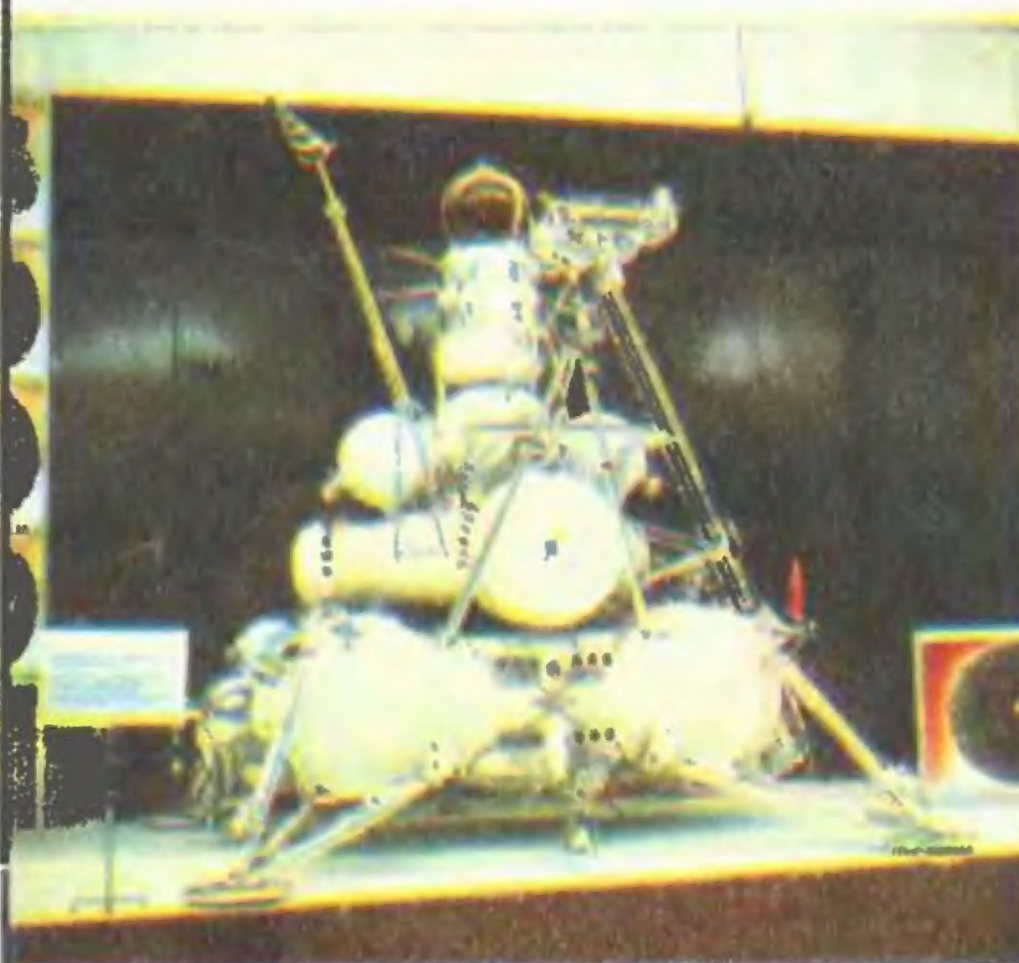
Учащиеся ПТУ постоянно работают в Мемориальном музее космонавтики и его филиале — Доме-музее академика С. П. Королева. По просьбе участников Звездного забега члены клуба изготовили капсулы для земли с места приземления Ю. А. Гагарина.

Космонавты пригласили «орлят» в гости.

На снимке: юнармейцы в Звездном городке, в центре — летчик-космонавт СССР В. Рождественский.

И. БОРИСЕНКО,
заместитель председателя
Федерации космонавтики СССР

Фото Е. СУПОНЕВА



МОСКВА, ВДНХ, ПАВИЛЬОН «КОСМОС»

ЭТО — межпланетная космическая станция «Луна-24». Пять лет назад, 18 августа 1976 года, такой аппарат совершил мягкую посадку на поверхность Луны в районе моря Кризисов и обеспечил доставку на Землю образцов лунного грунта.

