

НАКАНУНЕ
БОЛЬШИХ
СТАРТОВ



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ ... ИЮНЬ ... **6** • 1981 ...

НАКАНУНЕ БОЛЬШИХ СТАРТОВ

твердили это многочисленными примерами. Именно в схватках с опытными соперниками проверяются индивидуальные мастерство, волевые качества, тактическая зрелость всей команды.

Обязанность тренеров — воспитывать стойких бойцов, не теряющих присутствия духа в самой сложной обстановке. Они призваны неустанно повышать эффективность занятий, активнее готовить спортсменов высокой квалификации. Нередко еще дают о себе знать просчеты организационного, методического и педагогического характера. Так что немало предстоит потрудиться комитетам, клубам, тренерам и самим спортсменам.

1981-й должен стать годом дальнейшего подъема всей оборонно-спортивной работы. Только в неразрывном единстве массовости и мастерства сила спорта. Наши успехи, как говорят, налицо. Получили дальнейшее развитие техниче-

нается, скажем, парашютизмом, летает на планере или запускает авиамодели, вырабатывает в себе высокие моральные и волевые качества — самообладание, хладнокровие, умение преодолевать страх, укрепляет здоровье, разбирается в технике, что помогает высокопроизводительно трудиться, успешно готовиться к армейской службе. Сошлемся на пример первичной организации ДОСААФ харьковского авиационного завода имени Ленинского комсомола (председатель комитета Ю. Юрьев). Здесь выращены отличные спортсмены-парашютисты-многоборцы, авиамodelисты, стрелки. Среди них есть чемпионы страны и республики. И все они передовики, новаторы производства, на которых равняются.

Важно развивать спорт с пользой для военного дела, усилить его прикладной характер. В этой связи широкого распространения заслуживает опыт упоминавшейся первичной организации. На заводе проводятся соревнования в честь знаменательных дат в жизни нашей Родины и ее Вооруженных Сил, на призы героев войны и труда; большое воспитательное значение этих спортивных встреч очевидно. Устраиваются чемпионаты по парашютному многоборью, включающему прыжки на точность приземления, стрельбу, бег и плавание, спартакиады допризывной молодежи по нормативам ГТО. Заводские многоборцы — сильнейшие в республике.

Особое внимание — юношескому спорту, «второму эшелону», которому завтра выступать на самых крупных чемпионатах. Растет сеть юношеских планерных школ, с прошлого года начат отсчет всесоюзным соревнованиям планеристов-подростков, включенным во всеобщий спортивный календарь. Широкой популярностью пользуются чемпионаты авиамodelистов-кружковцев, конкурсы на лучшую модель самолета. Кружки и секции по модельным видам спорта должны быть созданы и активно действовать в первичных организациях ДОСААФ каждой общеобразовательной школы, ПТУ, техникума. Комитетам и клубам ДОСААФ следует позаботиться о подготовке общественных инструкторов и тренеров, создании материально-техни-

СПОРТИВНОЕ лето — в разгаре. Необычно оживлены клубные аэродромы, кордодомы, лагерные и пригородные площадки. В воздухе и на земле идет упорная учеба, напряженные тренировки авиационных спортсменов. Спортивный календарь года насыщен многочисленными соревнованиями. Позади уже ряд стартов парашютистов и дельтапланеристов, летчиков и авиамodelистов, оспаривавших лично-командное первенство клубов, городов, областей, зональных встреч. Впереди — самые крупные турниры.

Нынешний спортивный год особый, это год XXVI съезда партии. У каждого из нас одно стремление — творческими свершениями в труде, учебе, спорте ответить на исторические решения съезда, на заботу родной партии. — В 1981-м возьмем новые рубежи! Таков девиз авиационных спортсменов ДОСААФ.

Перед большими испытаниями наши летчики, парашютисты, вертолетчики, планеристы и авиамodelисты. Скоро им защищать спортивные флаги Родины на мировых и европейских чемпионатах, международных стартах у себя дома (международные соревнования парашютистов в Вильнюсе) и за рубежом. Велико желание победить. Однако одного желания мало: мастерство рождается и развивается в интенсивных, научно обоснованных тренировках, сопряженных с большими физическими нагрузками и значительным нервно-мышечным напряжением. В этих встречах, привлекающих сильнейших, решающую роль, наряду с техникой и тактикой, играет психологическая подготовка; при прочих равных условиях успех приносят более крепкие нервы. Наши лучшие парашютисты, вертолетчики, летчики, авиамodelисты под-

ские и военно-прикладные, в том числе авиационные виды спорта. Но сегодня достигнутое нас не может удовлетворить. На VI пленуме ЦК ДОСААФ СССР отмечалось, что в большинстве оборонных коллективов Общества слабо поставлена спортивная работа, далеко не везде привлекаются к занятиям дети и подростки, особенно по месту жительства. Медленнее, чем хотелось бы, развиваются планерный, парашютный, а также авиамodelный спорт — особенно его моторные классы — радиоуправляемые, кордовые скоростные и гоночные модели самолетов. Недостаточно влияние клубов на развитие массовости и повышение мастерства. Они мало помогают первичным организациям, слабо выполняют свою основную задачу: быть учебно-методическими центрами оборонно-спортивной работы, основной базой подготовки квалифицированных спортсменов и сборных команд.

«Физическая культура должна входить в повседневную жизнь широких слоев населения и особенно детей». Эти слова, прозвучавшие в Отчетном докладе ЦК КПСС на XXVI съезде партии, ставят перед оборонным Обществом неотложную задачу: предстоит с учетом достижений и выявленных недостатков наметить пути дальнейшего расширения массовости спорта, привлечения еще большего числа людей, в первую очередь молодежи, к регулярным занятиям.

Еще и еще раз напомним: тот, кто увле-

ЗА МАССОВОСТЬ

ческой базы, оказания методической помощи.

Достойна всяческой поддержки инициатива ведущих спортсменов Подмосковья — чемпионов республики и Советского Союза, кандидатов в сборные страны. Они возглавляют кружковую работу в ряде первичных организаций. Среди наставников — чемпионка страны планеристка М. Африканова, чемпионы России авиамodelисты А. Карпов, В. Кочетков и многие другие.

В пропаганде авиационного спорта велика роль соревнований, особенно всесоюзных и республиканских. Каждая встреча — это не только проверка работы спортсмена за год, но и большая школа мастерства. Именно так рассматривают в Харькове турниры авиамodelистов, в Каунасе и Орле — состязания планеристов. К сожалению, не везде так. Многие старты (например, прошлогодние всероссийские парашютные соревнования в Горьком) плохо готовятся, не проявляется заботы об участниках, зрителях, о молодежи, охотно посматривавшей бы выступления лучших спортсменов. Забывается важная сторона дела — пропаганда спорта.

Все мы хотим, чтобы каждое соревнование являлось праздником авиационно-

Успех каждого соревнования, правильное подведение итогов выступлений спортсменов, команд во многом зависит и от качества судейства. В оборонном Обществе немало арбитров, ведущих активную и безупречную судейскую работу, знающих свое дело. Большой их отряд трудится на общественных началах. Вместе с тем имеют еще место факты некачественного судейства, что отрицательно влияет на ход спортивных поединков. В редакцию поступают сигналы о нечетком судействе некоторых соревнований 1981 года, о чем, например, говорит письмо Б. Киселева, публикуемое в этом номере журнала.

Хорошие судьи не рождаются, их надо готовить, заботиться, чтобы каждый арбитр знал правила соревнований по своему виду спорта, объективно, четко и умело применял их на практике, постоянно совершенствовал свои знания. Например, Московский обком ДОСААФ с помощью авиационных клубов регулярно организует семинары арбитров, цель которых повысить их квалификацию, обменяться опытом.

Предметом особой заботы комитетов, клубов, всех спортивных работников, как и прежде, остается политическое и нравственное воспитание спортсменов, повышение роли технических и военно-прикладных видов спорта в формировании

активной жизненной позиции советской молодежи, подготовке ее к высокопроизводительному труду и защите Родины.

В свете требований XXVI съезда партии необходимо устранить имеющиеся недостатки в оборонно-спортивной работе, обеспечить дальнейшее повышение массовости авиационных видов спорта, достижение новых спортивных побед.

Главное — соединить в единое целое военно-патриотическое воспитание и военно-техническое обучение молодежи. Пусть каждый умом и сердцем осознает, что могущество Родины создается его личным участием в производительном труде, что безопасность Родины обеспечивается умением ее защищать.

го спорта. Но для этого надо с чувством большой ответственности, тщательно его организовывать и проводить. Это и готовность спортивных баз, и рабочих мест для команд и судей, стартового оборудования и стартовой документации. И яркие, броские афиши, художественно выполненные щиты-транспаранты, чтобы привлекали внимание. Информация по радио и в печати. Красочная программа. Приглашения, разосланные в первичные организации ДОСААФ. Это забота о зрителе — любителе спорта и о новичке, желающем приобщиться к занятиям. И если о них забудут, если они почувствуют себя чужими, вряд ли придут снова.

Видимо, трудно так пропагандировать каждое соревнование, но принципы работы со зрителями, с молодежью должны быть таковы.

Стало традицией проводить чемпионаты страны в различных городах, что нельзя не приветствовать. Но почему-то весь груз забот, связанных с организацией ряда турниров, ложится на плечи работников местных комитетов ДОСААФ, многие из которых, к сожалению, не имеют опыта подготовки больших стартов. Нельзя мириться с такой практикой. Где бы ни проходили чемпионаты страны, их непосредственно организуют Центральные авиационные клубы и всесоюзные федерации, опираясь на помощь, поддержку местных комитетов, клубов и общественного актива.

СПОРТА!

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ № 6
РОДИНЫ 1981
(369)

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.

За массовость спорта!	1
Б. Васина. Их подружило небо Ташкента	2
А. Обухов. Эффективно, экономно, надежно	4
В. Клименко. Растет трудовая активность	4
К. Калинин. Летчики, парашютисты, авиамodelисты	6
А. Хоробрых. В Выборгском авиатехническом	7
А. Ануфриев, Н. Балакин. Герои рядом	8
Н. Алтухов. Партизанский аэродром	11
Ф. Артемов. Рассвет над вальетной полосой	11
Л. Корзун. Уроки истории	11
В. Корнилов. Он и сейчас в боевом строю	13
Б. Монастырский. «Так повелевал нам долг»	14
В. Лебедев. Аэроклуб — первый его шаг	15
Н. Кривошапов. Поколений крепнущая связь	16
В. Шубин. На высоком берегу Амура	18
Е. Прозоров. Перевернутый полет	20
Е. Елизаров. Горячая пора у дельтапланеристов	22
В. Рыбкин. Физическая подготовка	22
В. Тихоненко. Чтобы росло мастерство	24
Н. Тютюнник. Объективный контроль	24
Б. Кривенцов. Соревнования планеристов: как их организуем	25
Р. Ишмухамедов, А. Шевченко. Динамический старт модели планера	26
Н. Ляшенко. Геометрические характеристики. «КРЫЛЫШКИ»	28
А. Пономарев. Конструктор могучих двигателей	30
Опытные самолеты периода второй мировой войны. Як-3РД	32
В. Минаков. В небе над Малой землей	33
А. Тырсин. Мировые рекорды — 1980	33
В. Турьян. Окрыленные мечтой ребята	34
Небо зовет	36

На 1-й стр. обл. — фотоэтикет
В. РУБАНА

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 22.04.81.

Подписано в печать 14.05.81.

60×90¹/₈ 5 п. л. Г-43010

Тираж 55 000. Зак. 928

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ИХ ПОДРУЖИЛО НЕБО ТАШКЕНТА



Советские парашютисты выполняют фигуру «колесо».

Фото А. САМСОНОВА

В ТОТ апрельский день, когда улетала из Домодедовского аэропорта в Ташкент, было пасмурно и сыро. Тяжелыми мокрыми хлопьями падал снег, но, попав на асфальт, тут же таял. Лишь на обочинах дороги и в лесу еще проглаживали белые островки. И все же пахло весной. «Не задержимся ли с вылетом?» — мелькнула мысль, но поднимающиеся вдаль самолеты рассеяли сомнения. «А как там наши в Ташкенте? Прыгают ли?» Недавно по радио передали, что и там выпал снег. А парашютисты поехали в Среднюю Азию за солнцем, высотой, хорошей погодой...



Тренер сборной команды Чехословакии А. Эйсенхамер (слева) знакомится с видеозаписывающей аппаратурой. Справа мастер спорта Д. Пахомов (СССР).



Их подружило ташкентское небо: болгарка Н. Деведжиева (справа) и Б. Кайлювене, спортсменка Капсунского АТСК ДОСААФ.

Судьи начеку. Еще секунда, и цель будет поражена...



Аэродром Аранчи Ташкентского аэроклуба ДОСААФ я бы назвала полем дружбы. Здесь не раз собирались парашютисты не только из всех союзных республик нашей страны, но тренировались представители многих стран мира — Болгарии и Чехословакии, Корейской Народно-Демократической Республики и Румынии, Югославии и Вьетнама, Ирака и Турции, Польши и Венгрии.

На нынешних сборах вновь нашими гостями были спортсмены Болгарии и Чехословакии.

Как же проходили совместные тренировки?

В Ташкенте ожидала увидеть всех загорелыми, но погода на этот раз не баловала парашютистов, только изредка улыбалось солнце. Да и загорать некогда — работа шла, как говорится, на полную катушку. В небе через каждые две-три минуты раскрывались купола



парашютов. Малейшая задержка, и старший тренер сборной команды страны Вячеслав Жариков беспокойно ворчал: «Богданов, почему не одета очередная группа? Почему простаивают самолеты?» Владимир Богданов, мастер спорта, инструктор Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, потирая ладони, смотрел на линию стартового осмотра.

Рядом с растянутыми столами для укладки парашютов располагалось «хозяйство» Александра Хусаинова. Он отвечает за техническое оснащение сборов: Александр записывает на видеомagneфон работу спортсменов. У его телеэкрана всегда толпится народ — все свободные в этот момент от прыжка или укладки парашютисты. Каждому интересно увидеть, как «крутит» в воздухе его товарищ.

Кроме того, каждый акробатический прыжок «контролирует» обычная стереотруба. Место у труб занимают — заслуженные тренеры СССР В. Жариков или А. Дунаев, болгарин Г. Алексиев или представители Чехословакии А. Эйсенхамер или М. Слук, наставники сборной страны В. Гурный или В. Лапицкий... Как тут не назвать техников А. Злобина и М. Насибулина, летчиков С. Дунаева (ЦАК СССР), Н. Попова (Каратау), А. Варес (Фрунзе), В. Сивихина (Чимкент), руководителя полетов А. Скиданова — людей, работавших с огнем на протяжении всех сборов.

Девиз сборов: от каждого прыжка — максимум пользы! Поэтому, даже откупив фигуры в свободном падении и раскрыв парашюты, спортсмены работают на точность приземления, хотя на соревнованиях этого и не требуется. Здесь же фиксировался каждый результат. На тренировках использовалась электронная система замера точности приземления. Причем центр «электронной» уменьшен до 5 сантиметров, как это требуют новые правила судейства, утвержденные Международной парашютной комиссией ФАИ.

Если постоять хотя бы час вблизи оптических труб, то с непривычки потом долго будет звучать в ушах голоса тренеров: «Левая — минус тридцать, правая, сальто — выход в сторону спирали... На спиралях ноги не держит — нет группировки... Руки продавливают воздух... Правая, сальто — пауза перед сальто...»

Как тут не пожалеть тренеров. Они в неудобной позе, запрокинув головы вверх, прильнув к окулярам труб, зачастую простаивают по три-четыре часа, оценивая по нескольку десятков прыжков. Потом массируют затекшую шею. Какое напряжение! Надо увидеть все: и как выполняет спортсмен фигуры, и прокомментировать каждую ошибку... Тут не мудрено, что под конец можно выдать в роде «вертикаль в горизонте!»

На сборах, кроме известных мастеров — Ушмаева, Закорецкой, Швачко, Тёрло — много молодых спортсменов, но уже завоевавших право быть членами или кандидатами в сборную страны. Это Е. Виноградова из Куйбышева, А. Милованов из Тулы, М. Банников — из Челябинска...

Программа тренировок — обширна. Спортсмены совершали прыжки одиночные и групповые на точность приземления и с выполнением фигур в свободном падении, с построением «этажерок» из

раскрытых куполов, показательные на стадион. Теоретическая и физическая подготовка, просмотры отснятых воздушным оператором мастером спорта Ю. Соколовым комплексов и видеозаписей А. Хусаинова. Занятия в спортивном городке, сдача зачетов по физподготовке. Политзанятия...

★★★

В конце сборов проведены международные соревнования, посвященные Дню космонавтики. Это первые старты года. Первая проверка сил. Хотя это не чемпионат страны или Европы, спортсмены здорово волновались. Их можно понять, ведь они еще не полностью готовы к стартам — начало сезона. Естественно, и тренеры не ставили перед ними задачу — показать рекордные результаты. И все же — это соревнования. Спортсмен есть спортсмен, каждый хочет быть первым.

Не буду описывать, как сложилась борьба, но нужно отметить, что результаты, даже в начале сезона, довольно высокие. Причем, оценка производилась по новой системе, принятой в начале этого года Международной парашютной комиссией ФАИ. Судьи были очень строгими — ни один спортсмен не избежал штрафа при выполнении фигур. Лучших результатов достигли: среди мужчин — В. Александров — 6,23 с; 6,7; 6,55; В. Колесник — 6,7; 6,7; 6,5 и Н. Ушмаев — 6,6; 6,7; 6,7; среди женщин — Л. Корычева — 7,75; 7,6; 7,1; Е. Алексеева — 7,35; 8,0; 7,36 и А. Швачко — 7,8; 7,8; 7,3 с.

В призовую тройку в прыжках на точность приземления вошли: Р. Садыкова, набрав в сумме 8 прыжков — 0,09 м, Т. Лысюк — 0,10 и Е. Виноградова — 0,15 м. Среди мужчин — В. Покатилов — 0,03; Н. Ушмаев и Б. Румянцев — 0,07 м.

В сумме двоеборья победили Е. Виноградова, воспитанница Куйбышевского аэроклуба ДОСААФ, и военнослужащий Н. Ушмаев. Вторые места заняли Н. Дороднова (ВВС) и В. Колесник (ВДВ), на третьем — О. Баженова (Ворошиловград) и В. Валунас (ВВС).

Конечно, не все 80 участников первой встречи года были довольны своим выступлением. Были даже слезы. Уткнулась в подушку Бируте. Валя Закорецкая, хлопав ее по плечу, успокаивала: «И у меня были проигрыши. Еще какие! Но они придавали сил — значит надо больше работать. Не все сразу получается. Твои победы впереди. Ведь даже многие маститые мастера — чемпионы мира на этот раз не попали в призеры, а ты растраиваешься так...»

Этими соревнованиями были подведены итоги сборов.

— Как вы оцениваете тренировки в Ташкенте? — обратилась к руководителю болгарской делегации Димитру Георгиеву, начальнику национального центра подготовки парашютистов.

— Этот сбор — большая школа для меня, как молодого руководителя центра, работаю в нем третий год. Здесь много познал нового в проведении тренировок на земле и в воздухе, обеспечении техникой, организации быта и досуга спортсменов. Ведь моя задача как руководителя центра — помогать нашим тренерам. Здесь вся работа была организована так, что, несмотря на большое количество участников, мы смогли выполнить полностью наши намеченные планы. За короткий срок — 7 летних дней — выполнили по 60—70 прыжков. Мы привезли сюда молодую команду, средний возраст которой не превышает 22 лет. И наша цель была, чтобы эти молодые спортсмены могли увидеть как работают мастера мирового класса, такие как Ушмаев, Тёрло, Закорецкая, Швачко, о которых они только слышали и читали. И теперь, увидев их, общаясь с ними, прыгая вместе с одного корабля, они убедились, что эти добрые, отзывчивые ребята добились больших высот благодаря упорным занятиям. Думаю, они поняли, каким путем надо идти, чтобы достигнуть цели.

— Сколько прыжков совершают члены сборной команды Болгарии в одну летнюю смену, в год?

— Не более восьми прыжков в день и около 400—500 в год. Но увидев здесь, что советские парашютисты совершают по 10—12 прыжков и чувствуют себя хорошо, думаю, что и мы увеличим нагрузку, естественно, при соответствующей физической подготовке.

— А спортсмены клубов?

— В авиационных клубах, конечно, прыгают меньше — до 200 прыжков в год.

— Сколько планируете сборов?

— Наш центр работает круглогодично по пять дней в неделю — два выходных. Таких специальных сборов, как здесь, мы не проводим. Программа подготовки в центре — разная, включают и теоретические вопросы, и занятия физкультурой, и прыжки. Стараемся как можно больше участвовать в различных соревнованиях. Тренирует команду заслуженный мастер спорта Георгий Алексиев. Он неоднократно чемпион и рекордсмен Болгарии, участник пяти первенств мира.

— Расскажите о ваших ведущих парашютистах.

— Хочется назвать абсолютную чемпионку Болгарии, мастера спорта Иванку Илиеву. Особенно неплохих результатов добилась в акробатике, она чемпионка первенства балканских стран. Среди мужчин в последние три года первые места в республике занимает заслуженный мастер спорта Найдено Давидков. Он абсолютный чемпион Балканиады. На его счету более 4000 прыжков. Среди перспективных назвал бы Владимира Кърчева, он отличился на соревнованиях спортсменов социалистических стран по парашютному многоборью. Все наши спортсмены очень довольны проведенными тренировками здесь. И разрешите через ваш журнал передать огромное спасибо Центральному комитету ДОСААФ СССР, тренерам и спортсменам сборной команды Советского Союза, руководителям местного аэроклуба за братское гостеприимство, бескорыстную помощь, за науку — мы чувствовали себя, как дома, ведь даже переводчик не был нужен. Школа, которую мы прошли здесь — основа для дальнейшей нашей подготовки. Спасибо всем большое.

— Мы тоже благодарим всех, — сказал тренер женской сборной команды Чехословакии Адольф Эйсенхамер, — эти сборы многому нас научили. Кроме совместных прыжков мы смогли посмотреть кинокадры, отснятые Юрием Соколовым в свободном падении, увидели как выполняют комплексы парашютные звезды, лучшие акробаты мира — Ушмаев, Швачко, Дино, Лысюк, Александров.

— И главное, — добавил тренер мужской сборной команды Мариан Слук, — советские парашютисты делились опытом, не скрывая от нас никаких тайн. Володя Гурный прочитал нам интересные лекции по прыжкам на точность приземления и акробатике, и не только рассказал как что делается, но и показал. Огромное спасибо всем. Мы надеемся, что подобные сборы станут традиционными.

— Расскажите о подготовке сборной команды Чехословакии.

— В начале года мы проводим тренировочные сборы по физической подготовке, так как погодные условия не позволяют совершать прыжки. В программу этих тренировок включаем такие игры, как волейбол, баскетбол, занятия на батуте, горные лыжи, бег, плавание. Прыжковые сборы длятся обычно 12 дней. За год спортсмены совершают по 300 прыжков, что очень мало. В этом году надеемся выполнить больше, ведь только здесь уже совершили по 70—80, значит тем самым уже продлили свой спортивный сезон.

Команда у нас молодая. Правда, женская уже участвовала в чемпионате мира, заняв третье место. Это Здена Малкова, Богумила Халакова, Здена Студена, Мария Крайнякова, Таня Гайдошова — все они мастера спорта. Наибольшее количество прыжков в команде имеет Яромир Флориан — более 3000. Он один из самых опытных парашютистов Чехословакии. Наши спортсмены и мы — тренеры очень довольны, что могли вместе с советскими и болгарскими друзьями потренироваться, провести соревнования и нам хотелось бы осенью снова приехать сюда, в Ташкент. Благодаря отличной организации мы выполнили всю намеченную работу.

Трудно расстаться друзьями. Теплые рукопожатия, объятия...

— До новых встреч в Вильнюсе!

— До скорого свидания, друзья!

В июле в Литве состоится очередной чемпионат парашютистов социалистических стран.

Бэла ВАСИНА,
спец. корр. «Крылья Родины»

Ташкент

Фото автора

Тренерам и судьям есть о чем поговорить (слева направо): Г. Алексиев, Д. Стоянов (Болгария), В. Жариков, В. Гурный (СССР), Н. Драганов (Болгария), М. Слук и А. Эйсенхамер (Чехословакия)



ВОСПРИНИЯЛИ СЕРДЦЕМ,

**ЭФФЕКТИВНО,
ЭКОНОМНО,
НАДЕЖНО**

**СИСТЕМАМ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ
ЗАПРАВКИ — ШИРОКУЮ ДОРОГУ!**

В УТВЕРЖДЕННЫХ XXVI съездом КПСС «Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1981—1985 годы и на период до 1990 года» подчеркивается важность дальнейшего повышения эффективности всего общественного производства, увеличения производительности труда. Основные направления указывают пути успешного решения этой задачи. Среди них требование «...всемерно внедрять комплексную механизацию и автоматизацию производственных процессов, неуклонно сокращать во всех отраслях численность работников, занятых ручным трудом, особенно на вспомогательных и подсобных работах».

В последние годы в наших авиационных учебных организациях многое сделано для повышения производительности и облегчения труда личного состава, участвующего в подготовке самолетов и вертолетов к полетам, в частности, заправки их топливом. Все аэроклубы, эксплуатирующие реактивные самолеты, уже создали на своих аэродромах системы централизованной заправки машин горючим. Начали строить подобные системы и аэроклубы, эксплуатирующие вертолеты. Особенно необходима такая система клубам, которые переходят с обучения на машинах Ми-1 и Ми-4, оснащенных поршневыми двигателями, на Ми-2 с двумя газотурбинными двигателями, расходующими значительно больше топлива.

Эффективность централизованной заправки, а она обычно сочетается с электропитанием, состоит в том, что при ее использовании топливо из резервуаров по раздаточным трубопроводам, пройдя фильтры и контрольно-регулирующие приборы, нагнетается непосредственно в баки летательных аппаратов. Таким образом, ликвидируется промежуточная операция — перекачка горючего в автотопливозаправщики. Соответственно

снижаются время и стоимость его доставки от склада до баков вертолета, экономится горючее и ресурс автозаправщиков и автомобилей с электропусковыми агрегатами, сокращается штат обслуживающего персонала, выполняющего эти подсобные операции.

Опыт Егорьевского аэроклуба, в числе первых создавшего у себя централизованную заправку, убедительно подтверждает необходимость быстрее внедрения и освоения этой системы. Она позволила клубу не только сократить штат шоферов на 8 человек при двухсменном режиме летной учебы, но и заметно улучшить условия эксплуатации авиационной техники и работы личного состава, так как по аэродрому уже не колесят, поднимая летом пыль и уродуя его травяной покров весной и осенью, тяжелые аэродромные пусковые агрегаты и топливозаправщики. Учебные полеты после схода снежного покрова стало возможным начинать на неделю-две раньше, чем при использовании автозаправщиков.

Вслед за Егорьевским клубом начали оборудовать технические позиции централизованной заправкой топливом и электропитанием Витебский, Саратовский и некоторые другие. Особенно хорошо и основательно это сделали в Витебске, где начальник клуба А. Сидоров и инженер В. Друй умело руководили работой, а затем и освоением созданной системы. Еще до получения вертолетов Ми-2 руководители Ростовского аэроклуба А. Рассуковский и А. Кулак начали подготовку к созданию условий для их освоения и эффективной эксплуатации. В разработанном плане подготовки важное место было отведено созданию системы централизованного снабжения вертолетов топливом и электроэнергией. В Ростове творчески подошли к использованию накопленного другими клубами опыта в этой области, проявили много инициативы, выдумки.

Шесть раздаточных резервуаров емкостью по 20,8 куб. метров каждый разместили на территории склада горючесмазочных материалов, а раздаточные колонки вынесли на стартовую позицию. Уложенные в землю трубопроводы влагонезащищенные. Соединения топливопроводов разместили в смотровых кирпичных колодцах, что позволяет в любое время проверить их герметичность и т. д. Хотя скрытая прокладка топливопроводов и кабелей электропитания потребовала дополнительных усилий, она дала ряд преимуществ: на летном поле нет дополнительных препятствий, руление и подлет к стартовой позиции возможны с любой стороны, упрощается укатка и расчистка летного поля зимой.

К сожалению, не во всех клубах так серьезно относятся к внедрению эффективных экономических способов эксплуатации. В Ижевском и Кемеровском к работам еще не приступали. Затягивается

ввод в строй централизованной заправки в Сумах и Вязниках. По аэродрому Вязники и в этом году еще разъезжают топливозаправщики и «пускачи», хотя большой объем работ, обеспечивающих ввод в строй централизованной заправки, выполнен еще в 1979—1980 годах. Из-за недостаточного качества работы, затяжки исполнения заданий длительного предпускового периода топливные трубопроводы в местах соединения их стыков при испытаниях дали течь. Усохшие, растрескавшиеся резиновые уплотнительные манжеты не обеспечивали должной герметичности. Из-за того, что своевременно не было учтено то, что место размещения топливных резервуаров и стартовой позиции в осенне-весенний период затопляется, впоследствии пришлось «поднимать» его, заново производить здесь насыпку грунта и щебня.

Владимирскому обкому ДОСААФ стоило бы взять под контроль работы в этом клубе, помочь ему как можно быстрее ввести в строй и освоить систему централизованной заправки. Она экономична, надежна, обеспечивает более эффективное использование авиационной техники и ее сбережение.

**А. ОБУХОВ,
инженер**

РАСТЕТ ТРУДОВАЯ АКТИВНОСТЬ

НОВЫМ ПОДЪЕМОМ творческой активности встретил летный и технический состав нашего аэроклуба исторические решения XXVI съезда партии. Еще активнее стало соревнование за повышение эффективности труда, культуры эксплуатации авиационной техники, достижение высоких результатов в обучении и воспитании курсантов. Особенно хочется отметить работу нашего технического состава. Инженеры, техники, механики с высокой ответственностью готовят вертолеты к полетам, своевременно устраняют замеченные неисправности, стремятся предупредить отказы материальной части в воздухе.

Работа авиационных техников в нашем аэроклубе, как и во многих других, имеет свои особенности. Главная из них в том, что они не только готовят вертолеты, отвечают за лично выполненные на них работы, но и обучают, воспитывают курсантов, являются их наставниками. Пример глубоких знаний авиационной техники, ее безупречной подготовки к полетам показывают коммунисты. Подавляющее большинство из

ОТВЕЧАЕМ ДЕЛОМ!



● Большим авторитетом в аэроклубе пользуется ударник коммунистического труда техник Иван Иванович Дмитренко. На борту вертолета, который он обслуживает, — знак «Отличный». Инженер технико-эксплуатационной службы Виктор Сергеевич Емельяненко доволен работой ветерана. Как всегда, машина подготовлена вовремя и высококачественно.

них — отличники, ударники коммунистического труда. В результате совместных усилий руководителей инженерно-авиационной службы клуба, возглавляемой Иваном Сергеевичем Яровым, и партийных организаций технических подразделений, в них сложился микроклимат, способствующий росту трудовой активности.

В принятых нашими передовиками социалистических обязательствах важное место занимают освоение смежных профессий, и на основе этого, развитие взаимовыручки, помощи молодым специалистам. Значительная группа наших авиатехников теперь уверенно выполняет обязанности специалистов по двигателям, авиационному и радиоэлектронному оборудованию, водителей спецмашин.

...До очередного вылета оставалось уже совсем немного времени, а на вертолете, который готовил молодой авиатехник Юрий Дегтярев, еще было много работы. Уложиться во время, отведенное в плановой таблице на стартовый осмотр и заправку машины, он явно не мог. Это заметили ударники коммунистического труда И. Дмитренко и Н. Семененко. Выпустив в полет свои вертолеты, они поспешили на помощь младшему товарищу. Дмитренко занялся отсеком редуктора, Семененко — бензосистемой, Дегтярь — двигателем. Работа спорилась. Проконтролировав, как положено, все сделанное, молодой техник вовремя проводил свою машину в полет.

Подобных примеров взаимной выручки, умения высококачественно выпол-



● За многие годы работы в аэроклубе Владимир Михайлович Терентьев до тонкости изучил радиооборудование учебных вертолетов. Своими знаниями коммунист-ветеран аэроклуба охотно делится с молодыми специалистами, личным примером учит беречь общенародное добро, содержать сложную технику в готовности к эксплуатации в воздухе.

нить работу по «соседней» специальности, можно привести множество. Она во многом помогает клубу в целом успешно выполнять план подготовки молодых авиаторов. Ведь, зная, что техники хорошо подготовили материальную часть, увереннее и спокойнее действует в воздухе и опытный летчик и курсант.

Авторитет наших лучших техников-ветеранов клуба таких, как И. Дмитренко, Н. Давиденко, В. Терентьев, П. Олексенко, борттехник В. Шапошниченко, высок не только потому, что у них большие практические знания техники и богатый опыт ее обслуживания. Они хорошо подготовлены и теоретически. Это позволяет им полно, обоснованно отвечать курсантам, обращающимся к ним с вопросами и замечаниями о работе материальной части в полете.

Курсант Сергеев после выполнения задания в воздухе заявил, что в режиме приземления машина сильно опускает переднюю часть, и считает это результатом неполадок в передних амортизационных стойках шасси. Тов. Дмитренко был уверен, что вертолет вполне исправен, но раз замечание высказано, еще раз вместе с механиком А. Конозой тщательно проверил параметры шасси. Они были в полном порядке. Тов. Дмитренко объяснил курсанту, что дело не в технике, а в аэродинамике. Вертолет более сильно, чем накануне, опускал переднюю часть потому, что из-за сильного ветра изменился режим обтекания несущего винта, а курсант для сохранения нормального угла тангажа, борясь со сносом больше, чем при безветрии, отдавал ручку управле-

ния, что наклоняет винт и вертолет вперед. А это создало иллюзию ненормального состояния шасси.

Во время одного из дальних полетов на вертолете отказала радиостанция. В составе экипажа был и Н. Давиденко. Отличный специалист безошибочно установил причину отказа, быстро заменил щетки коллектора на преобразователе, и наш вертолет снова надежно поддерживал связь с землей. Глубокие знания техники, умение использовать эти знания при подготовке вертолетов к полету и в самом полете присущи и нашим бортовым техникам В. Шапошниченко и А. Цегельнюку. Мне довелось много летать с ними, и всегда я был уверен, что материальная часть в воздухе не подведет. Опыт и знания этих мастеров своего дела завидуют даже специалисты авиаремонтного завода. И наши борттехники охотно делятся ими не только со специалистами своего клуба, но и с инженерно-техническим составом лётно-испытательной станции авиаремонтного завода.

После XXVI съезда КПСС инженерно-технический состав нашего аэроклуба пересмотрел свои социалистические обязательства и взял на себя более высокие. В них выражено горячее стремление каждого претворить решения партии в жизнь, работать еще лучше, увеличить число отличных экипажей и подразделений, готовить вертолеты к полетам так, чтобы у летчиков никогда не было сомнений в надежности работы материальной части в воздухе.

Это стремление люди подтверждают делом. За счет внедрения прогрессивных методов обслуживания и повышения качества регламентных работ идет борьба за то, чтобы 90 процентов вертолетного парка находилось в готовности к полетам, а каждый второй вертолет получил наименование «Отличный», за экономию 5% топлива и снижения на 5% общих трудозатрат на наземное обеспечение каждого часа полета. Подразделение, которое возглавляет коммунист М. Гузь, настойчиво добивается почетного звания коллектива коммунистического труда. Молодые специалисты Л. Гриненко, В. Дорогой, А. Машенко и другие, следуя примеру передовиков, таких как коммунисты Н. Давиденко и В. Терентьев, осваивают смежную специальность.

Минувшие после взятия повышенных обязательств месяцы показывают, что технический состав клуба твердо держит свое слово. На аэродроме после выполнения заданий в воздухе летчики чаще, чем раньше говорят своим друзьям: претензий к работе материальной части нет. Спасибо за отличную подготовку машины к полету.

В. КЛИМЕНКО,
старший штурман аэроклуба

г. Богодухов



Авиаспортклуб
и первичная
организация

ЛЕТЧИКИ, ПАРАШЮТИСТЫ, АВИАМОДЕЛИСТЫ

● В свободном падении воспитательница детского сада мастер спорта Н. Муравьева.

● В парашютном классе. Занятия проводит инструктор-летчик-парашютист В. Грузинов.

Фото В. НИКИФОРОВА

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРАШЮТИСТА В ПЕРВЫХ СЛУЧАЯХ



Еще солнце за горизонтом, а в небе один за другим вспыхивают купола. Вслед за парашютистами на старт вырываются летчики. Всю зиму по вечерам загорались огни в классах Симферопольского авиационно-спортивного клуба. Сюда спешили молодые рабочие, студенты, служащие, учащиеся профессионально-технических училищ, чтобы познать теорию полета, парашютного прыжка. И вот теперь курсанты на практике применяют знания, полученные в классах.

Коллектив авиаспортклуба поддерживает тесные связи с первичными организациями ДОСААФ предприятий и учебных заведений. Авиационные спортсмены, инструкторы, ветераны клуба проводят большую работу с молодежью по пропаганде боевых традиций, авиационных знаний. Вот почему в клуб идет молодежь, чтобы приобщиться к небу.

У курсантов ныне самая горячая пора. Идут вывозные и тренировочные полеты. Скоро они самостоятельно поднимутся в воздух. А спортсмены готовятся к большим стартам в небе.

«Я не представляю себе жизни без неба. Нельзя описать того чувства, которое испытываешь при отделении от самолета на высоте 2000 метров. Дух захватывает, кажется, будто за спиной выросли собственные крылья». Это говорит молоденькая парашютистка. А сколько в ее глазах огня, сколько страсти и любви к небу.

А вот что говорит инструктор-летчик мастер спорта В. Шакурский о самолетном спорте:

— Это удивительно прекрасный спорт. Правда, обманывать не стану — трудно иной раз приходится, даже рубашку выжимаешь. Но кто пройдет через эти испытания — награждается истинной радостью. Когда самолет подчиняется каждому твоему движению, внизу проплывают цветущие поля, пестрые поселки — хочется петь...

После полетов курсанты и спортсмены приходят в классы, чтобы подвести итоги летного дня. Здесь со стенда «История авиаспортклуба» на них смотрят первые летчики-спортсмены. Потертые буденовки и выцветшие гимнастерки, тихиходные, выдавшие виды У-2. Все приходилось создавать своими руками и впервые. Не хватало материалов, учебников, бензина. Влюбленные в небо люди смело шли на штурм пятого океана.

Воспитанники Симферопольского авиационного клуба отважно сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Героями Советского Союза стали А. Решидов, В. Ерошенко, Н. Самохвалов, А. Вильямсон, И. Шардаков, В. Карлов, А. Расницын. А летчик Амет-Хан Султан удостоен высокого звания дважды.

Более полувека прошло с начала деятельности авиаспортклуба. За это время внесен немалый вклад в развитие планирования, самолетного, парашютного и авиамодельного спорта. Многие проходят службу в Военно-Воздушных Силах страны, бороздят пассажирские трассы Аэрофлота, учат летать других.

Клуб живет полнокровной жизнью. Каждый год приходит новое пополнение — юноши и девушки хотят летать и прыгать с парашютом. Преподаватели, инструкторы дают курсантам необходимые знания, вкладывают, как говорится, свою душу. И это дает результаты. За последние годы в клубе выращено 46 мастеров спорта. Чемпионами Украины являются парашютисты мастера спорта В. Тенчер и дважды рекордсмен мира М. Федоренко.

В клубе имеется хорошо оборудованная авиамодельная лаборатория, где занимается молодежь.

Среди преподавателей, инструкторов, техников, шоферов — всех работников клуба широко развернуто социалистическое соревнование. У каждого одно стремление — в год XXVI съезда КПСС сделать как можно больше, как можно лучше.

Недавно клуб получил новые самолеты Як-50 и Як-52. Это хорошие машины. Такая техника обязывает ко многому.

Люблю бывать на аэродроме в ранние часы. Тонкий ровный звук «яка» сменяет басок трудяги «ана». Слегка покачиваясь, рулит самолет на старт, подставляя утреннему солнцу свои крылья. И вот команда «на взлет». Вздогнув, самолет начинает разбег, плавно отрывается от полосы, чуточку выдерживает, затем круто взмывает вверх. Начинается новый день.

Симферополь.

К. КАЛИНЧИК,
курсант клуба

В ВЫБОРГСКОМ АВИА- ТЕХНИЧЕСКОМ...

ВПЕРВЫЕ о первичной организации ДОСААФ Выборгского авиационного технического училища гражданской авиации имени маршала авиации С. Ф. Жаворонкова довелось мне услышать за тысячи километров от Карельского перешейка, на земле дружественного Афганистана, героически отражающего бандитские налеты контрреволюционеров из-за рубежа.

В одном вертолетном авиационном подразделении мне рассказали о бортовом технике Ми-8Т — старшем лейтенанте технической службы Владимире Савине.

— Отличный специалист и примерный офицер, — говорил о нем командир экипажа капитан Сергей Ушаков. — Недавно мы выполняли рейс к афганским друзьям — доставляли продовольствие. Над горами неожиданно оказались в сложнейших метеоусловиях. Пришлось производить непредусмотренную посадку и в самом неудобном месте. Не окажись с нами Савина — так бы и «куковали» до тех пор, пока не сняли бы с заоблачного «пятачка» товарищи. Владимир проявил буквально чудеса отваги и мастерство специалиста. Так что, когда в экипаже Савин — можешь быть спокоен: из любой труднейшей ситуации он найдет выход, не подведет.

Мне захотелось непременно познакомиться со старшим лейтенантом, поговорить. И вот что я узнал.

Комсомольца Савина после окончания им Выборгского авиатехнического училища призвали на срочную службу в ряды Вооруженных Сил. Мог отслужить положенный срок в любом месте. Но еще в военкомате Владимир попросил направить его в «настоящую авиацию», как он выразился, — туда, где хотя и трудно, зато интересно, да и пользы, как от специалиста, будет больше. С доводами выпускника училища нельзя было не согласиться.

Так молодой воин оказался в боевой семье вертолетчиков. Два года примерной службы пролетели незаметно. Настала пора сменить армейскую форму одежды вновь на штатский костюм. И тут Владимир подал рапорт с просьбой оставить в части, из офицера запаса превратить в кадрового авиационного специалиста.

— Тяга к технике у меня почти школьной скамьи, — улыбается Савин. Подумал и, погасив улыбку, добавляет: — Между прочим, немалую роль в окончательном выборе профессии сыграла досаафовская организация училища. Не знаю как там сейчас, а тогда, семь лет назад, она работала весьма активно. Не раз перед нами выступали ветераны авиации, участники Великой Отечественной войны — инженеры, техники, летчики. Своими воспоминаниями они, даже сами того не замечая, прививали нам любовь к небу, к героическим делам авиаторов. Осталась до сих пор в памяти душевная встреча с летчиком-балтийцем Героем Советского Союза Леонидом Белоусовым. Отважнейший был человек! Сбивал вражеские самолеты по-снайперски и сам не единыжды горел. Вылечивался и опять — в бой! Воевал с протезами ног, как Алексей Маресьев, как Захар Сорокин.

Опять короткое молчание и возглас: — Вот люди были! Беседы с такими, как Белоусов, духовно обогащали нас, юнцов, будили в сердце горячие патриотические чувства. Встречи с легендарными людьми очень хорошо дополняли то, что получали мы на занятиях по военной подготовке на специальной кафедре...

Старший лейтенант так восторженно рассказывал о работе училищной первичной организации ДОСААФ, что мне невольно захотелось побывать у тех, кто так умело и добротой заронил навсегда в сердце воина-авиатора столь добрые семена...

Первым, с кем встретился в Выборге, был председатель городского комитета ДОСААФ майор в отставке Н. Я. Мещеринов.

— Организация ДОСААФ авиатехнического училища, — говорил Николай Яковлевич — одна из самых больших в городе. Членами оборонного Общества здесь являются все без исключения курсанты и преподаватели. Комитет первичной организации Общества совместно с комсомолом, профорганизацией, ведет активную и целенаправленную работу по идейному и военно-патриотическому воспитанию досаафовцев. Успешно пропагандируют революционные, трудовые и боевые традиции партии, народа, Вооруженных Сил. С лекциями и докладами перед курсантами выступают офицеры запаса. Некоторые из них по нашей просьбе проводят уроки мужества в школах. Это бывший участник боев за Новороссийск А. Тихонов, офицеры запаса Д. Базов, А. Юдин и другие.

— Первичная организация, — продолжал Н. Я. Мещеринов, — уделяет большое внимание развитию технических и военно-прикладных видов спорта. — Одним словом, — закончил майор, — училищная организация оборонного Общества идет в ногу с жизнью. Да вы и сами убедитесь в этом, когда познакомитесь глубже с ее работой.

С председателем комитета ДОСААФ училища встретились в одной из аудиторий. Он только что закончил чтение лекции из цикла «История Великой Отечественной войны».

— Военная история, — моя специальность, — сказал Дмитрий Прокофьевич Петренко, — это помогает мне и в военно-патриотической работе с коллективом. Молодежь — народ любознательный. Учащиеся охотно тянутся к военным знаниям, знакомятся с общевойсковыми уставами.

Председатель комитета знакомит с планами работы организации. Читаем: «Провести лекции на темы: «Конституция СССР о защите социалистического Отечества», «Руководство Коммунисти-

ческой партии — основа строительства Вооруженных Сил», «Быть готовым к защите Родины — патриотический долг каждого советского гражданина». А вот и беседа со старшекурсниками, готовящимися к призыву в Армию: «Служба в Советских Вооруженных Силах и порядок ее прохождения в соответствии с Законом «О всеобщей воинской обязанности».

В Выборгском авиатехническом молодежь, да и преподавательский состав с увлечением занимаются стрелковым спортом. Малокалиберным оружием здесь владеет, практически, каждый курсант, немало имеется и разрядников. В училище регулярно проводятся соревнования не только по стрельбе, но и по другим военно-прикладным видам спорта, в частности, — по авиамodelьному.

— Между прочим, — говорит Д. Петренко, — наши авиамodelисты — мастера на все руки. Многие из того, что вы видели в классах, сделано, сконструировано ими под руководством активиста ДОСААФ преподавателя А. Ванеева.

— В этом году, первом году одиннадцатой пятилетки, — подчеркнул Д. Петренко, — сбавлять темпов не намерены. Задачи оборонного Общества, вытекающие из решений XXVI съезда КПСС, мы, как и прежде, полны желания решить с высоким качеством. Глубокое изучение документов съезда помогает нам еще выше поднимать уровень воспитания курсантов в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма.

Рассказываю о своей встрече с бывшим воспитанником училища Владимиром Савиным, о его теплом отзыве — как об училище, так и о первичной организации оборонного Общества. Говорю о том, как он служит в рядах Военно-Воздушных Сил, как вместе со всеми с честью выполняет свой патриотический и интернациональный долг вдали от родной земли.

— Мы внимательно следим за событиями в Афганистане, — отвечает мой собеседник. — Радует успехам дружественного народа в его нелегкой борьбе с врагами прогресса. Об интернациональной помощи наших воинов трудящимся нового Афганистана в защите революционных завоеваний рассказываем нашим курсантам, всем досаафовцам училища. А за добрую весть о Владимире Савине — спасибо. Представится возможность — передайте, что в училище делается все, чтобы, как всегда, растить не только высокоподготовленных технических специалистов, но, главное — достойных сынов нашей замечательной социалистической Родины, верных сынов партии и народа.

...Семь лет прошло, как из стен училища ушел в армию Савин, но традиции, которые сложились и окрепли при нем, живы. Выборгское авиационное техническое училище гражданской авиации имени маршала авиации С. Ф. Жаворонкова готовит и выпускает высококвалифицированных специалистов, идейно убежденных патриотов, готовых в любой момент встать на защиту своей любимой Отчизны.

А. ХОРОБРЫХ
спец. корр. «Крылья Родины»

Выборг, Ленинградской области

● В Перми хлебом-солью встречают участников агитперелета.



В совместном постановлении бюро ЦК ВЛКСМ и Военного Совета ВВС о 50-летию шефства Ленинского комсомола над Военно-Воздушными Силами говорится, что за истекшие годы десятки тысяч лучших юношей по комсомольским путевкам пришли в авиационные соединения и части. Воспитанные партией на бессмертных образах Николая Островского, героев-челюскинцев и папанинцев, комсомольцы-авиаторы показали в годы Великой Отечественной войны чудеса мужества и воинской доблести.

На подвигах воспитанников Ленинского комсомола Николая Гастелло, Виктора Талалихина, Алексея Маресьева, Ивана Кожедуба, Александра Покрышкина и многих других, прославивших нашу Родину, у летчиков восьмидесятых годов, ныне воспитываются горячий патриотизм, высокие моральные качества, готовность к труду и защите завоеваний Октября. Яркой страницей в историю шефства ВЛКСМ над Военно-Воздушными Силами Страны Советов вошли также героические подвиги советских летчиков-космонавтов.

Шефство комсомола над ВВС придает большой политический смысл отбору передовой советской молодежи в военные авиационные училища, активно способствует подготовке идейно убежденных, высококвалифицированных летчиков, штурманов, инженеров и техников, вовлечению юношей и девушек в занятия авиационными видами спорта, воспитанию доблестных защитников Родины.

Осложнение современной международ-

ной обстановки, вызванное агрессивными происками империалистов США и их сторонников по НАТО, а также китайских гегемонистов, требует дальнейшего усиления политической бдительности, улучшения военно-патриотического воспитания советской молодежи на славных традициях Ленинского комсомола и Военно-Воздушных Сил.

Комитеты комсомола совместно с командованием и политорганами частей ВВС, военкоматами, комитетами ДОСААФ должны постоянно совершенствовать подготовку молодежи к службе в авиации, развивать авиационные виды спорта, улучшать работу военно-патриотических школ и объединений при авиационных училищах и частях, комитетах ДОСААФ.

Важно сейчас использовать патриотический подъем комсомольцев и молодых воинов, всей молодежи, вызванный решениями XXVI съезда КПСС, для дальнейшего повышения политической бдительности, усиления военно-патриотического воспитания в первичных организациях ДОСААФ. Нам надо прививать любовь к военной специальности, к авиации, чувство гордости за службу в Военно-Воздушных Силах.

В ознаменование 50-летия шефства Ленинского комсомола над Военно-Воздушными Силами в нынешнем году в стране проводятся такие мероприятия, как встречи ветеранов, отличников боевой и политической подготовки частей с рабочей, сельской и учащейся молодежью, митинги, военизированные игры,

ГЕРОИ

МОСКВА — БАРАНОВИЧИ — ПОЛТАВА — ТАМБОВ — ПЕРМЬ — БАРНАУЛ — ТАЛДЫ-КУРГАН — КИЗЫЛ-АРВАТ — АРМАВИР — ТАГАНРОГ — ЛИПЕЦК — МОСКВА.

ТАКОВ МАРШРУТ АГИТПЕРЕЛЕТА, ПОСВЯЩЕННОГО XXVI СЪЕЗДУ КПСС, А ТАКЖЕ 50-ЛЕТИЮ ШЕФСТВА ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА НАД ВОЕННО-ВОЗДУШНЫМИ СИЛАМИ СТРАНЫ. В ПЕРЕЛЕТЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ЦК ВЛКСМ, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ВВС И АКТИВИСТЫ ДОСААФ.



● Чемпионка мира мастер спорта СССР международного класса Любовь Немкова выступает перед курсантами и преподавателями Барнаульского высшего военного авиационного училища летчиков имени Главного маршала авиации Вершинина К. А.

массовые соревнования молодежи по техническим и военно-прикладным видам спорта. Приводятся в порядок братские могилы, памятники и обелиски воинам-авиаторам, возложение к ним венков, цветов. Объявлена операция «Поиск», в ходе которой организуется сбор материалов о шефстве комсомола над ВВС, боевом пути авиационных подразделений и самолетов, построенных на личные средства советских граждан, авиационных полков и авиаэскадрилий, которым были присвоены почетные комсомольские наименования, о тех, кто пришел в авиацию по комсомольской путевке.

Совместно с комитетами ДОСААФ, военкоматами, организациями общества «Знание» во Дворцах культуры, клубах, школах, высших и средних специальных учебных заведениях, предприятиях, колхозах и совхозах проводятся беседы, лекции и доклады, тематические вечера на тему «50 лет шефства комсомола над ВВС», выставки в республиканских, краевых и областных музеях, кинолектории и фестивали, посвященные этой теме. В ряду мероприятий и Всесоюзный агитперелет...

● В Талды-Курганском аэропорту.



РЯДОМ

...Ту-134А взял старт с одного из подмосковных аэродромов. На борту лайнера агитбригада, которую возглавлял генерал-майор авиации М. Барабанщиков. В составе бригады — дважды Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР генерал-лейтенант авиации В. Попков, на счету которого 54 уничтоженных фашистских самолета, Герои Советского Союза летчик-космонавт Ю. Глазков, бывший летчик-штурмовик, член Союза писателей В. Емельяненко, заслуженный летчик-испытатель К. Коккинаки, бывшая летчица 46-го Краснознаменного Гвардейского Таманского авиаполка ночных бомбардировщиков, ныне кинорежиссер Е. Жигуленко, слушатель командного факультета Академии имени Ю. А. Гагарина, делегат XXVI съезда КПСС майор В. Щербаков. В числе участников агитперелета — первостроитель Комсомольска-на-Амуре, активный участник Великой Отечественной войны, делегат XIX и XX съездов КПСС, ныне на-

ный бой десятки наших истребителей против тридцати фашистских бомбардировщиков. Это был сложный бой. Мы уничтожили десять фашистских самолетов, не потеряв ни одного своего.

Полк, в котором сражался Виталий Иванович, закончил боевые действия в Берлине. Ему было присвоено наименование «Берлинский», а 27 летчиков стали Героями Советского Союза. Только в эскадрилье В. Попкова их было одиннадцать.

Из того же поколения авиаторов Константин Константинович Коккинаки. Выполняя интернациональный долг, он, летчик комсомольского призыва, мужественно сражался против японских милитаристов, защищая от врагов китайскую землю.

Когда началась Великая Отечественная война, встал на защиту советской земли, дрался, как подобает коммунисту, за что не раз был отмечен правительственными наградами.

Кончилась война, но Коккинаки не оставил штурвала самолета. В мире вновь стали раздаваться милитаристские призывы. На смену горячей стучалась в дверь война холодная. Нашему государству пришлось проявлять заботу об обороне. Понадобились более современные реактивные самолеты. Их надо было испытывать — невероятно

пор не расстаюсь с физическими упражнениями. В процессе полетов мне приходилось испытывать очень большие перегрузки, которые в состоянии выдерживать только хорошо натренированный организм. Закаляйте себя. Овладевайте техникой. Берегите Родину, как зеницу ока. Пусть всегда наше небо будет чистым!

На трибуне летчик-космонавт Юрий Николаевич Глазков. Его путь в авиацию иной. После окончания Суворовского училища поступил в Харьковское высшее военное авиационное училище Красной Звезды училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца. Затем — отряд космонавтов. В 1977 году вместе с командиром корабля В. Горбатко совершил полет в космос.