Фото Л. МЕЦЛЕР

АВИАМОДЕЛИСТЫ ИЗ БУХАРЫ

При городском Дворце культуры работает авиамодельный кружок, им руководит педагог, инструктор-авиамodelист, судья всесоюзной категории Э. Алимов. Ребята овладевают практическими навыками работы на токарном и сверлильном станках, учатся читать чертежи, строят авиамodelы, с которыми выступают на соревнованиях.

Среди воспитанников кружка — мастер спорта, кандидат в мастера спорта и 19 разрядников.

Выставки моделей, показательные выступления юных спортсменов, соревнования способствуют развитию авиамodelизма в школах города.

Р. ИШМУХАМЕДОВ,
инженер
Фото автора

Бухара

● Идут занятия.



☆☆☆



ИЛ-86 И ЯК-42 — НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАССАХ

КАЗАЛОСЬ БЫ, совсем недавно самолет — аэробус Ил-86 начал жизнь на воздушных дорогах Аэрофлота. Широкофюзеляжный лайнер, берущий на борт более 300 пассажиров, регулярно летает в Ташкент и Минеральные Воды. Теперь у него появился новый маршрут: Москва—Берлин.

Вслед за Ил-86 на международные трассы вышел и новый пассажирский самолет Як-42. Он совершает рейсы из Ленинграда в Хельсинки.

На снимке: Ил-86 в Шереметьевском аэропорту.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