В своем выступлении перед воинами гарнизона Ю. Н. Глазков говорил об огромных успехах, достигнутых советскими космонавтами со времени полета Юрия Алексеевича Гагарина, о том внимании, которое уделяют космонавтике Коммунистическая партия и Советское правительство. — Много сделано, но предстоит сделать еще больше, — говорит Глазков. — Освоение земли — бесконечная проблема и без космоса ее не решить.



чальник музея ВВС генерал-лейтенант авиации в отставке С. Федоров, инструктор-летчик Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова — чемпионка мира, мастер спорта СССР международного класса Л. Немкова, ответственный ЦК ВЛКСМ А. Ануфриев, офицеры политуправления ВВС, артисты Московского театра оперетты, вокально-инструментальный ансамбль «Кривичи».

Вот и Барановичи. Теплые встречи на аэродроме. Участники агитперелета направляются в город к памятнику В. И. Ленину и возлагают венок. Затем были возложены цветы у Вечного огня и у памятника дважды Герою Советского Союза С. И. Грицевцу.

Встреча с воинами гарнизона, среди которых немало воспитанников ДОСААФ. Первое слово — дважды Герою Советского Союза Виталию Ивановичу Попкову.

— Горжусь тем, что принадлежу к славной когорте коммунистов. Сорок лет назад пришел я в авиацию. И с тех пор нахожусь в ее рядах. Мне выпала высокая честь защищать рубежи нашей Родины. Мы летали на самолетах, купленных комсомольцами Дальнего Востока на их деньги. Вспоминается воздуш-

сложная, опасная профессия испытателя. Коккинаки ее полюбил, потому что знал: ни один самолет не получит путевку, если не пройдет всесторонней проверки в воздухе. На его счету около 150 испытанных различных типов самолетов. И, как он сам вспоминает, пожалуй, любимая песня его — это МиГ-21.

Но о чем сейчас расскажет Константин Константинович Коккинаки? О том, что их было пять братьев, и все они стали авиаторами, что он мечтал стать моряком. О том, с каким воодушевлением встретил призыв «Комсомолец — на самолет!» Коренастый, выйдя на трибуну, он твердо поставленным голосом бросил в зал короткую фразу: «Любите технику». В его обращении к залу часто употреблялись выражения «наши сыновья», «наши внуки» (Констентину Константиновичу исполнился 71 год).

— Дорогие товарищи, наши сыновья, внуки! Родина дала вам прекрасные самолеты, это целые летающие лаборатории, они намного лучше довоенных — летают выше, быстрее, дальше. Но помните, любая техника будет только тогда хороша, когда она отлично изучена. И еще об одном хочется мне вам сказать — будьте физически крепкими. Я до сих

С большим интересом в Барановичах слушали представителя нынешнего поколения летчиков-героев делегата XXVI съезда КПСС Василия Васильевича Щербакова. Свой первый самостоятельный полет на вертолете Ми-1 он совершил одиннадцать лет назад в Витебском аэроклубе ДОСААФ. После окончания средней школы работал монтажником-высотником в Минмонтажспецстрое. А в свободное время посещал аэроклуб. Окончил летное училище. Служил в строевых частях, поначалу летчиком вертолета Ми-1, потом командиром экипажа Ми-8Т, командиром вертолетной эскадрильи. С прошлого года он — слушатель командного факультета Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина. Близко к сердцу принял он, делегат XXVI съезда КПСС, слова генерального секретаря ЦК Коммунистической партии Советского Союза товарища Леонида Ильича Брежнева, прозвучавшие с трибуны съезда: «Теперь в рядах защитников Родины стоят уже сыновья и внуки героев Великой Отечественной войны. Они не прошли суровых испытаний, выпавших на долю их отцов и дедов. Но они верны героическим традициям нашей армии, нашего народа. И каждый раз, когда того тре-

буют интересы безопасности страны, защиты мира, когда нужно помочь жертвам агрессии, советский воин предстает перед миром как бескорыстный и мужественный патриот, интернационалист, готовый преодолевать любые трудности».

— Велика честь быть участником такого партийного форума, как XXVI съезд КПСС, — говорил В. Щербаков. — Никогда не забуду яркий, исключительно глубокий по содержанию доклад Леонида Ильича Брежнева, его теплые слова, сказанные в адрес защитников Родины: «Прочный сплав высокой технической оснащенности, воинского мастерства и неокрушимого морального духа — таков боевой потенциал Советских Вооруженных Сил». И мы, авиаторы, будем постоянно держать боеготовность на самом высоком уровне.

Выступает Герой Советского Союза Василий Борисович Емельяненко. В декабре 1932 года он, студент композиторского факультета Московской консерватории, изменил своему, как тогда казалось, призванию и по комсомольской путевке пришел в авиацию. Окончил Саратовскую школу пилотов Осоавиахима, затем Центральную школу инструкторов-летчиков в Тушине, обучал полетам юношей и девушек в Нальчикском, Черниговском и Николаевском аэроклубах. С первого дня войны ушел на фронт. Воевал в составе 7-го Гвардейского штурмового авиаполка. На своем Ил-2 наносил штурмовые удары по живой силе и технике противника. Его не раз сбивали. Но Емельяненко после излечения, оправившись от ран, вновь вставал в строй и вновь наносил удары по врагу. Воевал и рос. Рядовой летчик, командир звена, командир эскадрильи, штурман полка, инспектор по технике пилотирования штурмовой авиадивизии.

После войны Василий Борисович отлично окончил Военно-воздушную академию (ныне имени Ю. А. Гагарина). Остался в ней преподавателем. А потом взялся за перо, чтобы рассказать молодежи о жарких днях войны. Его книги «Записки летчика-штурмовика», «Крыло в крыло», «В военном воздухе суровом»... не залеживаются на полках библиотек и прилавках магазинов.

— Военная тема в литературе неисчерпаема, — говорит писатель. — Особенно ценны книги, написанные самими участниками событий.

Далее он рассказывает о тех больших задачах, которые ставит XXVI съезд коммунистической партии перед писателями, о своих творческих планах.

Воздушный лайнер берет курс на Полтаву, и снова теплые встречи, хлеб-соль. Церемония возложения цветов. Выступления перед трудящимися, воинами.

☆☆☆

Тамбов. Участники перелета делятся на две группы. Одна выступает перед курсантами и офицерами Высшего военного авиационного училища летчиков имени М. М. Расковой. Другая — в Высшем военном авиационном инженерном ордена Ленина Краснознаменном училище Ф. Э. Дзержинского.

Собравшиеся в Доме офицеров горячо приветствуют посланцев Москвы, несущих идеи XXVI съезда КПСС в массы. Делегат съезда В. Щербаков живо делится своими впечатлениями о рабо-

те партийного форума. Заканчивает свое выступление словами Леонида Ильича Брежнева, сказанными в докладе: «Позвольте мне от имени всех делегатов горячо поздравить славных защитников Родины. Центральный Комитет партии уверен: они и впредь будут надежно стоять на страже мирного, созидательного труда советского народа!»

На трибуне Евгения Андреевна Жигуленко. Девочку из Тихорецка тянуло в небо. Дадут родители деньги на завтраки в школе, а она их потратит на прыжки с парашютной вышки. А когда, уже взрослой, оказалась в Москве, то сразу же разыскала Центральный аэроклуб. Стала летать на самолете По-2. Началась война. Женя отправилась в военкомат... Настойчивые просьбы отправить на фронт не помогали.

Но вот однажды прослышала, что Марина Михайловна Раскова формирует женскую группу, сразу к ней. Зачислили. Группа была направлена в летное училище в г. Энгельс. После нескольких месяцев учебы, был сформирован женский авиаполк ночных бомбардировщиков. В нем оказалась и Женя Жигуленко. Полк уничтожал живую силу врага на переднем крае обороны. Участвовал в освобождении Новороссийска, помогал с воздуха Феодосийско-Керченскому десанту. Начав боевые действия у предгорий Кавказа, он прошел через Донбасс, Кубань, Крым, Белоруссию, Польшу, Пруссию и закончил боевые действия в Бранденбурге. За 1100 военных ночей полк совершил около 24 тысяч боевых вылетов. Он награжден орденом Красного Знамени и орденом Суворова III степени, ему присвоено гвардейское звание. Свыше двадцати раз за время войны полк получал благодарности Верховного Главнокомандования. 23 летчицам и штурманам присвоены звания Героя Советского Союза, все до единой награждены орденами и медалями.

На счету Евгении Андреевны 968 ночных боевых вылетов. После войны Жигуленко окончила Военно-политическую академию имени В. И. Ленина, Всесоюзный институт кинематографии (мастерская художественного фильма профессора С. А. Герасимова). Ее первая режиссерская работа — художественный кинофильм «В небе «ночные ведьмы». Эта лента рассказывает о том, как летчицы сражались на фронте. О том же говорила Жигуленко на встречах во время агитперелета.

Сохранить в памяти народной боевые подвиги авиаторов в годы Великой Отечественной войны. Собрать все то, что может и должно быть в многочисленных музеях страны, комнатах боевой славы частей и соединений, школьных уголках — задача огромной важности. Об этом говорил на встречах Сергей Яковлевич Федоров.

Нам остается познакомить читателя еще с одним участником агитперелета — спортсменка-летчица Любовь Георгиевна Немкова. Инструктор Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, она накрепко связала свою судьбу с авиационным спортом. Ведущая спортсменка ДОСААФ не раз успешно защищала флаг Родины на международной арене.

Неоднократная чемпионка страны и мира, мастер спорта СССР международного класса Люба Немкова в своих выступлениях подчеркивала, что все

свои успехи авиационные спортсмены посвятили XXVI съезду КПСС. А они немалые: в 1980 году — 48 всесоюзных рекордов, из них 37 — мировых, 113 медалей, в том числе 59 золотых, 26 серебряных и 28 бронзовых. Женская команда пилотажников вот уже 20 лет никому не уступает первенства на международной арене. Значительны победы вертолетчиков, парашютистов. И как приятно бывает, говорит Немкова, слышать за рубежом Гимн Советского Союза в честь нашей победы.

Авиационные спортсмены оборонного Общества множат славные традиции советского спорта, вносят достойный вклад в обеспечение обороноспособности нашей Родины.

Участники перелета выступили перед курсантами Пермского военного авиационно-технического училища имени Ленинского комсомола, Барнаульского высшего военного авиационного училища летчиков имени Главного маршала авиации Вершинина К. А., Армавирского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков, перед рабочими, колхозниками, студентами, учащимися техникумов, профессионально-технических училищ, средних школ. И везде были теплые встречи. В ответных выступлениях партийные и комсомольские работники, офицеры, курсанты, рабочие, колхозники, студенты и учащиеся говорили о том, что они целиком и полностью одобряют решения XXVI съезда КПСС и готовы сделать все, чтобы претворить их в жизнь.

Тепло встречали собравшиеся артисты Московского театра оперетты, вокально-инструментальный ансамбль «Кривичи». Всюду с интересом просматривался фильм «В небе «ночные ведьмы».

Лектор политуправления ВВС полковник И. Филатов прочитал ряд лекций о решениях XXVI съезда КПСС.

Большой группе воинов, ветеранам Ленинского комсомола и представителям нынешнего племени юных вручены Почетные грамоты и памятные письма ЦК ВЛКСМ.

Агитперелет, за время которого его участники побывали в одиннадцати городах, выступали более чем в тридцати коллективах, охватив около пятнадцати тысяч слушателей, явился одной из форм пропаганды решений XXVI съезда КПСС, а также 50-летия шефства Ленинского комсомола над Военно-Воздушными Силами СССР.

☆☆☆

Воздушный лайнер был в полете 16 часов 45 минут, покрыв расстояние более 11 тысяч километров. Экипаж корабля: командир — подполковник Е. Хохлов, помощник командира — капитан В. Лопатин, штурман — майор Н. Гречин, радист — прапорщик В. Величко, бортинженер — майор Б. Горшков, бортмеханик — прапорщик Е. Сидорин, техник по авиационному оборудованию — капитан А. Костин.

А. АНУФРИЕВ,
ответственный организатор
ЦК ВЛКСМ.
Н. БАЛАКИН,
спец. корр.
«Крыльев Родины»

Подвигу 40 лет



Н. АЛТУХОВ

ПАРТИЗАНСКИЙ АЭРОДРОМ

*До сих пор сохраняют свято
Ветераны в краю моем
Ту поляну,
Где был когда-то
Партизанский аэродром.*

*Над нескошенной травой
Вековые шумят боры,
А за взлетной полосой,
Как и прежде,
Горят костры.*

*Ветераны приходят просто
Вспомнить давние времена,
И посверкивают,
Как звезды,
Их медали и ордена.*

*Пахнет смолю, черникой сладкой,
Ветераны костры зажгли,
Словно ждут:
Совершат посадку
Самолеты с Большой земли.*

*Песни теплятся до восхода,
Не прервется беседы нить.
Не забыть им былые годы,
Как и нам их не позабыть.*

*Приходило их больше ранее,
Многим выпал иной маршрут.
А когда их
Совсем не станет —
Их потомки костры зажгут.*

*Пробираются в лес ребята,
Словно в дедовский старый дом,
На поляну,
Где был когда-то
Партизанский аэродром.*

Ф. АРТЕМОВ

РАССВЕТ НАД ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСОЙ

*Первый в небо ушел истребитель.
Еще в сумрачном свете земля.
Но всю разноцветными нитями
Вышивает рисунок заря.*

*И пилот как соавтор восхода,
Молодой ощущая задор,
На громадном холсте небосвода
Тоже вывел свой четкий узор.*

*И рассвета в канву вдохновенно
Сам вплетает за ниточкой нить.
...Лишь пилоты Отчизны, наверно,
Могут мирные зори творить!*

УРОКИ ИСТОРИИ

40 ЛЕТ НАЗАД, 22 июня 1941 года, началась вероломная агрессия фашистской Германии и ее сателлитов против первого в истории человечества социалистического государства.

Фашистский агрессор до нападения на Советский Союз уже поработил брошенные на произвол судьбы западными союзниками и преданные собственными правителями народы Чехословакии и Польши, захватил Норвегию, Данию, Бельгию, Нидерланды, Югославию, Грецию, Албанию. Была частично оккупирована Франция. В руках гитлеровцев находилась почти вся экономическая мощь Европы. Война, развязанная против Советского Союза, стала самым крупным вооруженным выступлением ударных сил мирового империализма.

Коммунистическая партия подняла, мобилизовала весь народ на священную великую битву против фашистских варваров. Советско-германский фронт превратился в главный театр военных действий второй мировой войны.

По существу здесь решались не только судьба нашего социалистического государства, но и судьба всего человечества.

Это в свое время признавали и многие деятели Запада.

«...Мы все здесь очень рады, — писал Черчилль Сталину, — что русские армии оказывают такое сильное, смелое и мужественное сопротивление совершенно неспровоцированному и безжалостному вторжению нацистов. Храбрость и упорство советских солдат и народа вызывают всеобщее восхищение».

«Вступление русских в войну, писали английские газеты, отвлекло немецкую авиацию от налетов на Великобританию и уменьшило угрозу вторжения. Оно значительно облегчило наше положение на Средиземном море».

«Без успешных действий советской армии американские войска были бы не в состоянии противостоять агрессору и война была бы перенесена на американский континент», — заявил один из военных руководителей США генерал Маршалл.

К сожалению, ныне буржуазная пропаганда умышленно всячески замалчивает подобные оценки и выводы, а выполняющие социальный заказ империалистических сил различные фальсификаторы истории стремятся дать совершенно извращенную оценку роли СССР и его вклада в разгром фашистской Германии.

Однако фальсификаторам не спрятать истины. Факты говорят сами за себя.

На Советский Союз маньяк Гитлер бросил 190 дивизий — пять с половиной миллионов солдат и офицеров, около 4300 танков, 47,2 тыс. орудий и минометов, 4980 самолетов и 192 боевых корабля. На всех остальных театрах военных действий и в резерве у

К 40-летию начала Великой
Отечественной войны

врага в этот период имелось всего лишь 62 дивизии.

До высадки союзников во Франции в 1944 г. на советско-германском фронте находилось от 56 до 72% наиболее боеспособных войск гитлеровского вермахта, а в Северной Африке воевало лишь около трех и в Италии не более 7 процентов немецко-фашистских дивизий.

Даже к началу 1945 г. на советско-германском фронте противник имел 3,7 млн. человек, свыше 8 тыс. танков, 56 тыс. орудий и минометов, 4,1 тыс. боевых самолетов.

На советско-германском фронте произошло большинство решающих сражений, операций и битв.

На советской земле фашистские орды в полную меру показали себя как человеконенавистники, убийцы и вандалы. Кое-кто на Западе пытается обелить фашизм, приукрасить его звериный лик, приуменьшить свершенные им злодеяния. Однако и сейчас, спустя сорок лет, нельзя говорить без гнева и боли о преступлениях гитлеровских палачей. Вражеская оккупация была трагедией не только для подпавших под нее советских людей, но и для целых народов. Разве можно забыть о кострах из живых людей, о газовых камерах, о печах крематориев Освенцима, Бухенвальда, об уничтоженных сотнях и тысячах городов, сел и деревень! Это по ним, жертвам фашизма, звучат колокола Хатыни!

До разбойничьего нападения на СССР гитлеровская военная машина не имела поражений. Но уже в первые недели и месяцы войны Красная Армия начала сбивать спесь с фашистских вояк. Потерпел крах пресловутый «блиц криг».

Страна Советов под руководством партии превратилась в единый боевой лагерь. На земле, в небесах, на море защитники Родины проявили невиданное упорство, массовый героизм и отвагу.

Война началась в невыгодных для нас условиях. Мы отступали, упорно отстаивая каждую пядь советской земли. И вот грандиозная победа в битве под Москвой. Она стала первым крупным поражением немецко-фашистской армии. Развеян был в прах лживый миф о непобедимости врага. Московская битва положила начало коренному повороту в ходе войны.

Крупнейшим военно-политическим событием явился триумф наших Вооруженных Сил в Сталинградской битве. В сражении на берегах Волги захватчики потеряли около 1,5 млн. человек или четверть всего личного состава, воевавшего на советско-германском фронте. После Сталинграда гитлеровское командование окончательно лишилось стратегической инициативы.

С нашей победы на берегах Волги началось массовое изгнание фашистских захватчиков с советской земли. Ре-

шающее значение Сталинградской битвы для исхода всей войны были вынуждены признать и представители гитлеровского генералитета. Немецкий генерал Д'ерр писал впоследствии в книге «Поход на Сталинград», что для Германии битва под Сталинградом была тяжчайшим поражением в ее истории, а для России — ее величайшей победой.

Большое влияние на ход борьбы имели сражения за Кавказ, прорыв блокады Ленинграда и многие другие победы в зимней кампании 1943 года.

Одной из самых грандиозных битв была Курская. В ней с обеих сторон участвовало более 4 млн. человек, 13 тыс. танков и САУ, 69 тыс. орудий и минометов, около 12 тыс. самолетов. Победа советских войск в этой битве и их последующий выход к Днепру завершили коренной перелом в ходе войны. Впечатляющие салюты в честь освободителей Орла и Белгорода убедительно оповещали мир о том, что советский народ войну выиграет, хотя до полного торжества еще далеко. Важную роль в поражении гитлеровской Германии и ее сателлитов сыграла битва за Днепр и такие выдающиеся наступательные операции, как Корсунь-Шевченковская, Белорусская, Львовско-Сандомирская, Яско-Кишиневская, Будапештская, Висло-Одерская, Восточнопрусская, Венская, Пражская и другие. Глубоко символично, что именно советскими войсками была взята столица фашистской Германии — Берлин, что означало окончательный крах третьего рейха и конец войны в Европе.

Из общих потерь фашистской Германии за всю войну в 13,6 млн. человек свыше 10 млн. человек или 80 процентов она потеряла на советско-германском фронте. Здесь было разгромлено и пленено 607 дивизий, тогда как наши союзники разгромили и пленили 176.

На Восточном фронте гитлеровская армия потеряла свыше 70 тыс. самолетов или около 70 процентов из общих потерь, около 50 тыс. танков и штурмовых орудий. Даже ярый ненавистник Советского Союза Черчилль должен был во имя истины признать, что именно Советская Армия выпустила кишки из гитлеровского чудовища.

Наши Вооруженные Силы с честью выполнили не только свой патриотический долг, полностью освободив от фашистских захватчиков временно оккупированные ими советские земли, но и совершила великий интернациональный подвиг, сыграв решающую роль в избавлении от фашистской оккупации многие европейские государства. В великом освободительном походе участвовало около 7 млн. советских воинов, сотни тысяч отдали свою жизнь за свободу и счастье других. У подножий обелисков и памятников, воздвигнутых на площадях Варшавы и Вены, Будапешта и Бухареста в честь краснозвездных освободителей, никогда не вянут цветы.

В огне Великой Отечественной войны сложилось интернациональное братство по оружию, ярким воплощением которого ныне является боевой оборонительный союз вооруженных сил стран — участниц Варшавского Договора.

Великая победа ковалась всем советским народом. Как подчеркивает товарищ Л. И. Брежнев: «Победа, которая завоевана в сражениях Великой Отечественной войны, — это победа нашего

героического рабочего класса, колхозного крестьянства, нашей интеллигенции, победа всего многонационального советского народа. Это победа славной Советской Армии, армии, созданной революцией, воспитанной партией, неразрывно связанной с народом. Это победа советской военной науки, боевого мастерства всех родов войск, искусства советских полководцев, вышедших из народа».

Выдающийся вклад в победу внесли советские авиаторы, уничтожив только в воздушных боях и на аэродромах 57 тыс. немецко-фашистских самолетов. За мужество и отвагу, высокое воинское мастерство более 200 тыс. воинов-авиаторов награждены орденами и медалями, 2420 из них присвоено звание Героя Советского Союза, 65 летчиков были удостоены этого звания дважды, а самые выдающиеся воздушные асы — А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза.

Победа Советского Союза над фашизмом стала всемирно-историческим событием и оказала глубочайшее воздействие на весь ход дальнейшего мирового развития.

Из ее опыта следует ряд важнейших уроков. Прежде всего она нагляднейшим образом показала всему человечеству, что социализм — самый надежный оплот дела мира, демократии и социального прогресса. Она стала торжеством советского общественного и государственного строя, социалистической экономики, марксистско-ленинской идеологии, морально-политического единства нашего общества, нерушимой дружбы народов Советского Союза.

Ход и исход войны показал полное превосходство советской военной науки, основоположником которой является В. И. Ленин, чье богатейшее военно-теоретическое наследие умело использует и развивает применительно к новым историческим условиям наша партия.

Самым убедительным образом была доказана справедливость ленинского положения о том, что необходимая оборонная мощь страны может быть достигнута только на основе неразрывного единства основных слагаемых этой мощи — экономики, научно-технического, морально-политического и военного потенциала.

Превосходство социалистической экономики позволило стране выпустить с 1 июля 1941 г. и до конца войны вдвое больше самолетов, танков, САУ, орудий и минометов, чем было произведено в фашистской Германии.

Советская боевая техника и вооружение на полях сражений доказали свое полное превосходство над оружием гитлеровской армии — наиболее сильной в техническом отношении армии капиталистического мира.

Решающим фактором победы стала организующая и мобилизующая роль ленинской Коммунистической партии. «Ее Центральный Комитет, — говорил товарищ Л. И. Брежнев, — был тем штабом, откуда осуществлялось высшее политическое и стратегическое руководство военными действиями».

Со времени нашей Победы минули десятилетия.

На современном этапе, в условиях развитого социалистического общества, объективной закономерностью его развития является неуклонное возрастание руководящей роли партии во всех сферах

общественной жизни, в том числе и в области укрепления обороноспособности Родины, руководстве Вооруженными Силами. Как подчеркивалось в Отчетном докладе ЦК КПСС XXVI съезду партии, нашей Коммунистической партии, нам, советским коммунистам, выпала завидная роль — находиться у истоков социалистического преобразования жизни. На нашу долю выпала почетная миссия защищать, отстаивать мир.

А решать эти задачи приходится в очень сложных условиях.

На международном горизонте сгущились тучи, заметно активизировались противники разрядки.

Несмотря на суровый исторический урок, преподанный агрессорам в ходе Великой Отечественной войны Советским Союзом, и ныне в империалистическом мире, особенно в США, существуют силы, мечтающие о мировом господстве. Имперские амбиции неоднократно проскальзывают в заявлениях видных деятелей нынешней вашингтонской администрации. Так, министр обороны К. Уайнбергер, в одном из выступлений заявил, что США «должны быть готовы вступить в войну сегодня» для «защиты своих интересов во всем мире». А если это сопоставить с тем, что американские руководители объявляют зонами своих «жизненно важных интересов» районы от Латинской Америки до Персидского залива, то налицо та же идея утверждения мирового господства, хотя и облаченная в несколько иные формы.

В этих условиях политика и практическая деятельность КПСС отличаются органическим единством миролюбия и готовности дать надлежащий отпор любому агрессору. Партия и государство ни на один день не упускают из поля зрения вопросы укрепления оборонного могущества страны, ее Вооруженных Сил.

Как и в прошлом, партия неуклонно проводит курс на гармоничное развитие всех видов и родов войск с учетом их места и роли в войне, перспектив развития военного дела.

Решая задачи укрепления обороноспособности Советского государства, совершенствования его военной организации, партия придает самое серьезное значение идейной закалке советских людей, особенно молодежи, военно-патристическому воспитанию подрастающего поколения.

Советский народ, испытавший на себе все ужасы самой разрушительной, самой кровавой войны, как никто другой ценит мир и отстаивает его. Борьба против угрозы нового, теперь уже ядерного, мирового пожара, за разрядку напряженности, против гонки вооружений была и остается стержневым направлением внешнеполитической деятельности нашей партии, советского государства.

Борьба за мир проходит в сложных условиях. Агрессивные силы империализма, возглавляемые США, нагнетают напряженность усиленно начинают свои арсеналы все новыми и новыми средствами массового уничтожения людей.

Партия учит народ максимальной бдительности, необходимости быть в постоянной готовности дать сокрушительный отпор агрессору, с какой бы стороны он ни попытался нарушить наш созидательный труд.

Генерал-майор Л. КОРЗУН,
кандидат военных наук

Подвигу 40 лет

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ



● Первые Герои Советского Союза в Великой Отечественной войне С. И. Здоровцев, М. П. Жуков, П. Т. Харитонов.

Фото 1941 г.

Четыре десятилетия минуло с того рокового предрассветного часа, когда на советскую землю, от Черного до Баренцева морей, обрушился удар гигантской силы. Пять с половиной миллионов солдат и офицеров, более 47 тысяч орудий и минометов, почти четыре тысячи танков, пять тысяч бомбардировщиков и истребителей внезапно и вероломно бросил против Страны Советов маньяк Гитлер. Запылали мирные города и села, полилась кровь детей, женщин, стариков. Фашистские варвары уничтожали все и всех.

Советский народ, его Вооруженные Силы по призыву Коммунистической партии поднялись на священную Великую Отечественную войну против коричневой бронированной чумы. На земле, на морях и в воздухе развернулись ожесточенные сражения. Советские люди на фронте и в тылу проявили массовый героизм и отвагу.

Самоотверженно бились с фашистскими воздушными пиратами летчики. В схватках с «юнкерсами» применялось и такое средство борьбы, как таран. В первые же дни боев Родина

узнала имена летчиков-истребителей, которые, израсходовав в бою снаряды, разили врага крыльями и винтами своих боевых машин.

8 июля 1941 года, на восемнадцатый день войны, троим из них — молодым летчикам-истребителям коммунисту Степану Здоровцеву, комсомольцам Михаилу Жукову и Петру Харитонову Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Советского Союза.

Все трое в свое время оканчивали аэроклубы Осоавиахима. По просьбе читателей журнала мы рассказываем о боевых подвигах и судьбе первых Героев великой битвы за свободу и независимость Родины, ее славных крылатых патриотов.