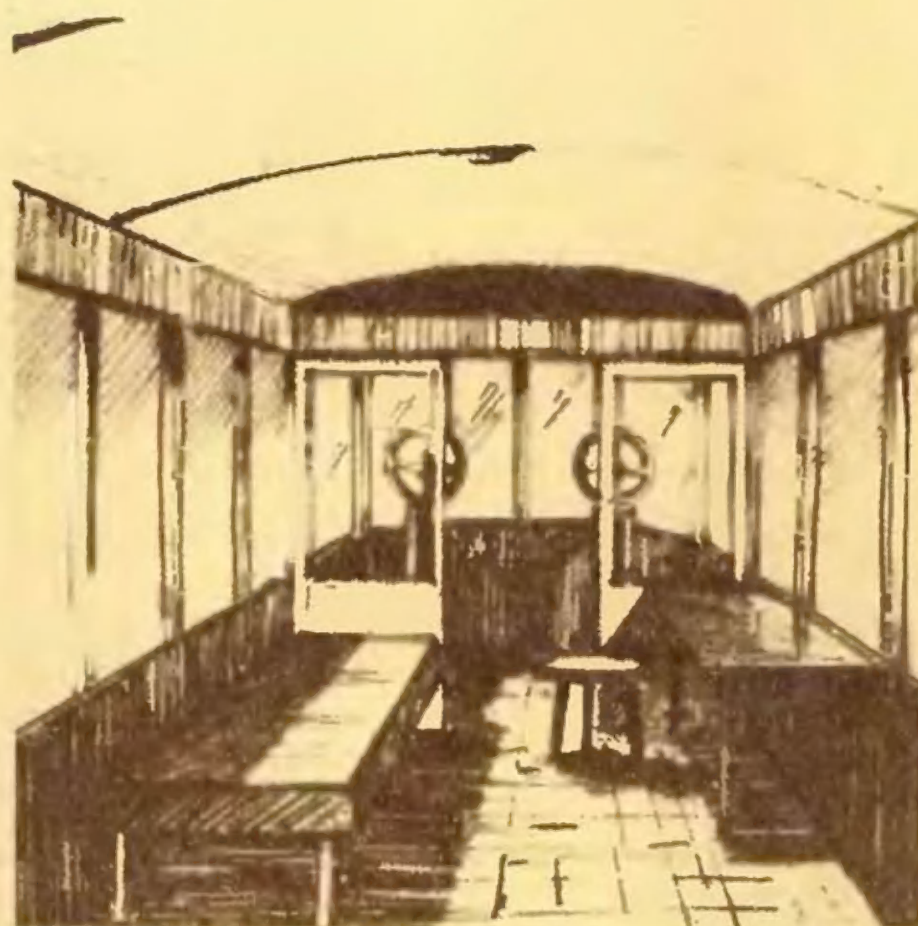
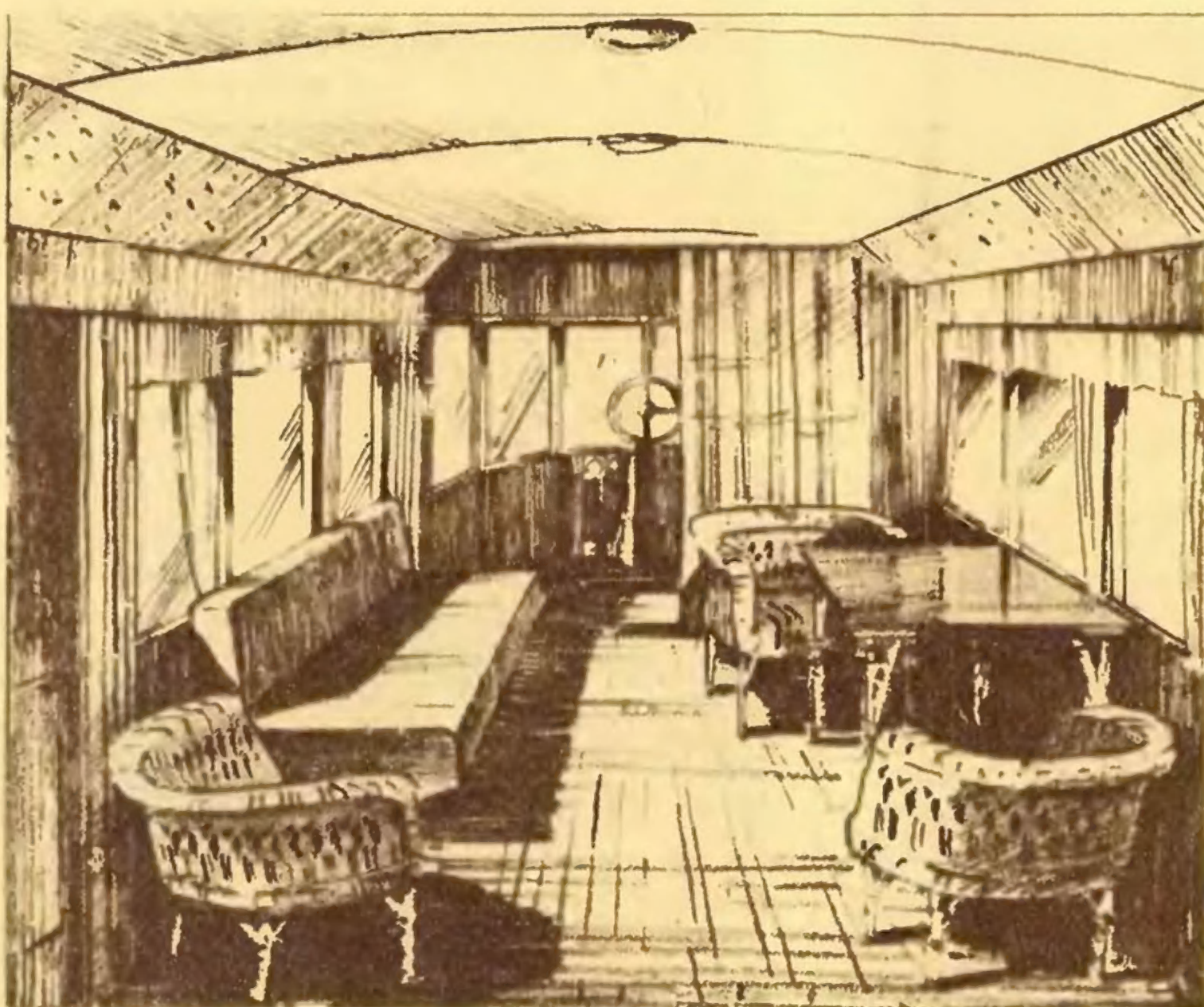




1. «Будучи главным конструктором... создал ряд собственных конструкций боевых самолетов, успешно прошедших испытания.