ОН И СЕЙЧАС— В БОВЕОМ СТРОЮ

Степан Иванович Здоровцев родился и вырос на Дону. Юношеские годы провел на Волге. В Астрахани закончил аэроклуб, а в 1940 году в Сталинграде — авиационное военное училище летчиков.

☆☆☆

УТРОМ 27 июня, на шестой день Великой Отечественной войны, как всегда командир 158-го истребительного авиационного полка собрал личный состав.

— Наши наземные войска ведут ожесточенные бои с превосходящими силами врага. Мы должны прикрыть их от фашистской авиации.

Младший лейтенант Здоровцев, согласно плановой таблице, должен был вылететь на патрулирование последним. Однако с командного пункта поступило сообщение: в сторону аэродрома приближается самолет противника.

В воздух взвилась зеленая ракета. Здоровцев запустил мотор и вырулил на старт. Через минуту короткокрылый тупоносый И-16 устремился вперед. Набрав высоту, Степан начал поиск, переключая истребитель с крыла на крыло. Под нижней кромкой облака показалась точка. Она быстро росла в размерах. Вот уже видны все очертания самолета. Это был бомбардировщик. Заметив И-16, экипаж «юнкерса» попытался скрыться в густой пелене. Здоровцев настиг противника и открыл огонь. Вражеские стрелки дали ответные очереди. Советский летчик продолжал бить по «юнкерсу» из всех пулеметов. На левой плоскости Ю-88 появилось пламя. Степану удалось подойти вплотную к разведчику и сверху дать новую длинную очередь. Самолет с черными крестами на крыльях как-то неуклюже накренился, опустил нос, устремился к земле и врезался в лес у небольшого озера.

Степан заторопился на аэродром, плав-

но, на три точки посадил своего «ишачка», зарулил, сбросил с плеч лямки парашюта, выпрыгнул из кабины и доложил о первой своей победе.

28 июня первый вылет на патрулирование прошел сравнительно спокойно. В полдень погода ухудшилась. С неба начали срываться капельки дождя. Степан Здоровцев и его ведомые сидели в кабинах в готовности номер один. В термосах подвезли обед. Дотронуться до него не удалось. Поступила команда на вылет.

К аэродрому приближалась группа фашистских бомбардировщиков. Поднявшись в воздух, Здоровцев и его товарищи сразу увидели звено Ю-88. Оно с ходу начало сбрасывать бомбы на летное поле. Советские истребители вступили в бой. Позднее Степан Здоровцев об этом рассказывал сам в письме, которое опубликовала в те дни областная газета «Сталинградская правда».

«Три фашистских бомбардировщика, — писал Здоровцев, — начали бомбардировку нашего аэродрома. Мы пошли в атаку. Один из Ю-88 был сразу же сбит. Я увязался в хвост другому вражескому бомбардировщику. Сблизившись на положенную дистанцию, я нажал гашетки пулеметов. Фашистский самолет дрогнул, но продолжал лететь. Стрелки вражеского самолета открыли по мне огонь, но пули шли мимо. Я находился у врага в мертвом конусе, и как бы вражеский самолет ни маневрировал, я повторял все его маневры. Затем настала минута, когда у меня кончились патроны. Враг удирал. Меня охватила ярость. Ненависть к врагу и преданность социалистической Родине заставили меня пойти на опасный риск — врезаться во вражеский самолет и зарубить его винтом своего истребителя. Так я и сделал.

Вот уже замелькали в глазах знаки фашистского самолета. Осталось пять, три, один метр. Вдруг от сильного удара меня отбросило от сиденья, но ремни удержали. Я дал ручку от себя, сделал переворот и стремительно пошел книзу. Затем, выровняв машину, я дал газ, но тотчас же почувствовал разрушительную тряску мотора. Однако благодаря тому, что лопасти винта истребителя обломились симметрично и я находился на достаточной большой высоте, мне удалось благополучно посадить самолет на своем аэродроме.

Идя на такой риск, я ожидал гораздо худшего последствия. Ну, а с «Юнкер-

сом-88» дело вышло куда скучней. С отрубленным хвостом он врезался в землю и сгорел. Выпрыгнувших с парашютами фашистских летчиков забрали наши красноармейцы...»

Прошло еще несколько тяжелейших боевых суток. Еще два фашистских самолета уничтожил в боях Степан Здоровцев.

8 июля он писал жене домой: «История моей фронтовой жизни за короткий срок войны велика, на письма нет ни одной минуты. Даже сплю на ходу... Идут ожесточенные бои, в которых мы, авиация, — играем большую роль. Мне удалось отправить в черную пучину войны три вражеских самолета. Сам жив и здоров, пока невредим, но потерял некоторых дорогих мне товарищей».

Не знал Степан, когда писал письмо, что этот день, 8 июля 1941 года, явится для него совсем необычным. К стоянке его самолета, размахивая руками, вдруг подбежал молодой лейтенант, дежурный по штабу.

— Здоровцева, Жукова, Харитонova — срочно к командиру!

Не мешкая, летчик явился в штаб, вытянулся в струнку у двери, доложил:

— По вашему приказанию, товарищ командир, младший лейтенант Здоровцев явился.

Командир полка шагнул навстречу:

— Какой там приказ! — громко пробасил он. — Не приказ, а Указ! Только что по радио передали. Вам, Михаилу Жукову и Петру Харитонову присвоено звание Героя Советского Союза!

Видя улыбающееся лицо командира, Здоровцев спросил:

— Неужели только нам троим? Ведь столько отличных летчиков — и в полку, и в соединении, да и на других участках фронта!..

— Вы — первые, самые первые! — ответил командир и обнял героя, как прижимает к сердцу отец родного сына. Вечером на связном самолете доставили свежие номера газет.

Три портрета были помещены в «Правду» и Указ Президиума Верховного Совета СССР. Его слова звучали по-особенному торжественно: «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом и проявленные при этом отвагу и героизм присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда»...

Под Указом — стихотворение В. И. Ле-

бедева-Кумача «Первые три». Его зачитал на митинге один из летчиков полка.

Здоровцев, Жуков, Харитонов!
Вас обнимает вся страна!
И все от дедов и до внуков
Твердят родные имена...
Пусть множатся ряды героев,
Пусть в наши грозные дни
Дерутся все, как эти трое,
И побеждают, как они!

Выступая на митинге, Здоровцев произнес взволнованно:

— В эти минуты моей жизни клянусь тебе, любимый народ, дорогая партия, буду беспощадно драться с врагом, не щадя ни сил, ни жизни!

И он клятву свою сдержал. В последнем в своей жизни воздушном бою, защищая любимую социалистическую Отчизну, землю, которая азрастила и воспитала его, коммунист Здоровцев сражался до тех пор, пока билось его сердце — пламенное сердце патриота.

Степан Здоровцев и сейчас с нами. Его имя носит в Астрахани одна из средних школ. Именем Здоровцева названы пассажирский теплоход Волжского пароходства, колхоз.

Подвиг одного из первых Героев Великой Отечественной войны служит примером для курсантов аэроклуба, в котором он обрел крылья.

В. КОРНИЛОВ,
ответственный редактор астраханской
областной газеты «Волга»

«ТАК ПОВЕЛЕВАЛ НАМ ДОЛГ»

С ТЕХ огненных дней минуло четыре десятилетия. Но и сейчас полковник запаса Петр Тимофеевич Харитонов помнит все почти в деталях.

Полк только-только в полном составе перебазировался со стационарного аэродрома на полевой для лагерной учебы.

— У нас в полку было много молодежи, — вспоминает Харитонов. — Ее надо было вводить в строй, подтягивать в боевом мастерстве до уровня тех, кто уже в совершенстве владел техникой пилотирования истребителя И-16 не только в простых, но и в сложных условиях, метко поражал воздушные и наземные цели.

Аэродром, палаточный городок летчиков располагались почти рядом с рекой Великой. В реке в те времена водилось немало рыбы. И летчики собирались воскресенье провести на ее берегу, позоревать с удочками. Кто-то успел уже произвести разведку и сообщить, что «очень хорошо на зорьке берут на червяка добротные окуни, крупная плотва».

— Но вместо зорьки с удочками, — продолжает Петр Тимофеевич, — личный состав полка по сигналу «Тревога!» в считанные минуты оказался на аэродроме, у самолетов. Вначале подумали: к нам прибыли из штаба соединения. Однако вскоре ветер донес откуда-то издали, из начинающего светлеть неба с еще не до конца погасшими звездами, незнакомый прерывистый гул. Прислушались, пристально всматриваясь вдаль. Сомнений не было, — летели бомбардировщики.

— Наверное учения, — высказал предположение один из молодых летчиков. Но тут его прервал взволнованно-тревожный голос появившегося командира части майора Афромеева.

— Всем в укрытие! Это немецкие «юнкерсы»!

Самолеты прошли стороной. А еще через несколько минут на митинге узнали: гитлеровская Германия совершила вероломное нападение!

158-й истребительный в числе других авиационных полков прикрывал с запада дальние подступы к Ленинграду. Днем состоялись вылеты на перехват противника. Летчики с волнением, горячо и торопливо рассказывали о первых схватках с «хейнкелями» и «юнкерсами».

Начался отсчет подожженных бомбардировщиков с черными крестами на фюзеляжах. Некоторые возвращались из боя, будучи сами изрешеченными вражескими пулеметами и пушками. Каждой очередной победе шумно радовались. Сбившему противника тут же на аэродроме посвящалась специальная выпущенная листовка. В жестоких схватках теряли с горечью и своих.

Двадцать седьмого июня утро началось

ярким солнцем, высоким бездонным густо-синим небом. Звено, в составе которого находились командир звена, впоследствии Герой Советского Союза Сергей Литаврин, летчики Федоров и Харитонов, были на дежурстве в готовности номер один. Летчики сидели в кабинах. Привязные ремни, шлемофоны с шелковыми подшлемниками плотно застегнуты. Механики тут же, у кромок крыльев, готовые в мгновение помочь летчикам запустить моторы, вырываются на взлет.

Поступило сообщение: в сторону Пскова с запада приближается группа бомбардировщиков. По данным постов ВНОС — «юнкерсы» летят без истребителей сопровождения, плотной девяткой. Видимо уверены, что выполнят свое черное разбойничье дело безнаказанно. Ведь по хвастливым заявлениям фашистской пропаганды, советская авиация почти вся уничтожена, а тех, дескать, которые еще летают, бояться нечего. Они даже и в бой не вступают. Над таким наглым враньем наши летчики лишь смеялись. За первые дни войны они наколотили немало гитлеровских самонадеянных вояк. Каждая часть имела в своем активе немало бомбардировщиков и истребителей, вогнанных в землю метким огнем отважных защитников социалистической Родины.

...Харитонов и его товарищи взлетели сразу, как только вспыхнула над полем зеленая ракета. Набрали высоту, огляделись. Под крылом в сизой дымке широко и привольно расстилались поля и леса. Зеленили луга, бронзовым загаром отливали колхозные почти уже созревшие пшеница или рожь. Узкими лентами голубели речушки, петляли меж хлебов проселочные дороги. По большакам, подымая пыль, двигались на запад колонны автомашин, боевой техники, пехота. Навстречу текли повозки с беженцами, ранеными бойцами. В сердцах летчиков вскипала ненависть к врагу, хотелось только одного — мстить, уничтожать без пощады фашистских гадов, принесших горе на нашу землю.

Справа впереди, почти у самого горизонта, показалась черная, вроде внезапно появившаяся тучка. Она быстро росла в размерах, приобретая конкретные очертания. Харитонов взгляделся попристальней. Бомбардировщики! Они летели плотным строем. Заметили их и остальные летчики звена. Командир передал: «Впереди — «юнкерсы!» Приготовиться к атаке!».

Ведомые показали крыльями, дав понять, что команду поняли. Тройка красноречивых истребителей прибавила скорость и перешла в набор высоты. Расстояние до противника, летевшего почти встречным курсом, стремительно сокращалось. Уже отчетливо вырисовываются на плоскостях и фюзеляжах очертания черных крестов.

Ведущий звена И-16 выпустил по головному «юнкерсу» длинную очередь, но она, видимо, оказалась торопливой и поэтому нецельной. Харитонов тоже выбрал цель, — замыкающего в строю. Нагнал его, зашел в выгодное положение для атаки.

— Нажимаю на гашетку, а выстрелов не чувствую, — говорит летчик. — Нажимаю второй раз — пулеметы молчат, что-то в них заело. Со шкасами такое бывало. Враг не знал, что у меня с оружием неприятность. Он решил оторваться, со снижением дал форсаж, задымил, имитируя падение. Экипаж, видно, оказался опытным и хитрым. Но я разгадал маневр и настойчиво продолжал преследование. Делаю второй заход — опять безрезультатно. До земли оставалось менее ста метров.

— Тут меня такая взяла злость, что даже зубами заскрипел, — восклицает полковник. — «Ну, — думаю, — не уйдешь, гадина! Не смей думать тебе наше советское небо!» Стремительно, до потемнения в глазах делаю вираж и вновь захожу и «юнкерсу» в хвост.

На некоторое время я при развороте приостал. Но именно на некоторое время! Мотору добавляю обороты. Фашистский бомбардировщик все ближе и ближе... Вот до него осталось метров тридцать. «Ну, дорогой, — обращаюсь громко к своему ястребу, — догоняй фашистов. Сейчас мы им покажем».

А «юнкерс» совсем уж близко. И-16 крутит прозрачный диск своих лопастей перед самым килем бомбардировщика. Еще небольшой рывок... Но вражеский пилот бросает машину в сторону. Харитонов опять отстает. Однако в хвосте противника держится цепко. Нажимает еще раз на гашетку. Пулеметы

ты на движение пальцев руки, как и прежде, совсем не реагируют. Теперь решение окончательное — рубить врага винтом или всей машиной. О последствиях для себя не думалось. Главное — сбросить фашистский бомбардировщик вниз, вогнать в землю. Хотя бы и ценой собственной жизни! На какое-то мгновение перед глазами явственно предстали и родной дом на Тамбовщине, и лица полковых товарищей. Но только на мгновение. Глаза вновь вцепились в серопеленную массу, мчавшуюся впереди.

Мотор И-16 работает на полную мощность. Стрелка указателя скорости уверенно передвигается вправо. Опять самолеты сблизилась, опять диск винта истребителя нависает над хвостовым оперением бомбовоза. Движением левой руки летчик прибирает сектор газа — не проскочить бы вперед, отжимает ручку управления от себя. Машина резко «тормозит», словно на что-то натывается. Винт со скрежетом врезается в хвостовое оперение бомбардировщика. Мимо кабины летят куски дюралю. «Юнкерс-88» опускает нос и отвесно падает. А И-16 продолжает полет, только мотор колотит, как в лихорадке. Вращается и винт...

Теперь — домой.

— Глянул вниз, — восклицает Харитонов, — а земля совсем рядом, подобрал удачную площадку и сел, не выпуская шасси. Когда добрался до аэродрома, там уже знали о моем таране. А на своем отремонтированном «ишачке» я не раз еще вступал в схватки с захватчиками... Трое из фашистского экипажа сгорели вместе с взорвавшимся при ударе о землю бомбардировщиком.

Ленинградский поэт и писатель Виссарион Саянов откликнулся на подвиг летчика-комсомольца пламенными стихами:

Где горят по Запсковью стога,
В грозный час боевого полета,
Харитонов винтом самолета
Протаранил машину врага!..

За Харитоновым таранным ударом сбрасывает на землю вражеский самолет однополчанин Харитонova командир звена молодой коммунист Степан Здоровцев. Их подвиг следом повторяет друг и сверстник Здоровцева Михаил Жуков. А еще через несколько дней прямо над аэродромом тем же разящим и неотразимым приемом, когда были израсходованы все патроны бортовых пулеметов, уничтожает ведущего группы вражеских «мессершмиттов» двадцатилетний комсомолец старший сержант сибиряк Николай Тотмин. Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему звания Героя Советского Союза был опубликован 22 июля.

— Все они были моими близкими друзьями. Кто служил в одной со мной эскадрилье, кто — в соседней, — продолжает Харитонов. — Это настоящие ребята! Отважные, умелые, неукротимые в атаках. Они горячо, как и все мы, любили свою прекрасную Родину. Каждый из них выполнил свой патриотический долг до конца.

Сам Петр Тимофеевич еще долго ходил в стремительные боевые атаки. На его счету прибавились еще один таран и двенадцать сбитых лично и в групповых схватках вражеских бомбардировщиков и истребителей. Расставшись с фронтовым небом из-за тяжелого ранения, Харитонов все свои силы отдавал подготовке молодежи в запасной части, настойчиво передавал свои знания и опыт. После войны окончил Военно-воздушную академию.

На отдых ушел только в пятидесятых годах. Поселился в нашем шахтерском крае, в Донецке. И сразу же с головой погрузился в общественную работу. Он — один из инициаторов создания в Донецке юношеского авиационного клуба «Орленок». Десяткам летчиков-спортсменов, парашютистов дал он свое отеческое напутствие на покорение просторов пятого океана. Петр Тимофеевич — активист оборонного Общества, частый гость в первичных организациях ДОСААФ Донецка и городов области. Выступает на военно-патриотические темы в аудиториях ПТУ, в школах, перед молодыми рабочими на заводах и шахтах.

— Мы, старая, закаленная в боях с врагами Отчизны гвардия, — говорит ветеран, — продолжаем оставаться в строю. Так повелевает нам долг.

Б. МОНАСТЫРСКИЙ,
подполковник в отставке

Донецк

ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО
ОБЩЕСТВА

АЭРОКЛУБ — ПЕРВЫЙ ЕГО ШАГ

РОДИЛСЯ Виктор Лысенко в огненном сорок третьем. Еще мальчишкой, почувствовав тягу к небу, в школьном кружке ДОСААФ строил модели самолетов и планеров, читал книги по авиации, старательно учился. Овладевал летным мастерством в местном аэроклубе. Серьезно, по-настоящему готовился в военное училище: настойчиво расширял свой кругозор, занимался спортом, имел второй разряд по мотогонкам.

Пришла пора, и юноша прибыл в военное авиационное училище летчиков. Прошел медицинскую комиссию, успешно выдержал вступительные экзамены, приступил к учебе. Все складывалось хорошо. И по теории успевал и на практике — уже осваивал дозвуковой истребитель и вдруг суровое решение врачей: «Вам, товарищ Лысенко, придется расстаться с небом...»

Эти слова буквально ошеломили. Рушились планы, надежды. Но Виктор нашел в себе силы, сбросил тяжесть оценки, вновь оценил свои возможности.

— Из авиации не уйду, твердо сказал он друзьям-однокурсникам, — инженером стану...

Дорога в инженеры началась не сразу, а через Васильковское военное авиационно-техническое училище имени 50-летия Ленинского комсомола Украины. Закончил с отличием, получил диплом авиатехника. Вскоре молодому офицеру доверили выпускать в полет сверхзвуковой истребитель. Новое дело увлекло, захватило. Старательно повышал свои теоретические знания, совершенствовал навыки. Видел, как нужен и важен труд техника самолета, как необходимы его заботливые и умелые руки крылатой машине.

Прошел год упорной работы, и лейтенант технической службы Лысенко оказался в числе передовиков, стал отличником учебно-боевой подготовки. О молодом специалисте заговорили как об одном из перспективных офицеров. Вскоре на борту его истребителя появился яркий пятиугольник — «Отличный самолет части». И какого бы ранга комиссия ни проверяла его состояние, оценка была постоянной — отлично.

Сотни вылетов обслужил Лысенко. Это было и на обжигающем морозе, и под палящими лучами солнца. Первоклассный техник, он всегда выполнял свою работу надежно и быстро. Когда его серебристая машина уходила в лазурное небо, он с гордостью наблюдал за ее стремительным взлетом, провожал ее взглядом, пока она не скрывалась на голубом фоне неба, с волнением ждал возвращения.

Знания, опыт он отдавал делу бескорыстно, не считаясь со временем. Как-то потребовалось на истребителе заменить двигатель. Работа и в обычной обстановке не из простых. А обстоятельства сложились так, что ресурс двигателя истек

накануне летно-тактических учений. Время торопило, дорог был каждый час. Но техник держался спокойно, он был уверен в себе, своих знаниях, опыте.

Чтобы заменить двигатель в установленном командиром время, группа специалистов, возглавляемая техником Лысенко, трудилась и ночью. Работали четко, быстро, организованно, по хорошо продуманному плану. К утру стала появляться усталость, но об отдыхе никто и не помышлял. Всех захватил труд, стремление уложиться вовремя, сделать все хорошо, качественно. И уложились. И никто этому не удивился, ни командиры, ни товарищи, ибо тон в работе задавал Лысенко, один из лучших техников части.

После этой рабочей ночи молодые специалисты стали еще зорче приглядываться к действиям техника отличного самолета. Они воочию убедились: у Лысенко есть чему поучиться, из его богатого опыта есть что взять на вооружение.

Потом Виктор Михайлович исполнял должность техника звена. Возросли и объем работ и ответственность. Предстояло отвечать не только за свою машину, но и за машины товарищей, заниматься обучением и воспитанием подчиненных. Техника стала сложнее, люди эрудированнее и смысленнее, для успешной работы нужны глубокие знания, компетентность во многом. Тогда-то и пришло решение учиться дальше. Учтя просьбу Лысенко, командование направило его в Киевское высшее военное авиационное инженерное училище.

Отшумели наполненные заботами и волнениями годы учебы. Пролетел послеучилищный отпуск. Будто вчера появился Виктор Михайлович с женой на пороге родительского дома, а вот уже рейс самолета на Дальний Восток. Мать, Ульяна Александровна, беспокоясь за сына, и теплые перчатки, и носки, и свитер своими руками связала, а он рассмеялся:

— Ты меня, мама, будто в антарктическую экспедицию отправляешь. Всем необходимым нас государство обеспечивает. Посмотри, сколько наименований в моем вещевом аттестате...

И вот молодой офицер в новом для него гарнизоне. Все вызывает восторг, восхищение. И жилые дома городка. И Дом офицеров, стадион, столовая, продовольственный и промтоварный магазины... И автобус к гарнизону подходит, и железная дорога невдалеке.

Виктора Михайловича беспокоило другое. Ему предстояло руководить инженерно-авиационной службой отдельной эскадрильи. А это и люди, и техника. Большой коллектив. К тому же, вручая предписание, старший начальник напомнил:

— В ближайшие дни к вам поступят новые самолеты. Освоение потребует от личного состава высокой организованности, инициативы и исполнительности. Вместе с командиром подумайте, как лучше все сделать.

Лысенко ясно представлял, что его ожидало. Но он и не рассчитывал на затишье. Ему хотелось скорее проверить себя в трудном деле, применить знания и опыт, полученный ранее, когда он был техником звена. Ему тогда пришлось поработать с людьми, потребовать, чтобы некоторые техники изменили свое отношение к самостоятельной учебе, отношение к делу. И это сказалось: заметнее стала их роль в подготовке самолетов к

полетам, повысилось качество работы. Если что-то не ладилось, Лысенко шел к командиру, секретарю партбюро и всегда находил поддержку.

Поначалу не все шло гладко. Были и неудачи. Но молодой инженер не фиксировал лишь недостатки людей в работе, их ошибки, недоработки. Он стремился, прежде всего, определить причины ошибок, а затем делал все, чтобы они больше не повторялись. За такой по-настоящему партийный подход к делу и уважают Лысенко и начальники, и подчиненные.

Коммунист Лысенко — неоднократный победитель в социалистическом соревновании. Удостаивался поощрений от начальников разных рангов. За добросовестное отношение к службе, глубокое знание техники Министр обороны СССР объявил В. Лысенко благодарность. Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами наградил ценным подарком. Много раз поощрялся командованием части за хорошую работу на авиационной технике. Из его аттестации: «Повседневно и настойчиво совершенствует свои военно-технические и политические знания. Много читает технической и художественной литературы. Активен в общественной жизни. Партийные поручения выполняет аккуратно... По характеру спокоен. Вежлив, тактичен. Физически здоров. Взаимоотношения в семье здоровые. Очень внимателен к детям, их воспитанию уделяет много времени...»

Последняя фраза — как бы дополнительный штрих к портрету офицера Лысенко. Но она ярко раскрывает его моральный облик, интересы, увлеченность.

И вот новое выдвижение — на должность заместителя командира части по инженерно-авиационной службе. И здесь Лысенко оказался достойным инженером-руководителем. В ту пору на его плечи легло очень много забот. Часть переучивалась на новую технику, и Виктор Михайлович определил, что главное в этот момент — это хорошая учебная база. Прошло какое-то время, и в части появились классы, оснащенные современными тренажерами, действующими стендами и установками. Обучаются в них летчики, штурманы, инженеры, техники...

...На аэродром опускалась ночь. Замигала разноцветными огнями взлетно-посадочная полоса. Преодолев немалое расстояние над безлюдной тайгой, наш вертолет зашел на посадку. Приземлились. Вышли из винтокрылой машины. Упругая струя ударила в лицо — ветер хозяйничал над летным полем. Через несколько минут на другом вертолете прилетел майор-инженер Лысенко.

— Вот здесь мы и служим, — произнес Виктор Михайлович, — знакомьтесь.

Юркий газик доставил нас к штабу. В одной из комнат оборудован рабочий кабинет заместителя командира части по инженерно-авиационной службе. В нем просто и уютно. Но как мы убедились, его хозяин бывает тут редко. Инженера Лысенко чаще всего можно встретить на аэродроме, на стоянках ракетноносцев — там, где трудятся технические специалисты, откуда поднимаются в небо крылатые воины, там, где кипит настоящая жизнь.

Полковник
В. ЛЕБЕДЕВ

Н-ская авиачасть

ПОКОЛЕНИЙ КРЕПНУЩАЯ СВЯЗЬ

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА,
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
В ОТСТАВКЕ С. Х. МАРКОВЦЕВ —
АКТИВИСТ ДОСААФ, ЧЛЕН СЕКЦИИ
АГИТАЦИИ И ПРОПАГАНДЫ
БОЕВЫХ ТРАДИЦИЙ СТАРШЕГО
ПОКОЛЕНИЯ СРЕДИ МОЛОДЕЖИ,
ЧАСТЫЙ ГОСТЬ НА ПРИЗЫВНОМ
ПУНКТЕ РАЙОНА, В ШКОЛАХ,
ЖЭКах. НЕРЕДКО ВЫСТУПАЕТ
ПЕРЕД МОЛОДЕЖЬЮ НА
МОСКОВСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ.
В КИНОТЕАТРЕ «КИРГИЗИЯ» ОН
НЕДАВНО ВСТРЕТИЛСЯ СО
СТУДЕНТАМИ, ШКОЛЬНИКАМИ.
СЛУШАЯ ВЕТЕРАНА, ПРИЗЫВНИКИ—
БУДУЩИЕ ВОИНЫ ПОЛУЧАЮТ
ХОРОШИЙ УРОК СЛУЖЕНИЯ
РОДИНЕ.

☆☆☆

ПИСЬМА, ПИСЬМА... Они без конца идут в адрес Степана Харитоновича. Учащиеся, воины, следопыты, активисты оборонного Общества делятся с ветераном своими заботами, успехами в школьной и ратной учебе, просят посоветовать, рассказать. Читая немудреные, но идущие от сердца слова, еще раз убеждаешься в постоянно крепнущей связи старшего, опаленного войной поколения с молодежью, воспитывающейся на боевых традициях отцов и дедов.

«В нашей школе организуется уголок боевой славы, — сообщили пионеры Коченевской средней школы № 1 Новосибирской области. — Просим Вас, уважаемый Степан Харитонович, прислать свои воспоминания о наиболее памятных воздушных боях, о фронтовых друзьях». А иркутские школьники в поздравлении

с Днем Победы писали: «Большое Вам спасибо за голубое небо и яркое солнце, за нашу счастливую юность!».

А вот это письмо вызвало у Степана Харитоновича воспоминания детства. «Здравствуйте, дорогой Степан Харитонович! Мы узнали, что Вы когда-то учились в нашей школе. А во время Великой Отечественной войны прославили ее и родной город боевыми подвигами. Мы решили брать с Вас пример. Стараемся успешной учебой и отличным поведением доказать это на деле. Готовимся стать вашей достойной сменой. Пионеры кемеровской средней школы имени Веры Волошиной».

...Его с детства тянуло к технике. А тут случай помог. Однажды на окраине их городка Щегловска, нынешнего Кемерово, приземлился самолет, совершающий агитполеты. И стар, и мал сбегались тогда к машине. Это произошло в 1924 году, когда будущему авиатору шел двенадцатый год. Но до того, как стать летчиком, Степан работал шофером на грузовике, учился на рабфаке. Окончив Иркутскую техническую авиашколу, был техником самолета, отряда, позже — инженером эскадрильи. Летчиком стал в 1939 году, Великую Отечественную встретил в должности заместителя командира эскадрильи 213-го скоростного бомбардировочного полка. Базировались недалеко от латвийской границы, в районе станции Идрица.

...24-го июня 1941 года Марковцев выполнял первое боевое задание — полет на разведку вражеской танковой колонны. Летали парой с летчиком Павлючковым, без прикрытия истребителей.

День был жарким, видимость хорошей, горящий Слуцк увидели издали, в километре от него, западнее — большую моторизованную колонну. По всем признакам это была вражеская колонна, но не та, на которую их подняли. И они полетели дальше.

Обойдя Слуцк, пошли вдоль шоссейной дороги, и это было ошибкой ведущего: зенитки всегда располагаются близ железных и шоссейных дорог, близ населенных пунктов. Их обстреляли. Марковцев и Павлючков бросились вправо, но тут же попали под огонь «мессершмиттов». Ведомого они сбили, и Марковцев пошел к цели один. В заданном районе вражеской колонны не оказалось. Он развернулся и пошел обратным курсом, наблюдая дорогу со стороны. Вскоре показалась фашистская техника. С пологого пикирования штурман сбросил бомбы в гущу колонны. От цели уходили бредущим, потом, набрав высоту, взяли курс на свой аэродром.

После посадки посчитали пробоины, их было двадцать. Тяга руля глубины, лопасти винта, масляный бак, левый двигатель — все было повреждено, побито. Так Марковцев получил боевое крещение.

ПО ЗНАКОМОЙ ДОРОГЕ

В канун 25-летия Победы над фашистской Германией Полтавский обком комсомола и обком ДОСААФ организовали автомотоэстафету по районам области. В ее состав вошли ветераны войны и труда. В поездке принимал участие и С. Х. Марковцев, живший в то время в Полтаве. По пути ветераны встречались с трудящимися сел и городов, учащимися. Рассказывали о героических делах советских воинов в минувшую войну. Особое волнение Степан Харитонович испытывал, когда въезжали в поселок станции Лохвица. По этой самой дороге в сентябре 1941 года он, раненый, ехал с полевым передвижным госпиталем...

К тому времени Марковцев уже воевал на штурмовике. 10 сентября во главе звена он летал на разведку дороги Конотоп—Ромны с целью определить местонахождение большой танковой колонны противника, прорвать штурмовать ее.

Они успешно выполнили задание: обнаружили, атаковали, уничтожили несколько машин. Но в момент отхода от цели в машину ведущего угодила зенитный снаряд, повредил ее, ранил летчика. Высоты не было, и Марковцев сел прямо перед собой, на большое колхозное поле.

Его подобрала местная колхозница, оказала первую помощь и переправила в райцентр Великие Бубны, в больницу. Когда врач удалил осколки и перевязал раны, в операционную вошел санитар и сообщил, что за раненым летчиком-истребителем прибыла автомашина.

— Возьмите заодно и меня, штурмовика, — попросил Марковцев.

Так он попал в полевой передвижной госпиталь, основная колонна которого находилась в восьми километрах от райцентра. А через несколько часов в районе станции Лохвица вместе с кавалерийской частью они пробивались сквозь вражеский десант, высадившийся в месте предполагаемой встречи немецких танковых колонн.

ВСТРЕЧА С ГЕРОЕМ

Имя Степана Харитоновича давно известно школьникам из деревни Антипино Новосибирской области. Детство героя-летчика прошло в этих краях, и ребята установили с ним тесную связь. Они часто писали ему и в ответ получали хорошие, душевные письма. Но этого мало. Пионеры мечтали о встрече. И вот дорогой гость в их школе. Восторженно встречали его учащиеся, но когда Степан Харитонович начал рассказ, притихли. Голос у ветерана спокойный, но волнение скрыть невозможно. За их счастье, за счастье народа он сражался с врагом, проливал кровь. В боях под Москвой Марковцев нещадно громил врага, но и сам был сбит

и тяжело ранен. Лечился три месяца. На фронт вернулся уже после того, как наши войска отбросили фашистов от столицы. Авиапункт, пополнившись к этому времени молодыми летчиками, вскоре перелетел в район Тулы. Там Марковцев и возобновил свою боевую деятельность.

Однажды восьмерка Ил-2 под командованием Марковцева совершила налет на вражеский аэродром, на котором приземлилась истребительная авиачасть. Атака была неожиданной. Летчики били по стоянкам бомбами, «эрэсами», пушечно-пулеметным огнем. Два «мессершмитта» пытались взлететь, связать боем штурмовиков, помешать им, но наши истребители прикрытия, зорко следившие за обстановкой, атаковали их тут же, на взлете. На границе аэродрома взметнулось два взрыва.

Летчики сделали два захода. После второго Степан Марковцев неожиданно увидел большой транспортный самолет. Судя по обстановке, он находился в укрытии и вырулил, чтобы взлететь.

Не раздумывая, летчик открыл огонь.

Вскоре после этого боя в часть пришла телеграмма. Командование армии поздравляло авиаторов с успешным выполнением задания. По предварительным данным было уничтожено до 30 фашистских самолетов и большое число летчиков, которые находились в транспортном самолете.

В августе 1942 года Марковцева назначили командиром 208-го штурмового полка 2-й воздушной армии, которая наносила удары по врагу на Воронежском фронте. Все свои знания и боевой опыт Степан Харитонович направил на обучение летного состава мастерству прицельного уничтожения наземных целей противника. Уже в конце года армейская газета «Крылья победы» писала: «Боевая слава штурмовиков части, которой командует Марковцев, идет по всему Воронежскому фронту. Летчики бьют врага самоотверженно и с мастерством».

Затем авиаполк штурмовиков участвовал в героической Сталинградской битве, успешно воевал при освобождении Правобережной Украины. В битве за Карпаты летчики полка встретились с трудностями, вызванными ведением боевых действий в горно-лесистой местности, неблагоприятными метеоусловиями. Но Марковцев умело руководил штурмовиками, настойчиво учился сам и учил подчиненных действиям в новых условиях.

За образцовое выполнение заданий командования авиаполку было присвоено почетное наименование «Станиславский», затем он был награжден орденом Суворова III степени.

Великую Отечественную войну Марковцев закончил в Праге. На его счету 125 боевых вылетов. Он лично сбил 4 вражеских самолета, уничто-

жил более двухсот автомашин, 63 танка, разгромил несколько железнодорожных составов с живой силой и техникой. Грудь летчика украсили три ордена Красного Знамени, ордена Суворова III степени, Александра Невского, Отечественной войны I степени, Чехословацкий военный крест и другие награды. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1945 года С. Х. Марковцеву присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Степан Харитонович командовал авиационными частями и соединениями. Уволившись в запас, генерал-майор авиации Марковцев всю свою энергию и знания отдает благородному делу военно-патриотического воспитания подрастающего поколения.

И КАК ПРЕЖДЕ В СТРОЮ

Однажды, когда Степан Харитонович жил в городе Фрунзе, его пригласили в ЦК комсомола Киргизии, предложили создать республиканский штаб по руководству походами молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Ветеран горячо взялся за порученное дело. Организовал и спланировал важную работу. Установил связи со школами, с организациями ДОСААФ, героями войны и труда. При его содействии оживилась экскурсионная работа: молодежь совершала поездки в Ульяновск — по ленинским местам, в Брестскую крепость, на разъезд Дубосеково в Подмоскowie... Возобновились шефство пионеров и школьников над местами захоронения, памятниками погибшим воинам. Степан Харитонович часто посещал школы, Дворцы пионеров, рассказывал ребятам о героических делах советских людей в годы Великой Отечественной войны.

Большую популярность среди молодежи приобрела комсомольская военно-спортивная игра «Орленок». В ее проведении генералу Марковцеву активную помощь оказывал полковник запаса А. Д. Москвин. Излюбленным местом игр служил парк «Комсомольское озеро» в предгорьях Ала-Тоо. Ребята учились метко стрелять, преодолевать препятствия, ориентироваться на местности, оказывать первую помощь раненым... Юнармейцы Киргизии под руководством Марковцева участвовали в 4-ом слете победителей Всесоюзного похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

К боевым наградам ветерана прибавилось несколько почетных: грамоты ЦК комсомола Киргизии, Украины, ЦК ВЛКСМ. А в канун 50-летия Советских Вооруженных Сил министр обороны СССР прислал Марковцеву телеграмму, поблагодарил за многолетнюю, плодотворную культурно-шефскую работу в войсках, активное участие в военно-патриотическом воспитании молодежи.

В настоящее время Степан Харито-

нович Марковцев — москвич. Он почетный председатель военно-патриотического объединения «Юнармеец» имени Героя Советского Союза снайпера Алии Молдогуловой, чьим именем названа одна из московских улиц.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ АВИАПОЛКА

Жизнь разбросала ветеранов прославленного полка по разным уголкам страны. Многие живут в Москве, Киеве, Липецке, Воронежской области... А бывший летчик Михаил Иванович Сорокин обосновался в Саранске. И тоже, как и его командир, проводит большую воспитательную работу с молодежью. Крепкая дружба завязалась у ветерана с учащимися городской средней школы № 14, с ее первичной организацией ДОСААФ. Сначала это были встречи, рассказы, воспоминания. Затем родилась идея создать в школе музей боевой славы 208-го штурмового авиаполка. Ее горячо одобрил школьный комитет ДОСААФ. Михаил Иванович поддержал затею учащихся. Об этом сообщил Марковцеву. Тот в свою очередь одобрил начинание молодежи, помог советами, прислал различные материалы, фотодокументы.

День ото дня накапливались материалы. Велась постоянная переписка с ветеранами. Отыскивались новые адресаты. В итоге накопился богатый фактический материал о боевых делах полка, о его людях.

Наступил долгожданный день — открытие музея. Съехались ветераны, среди них Герои Советского Союза С. Х. Марковцев, А. А. Яковлев, бывшие парторг полка П. И. Аверчев, летчики М. И. Сорокин, Д. Т. Голуб, механик Н. С. Гусев... В адрес музея прислали поздравительные телеграммы видные военачальники: маршал авиации С. А. Красовский, маршал авиации А. И. Покрышкин, генерал армии П. И. Батов.

Но доброе начинание школьников не ограничилось открытием музея. Ребята стремятся сделать музей не только боевой, но и трудовой славы ветеранов 208-го штурмового полка. В планах — поездки учащихся в Москву и другие города для дальнейшей следопытской работы.

Примечательно, что для работы в музее школа готовит своих экскурсоводов из активистов ДОСААФ. Ребята проводят беседы с посетителями, показывают им фотодокументы, рассказывают о боевой работе авиаторов. И польза от этого немалая. Ведь посетители тоже, в основном, школьники. У тех и других воспитывается гордость за нашу Родину и ее защитников. Хорошо об этом сказала на открытии музея дочь погибшего воина Ранса Жигучева: «Дорогим, горячо любимым людям, прошедшим через жестокую войну, низкий поклон и глубокое уважение».

Н. КРИВОШАПОВ

На конкурс

Старый заброшенный полевой аэродром, с одной стороны — берег Амура, с другой — поселок авиастроителей завода имени Ю. А. Гагарина. В далекие 30-е годы на этом месте был аэродром местного аэроклуба. Отсюда впервые в воздух поднялся курсант Осоавиахима Алексей Маресьев...

Прошли десятилетия. Сегодня здесь летное поле юношеского планерного клуба.

...На флажке над палаточным городком красный стяг ДОСААФ. «Юношеский военно-спортивный лагерь планеристов «Икар». Везде царит армейский порядок, чистота. Разбиты и посыпаны песком дорожки, линейка для построения. На специальной доске — распорядок жизни лагеря, четко расписанный по часам. Чуть в стороне небольшой деревянный домик, штаб. Вот ребята вместе с инструктором ремонтируют трос лебедки «Геркулес». Метрах в трехстах — на взлетно-посадочной полосе видны фигурки людей, планеры. Там идут полеты. А в лагере безлюдно. Ровный ряд палаток, напротив — два планера «Приморец» и СА-9, остальные на старте.

В одной палатке — Ленинская комната. На столах свежие газеты, на стенах яркие плакаты. Здесь проходят беседы. В соседней палатке — технический класс. Наглядные пособия по летной и теоретической подготовке, сделанные руками инструкторов.

Июльский зной. Заманчиво блестит река. Но на берегу пустынно. Ребята заняты делом. Сейчас по распорядку — полеты. На старте все подготовлено в полном соответствии с инструкцией. С ребятами занимаются инструкторы. Никаной суесть. Одни делают пробежки, другие — подлеты, третьи доставляют планеры на старт. Трое мальчишек в форме подкатывают еще один планер, ставят на линию исполнительного старта. Пока готовится этот планер, другой шевелит, как живой, рулевыми плоскостями. Это курсант проверяет управление. Надо видеть лицо юноши, когда он внимательно выслушивает последние наставления инструктора: силится серьезно сдвинуть брови, но то и дело пробивается улыбка — сейчас полет!

Многочисленные зрители — мальчишки из поселка наблюдают за своими счастливыми сверстниками. С видом знатока кто-нибудь из них скажет: «Фу, пробежка!» Другой отпустит шутку в адрес курсанта-неудачника. А позови любого, охотно возьмется помочь: даже натать планер с места посадки на старт. Им очень хочется оказаться на месте курсантов «Икара». Не исключено, что и эти ребята приобщатся к интересным занятиям.

НАЧАЛО БОЛЬШОГО ВЗЛЕТА

1972 ГОД. Неказистый вид был у этого планера. Активисты ДОСААФ Борис Ракитин и Валентин Шахрай, первые энтузиасты юношеского планерного спорта у нас на заводе, переглянулись: БРО-11 побывал уже во многих руках, пока попал по назначению. Но энтузиаст тем и отличается, что на пути к цели его не могут остановить трудности. Планер восстановили почти из обломков. Потом собрали мальчишек, мечтавших о небе. Сказали: планер есть. Давайте учиться летать!

Надо было видеть восторженные мальчишеские глаза, когда старенький латаный-перелатанный планер отрывался на несколько метров от земли! И пусть полет с резинового амортизатора, который иногда рвался в самый неподходящий момент, был не таким продолжительным, но это было начало большого взлета... Дело начато большое и важное и нельзя дать ему заглухнуть.

Люди менее настойчивые, возможно, вскоре отказались бы от затеи. Старенький «брошка» постепенно сдавал, все труднее поддавался ремонту. А где взять новые? Прекратить полеты и распустить мальчишек? Причина вполне уважительная: учебные планеры промышленность в то время не выпускала.

А как же мальчишки? Выход один: нужно строить планеры самим. Еще в студенческие годы Валентин Шахрай мечтал построить микросамолет, серьезно увлекался авиамоделлизмом... Вместе со своими воспитанниками Валентин строит БРО-11 по чертежам. Чуть раньше начали строить более сложный планер СА-9. Группу возглавил Борис Ракитин. Условие было поставлено жесткое: работать строго по чертежам, без малейших отступлений. СА-9 и сейчас в строю. Авиационный инженер Ракитин хорошо зарекомендовал себя на производстве. Выпускник Казанского авиационного института, активный участник Казанского юношеского планерного клуба «Факел»...

Трудились вдохновенно. Каждую свободную минуту отдавали делу. Николай Синюшкин, Сергей Рязанцев, студенты-

НА ВЫСОКОМ БЕРЕГУ АМУРА



● Скоро в полет!

шефы из политехнического института — Александр Кольцов, Валерий Падалкин, Сергей Чуриков, Владимир Тышкевич — ныне авиационные инженеры, Валентин Шахрай и его воспитанники создавали материальную базу будущего юношеского планерного клуба.

Глядя на старших, не отставали школьники. Через год новый планер БРО-11 был готов. Следом за ним был готов СА-9. Потом переделали под «бесконечный» трос лебедки «Геркулес» (приобрести их помогли работники ЦК ДОСААФ СССР).

И вот 1975 год. Год тридцатилетия Победы. Новые планеры испытывали в День Победы. Волновались. Но в душе каждого жила уверенность: все будет отлично. Испытатели дали «добро»!

Потом у секции энтузиастов появилось свое помещение в заводском клубе юных техников.

Успешно начатое дело окрыляло. Число сторонников и учеников росло. Борис Ракитин поставил новую цель: добиться, чтобы клуб был утвержден на законных основаниях. Заводской комитет ДОСААФ и комитет ВЛКСМ поддержали ребят. Решением Хабаровского краевого комитета ДОСААФ был узаконен юношеский планерный клуб на общественных началах. Ему дали красивое имя «Икар».

● Десятиклассник Леонид Шелудько — курсант «Икара».



КРЕПНУТ КРЫЛЬЯ «ИКАРА»

КЛУБ ЖИЛ, работал. Инженеры Борис Ракитин, Федор Уфаркин, Наталья Лихогра, Геннадий Дрыгин с увлечением учили подростков, организовывали полеты и зимой, и летом. Профсоюзный комитет завода выделил средства на приобретение пяти новых БРО-11М.

Жизнеспособность юношеского планерного клуба, прежде всего, в наличии исправной летной техники. Вечерами и в воскресные дни инструктор Геннадий Дрыгин с курсантами приводил в порядок «брошки». Мальчишки и девчонки своими силами ремонтировали планеры. Польза от этого двойная: и с материальной частью можно познакомиться лучше, и научиться владеть инструментом. Наставник тут должен быть на высоте: много знать и много уметь. Геннадий вместе с Борисом прошли стажировку при Московской юношеской планерной школе ДОСААФ.

И как будто все хорошо: и теоретические знания, и зачеты, и учебные полеты. Ребята идут охотно в клуб.

Вскоре Борис и Геннадий заговорили о летнем полевом лагере юных планеристов. Опыта для организации лагеря достаточно: позади пять лет работы с подростками.

Легко ли было? Нет. Как всегда, нашлись скептики, уверенные, что ничего не получится. Но активисты ДОСААФ стояли на своем. И сумели убедить. Директор завода, партийный комитет, профком поддержали ребят.

Летом 1978 года над первым на Дальнем Востоке летним полевым лагерем юных планеристов взвился флаг. Лагерь, как клуб, получил имя «Икар». Было всего сорок курсантов, две смены прошли отлично.

И все сошлись на том, что дело затеяно хорошее, нужное

● Летний полевой лагерь «Икар».



Лагерь получил путевку в жизнь и вот уже три года действует. Талантливые молодые инженеры, техники, влюбленные в небо, и летом не расстаются со своими воспитанниками. В прошлом году, например, в лагере побывало 60 мальчишек и 20 девчонок.

Как-то один из ответственных работников профсоюзного комитета сказал Борису и Геннадию:

— «Икар» существует благодаря вашему сумасшедшему энтузиазму.

— Нет, не только энтузиазму и не только нашему, — ответили они.

Возьмем любого инструктора или преподавателя «Икара». Что в них общего? Все они хорошие авиационные специалисты. Авиация — это их профессия, их любовь, которую они передают своим воспитанникам. Инструктор Наташа Лихогра — инженер, активный участник всех дел клуба. Еще в студенческие годы училась летать на планерах. Кончила институт, но не рассталась с «Икаром». Теперь сама учит молодежь. Инструктор Галина Ракитина, жена Бориса, в прошлом летала на планерах-парителях и сейчас всегда старается помочь клубу. Инструктор Геннадий Калинин — инженер, бывший спортсмен-планерист.

Ребята, в течение года занимавшиеся в клубе, летом на практике закрепляли полученные знания. Лагерная смена «Икара» — это своего рода экзамен на зрелость коллектива. В остальное время — три раза в неделю в заводском клубе юных техников проходят занятия курсантов. Здесь читаются лекции, изучается материальная часть планера. Ребята сдают экзамены.



● Перед стартом. Инструктор Галина Ракитина.

Клуб — одна из форм воспитания молодежи. Много ребят получили в нем хорошую спортивную, жизненную закалку. Так, в 1977-м на первых юношеских соревнованиях в Москве курсант клуба Володя Синецын занял первое место. Самолеты, небо станут профессией С. Семенова, И. Костюрина, О. Исымбаева, после занятий в «Икаре» они поступили в авиационные институты. В. Семенов, В. Синецын — курсанты летных училищ. А главное — всех своих питомцев «Икар» научил не бояться трудностей, смело браться за серьезные дела и все уметь...

Сейчас программа клуба стала шире. Наряду с изучением материальной части и теории полета, ребята овладевают политическими знаниями, проходят воинскую и физическую подготовку и, конечно, летают!

В 1981-м прошел набор в юношеский планерный клуб. Решено, что каждый пятый курсант будет из числа так называемых «трудных». «Икаровцы» уверенно берут на себя такую задачу. Потому что замечено: там, где все проникнуто любовью к хорошему делу, где действительно интересно, «трудных» гораздо меньше. Юношеский авиаклуб из мечты стал явью.

☆☆☆

Кончают одни «Икар», приходят другие... Все те же учебные планеры и высота полета 10—15 метров. А выше? Выше нельзя... Цепочка в обучении и совершенствовании на этом обрывается. Молодежь хочет летать дальше и выше. Как быть? Для некоторых эту проблему решит летное училище. А остальные? Общественных кадров «Икару» не хватает. Причина: нет перспектив инструкторам. Ведь на БРО-11М не повысишь свое мастерство. Это равноценно тому, если велогонщику предложить тренироваться на подростковом велосипеде...

Вот над проблемой дальнейшего совершенствования мастерства думают активисты ДОСААФ, заводские общественные организации.

...На высоком берегу Амура, в том самом месте, где десятилетия назад началась история города юности, установлен огромный полированный камень. На нем высечены слова: «Здесь 10 мая 1932 года высадились первые комсомольцы — строители города».

В 1982 году Комсомольск-на-Амуре отметит свой пятидесятилетний юбилей. К этой славной дате готовятся юные планеристы, а также парашютисты, авиамоделисты и дельтапланеристы заводского коллектива ДОСААФ.

В. ШУБИН
Фото автора

Комсомольск-на-Амуре

ОБРАТНЫЙ ПИЛОТАЖ прочно вошел в практику чемпионатов мира по самолетному спорту. Видимо, недалеко время, когда и на всесоюзных стартах он займет подобающее место.

Что же такое обратный пилотаж? Само по себе перевернутое положение самолета еще не характеризует режима обратного пилотажа, так как в отдельных случаях он определенное время может лететь в положении вверх шасси при нормальном направлении действия аэродинамических сил. Примером такого движения может служить выполнение верхней части петли Нестерова.

Основной признак обратного пилотажа — обтекание крыла под отрицательными углами атаки, с отрицательной подъемной силой. Это пилотаж с отрицательной перегрузкой. Если в прямом пилотаже спортсмен испытывает положительные перегрузки, когда силы инерции вдавливают его в кресло, то при отрицательных, наоборот, его выталкивает из кабины и он удерживается в кресле лишь благодаря привязным ремням. В этих чрезвычайно сложных условиях спортсмен-летчик, выполняя каскад фигур, контролирует показания приборов, ведет пространственную ориентировку, следит за выдерживанием высоты, места и времени пилотажа. Все это достигается длительными тренировками. Нельзя приступать к обратному пилотажу, если спортсмен не овладел в совершенстве техникой пилотирования в прямом полете.

При выполнении различных маневров самолет может переходить из нормального полета в перевернутый и наоборот. Теоретической границей между ними является полет с перегрузкой, равной нулю (невесомость).

В перевернутом полете на самолет действуют те же силы и моменты, что и при нормальном полете, хотя их величина и направление могут существенно отличаться от сил и моментов возникающих в условиях нормального полета. Кроме того, перевернутый полет вносит существенные изменения в работу отдельных элементов конструкции самолета, в требуемые величины и направления отклонений рулевых поверхностей.

● ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ НА СПИНЕ

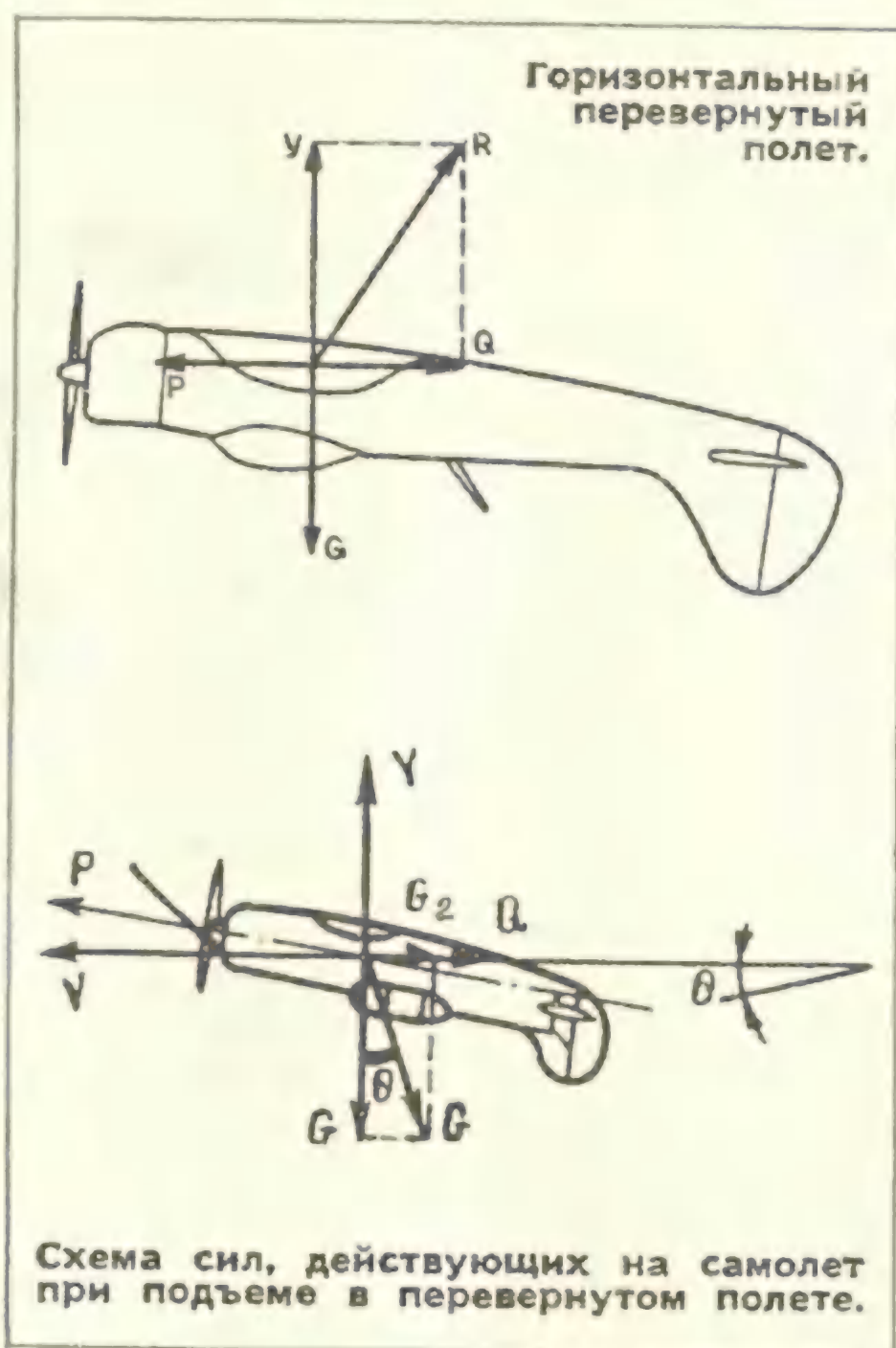
Наиболее простой для рассмотрения и доступный по технике выполнения движения самолета в перевернутом полете это установившийся горизонтальный прямолинейный полет на спине.