...Он... с большими теоретическими знаниями, опытом и эрудицией...» — Вот строки из характеристики, данной С. В. Ильюшиным 23.03.1944 г. на инженера, чья фотография здесь впервые публикуется. Знаете ли вы этого инженера? Назовите самолеты, созданные им.

ФОТОВИКТОРИНА-81, СУДЯ ПО ПИСЬМАМ, ПОЛЬЗУЕТСЯ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ. ЧИТАТЕЛИ СПРАШИВАЮТ, БУДЕТ ЛИ ЭТА РУБРИКА В 1982 ГОДУ. ОТВЕЧАЕМ: РЕДАКЦИЯ ЗАПЛАНИРОВАЛА «ФОТОВИКТОРИНУ-82». МЫ ЖДЕМ ОТ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ КОНКРЕТНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ И ПОЖЕЛАНИЙ. ЖДЕМ ТАКЖЕ РЕДКИХ ФОТОГРАФИЙ, НА КОТОРЫХ ЗАПЕЧАТЛЕНЫ ИНТЕРЕСНЫЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ СОБЫТИЯ.



2, 3. Здесь нарисованы интерьеры кабин двух аэропланов. Каких именно? Что вы знаете об истории их создания? Какое представление об интерьере пассажирского самолета существовало в то время?

ФОТОВИКТОРИНА-81

4. Как называются такие воздушные винты? Какую выгоду дает их применение? Назовите самолеты, оснащенные такими винтами, с того момента, когда они впервые были применены, по сегодняшний день.

К СВЕДЕНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ

С 1 января 1982 года цена за экземпляр нашего журнала устанавливается в размере 40 коп. Стоимость годовой подписки 4 р. 80 к.

Это связано с увеличением стоимости бумаги для печати, затрат на полиграфическое исполнение журнала, расходов на его доставку читателям.

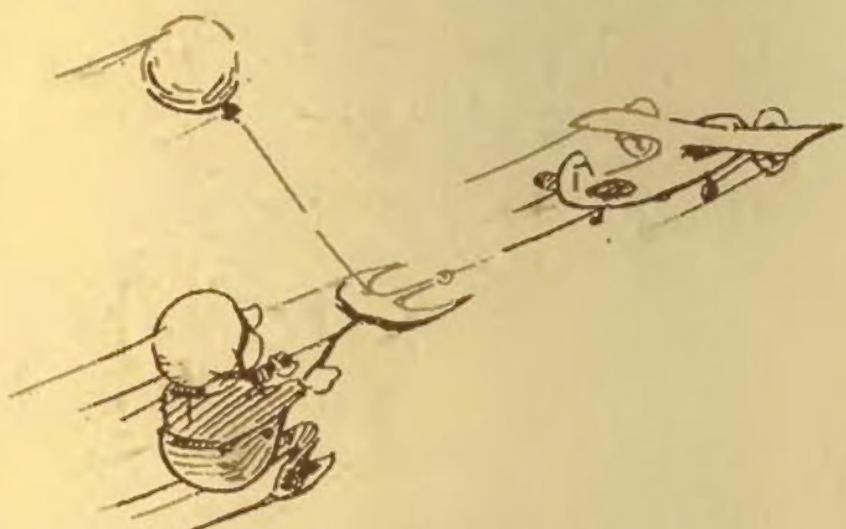




Авиаархивариус

НА ХОДУ — В САМОЛЕТ

«Как спасти человека, затерянного в неприступных горах или в бушующем океане? Американские инженеры разработали для этой цели весьма оригинальный способ. Нуждающийся в помощи достает из кармана небольшой пакет, в котором имеется маленькая камера с сильно сжатым гелием, надувной аэростатик и прикрепленный к нему 150-метровый нейлоновый шнур с прочным ремненным кольцом. Человек надевает на себя кольцо, надувает аэростат, и тот поднимается вверх, сколько хватает троса. Спасательный самолет, оборудованный прочной металлической вилкой, на ходу зацепляет трос, и летчики втягива-



ют человека на борт. Благодаря эластичности нейлонового шнура человек почти не ощущает рывка».

«Изобретатель и рационализатор», 1965, № 8, с. 40.

ЗАОБЛАЧНЫЕ КОНЦЕРТЫ

«Устроители международной выставки в Дрездене решили дать ряд «заоблачных концертов», разместив до 1000 музыкантов на дирижабли различных систем. Дирижабли могут подниматься и опускаться сообразно с указаниями «воздушного дирижера», который будет сигнализировать им особыми фонариками, так как концерты будут даваться в темноте по вечерам. Подобными подниманиями и опусканиями дирижаблей под музыку предполагается достигнуть изумительных нюансов, до сих пор еще нигде не достигаемых».

«Театр и спорт», 1910, № 82, с. 12.



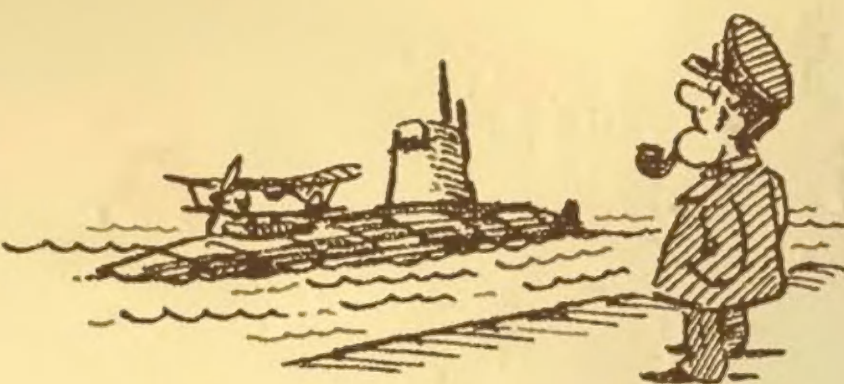
СИГНАЛ БЫЛ ПРЕРЫВИСТЫМ!

«Одиноки ли мы во Вселенной или где-то далеко от нас все же существуют «братья по разуму», от которых мы могли бы получить послание? Этот вопрос давно занимал ученых, но лишь в последние десятилетия с появлением крупных радиотелескопов удалось начать эксперименты по поиску сигналов внеземных цивилизаций (ВЦ). ...Однажды вечером в середине августа 1977 года было зарегистрировано кратковременное повышение сигнала в одном канале приемника. Сигнал оказался мощным, примерно в 30 раз сильнее фоновых флуктуаций. «След» сигнала на записи ЭВМ в точности повторял форму диаграммы направленности радиотелескопа. Следовательно, источник сигнала был небесным объектом и имел малые в сравнении с диаграммой угловые размеры. Но что самое интересное — сигнал был прерывистым! Наличие у антенны второго облучателя, смещенного по часовому углу, позволило бы наблюдать сигнал повторно спустя несколько минут, по мере суточного движения источника на небесной сфере. Но сигнала не последовало — он был «выключен». Так появилось основание назвать объект — источник сигнала — «внеземным маяком».



Какова его природа? Точка на небе, откуда исходил сигнал, лежит неподалеку от центра Галактики и, кроме того, вблизи плоскости эклиптики. Поэтому не исключено, что источник находится в пределах Солнечной системы. Ни больших планет, ни крупных астероидов в этой части неба тогда не было, не было там и космических аппаратов. Просмотр звездных каталогов показал, что в этом направлении отсутствуют близкие звезды солнечного типа. Происхождение сигнала до сих пор остается загадкой».

«Земля и Вселенная», 1980, № 5, с. 37.