Условием обеспечения прямолинейного полета с установившейся скоростью (горизонтальный полет, снижение или набор высоты) является равновесие сил и моментов, действующих на самолет, то есть сумма всех сил и моментов должна равняться нулю.

В перевернутом горизонтальном полете, как и в нормальном горизонтальном, на самолет действуют сила веса G , сила тяги P , полная аэродинамическая сила R , которую обычно заменяют составляющими — подъемной силой Y и силой лобового сопротивления X .

Равномерное прямолинейное движение будет обеспечено при соблюдении равенства силы веса подъемной силе и силы лобового сопротивления силе тяги.

ПЕРЕВЕРНУТЫЙ ПОЛЕТ



$Y = G$ (условие постоянства высоты).
 $\theta = P$ (условие постоянства скорости).

При нарушении этих равенств траектория движения и скорость изменятся, полет станет криволинейным, неравномерным.

В перевернутом, как и в нормальном полете величина подъемной силы равна (знак θ у S_y опускаем):

$$Y = C_y \frac{\rho v^2}{2} S,$$

поэтому условием постоянства высоты будет

$$G = C_y \frac{\rho v^2}{2} S,$$

а требуемая скорость горизонтального перевернутого полета с заданным отрицательным углом атаки выразится формулой:

$$v = \sqrt{\frac{2G}{C_y \rho S}}.$$

Изменение угла атаки при неизменной нагрузке на крыло и постоянной высоте полета приводит к изменению подъемной силы, а, следовательно, и высоты полета.

В случае необходимости продолжать горизонтальный перевернутый полет с изменением угла атаки, надо восстановить равенство $Y = G$ за счет изменения скорости полета.

Если уменьшить величину отрицательного угла атаки, то для сохранения горизонтального полета следует увеличить скорость полета с таким расчетом, чтобы произведение $C_y v^2$ оставалось постоянным. Увеличение отрицательного угла

атаки предполагает снижение скорости полета.

Таким образом, горизонтальный перевернутый полет может выполняться с разными скоростями и каждому углу атаки будет соответствовать одна определенная скорость.

Так как изменение скорости горизонтального перевернутого полета вызывает в свою очередь изменение величины отрицательного угла атаки, то положение самолета при полете на разных скоростях будет изменяться. Увеличение угла атаки влечет за собой увеличение наклона продольной оси самолета к горизонту.

Максимальную скорость, которую может развить самолет в горизонтальном полете на спине при использовании полной мощности двигателя, можно определить из условия постоянства скорости:

$$P_{\max} = C_x \frac{\rho V_{\max}^2}{2} S.$$

Выразив тягу через тяговую мощность

$$P = \frac{75 NT}{V_{\max}}$$

и решив уравнение относительно $V_{\max}$, получим:

$$V_{\max} = \sqrt[3]{\frac{150 NT}{C_x \rho S}}.$$

Качество самолета в горизонтальном полете на спине меньше, чем в нормальном полете с тем же по величине углом атаки (ухудшаются условия работы крыла, увеличивается угол наклона фюзеляжа к горизонту, а следовательно и лобовое сопротивление), поэтому для полета в положении на спине потребный угол атаки будет больше, чем в нормальном полете с той же скоростью.

Из формулы для $V_{\max}$ видно, что с ростом $C_x V_{\max}$ уменьшится. Самолет на одной и той же высоте, используя максимальную мощность двигателя, в положении на спине будет иметь меньшую скорость, чем в нормальном полете.

Теоретическая минимальная скорость полета самолета в положении на спине — это та наименьшая скорость, с которой он может лететь горизонтально. Она определяется максимальной величиной коэффициента отрицательной подъемной силы $C_{y \max}$

$$V_{\min} = \sqrt{\frac{2G}{C_{y \max} \rho S}}.$$

Абсолютная величина $C_{y \max}$ в полете на спине для самолета с крылом несимметричного профиля бывает обычно ниже, чем в нормальном горизонтальном полете, так как работа крыла на отрицательных углах атаки ухудшается.

Итак, анализ формул $V_{\max}$ и $V_{\min}$ показывает, что максимальная скорость в перевернутом полете меньше, а минимальная — больше, чем в нормальном горизонтальном полете, то есть, диапазон скоростей горизонтального полета на спине более узкий, чем в нормальном горизонтальном полете.

Тяга, требуемая для горизонтального полета на спине, больше тяги, требуемой для нормального горизонтального полета с той же скоростью, так как требуемая тяга для обеспечения горизонтального

полета с заданной скоростью (заданным углом атаки) выражается отношением веса самолета к его аэродинамическому ка-

честву на этом угле атаки $P_{\text{потр}} = \frac{G_{\text{сам}}}{K}$,

а качество, как уже известно, в перевернутом полете меньше чем в нормальном.

Мощность, потребная для горизонтального полета на спине, также оказывается выше, чем в обычном полете.

● ПОДЪЕМ САМОЛЕТА В ПОЛОЖЕНИИ НА СПИНЕ

Установившимся подъемом самолета в положении на спине принято считать перевернутый полет по прямолинейной восходящей траектории с постоянной воздушной скоростью.

Условием прямолинейности полета, а также постоянства скорости, как и при нормальном подъеме, являются соответственно равенства

$$V = G_1, P = Q + G_2.$$

Так как подъемная сила направлена перпендикулярно вектору воздушной скорости, а составляющая веса G_1 действует в направлении противоположном силе Y , то угол между векторами G и G_1 равен углу подъема θ , заключенному между траекторией подъема и линией горизонта. Уравнение движения в этом случае можно представить формулами

$$V = G \cos \theta,$$

$$P = Q + G \sin \theta.$$

Как и при нормальном подъеме потребная скорость меньше скорости горизонтального полета с тем же углом атаки. Она выражается формулой

$$V_{\text{под}} = V_{\text{г. п.}} \sqrt{\cos \theta}.$$

Тяга, потребная для установившегося подъема, больше тяги в горизонтальном полете с тем же углом атаки

$$P_{\text{под}} = P_{\text{г. п.}} + \Delta P = Q + G \sin \theta$$

Величина угла подъема определяется отношением избытка тяги к весу самолета

$$\sin \theta = \frac{\Delta P}{G}.$$

Анализ показывает, что тяга, потребная для подъема с углом θ в положении на спине, выше потребной тяги для подъема с тем же углом в нормальном положении, так как $P_{\text{г. п.}}$, как было показано выше, больше соответствующей величины параметров в нормальном горизонтальном полете.

При одинаковой располагающей мощности двигателя (а следовательно и тяге)

угол подъема на спине будет меньше, чем при нормальном подъеме. Меньше будет и вертикальная скорость:

$$V_y = \frac{75 \Delta N}{G}.$$

● ПЛАНИРОВАНИЕ САМОЛЕТА НА СПИНЕ

Установившееся планирование самолета на спине это перевернутый прямолинейный полет по нисходящей траектории с постоянной воздушной скоростью. Угол θ , заключенный между траекторией планирования и горизонтом, называется углом планирования.

Условием установившегося планирования с задресселированным двигателем является равенство $R = G$, которое можно выразить формулами

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

$$Q = G_2 = G \sin \theta.$$

Эти равенства и есть уравнения движения самолета в режиме планирования.

При планировании без тяги изменение угла наклона траектории приводит к изменению величины составляющей G_2 силы веса, а следовательно и к изменению скорости, которая выражается формулой:

$$V_{\text{пл}} = V_{\text{г. п.}} \sqrt{\cos \theta}.$$

Во время планирования на спине угол наклона продольной оси самолета к горизонту бывает небольшой. Создается впечатление планирования с малым углом к горизонту, хотя фактически глиссада планирования довольно крутая. Это происходит от того, что аэродинамическое качество при положении самолета на спине значительно ухудшается. Минимальный угол планирования, тангенс которого определяется по формуле

$$\operatorname{tg} \theta_{\min} = \frac{1}{K_{\max}},$$

получается больше, чем при нормальном планировании, так как $K_{\max}$ перевернутого полета меньше $K_{\max}$ нормального полета. Увеличение воздушной скорости, а также и угла планирования приводит к увеличению вертикальной скорости планирования. Дальность планирования вследствие уменьшения аэродинамического качества снижается.

В этой статье рассмотрено теоретическое обоснование прямолинейного перевернутого полета. Только после его тщательной отработки спортсмен-летчик сумеет приступить к освоению различных эволюций со спины.

Е. ПРОЗОРОВ,
мастер спорта,
тренер сборной команды
УССР

Запорожье

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-81 ● ● ● ● ●

РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЧЕМПИОНАТ

В ЧЕМПИОНАТЕ Узбекистана по моделям воздушного боя, проведенном в Бухаре, участвовало 13 команд областей и города Ташкента.

Каждый бой был по-своему интересен, но были и срывы, когда спортсмены, выйдя на старт, не могли запустить двигатель в течение двух минут.

Чемпионом республики стал экипаж В. Сомов — С. Алиев (Самаркандская область), В. Акимов — И. Куранов (Ташкент) — вторые, В. Григорьев — Г. Григорьев (Самаркандская область) — третьи. Ниже своих возможностей выступили чемпионы 1980 года Г. Капранов — В. Микотин (Бухарская область), не вошедшие даже в шестерку сильнейших.

В командном зачете отличилась сборная Самаркандской области. На втором и третьем местах — команды Ташкента и Джизакской области. Неудачно стартовал чемпион 1980 года — Бухарская область, занявшая лишь седьмое место.

Чемпионат выявил новых талантливых спортсменов. Молодые получили хорошую закалку, почувствовали уверенность в себе.

Почти у всех спортсменов модели были одной и той же схемы — «летающее крыло», легко изготавливаемой, с взаимозаменяемыми двигателями, с обшивкой из лавсановой пленки.

Наш корр.

Бухара



● Чемпионы Узбекистана 1981 года по моделям воздушного боя — пилот В. Сомов (справа) и механик С. Алиев

ТРИ ГОДА ПОДРЯД — ПЕРВЫЕ

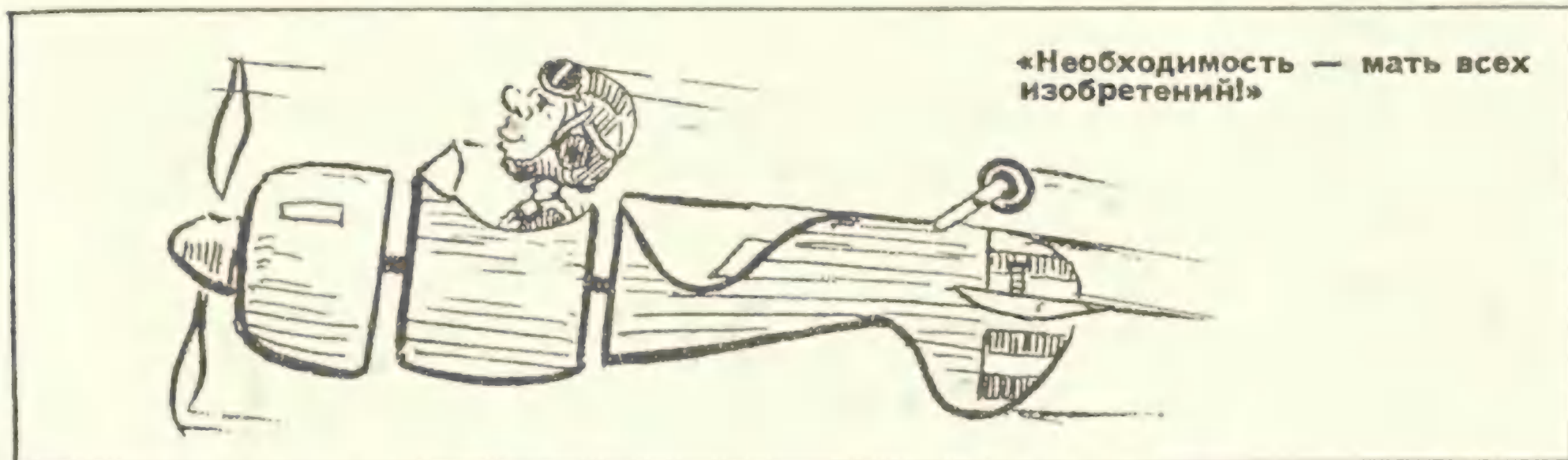
ХОРОШАЯ традиция родилась у эстонских авиамodelистов. Вот уже в седьмой раз Пярнуский Дом юных техников проводит кубковые встречи. В них принимают участие команды Прибалтийских республик, Ленинграда, Москвы, Ярославля, Рыбинска и других городов Российской Федерации.

Соревнования проходят по четырем классам моделей. В составе каждой команды четыре школьника до 14 лет и три спортсмена. Большого успеха добилась команда Москвы. Она третий год подряд занимает первые места. Ей вручен переходящий кубок, который будет теперь постоянно храниться в Московском авиамодельном клубе ДОСААФ. Все участники команды стали первыми или вторыми призерами.

Среди победителей особенно отличился московский школьник Сергей Великовский. Его маленький планер за пять туров набрал 600 очков из 600 возможных (каждый полет ограничивался 2 минутами). Планер чемпионатного класса москвича студента МАИ, мастера спорта Сергея Макарова в единоборстве с еще четырьмя финалистами, набравшими по 1260 очков из 1260 возможных, одержал верх в восьмом, дополнительном туре (3 мин 39 сек)! У строителей резиномоторных моделей первым был школьник Андрей Колобков (1240 очков), у таймеров — его одноклубник Виктор Сухов (1210 очков). Оба — москвичи.

(Наш корр.)

Пярну, Эстонской ССР



ГОРЯЧАЯ ПОРА У ДЕЛЬТА- ПЛАНЕРИСТОВ

В НЫНЕШНЕМ СЕЗОНЕ много стартов у дельтапланеристов — зональные, республиканские встречи и первый всесоюзный чемпионат. Как лучше их организовать и обеспечить безопасность полетов? Этому был посвящен Всесоюзный методический сбор дельтапланеристов в Ташкенте. Он привлек 123 участника от 97 комитетов и федераций дельтапланеризма. Это в основном руководители клубов и секций, тренеры, представители комитетов ДОСААФ областей, краев и республик, председатели и члены бюро федерации — те, кому в этом году предстоит организовывать и проводить соревнования дельтапланеристов.

Учебными целями сбора были: выработка единой методики проведения соревнований и подготовка судей. Мы тщательно изучили «Временные технические требования к дельтапланам» (ВТТД-80) и «Инструкцию о порядке определения соответствия дельтапланов требованиям ВТТД-80».

В ходе семинарских занятий хорошие знания показали: А. Васильев (Туапсе), В. Веркманис (Рига), А. Соловьев (Ставрополь), Е. Лобаев (Ростов-на-Дону), В. Семин (Ташкент), Е. Антипов (Томск), И. Комиссаров (Куйбышев).

В 1981 году к спортсменам — участникам чемпионата СССР будут предъявляться такие требования: спортивная квалификация не ниже I разряда — налет к началу соревнований не менее 20 часов и 500 полетов, налет не менее 5 часов на дельтаплане, который будет применен на чемпионате, перерыв в полетах не более 3 недель.

Все эти и другие требования оговорены в наших руководящих документах, и организаторам соревнований необходимо их твердо знать и строго ими руководствоваться.

В Ташкенте были проведены учебно-тренировочные показательные соревнования с проверкой всех элементов работы судей. Для этого были созданы три команды — две от ташкентских клубов «Полет» и «Мечта» и сборная участников встречи. Результаты полетов оценивали две судейские бригады: основная и дублирующая, их возглавили В. Михайлов (Ленинград) и В. Ли (Кызыл).

Строго и четко работали мандатная и техническая комиссия, которыми руководили Ю. Капинос (Киев) и Е. Лобаев (Ростов-на-Дону).

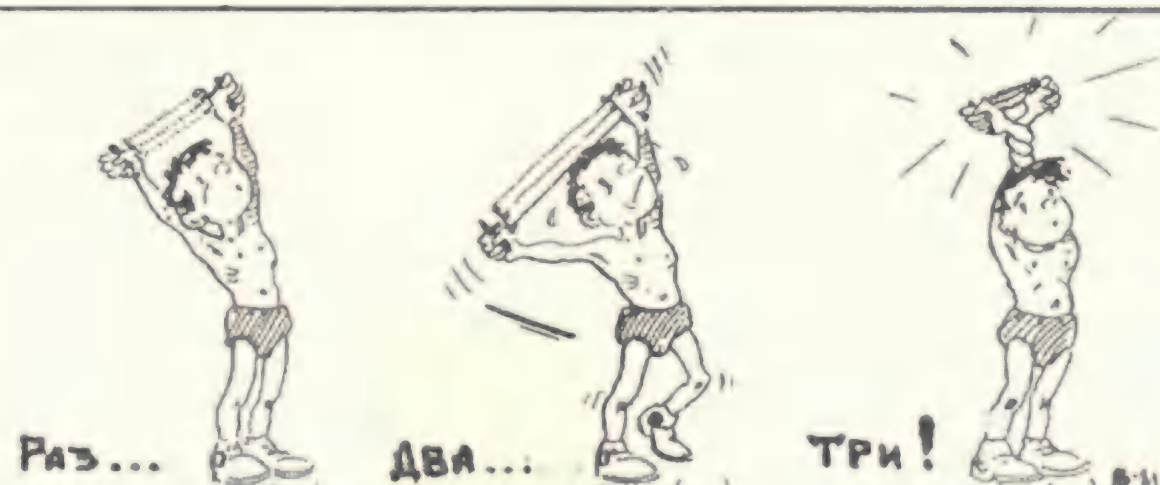
В течение двухдневных учебно-тренировочных соревнований выполнено 123 полета, которыми руководили В. Семин (Ташкент) и О. Мацепуро (Москва).

Хорошую технику пилотирования продемонстрировали спортсмены С. Казанцев (Ташкент), М. Гохберг и В. Жеглов (Москва), В. Гриненко и А. Кузнецов (Киев). Общее командное место заняла сборная участников соревнований в составе: М. Гохберг, Е. Гриненко, А. Кузнецов. В личном зачете впереди С. Казанцев.

Было отмечено, что не совсем четко отработаны взаимодействие начальника соревнований и главного судьи, руководителя полетов и судьи на старте.

1981 год — год начала массовых клубных, областных, зональных, республиканских и всесоюзных соревнований дельтапланеристов. Руководители комитетов и клубов ДОСААФ, федераций и спортсмены-дельтапланеристы обязаны в полном объеме подготовиться к этим встречам и провести их на высоком организационном и спортивном уровне, ознаменовать первыми официальными рекордами.

Е. ЕЛИЗАРОВ,
председатель федерации
дельтапланерного спорта СССР



ДЛЯ УСПЕШНОГО владения аппаратом в воздухе дельтапланерист должен развивать силовые способности, особенно мышц рук и плечевого пояса, а также быстроту и координацию движений. Многократные подъемы в гору с дельтапланом требуют хорошего развития мышц ног и общей выносливости.

Рекомендуется в тренировочные занятия включать упражнения, способствующие как общей, так и специальной физической подготовке, а именно: гимнастику на снарядах, акробатику, спортивные игры, бег на лыжах, легкую атлетику.

Также следует ежедневно выполнять комплекс упражнений (типа утренней зарядки) с использованием резинового бинта, гантелей разного веса и т. п. Желательно постепенно наращивать величину отягощений (в разумных пределах) в связи с тем, что привычные нагрузки перестают вызывать положительные изменения в организме.

Учебно-тренировочное занятие, проводимое один-два раза в неделю, должно включать:

бег с 2—3 ускорениями по 20 м (5—7 мин); общеразвивающие упражнения на укрепление основных мышечных групп и увеличение подвижности во всех основных суставах (снаряды: набивные мячи, гантели, гимнастическая скамейка, резиновый бинт, на гимнастической стенке и без снарядов: в движении, на месте, в парах — в течение 15—20 мин; подвижные или спортивные игры (мини-футбол, баскетбол, волейбол), эстафеты (10—15 мин). Акробатические упражнения для улучшения деятельности вестибулярного аппарата, координации движений, динамического равновесия (перекаты вперед-назад, в стороны, кувырки вперед-назад с возвышенности, через препятствие, сальто вперед с подкидного моста: с места и с разбега, сальто назад с подкидного моста: с поддержкой, с лонжей, со страховкой) в течение 30 мин; упражнения в упоре (равновысокие брусья): ходьба на руках в упоре, отжимание в упоре, в упоре лежа согнувшись, в стойке на руках — с помощью, «уголок» — (10 мин); упражнения в висе (перекладина, разновысокие брусья): подтягивание с отягощением, из виса переворот в упор — опускание переворотом вперед в вис, обороты назад в упоре (10 мин); упражнения в равновесии: ходьба, прыжки, повороты на узкой и высокой опоре — (10 мин); упражнение на укрепление голеностопного сустава, прыжки прямо, боком, спиной вперед, с поворотом, с приземлением в цель — 15 мин.

Учебно-тренировочное занятие включает также упражнения со штангой и на тренажере на развитие основных мышечных групп (сгибатели и разгибатели туловища, ног, рук) в течение 20 мин; имитация полета на дельтаплане на простейшем тренажере (перекладина, подвесная система, гимнастическая палка) в начале и в конце занятия — 10—15 мин; упражнение на расслабление, на внимание, легкий успокаивающий бег, принятие теплого душа с термомассажем (сочетание горячей переменно с холодной водой).

Если есть возможность, необходимо использовать специальную тренировочную аппаратуру: гимнастическое колесо (стационарное и подвижное), батут и лопинг. Методика тренировок на этих снарядах опубликована в журнале «Крылья Родины» № 6, 1979 г., стр. 21.

Рекомендуется дельтапланеристам в обязательном порядке после сборки аппаратов (в полетные дни) общую разминку перед полетами (особенно в зимнее время).

В учебно-тренировочных полетах желательно учитывать и индивидуальные биоритмы: в критические дни и неблагоприятные периоды, когда все три основных биоритма (физический, эмоциональный и интеллектуальный) имеют отрицательные пики, необходимо отказываться от постановки сложных полетных задач, а лицам с неустойчивой нервной системой можно рекомендовать вообще в эти временные промежутки не летать. Методика расчета биоритмов опубликована в журнале «Физическая культура и спорт» № 7, 1979 г., стр. 22.

ФИЗИЧЕСКАЯ

№ 1	Содержание упражнений 2	Графическая запись 3
1.	И. П. — стоя на середине бинта, хват за концы; 1 — дугами в стороны руки вверх; 2 — и. п.	
2.	И. П. — то же, 1 — согнуть руки в локтях вперед, 2 — и. п.; 3 — руки вверх (дугами вперед), 4 — и. п.	
3.	И. П. — то же, 1 — согнуть руки к плечам в стороны; 2 — руки вверх, 3 — р к плечам; 4 — и. п.	
4.	И. П. — то же, 1 — наклон вперед, руки назад; 2 — и. п. (длина бинта короче).	
5.	И. П. то же, но с полунаклоном вперед; 1 — согнуть руки скрестно к плечам; 2 — и. п.	
6.	И. П. присед, стоя на бинте, руки вверх; 1 — встать, руки вверх; 2 — и. п.	
7.	И. П. стойка ноги врозь спиной к месту закрепления бинта (3—4 м), руки внизу, хват за концы; 1 — р, вперед; 2 — р вверх; 3 — р вперед; 4 — и. п.	
8.	И. П. то же, но руки в стороны; 1 — р вперед; 2 — р в стороны.	
9.	И. П. то же, руки согнуты в локтях в стороны; имитация движений дельтапланериста при смещении вперед—назад, вправо—влево относительно ручки управления.	
10.	И. П. стоя лицом к месту закрепления бинта, наклон вперед, руки вверх, хват за концы; 1 — р вниз (дугами вверх); 2 — и. п.	
11.	И. П. то же; 1 — р вниз дугами в стороны (относительно туловища); 2 — и. п.	
12.	И. П. стоя, ноги врозь, правым боком к месту закрепления бинта, руки вверх; 1 — наклон влево; 2 — и. п.	
13.	И. П. — то же, но левым боком к месту закрепления бинта; 1 — наклон вправо; 2 — и. п.	
14.	И. П. лежа на животе, руки за голову; 1 — прогнуться, поднять голову, плечи, ноги; 2 — и. п.	
15.	И. П. стоя у опоры; приседание на левой ноге, правая вперед. То же на правой ноге.	
16.	И. П. вис, подтягивание (на косяке двери, на перекладине).	
17.	И. П. — упор лежа. Отжимания (постепенно увеличивать высоту опоры ног).	

Условные сокращения: И. П. — исходное положение; р — руки.

В. РЫБКИН,
старший тренер по дельтапланерному спорту ЦК ДОСААФ СССР.
А. САМЫЛИЧЕВ,
преподаватель теории и методики физвоспитания
Горьковского педагогического института им. Горького.



ПОДГОТОВКА

Москва. Состоялось очередное заседание бюро Федерации дельтапланерного спорта СССР. Были обсуждены итоги Всесоюзного методического сбора дельтапланеристов, а также отчет председателя федерации дельтапланерного спорта Узбекистана С. Казанцева.

Бюро отметило, что Всесоюзный сбор сыграл большую роль в подготовке к первым всесоюзным соревнованиям.

В работе республиканской федерации, как отмечали участники заседания, имеются серьезные недостатки. Некоторые спортсмены допускались к полетам без медицинского обеспечения, что приводило к травмам. Плохо организуются соревнования, не всегда обеспечивается безопасность полетов. Работа федерации признана неудовлетворительной. Определены меры для улучшения ее деятельности.

(Наш корр.)

Хабаровск. Крайком ДОСААФ провел совещание руководителей секций дельтапланеристов. Его участники определили конкретные меры по развитию этого вида спорта в крае.

Комсомольск-на-Амуре. Хороший подарок получат в начале будущего года авиамodelисты авиационного завода им. Ю. А. Гагарина. Начато строительство здания авиамodelного клуба. Две большие лаборатории примут взрослых спортсменов и школьников. Предусмотрены слесарная и столярная мастерские, комната для инструкторского состава.

А недавно в заводском парке был торжественно открыт новый кордодром. Здесь прошла матчевая встреча с авиамodelистами из Приморского края.

Внимание к заводским авиамodelистам вполне закономерно. Члены авиамodelной секции — чемпионы края, участники зональных и всесоюзных турниров. Возглавляет коллектив человек увлеченный, активист оборонного общества, тренер-общественник В. Абрамов.

(Наш корр.)

АВИАМОДЕЛИСТЫ НАГРАЖДЕННЫ МЕДАЛЯМИ ВДНХ СССР

ЗАСЛУЖЕННЫЙ тренер РСФСР по авиамodelному спорту Е. Дилигентов и его воспитанники не раз были участниками Выставок достижений народного хозяйства СССР. Их различные авиационные и другие модели успешно демонстрировались на заключительных экспозициях в павильоне «Юные натуралисты и техники», всегда получали высшую оценку и отмечались почетными наградами. Сам же руководитель авиамodelного кружка был отмечен бронзовой и серебряной медалями ВДНХ. В нынешнем году Евгений Николаевич, об экспериментальной работе которого подробно рассказывалось в журнале «Крылья Родины», награжден золотой медалью ВДНХ и денежной премией в сумме 200 рублей за необычную, казалось бы, изобретательскую и рационализаторскую деятельность.