САМОЛЕТ НА ПОДЛОДКЕ

«На заводах Каспар в Травемюнде построен маленький гидросамолет с мотором всего в 60 сил, предназначенный для транспортировки на борту подводной лодки. В сложенном виде этот самолет укладывается в цилиндр 7,05 м длины и 1,40 м в диаметре».

«Аэро», 1923, № 8, с. 159.

ОТ РЕДАКЦИИ. Эти факты, извлеченные из авиационной и другой периодики прошлых десятилетий, подчас курьезны. Поначалу они вызывают лишь улыбку. Но только поначалу... Если вглядеться, вслушаться в историю, то с ее пожелтевших страниц до нас долетят отзвуки творческих битв. Если вдуматься, то мы поймем, какой дорогой ценой платило человечество за истину... Под увеличительной линзой времени мы обнаружим: то, что когда-то считалось победой, обернулось по прошествии лет поражением, или, наоборот, что идея не умерла. Да, многие идеи не умерли, как вы заметили, их жизнь исчисляется полувеком, а то и более. Именно ради таких идей и работает Авиаархивариус. Мы надеемся, что в помощь ему объявятся и нештатные изыскатели любопытного.

ПОД ФЛАГОМ ДРУЖБЫ

НА МЕЖДУНАРОДНОМ турнире в Алма-Ате по свободнолетающим моделям самолетов встретились спортсмены социалистических стран — Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Корейской Народно-Демократической Республики, Кубы, Монгольской Народной Республики, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии.

Спортивная борьба была интересной и напряженной. Прошла она под флагом дружбы и интернациональной солидарности. Для советских авиамоделистов достигнутые на этих соревнованиях успехи не случайны. Им предшествовали розыгрыш Кубка СССР и 50-й чемпионат страны по свободнолетающим моделям, сыгравшие положительную роль в подготовке нашей сборной к турниру.

Победителями международной встречи стали: в классе моделей планеров — Валерий Горынин (на чемпионате страны он был вторым) — 1260+240+215 очков, на одно очко от него отстал Геннадий Орлов — 1260+240+214, третий — спортсмен из Польши Роман Голубовский — 1260+240+188. По классу резиномоторных моделей самолетов — Александр Андрюков (он же обладатель первого места на кубковой встрече) — 1260+240+300+360, за ним Виктор Рошонок — 1260+240+300+309 и Евгений Горбань — 1260+240+296. Среди таймеристов первое и второе места у советских мастеров Евгения Вербицкого и Николая Наконечного — 1260+240+300+360+420 очков у каждого (Н. Наконечный — обладатель Кубка и чемпион страны 1981 года), третий — Валерий Струков — 1260+240+300+348.

Из первых шести мест по каждому классу моделей наши планеристы обладают тремя, строители резиномоторных моделей — пятью и таймеристы — четырьмя.

Хорошо выступили команды из Кореи, Болгарии, Германской Демократической Республики, Венгрии, Польши.

Общеконандный зачет: 1. СССР-1 — 4 очка; 2. СССР-2 — 10; 3. КНДР — 12; 4. Болгария — 14; 5. ГДР — 16; 6. Венгрия — 18. 7. Польша — 19; 8. Куба — 21; 9. Чехословакия — 21; 10. Румыния — 34; 11. Монголия — 32.

Международная встреча взаимно обогатила авиамоделистов социалистических стран опытом постройки моделей, практики запуска, работы на стартах.

Фотоочерк
о соревнованиях
на 4-й стр. обложки



Советские спортсмены — победители по резиномоторным моделям самолетов: С. Стефанчук, Е. Горбань и А. Андрюков.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТУРНИР АВИАМОДЕЛИСТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

Спортсмены Коре́йской Народно-Демократи́ческой Респу́блики — победители по моделям планеров: Ли Сон Чан, Ли Чер, Ким Зен Сик.



Советские и кубинские авиамodelисты...

Лучшие таймеристы — победители соревнований: В. Струков, Н. Наконечный и Е. Вербицкий.



В. Горынин — сильнейший в классе моделей планеров.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