В течение нескольких лет Е. Н. Дилигентов успешно руководит сельским школьным конструкторским бюро. Ребята, наряду с авиационными моделями, конструируют и строят, правда пока еще в миниатюре, специальные агрегаты и приспособления, облегчающие труд сельского жителя. Золотой медали, как сказано в наградном листе, Евгений Николаевич удостоен «за отличную организацию работы кружка, участие в разработке и изготовлении моделей специального тракторного прицепа».

Золотую медаль ВДНХ СССР получил и еще один руководитель кружка из Подмосковья — К. Мурашов. Вместе с кружковцами он разработал и построил модель космической парусной станции «Комета».

За создание оригинальных моделей ракетно-космической техники, показавших на соревнованиях высокие спортивные результаты, мастера спорта В. Рожков и В. Кузьмин награждены бронзовыми медалями ВДНХ СССР. Такую же награду получил и руководитель кружка ракетомodelизма полковник в отставке А. Дегтярев.

Почти сто пятьдесят школьников Московской области, среди которых большинство авиамodelистов и ракетомodelистов, были отмечены медалями «Юный участник ВДНХ».

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской категории

Два письма на важную тему

ЧТОБЫ РОСЛО МАСТЕРСТВО

ПОДГОТОВКА спортсменов-парашютистов в авиационных клубах — важнейшая забота тренеров, инструкторов. Здесь они овладевают теорией и практикой прыжка, получают волевою закалку в тренировочных и соревновательных условиях, учатся преодолевать трудности, бороться с неудачами. И от того, какую они получают закалку, зависит дальнейшая их спортивная судьба, рост мастерства.

Известно, что с 1981 года вступила в действие новая Единая Всесоюзная спортивная классификация, согласно которой резко повышены нормативы на получение званий «кандидат в мастера спорта» и «мастер спорта СССР». Введение обязательных «нулевых» результатов в прыжках на точность приземления чрезвычайно усложнило тренировки спортсмена. Выполнить требования новой классификации может лишь тот, кто эксплуатирует планирующий парашют-крыло типа ПО-9. Ныне же действует ограничение с «крыльями» (их, к слову, еще очень мало в клубах), согласно которому выполнять прыжки могут спортсмены не ниже кандидата в мастера спорта. Возникает вопрос: как же готовить парашютиста, стремящегося получить высшее спортивное звание?

На наш взгляд, назрела необходимость пересмотреть действующее положение и разрешить выполнять прыжки с «крыльями» под личную ответственность командира звена наиболее подготовленным перворазрядникам — членам сборных команд областей, сдавшим зачет по действиям в особых случаях в воздухе с оценкой не ниже «отлично». Это было бы хорошим стимулом для молодых перспективных спортсменов и создало бы условия для роста рядов мастеров.

Второй путь — сократить разрыв между новыми классификационными требованиями и нынешними возможностями подготовки спортсменов на местах — сделать тренировки более интенсивными, увеличить количество прыжков в одну летную смену до 8—10 в период сборов, а в обычные дни — до шести. Здесь опять говорю не о всех парашютистах клуба, а о кандидатах в члены сборной команды области.

Подобная мера позволит более продуктивно, с большей отдачей использовать имеющиеся возможности

авиазвеньев, время, материальные ресурсы, что, конечно, скажется на росте мастерства.

Теперь о повышении квалификации инструкторов-тренеров. Нам представляется, что учебно-методические сборы наставников необходимо проводить ежегодно, привлекая к их участию в качестве преподавателей тренеров сборной команды страны, ведущих спортсменов, специалистов.

В. ТИХОНЕНКО,
командир парашютного звена,
старший тренер
сборной команды области

Днепропетровск

ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ

ТРЕБОВАНИЯ НОВОЙ Всесоюзной спортивной классификации очень высокие. Но каковы возможности на местах выполнить нынче эти нормативы? Возьмем, к примеру, акробатику. Программа ежегодного совершенствования спортсменов клубов рассчитана на 50—80 прыжков, из них — 20—30 на индивидуальную акробатику и 5—10 — на групповую. Может ли спортсмен с такой ежегодной подготовкой стать членом сборной команды области и выполнить нормативы хотя бы кандидата в мастера спорта?

Практика подсказывает — нет! А это значит, что мы в ближайшие два года не сможем выполнить новые требования. Поэтому мы, спортсмены Тульского авиаспортивного клуба ДОСААФ имени Б. Сафонова, выход видим в одном: увеличить количество прыжков в тренировочный день, изменить программу ежегодного совершенствования в свете нынешних требований, разрешить опытным перворазрядникам прыгать с парашютами-крыльями.

Ю. ЕРЕСЬКО,
спортсмен-парашютист

Тула

За безопасность
полетов

ОБЪЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ

СТАТЬЯ «Объективный контроль и безопасность полетов», опубликованная в 7-м номере журнала «Крылья Родины» за 1980 год, вызвала в клубе большой интерес, и мне хотелось бы поделиться нашим опытом.

Важный элемент в повышении уровня летного мастерства — правильная и четко организованная работа средств объективного контроля. У нас, да и в других клубах, в основном, эксплуатируются средства объективного контроля, установленные на самолетах, это — бароспидографы и барографы, а у руководителей полетов на СКП — магнитофоны. Поэтому очень важно их правильно использовать в дни полетов и на разборах.

Как осуществляется объективный контроль в нашем Донецком авиаспортивном клубе ДОСААФ? Перед построением в ходе предполетной подготовки руководитель полетов получает рапорт от техника по РЭСО об исправности средств объективного контроля. Во время полетов помощник руководителя периодически просматривает барограмму. Большое внимание уделяет тщательному наблюдению за летающими самолетами при полетах по кругу и с биноклями — за находящимися в зонах.

Все замечания наблюдающих докладываются руководителю, последний их фиксирует. После окончания полетов до их разбора барограммы подклеиваются и хронометражу, а хронометражи за данный летный день вместе с плановой таблицей подклеиваются в папки ежемесячно.

Барограмма, находящаяся вместе с хронометражом и плановой таблицей, дает возможность руководителю более глубоко проанализировать каждый полет и работу данного экипажа. Во время разбора руководитель полетов доводит отклонения, имевшие место по выдерживанию заданных условий полета по времени, высоте, скорости, используя данные магнитофонной записи и наблюдающих. Если своевременно вскрыты недостатки и установлены истинные причины отклонений (с помощью средств объективного контроля), то и своевременно проводятся мероприятия, устраняющие недостатки в подготовке летного состава.

От летчика требуется высокая дисциплина и напряжение моральных сил, особенно это относится к молодым летчикам, которым своевременный и глубокий контроль поможет в выработке этих качеств. Руководитель полетов на разборе дает конкретные указания по устранению выявленных недостатков. А обобщенные материалы объективного контроля используются для совершенствования методики летного обучения спортсменов и разработки мероприятий по предупреждению предпосылок летных происшествий.

Н. ТЮТЮННИК,
заместитель начальника клуба
по летной подготовке

Донецк

★★★

ВНИМАНИЕ: ОПЫТ

УЧАСТИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ любого ранга для спортсмена-планериста это экзамен его мастерства. Главное условие — провести состязания без летных происшествий и предпосылок к ним, дать возможность спортсменам проявить свои способности, мастерство и тактическое мышление.

Центральный планерный аэроклуб ДОСААФ СССР накопил определенный опыт организации и проведения чемпионатов планеристов. Перед началом каждой встречи важным является проверка участников на предмет их допуска к стартам, правильная организация наземных тренировок и подготовка техники к полетам. На этом этапе организатор выявляет, как спортсмены подготовлены в том объеме, который соответствует положению о соревнованиях. Этим занимается мандатная комиссия, назначенная приказом начальника соревнований.

Нередко случается, что некоторые парители, прибывающие в Орел на чемпионаты РСФСР и СССР, не всегда прошли полную подготовку. Просматривая летные книжки, убеждаешься, что не все спортсмены последовательно выполняют упражнения курса, не имеют достаточного количества контрольных посадок на площадки, во время тренировок у себя в авиаспортклубах совершают полеты по маршрутам протяженностью не более 100 км, в то время как на соревнованиях им предстоит летать по 200—300-километровым треугольникам.

Кроме того, обнаруживаются погрешности в оформлении медицинских книжек. Такие нарушения были, скажем, у спортсменов Новосибирской, Ростовской областей и Северной Осетии. Здесь повинны, в первую очередь, руководители, готовившие парителей к участию в соревнованиях.

В ходе наземной подготовки спортсмены обязаны внимательно изучить район полетов, инструкции по их производству, основные особенности выполнения упражнений соревнования, предполагаемые маршруты и запасные площадки, кроки аэродрома, особенности подхода, порядок и правила старта и финиша. В нашем аэроклубе со спортсменами и летчиками-буксировщиками проводят занятия опытные руководители А. Маслов, С. Колачев, Н. Василевский. Спортс-

менов, впервые участвующих в соревнованиях, провозим на самолетах по маршрутам с целью ознакомления с характером зеленого покрова площадок и особенностями захода на них.

Первый день соревнований — подготовка материальной части и наземная тренировка. Здесь авиационные специалисты совместно со спортсменами тщательно готовят планеры и самолеты к полетам. Вторая половина дня, как правило, отводится на наземный тренаж. Особое внимание — безопасности полетов.

Второй день — тренировка — облет планеров, чтобы визуально изучить подходы к аэродрому со стороны долета, место расположения линии старта-финиша и судей.

Если мало времени на наземную подготовку, выделяем дополнительное — еще, скажем, один день и лишь после этого приступаем к полетам по программе соревнования.

Участнику до начала полета надо выполнить ряд работ. Это прием материальной части, подготовка кабины и установка приборов объективного контроля (барограф, фотоаппараты), заливка водобалластом (если необходимо), соответствующий тренаж и т. д. Это и медицинский осмотр.

В определенное расписанием время (обычно 9.00) до вывоза планеров на старт собираем всех участников на совещание, где анализируем выявленные недостатки в ходе прошедшего летного дня, замечания руководителя полетов и главного судьи, даются указания, как устранить недоделки. Дежурный синоптик знакомит участников с прогнозом погоды. Главный судья объявляет маршрут и разрешение на полеты, выработанные совместно с начальником соревнований за 30 минут до совещания.

Пока планеры выкатываются на старт, в это время производится воздушная разведка погоды (если есть возможность, то и радиолокационная). Руководители соревнования совместно с синоптиком анализируют фактическую погоду и готовят информационные данные для спортсменов.

Большое количество планеров, их установка, момент старта и финиша, эвакуация планеров с площадок — все это создает определенную трудность для ру-

ководства полетами. Как правило, на весь период соревнования мы назначаем постоянного руководителя полетов, его помощника и дежурного штурмана. Всей группе строго определен круг обязанностей: за что конкретно каждый несет ответственность. Во время подъема планеров на стартовом командном пункте находится представитель судейской коллегии для контроля очередности взлета участников согласно жеребьевке.

Судьи, как и группа руководства полетами, после подъема флага и сигнала зеленой ракеты находятся в полном составе на месте, наиболее удобном для визуального наблюдения стартующих и финиширующих планеров.

По окончании стартового времени руководитель полетов освобождает аэродромное поле. Стартовый командный пункт и обслуживающие средства устанавливаются на расстоянии, обеспечивающем хороший обзор аэродрома, на котором только полотнище — финишная линия, стрела, показывающая направление ветра, и посадочные знаки для самолетов-буксировщиков, расположенные в стороне от финишной линии.

При выполнении упражнения возможны посадки планеров на площадки. В данном случае руководитель полетов обязан проявить максимум оперативности и незамедлительно организовать эвакуацию планеров. Как правило, в первую очередь эвакуируются планеристы с дальних площадок и спортсменки-девушки.

Летный день заканчивается посадкой последнего планера и самолета-буксировщика на аэродром.

Начальник соревнований проводит совещание с руководителями служб и главным судьей соревнований, кратко анализирует работу всех подразделений, дает указания о подготовке к разбору ошибок и нарушений в ходе летного дня.

Судейская коллегия быстро готовит предварительные результаты по упражнению, а окончательный итог — протоколы соревнований — объявляются на следующее утро.

Б. КРИВЕНЦОВ,
начальник Центрального
планерного клуба
ДОСААФ СССР

Орел.

Фото мастера спорта
А. КОВАЛЯ

СОРЕВНОВАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ: КАК ИХ ОРГАНИЗУЕМ



НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

За высокие показатели, достигнутые на ведомственных соревнованиях и чемпионатах страны 1980 года, звания мастера спорта СССР удостоены:

Спортсмены-летчики — Н. Косарев (Курск); В. Библинов, В. Мелихов (Липецк); Ю. Левчик, Г. Миронов (Казань); В. Кузьмин, А. Полянский, Ю. Тимченко (Челябинск); В. Жучков (Воронеж); Г. Слоневская (Ленинград); В. Бабенко (Запорожье); А. Никитенко (Ворошиловград); Ю. Чистяков, Н. Петров (Караганда); Л. Лопатин (Волчанск); В. Водолагин (Омск); В. Гайчук, В. Брагин (Волгоград); Ю. Самойлов, А. Емельяничук, В. Саблин, Н. Лабутич, А. Васильков, Н. Кумеков, В. Симоненко, В. Рябошапко, И. Греков, П. Карпов, А. Гайсин, В. Решетников, С. Миронов, В. Лохман (Вооруженные Силы).

Судьи всесоюзной категории: Е. Игнатов (Омск), Ю. Оськин (Вооруженные Силы).

Спортсмены-вертолетчики — В. Бирин (Волчанск); А. Шерстюк (Люберцы); В. Шмаков (Ярославль); В. Самотой (Уфа); В. Шевелев (Витебск); В. Прохоренко, О. Ворсук (Минск); В. Коральков, Е. Фролов (Минск); Т. Гиндич, Л. Корнилова, С. Дербасов, А. Кондаков, О. Копайло (Москва); С. Иванчикин (Львов); В. Олейниченко, Н. Ахмадулин (Колонна); В. Кудрев (Егорьевск); В. Александров, А. Литвин, В. Ганенко, А. Миндарев (Харьков); В. Андреев, А. Пыхтеев, Н. Сафин, В. Квич, С. Шокин, Л. Горбачев, В. Черных, В. Бычков, А. Головкин, В. Кадиров, П. Федорин, В. Сидоркин, В. Рожнов, А. Клокотин, А. Павлов, Т. Гильманов, Н. Крутиков, Ю. Хмурый, А. Девяткин, В. Приданов, Н. Беляков, А. Корниенко, В. Фименков, Ю. Сидоров, С. Иванчикин, А. Чернышов, С. Рыжов (Вооруженные Силы).

Судьи всесоюзной категории: Б. Альтерман (Сумы), М. Елисеенко (Витебск), Е. Шумский (Вооруженные Силы).

ПРИСВОЕНЫ СУДЕЙСКИЕ ЗВАНИЯ

Международная авиационная Федерация (ФАИ) присвоила звания «Судья международной категории» по вертолетному спорту Ю. Уткину, П. Анкудинову, С. Суцевичу, В. Малинину.

☆☆☆

В НОВОМ спортивном зале Дворца культуры города Реутова состоялся чемпионат Московской области по комнатным моделям. В соревнованиях на личное первенство участвовало двадцать спортсменов из Реутова, Серпухова, Калининграда, Воскресенска и Луховиц.

Комнатная модель победителя Леонида Фомищенко за шесть туров набрала 433 очка. В одном из запусков она летала 3 мин. 38 с.

(Наш корр.)

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

КЛУБ «ЮНОСТЬ»

Севастопольское профессионально-техническое училище № 5 четыре года подряд удерживает переходящее Красное знамя Крымского управления профтехобразования. В предсезонном социалистическом соревновании наше училище заняло первое место среди профтехучилищ Крыма. Накануне XXVI сессии КПСС у нас открыт военно-спортивный клуб «Юность». При нем создан парашютный кружок, в котором занимается 60 человек.

Обучение ведет инструктор Севастопольского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ В. Сысоев, кандидат в мастера спорта.

Многие спортсмены уже совершили прыжки с парашютом.

Капитан в отставке А. КРЮКОВ,
участник Великой Отечественной войны

Севастополь

В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ

ДИНАМИЧЕСКИЙ СТАРТ
МОДЕЛИ ПЛАНЕРА

УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫСОТЫ позволяет повысить продолжительность полета модели планера, а динамический старт — увеличить высоту полета на несколько метров.

Для осуществления динамического старта модель планера к моменту отцепления от нее леера разгоняют до скоростей, в несколько раз превышающих скорости планирования в свободном полете. Затем, после отцепления леера, благодаря разгону, а следовательно, увеличению подъемной силы, модель набирает дополнительную высоту. Чрезмерное увеличение скорости полета модели к моменту отцепления от нее леера может вызвать перегрузки, способные поломать крылья. Поэтому динамический старт, особенно в ветреную погоду, осуществляют так, чтобы не допустить превышения перегрузок. Его можно осуществить несколькими способами.

Наиболее распространен способ, когда углы установки крыла и стабилизатора при старте и в полете не изменяются. В этом случае перегрузка, действующая на модель, зависит только от скорости и угла атаки крыла. Этот старт характерен устойчивым полетом модели (после отцепления леера) по спирали с набором дополнительной высоты до 2—4 метров.

Стартовое устройство (рис. 1а) при взлете действует следующим образом. При наборе высоты крючок 2 находится в переднем положении до упора, тяга 13 удерживает руль поворота модели в нейтральном положении. По достижении угла между горизонтом и леером $\gamma = 90^\circ$ можно осуществлять вождение модели для поисков восходящих потоков и перемены места старта. Вождение обеспечивается ослаблением нагрузки на крючок 2 от леера 14. После этого ослабления пружина 16, подтягивая крючок 2, ослабляет тягу 13, давая возможность модели делать круги. Преждевременное падение кольца 1 с крючка 2 предохраняет фиксирующая пружинка 4, конец которой вставлен в отверстие 3 в крючке.

Решив стартовать, спортсмен разгоняет модель (рис. 2). Увеличивающаяся подъемная сила сжимает пружину 5, тем самым освобождая пружину, фиксирующую кольцо 1 из отверстия 3 в крючке (рис. 1б). После сброса леера 14 кольцо 1 свободно слетает с крючка 2, пружина 16 возвращает крючок в заднее положение и модель продолжает свой свободный полет с набором высоты.

Таким образом, пружина 5 используется в основном для фиксации кольца леера и частичного уменьшения величины возникающих нагрузок на крыле при ветре.

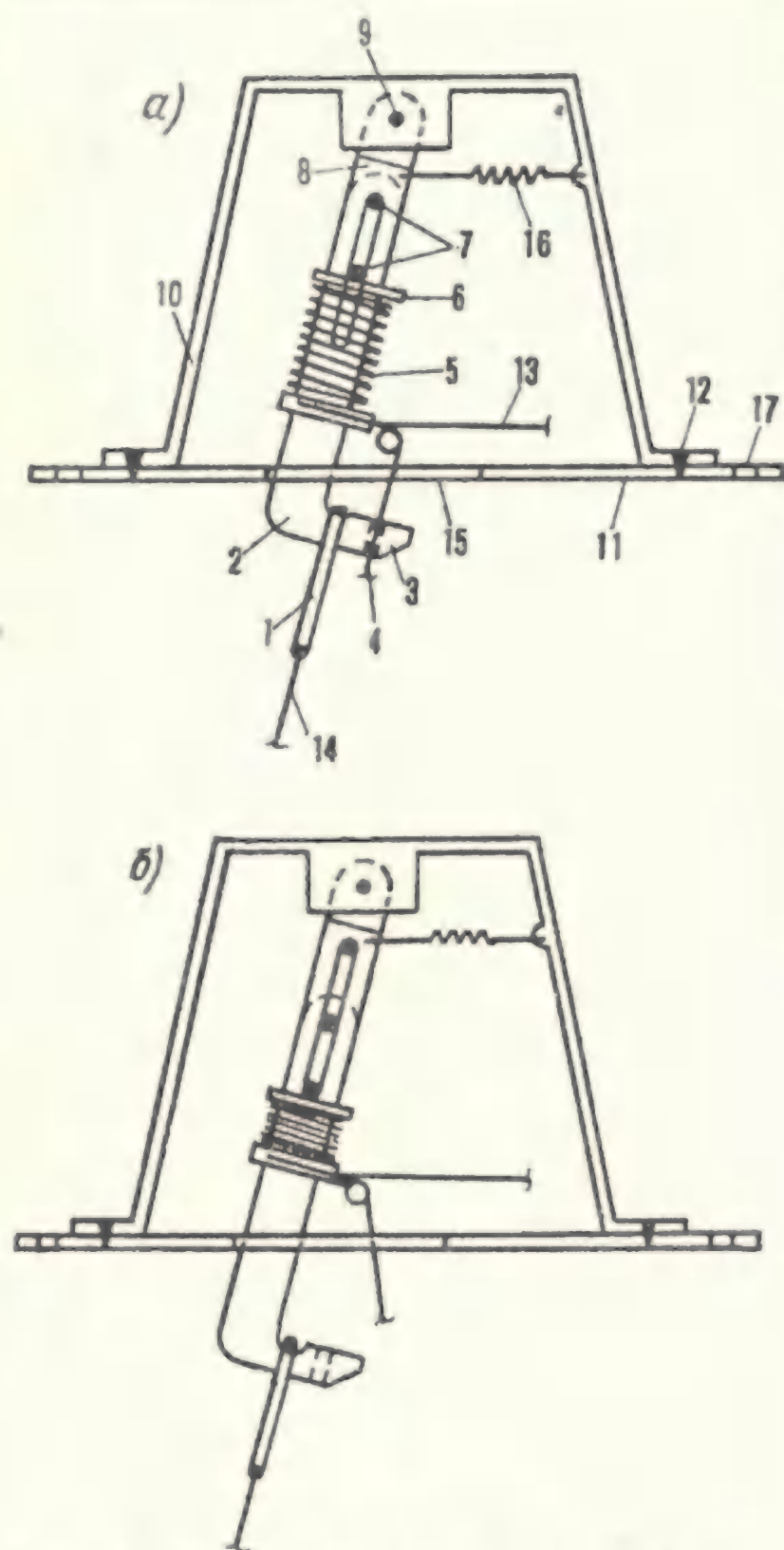
При таком старте увеличение скорости возможно, если конструкция крыла усилена. Но усиление крыла при определенном весе модели приводит к ослаблению других ее частей.

В стартовом устройстве можно изме-

нить форму крючка 2 (рис. 3а). Он имеет выступ, на конце которого крепится шпонка 18 для привода качалки 19. К качалке 19 крепится тяга 20 — для изменения угла атаки стабилизатора. Качалка 21 монтируется на опорной раме. Вождение модели производится так же, как и при первом варианте крючка.

Чтобы стартовать, спортсмен разгоняет модель. Возникшая подъемная сила сжимает пружину 5, тем самым освобождая фиксирующую пружину 4 из отверстия 3 в крючке (рис. 3б). Крючок 2 в то же время при помощи шпонки 18 приводит в движение качалку 19 и тягу 20. Тяга 20 через качалку 21, установленную в хвостовой части фюзеляжа, и толкатель 22 приподнимает опорную планку 23, связанную с передней кромкой стабилизатора. Это увеличивает угол атаки стабилизатора и, соответственно, уменьшает угол атаки крыла.

После отцепления леера модель движется по инерции со скоростью, полу-



● Рис. 1. 1 — кольцо леера, 2 — крючок, 3 — отверстие в крючке, 4 — фиксирующая пружина, 5 — пружина крючка, 6 — упорная шайба, 7 — направляющие штыри в крючке, 8 — маятник, 9 — ось маятника, 10 — опорная рама, 11 — крепежная пластина, 12 — болты, 13 — тяга к рулю поворота, 14 — леер, 15 — вырез в пластине, 16 — пружина для подтягивания крючка, 17 — отверстие для болтов крепления крючка.



● Рис. 2. а — положение фокуса F до разгона, б — смещение F в момент разгона и в — его положение после старта.

ченной в момент разгона. Продолжая свободный полет, она увеличивает высоту благодаря росту подъемной силы.

Этот способ старта, по сравнению с первым позволяет увеличить высоту взлета модели на 4—6 метров без возникновения на крыле опасных перегрузок. Возможно также вождение модели кругами. Несколько увеличивается вес фюзеляжа с таким стартовым крючком, так как устройство для изменения угла атаки стабилизатора вызывает загрузку носика фюзеляжа дополнительным весом. Увеличение веса фюзеляжа ведет к ослаблению других частей конструкции модели, так как общий ее вес должен сохраниться.

Существенным недостатком этого способа старта является возникновение кабрирующего момента на модели, избежать который можно, применяя механизмы перебалансировки.

В начальный момент старта величина подъемной силы крыла практически остается прежней. Поэтому резкое

уменьшение коэффициента подъемной силы стабилизатора ведет к перемещению фокуса модели вперед, отчего уменьшается степень ее устойчивости по углу атаки.

Существует способ запуска, когда высота взлета модели после старта увеличивается на 5—8 метров без опасных перегрузок. Но здесь возможно кабрирование, которое устраняется применением механизма перебалансировки (изменение угла атаки крыла или стабилизатора), с целью возвращения смещенного фокуса модели после старта в нормальное положение при установившемся свободном полете.

Механизм стартового крючка (рис. 4а) имеет качалку 19 и толкатель 20, изменяющий угол атаки крыла. При сжатии пружины 5 освобождается фиксирующая пружина 4 из отверстия 3 в крючке. Крючок 2 через шпонку 18 приводит в движение качалку 19 и толкатель 20. Последний приподнимает заднюю часть крыла на определенный угол. Вращение

крыла происходит относительно переднего крепежного штыря, находящегося во втулке. Уменьшается угол атаки крыла — снижается величина перегрузок.

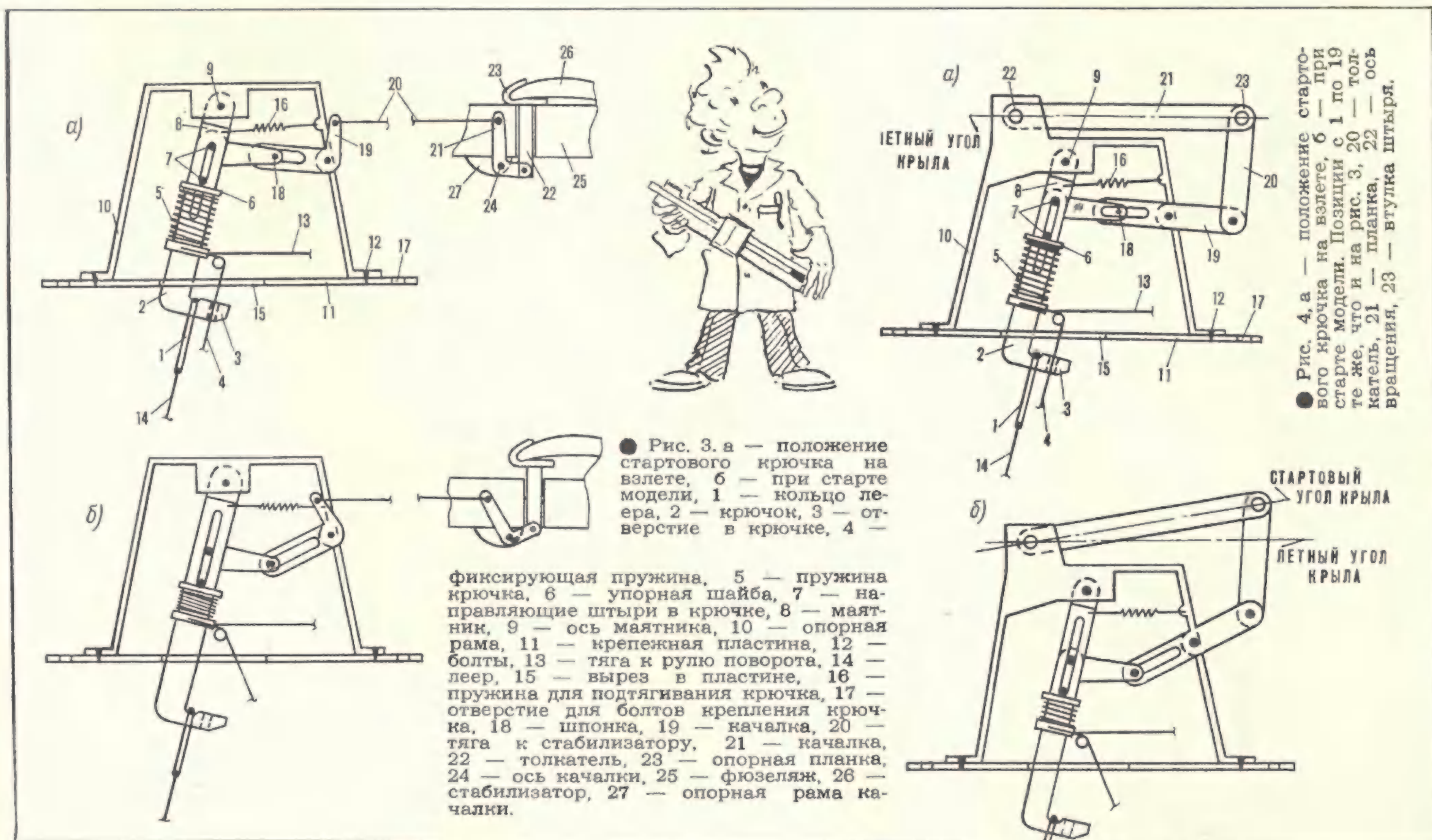
После отцепления леера от модели, крылья при помощи пружины 5 возвращаются в положение свободного планирования. Набор дополнительной высоты обеспечивается повышением скорости полета.

Механизированные модели планеров с изменяющимися углами атаки крыльев и стабилизаторов, обеспечивающие увеличение высоты полета после старта, являются наиболее перспективными вариантами этого класса моделей.

Р. ИШМУХАМЕДОВ,
А. ШЕВЧЕНКО,
мастер спорта

Бухара

★★★



● Рис. 3. а — положение стартового крючка на взлете, б — при старте модели, 1 — кольцо леера, 2 — крючок, 3 — отверстие в крючке, 4 —

фиксирующая пружина, 5 — пружина крючка, 6 — упорная шайба, 7 — направляющие штыри в крючке, 8 — маятник, 9 — ось маятника, 10 — опорная рама, 11 — крепежная пластина, 12 — болты, 13 — тяга к рулю поворота, 14 — леер, 15 — вырез в пластине, 16 — пружина для подтягивания крючка, 17 — отверстие для болтов крепления крючка, 18 — шпонка, 19 — качалка, 20 — тяга к стабилизатору, 21 — качалка, 22 — толкатель, 23 — опорная планка, 24 — ось качалки, 25 — фюзеляж, 26 — стабилизатор, 27 — опорная рама качалки.

● Рис. 4. а — положение стартового крючка на взлете, б — при старте модели. Позиции с 1 по 19 те же, что и на рис. 3, 20 — толкатель, 21 — планка, 22 — ось вращения, 23 — втулка штыря.

ЗА ЧТО ОТСТРАНЯЮТ ОТ ПОЛЕТОВ?

В СВЕРДЛОВСКЕ проведены межобластные соревнования по авиамоделям воздушного боя. Они были хорошо организованы и проводились одновременно на двух кругах, отгороженных от зрителей с целью безопасности специальной сеткой. Старты были оснащены громкоговорящими, наглядными таблицами, отражающими ход спортивной борьбы. По городу расклеили афиши о предстоящем лично-командном первенстве, в котором участвовали спортсмены из 6 республик и 26 городов РСФСР. А всего 57 экипажей, в их числе 4 мастера спорта международного класса, 22 мастера спорта, а также кандидаты в мастера спорта и спортсмены первого разряда.

В командном зачете 1-е место заняла команда Ленинграда-II, второе — Пермь, третье — Свердловск.

В личном зачете впереди спортсмены Казанского авиационного института — кандидаты в мастера спорта пилот А. Кузьминский и механик Е. Решетников, на втором месте кандидат в мастера спорта пилот Г. Шадлинский и механик кандидат в мастера спорта Г. Кошуба (Литва), на третьем — кандидаты в мастера спорта пилот А. Комаров и механик А. Демин (Пермь).

Что же случилось с нашими мастерами спорта международного класса и мастерами спорта, а также кандидатами в сборную СССР? Не проиграли ли они? Оказывается, нет — просто были сняты со старта. Получается так, что на международных встречах они показывают высокие результаты, а у себя на соревнованиях не умеют управлять своими моделями. Это не совсем вяжется с действительностью. Таблица в 1/16 финала соревнований в Свердловске пестрит словом «снят». Неужели спортсмены, дошедшие до 1/16 финала, тоже не знают правил и нарушают их? Оказывается нет.

Все дело в том, что спортсменов снимает судейская коллегия. Просто мастерство спортсменов по мере приближения к финалу растет, скорости моделей тоже растут, сам бой становится скоротечным и насыщенным по выполнению фигур и меняющемуся положению лидера. А за всем этим необходимо тщательно следить. Стоит пропустить мгновение, как это незамедлительно отразится на правильности решения судейской коллегии.

На наш взгляд, на соревнованиях в Свердловске уровень мастерства участников был очень высок, а судейская коллегия по своей подготовке оказалась далекой от совершенства в четкости и оперативности оценки событий, происходящих на стартовой площадке.

Представьте себе, что на старт выходит два спортсмена с разным уровнем подготовки и начинается воздушный бой. Менее подготовленный из них стремится победить своего более квалифицированного противника, что приводит к более хаотическому ходу боя. Как правило, менее подготовленный спортсмен, запутавшись в своей «бестантичности», путается и в кордах. Затем его модель падает на землю. Хорошо подготовленный спортсмен в это время удерживает свою модель в воздухе, а некоторые судьи считают, что неудача противника происходит по вине спортсмена, чья модель в воздухе. Аналогичный случай произошел на соревнованиях в Молдавии. И вот снова то же самое.

Снятие участника соревнований со старта — ответственный шаг, во многом определяющий и воспитательную роль любых спортивных встреч. Поэтому принимать такое решение судейская коллегия должна с большой ответственностью, так, чтобы каждый спортсмен, которого постигла участь быть отстраненным от полетов, видел в этом объективный подход и смог устранить свои недостатки.

У организаторов соревнований Свердловского авиаспортиклуба, накоплен достаточный опыт проведения спортивных встреч. Хотелось, чтобы они в дальнейшем превратились в крупные старты с хорошо подготовленной судейской бригадой.

Б. КИСЕЛЕВ,
мастер спорта СССР
международного класса,
судья
республиканской категории

Москва

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ



„КРЫЛЫШКИ“

6. ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ФОРМА крыла в плане (рис. 1) влияет на аэродинамические и летные характеристики. Она может быть прямоугольной (1), эллиптической (2), трапециевидной (3), трапециевидной с прямоугольным центропланом (4), стреловидной (5), параболической (6). Лучшей в аэродинамическом отношении является эллиптическая форма, но она сложна в изготовлении. Трапециевидное крыло с закруглениями на концах, как показали исследования, мало отличается от эллиптического.

У стреловидного крыла (рис. 1, 7) линия фокусов проходит через точки, находящиеся на 25% хорды от передней кромки. Если она скошена назад, то стреловидность положительна, если же вперед — то отрицательна. Стреловидность характеризуется углом χ между этой линией и перпендикуляром к корневой хорде b_1 .

Корневая хорда b_1 заключена между точками пересечения передней и задней кромок крыла с плоскостью симметрии. Концевая хорда b_2 находится в концевом сечении крыла.

Площадь прямоугольного крыла $S_{кр} = l \cdot b$; трапециевидного $S_{кр} = 0,5 l (b_1 + b_2)$, эллиптического $S_{кр} = 0,785 l \cdot b_1$.

Излом крыла или так называемое поперечное V в вертикальной плоскости способствует повышению устойчивости модели (рис. 2). Крыло может не иметь поперечного V (1), иметь одинарное поперечное V (2), поперечное V за счет

концов крыла (3), плавное V без резкого излома (4), двойное V (5), двойное V типа «чайка» (6), обратное V (7).

Для уменьшения индуктивного сопротивления на концах крыла и стабилизатора иногда устанавливают небольшие плоскости — шайбы, препятствующие перетеканию воздуха с нижней поверхности крыла на верхнюю (рис. 3). Причина этого перетекания — повышенное давление воздуха под крылом и пониженное над крылом. Чем больше высота шайбы, тем меньше перетекание воздуха и создаваемый им скос потока, вызывающий индуктивное сопротивление. Однако при значительном увеличении площади шайб возникает большое дополнительное сопротивление трения. Наибольшую эффективность имеют шайбы, установленные симметрично относительно концевой хорды. Шайбы должны быть установлены перпендикулярно горизонтальной плоскости, носики их должны быть повернуты к оси модели на 2° для крыла и на 3° для стабилизатора.

Угол атаки крыла модели может быть положительным, нулевым, или отрицательным (рис. 4).

Для удобства пользования полярой крыла (рис. 5) на ней размечают углы атаки.

Для кордовых моделей необходимо правильно определить место размещения оси качалки управления. Для прямоугольного крыла (рис. 6а) ось качалки располагают по оси симметрии на расстоянии $0,3b$ от передней кромки.

Для определения расположения оси качалки управления в крыльях других форм в плане производят дополнительные построения. Для стреловидного крыла с постоянной хордой чертят фиктивное прямоугольное крыло такого же размаха таким образом, чтобы линии, проведенные через 0,3 корневых и концевых хорд обоих крыльев пересеклись на расстоянии, равном четверти размаха крыла от оси симметрии (рис. 6б). Тогда место размещения качалки на фиктивном крыле и на искомом будут совпадать. Для сужающихся стреловидных крыльев (рис. 6в, г) точка пересечения этих линий должна быть на расстоянии X от оси симметрии, которое определяется по следующей формуле

$$X = \frac{l}{3} \frac{b_1 + 2b_2}{b_1 + b_2}$$

Хорда фиктивного прямоугольного крыла равна

$$b = \frac{b_1 + b_2}{2}$$

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба
юных техников

Харьков





Рис. 1.

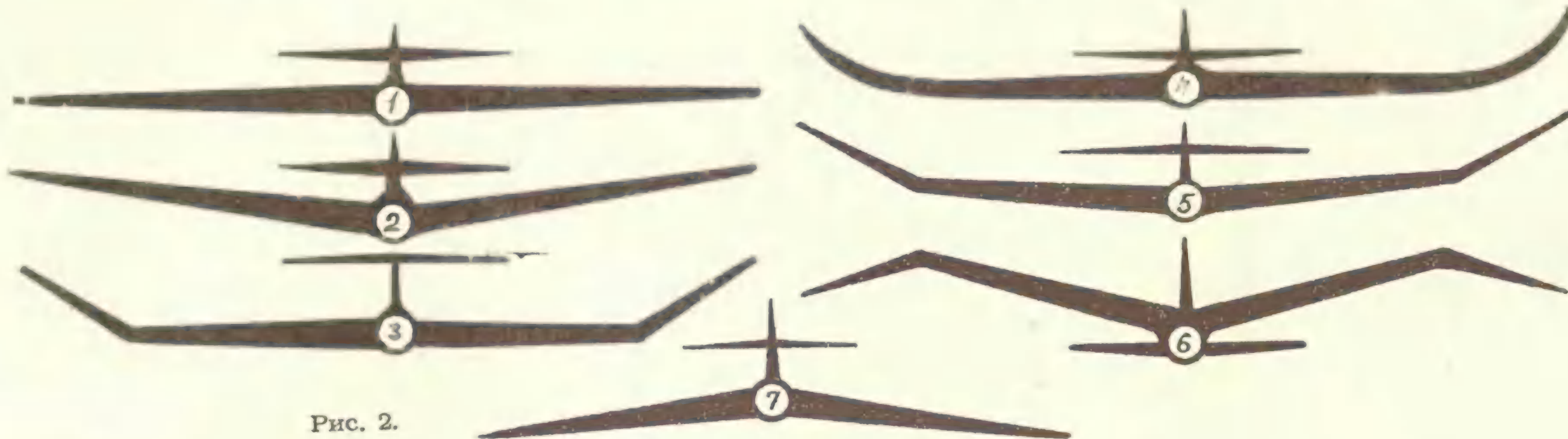


Рис. 2.

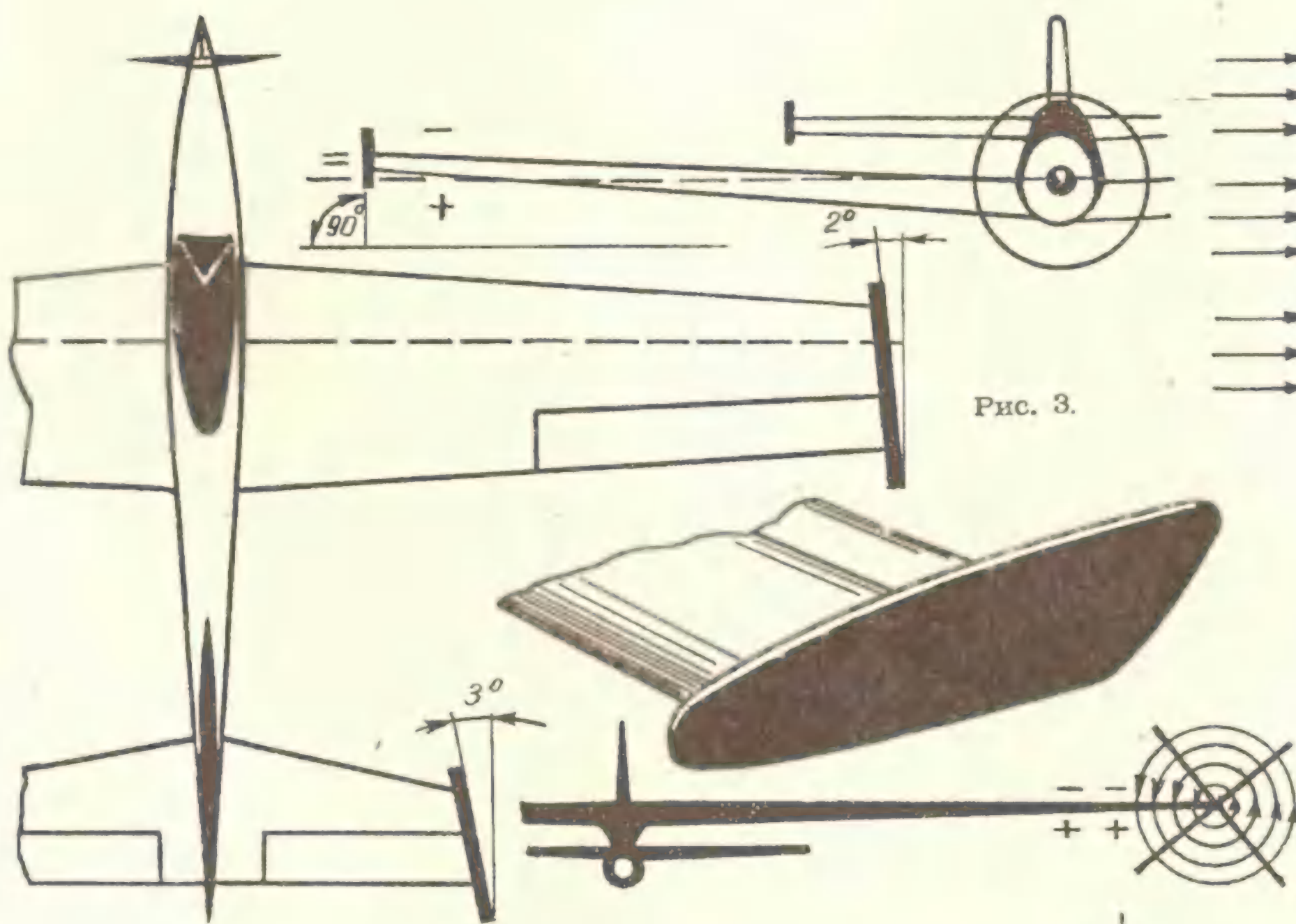


Рис. 3.

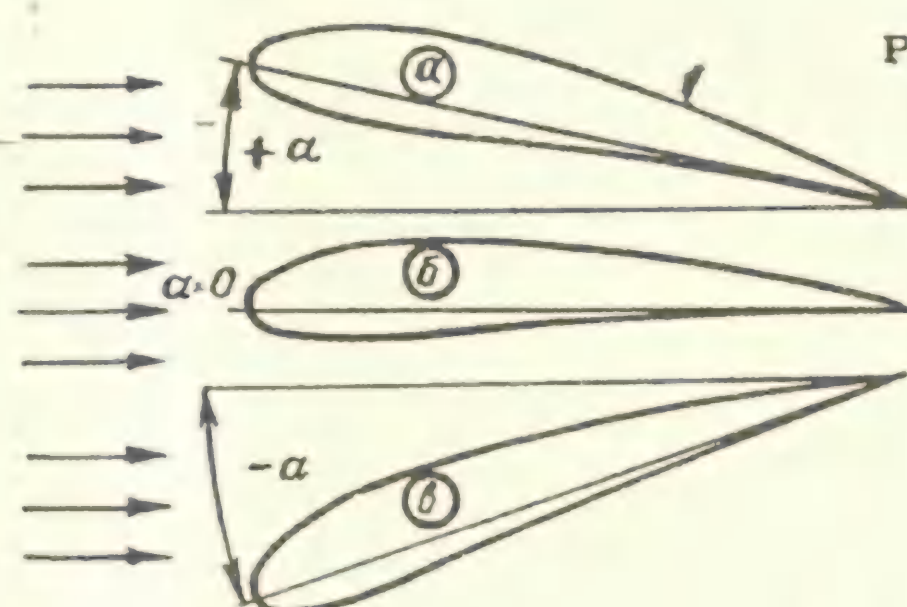


Рис. 4.

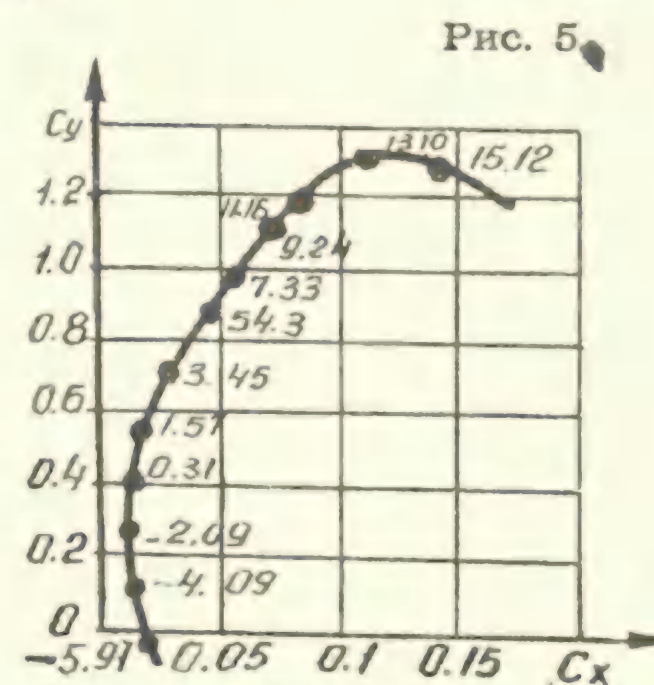


Рис. 5.

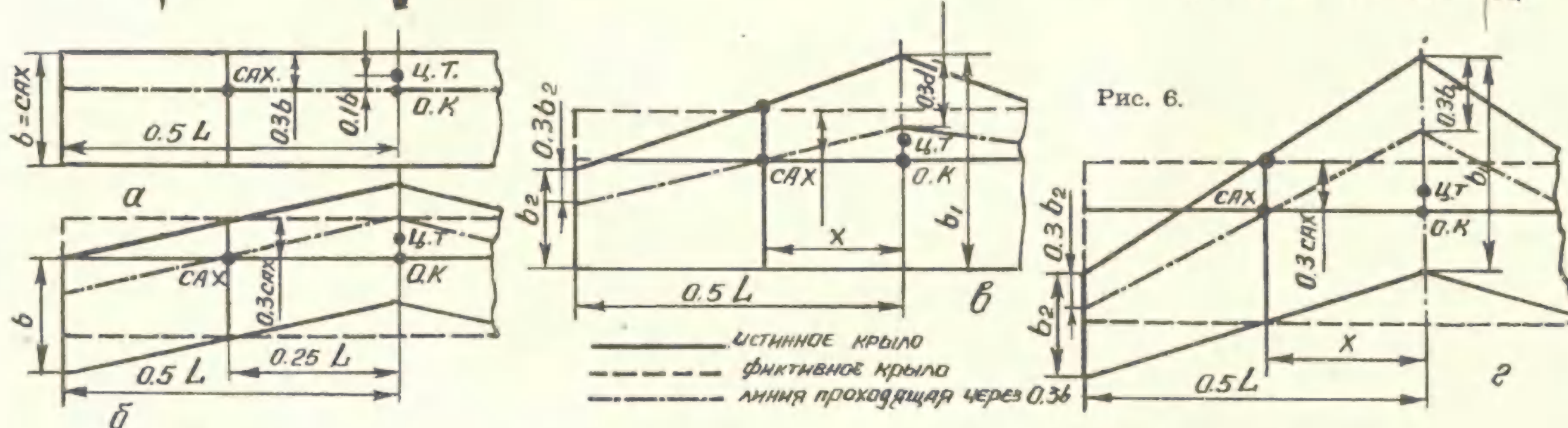


Рис. 6.

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.



КОНСТРУКТОР МОГУЧИХ ДВИГАТЕЛЕЙ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР
АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ
Николай Дмитриевич КУЗНЕЦОВ,
лауреат Ленинской премии, академик,
Герой Социалистического Труда

...Самолет Ил-62, на котором в США прибыла группа советских авиационных специалистов, готов к обратному вылету. В аэропорту Нью-Йорка ему отвели место возле аэровокзала. По закрытому коридору, соединяющему вокзал с салоном самолета, пассажиры прошли к своим местам. К лайнеру лихо подкатил желтый автотягач, чтобы отбуксировать Ил-62 на взлетную полосу. Но стронуть с места самолет не смог — не хватило у тягача сил. В аэропорту засуетились: неужели задержится вылет самолета?

Выручил администрацию экипаж Ил-62. Командир по радио попросил отогнать автотягач от самолета, запустил двигатели и, используя их обратную (реверсивную) тягу, на глазах изумленных работников аэропорта и многочисленных пассажиров, ожидавших свои самолеты, самостоятельно вынул к взлетной полосе. Выполнить такой маневр с «задним ходом» экипаж смог благодаря особенностям двигателей НК-8, разработанных коллективом, возглавляемым Н. Д. Кузнецовым*.

...Становление и творческий рост Николая Дмитриевича Кузнецова, которому в этом году исполнилось 70 лет, проходили, можно сказать, на моих глазах. Он учился в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, когда я там был начальником факультета. Еще слушателем, пришедшим в нашу «жуковку» по путевке комсомола, Николай Кузнецов проявил стремление самостоятельно решать сложные инженерные задачи. В академии всегда поддерживали такие стремления, помогали каждому проявить свои способности, чем, кстати сказать, объясняется то, что многие ее питомцы стали крупными учеными и конструкторами. Повезло и Кузнецову. Уже на третьем курсе ему, в порядке исключения, вместо обычного проекта по деталям машин дали задание

спроектировать целиком авиационный двигатель. Молодой офицер справился с задачей. В конструкции двигателя был ряд оригинальных, новаторских идей, заинтересовавших руководство авиационной промышленности.

Природные способности, трудолюбие, самодисциплина и умение рационально использовать время позволили Н. Д. Кузнецову в 1938 году с отличием окончить академию и курс обучения в летной школе. Его оставили адъютантом на кафедре конструкции двигателей. Одновременно с подготовкой и чтением лекций Н. Д. Кузнецов продолжал конструкторскую работу, подготовил и успешно защитил диссертацию на соискание звания кандидата технических наук по злободневной в те годы теме, относящейся к решению проблем прочности и надежности авиационных двигателей.

1942 год молодой ученый встретил на фронте, будучи старшим инженером авиационной дивизии, активно действовавшей против немецко-фашистских захватчиков. В 1943 году Н. Д. Кузнецова, накопившего опыт работы с людьми и эксплуатации самолетов и двигателей в боевых условиях, назначили парторгом ЦК ВКП(б) на моторостроительный завод. Тогда на предприятии трудилось много юношей и девушек, и парторг Центрального Комитета партии, мобилизуя молодежь на самоотверженное выполнение заданий, умело использовал в воспитательной работе и свой давний опыт комсомольского заводилы — тракториста «фордзона», призывавшего односельчан построить аэросани.

Работа на заводе, в ОКБ под руководством выдающегося конструктора двигателей, будущего академика В. Я.

Климова, обогатила молодого ученого новыми знаниями и навыками комплексного решения задач, связанных с разработкой и постройкой авиационных двигателей. И когда было принято решение о создании нового опытного конструкторского бюро по двигателестроению, руководство им поручили Николаю Дмитриевичу Кузнецову.

По долгу службы автору этих строк довелось не раз бывать в этой конструкторской организации. Было приятно наблюдать, как уверенно вновь созданный коллектив становился на ноги, как смело решали здесь задачи, выдвигаемые временем. Взять хотя бы такой пример. Во второй половине сороковых годов назрела необходимость в мощном и в то же время экономичном двигателе, обеспечивающем самолету большую дальность при достаточно высокой грузоподъемности и скорости полета. И такой двигатель нового типа — ТВ-2 (турбовинтовой — второй) был разработан молодым конструкторским коллективом, возглавляемым Николаем Дмитриевичем Кузнецовым.

Напомню, ТВД, как любой газотурбинный двигатель, имеет входное устройство, компрессор, камеру сгорания, турбину, сопло и, кроме того, редуктор и воздушный винт. Общая тяга в ТВД создается в основном винтом и в меньшей степени реакцией газовой струи, вытекающей из сопла. Конструкция ТВД в принципе сложнее конструкции турбореактивного двигателя. В процессе проектирования и постройки первого в нашей стране мощного двигателя такого типа пришлось решать ряд сложных задач — таких как достижение высокой надежности и прочности редуктора, системы регулирования углов установки лопастей воздушного винта в зависимости от условий и режима полета и т. д. И работники ОКБ при содействии ученых успешно справились с многими трудностями.

Идти в ногу со все возрастающими требованиями к силовым установкам летательных аппаратов, вносить как можно больший вклад в развитие советской авиации, работать с перспективой — стало правилом, а затем и традицией коллектива молодого ОКБ. В бюро шел постоянный поиск оптимальных решений проблем создания мощных двигателей для тяжелых самолетов. И когда стране потребовался межконтинентальный ракетноноситель и дальний многоместный пассажирский лайнер, их конструкторы знали, что в ОКБ Н. Д. Кузнецова уже есть научно-теоретический, а в значительной степени и практический «задел» силовой установки для таких самолетов. Мне довелось бывать в ОКБ Николая Дмитриевича в период использования этого «задела» для создания самого мощного в мире — 12000 элс! — турбовинтового двигателя НК-12. Это была поистине творческая работа! Все основные конструкторские решения базировались на результатах многосторонних теоретических исследований и экспериментов, на опыте создания первого ТВД.

Генеральный конструктор внимательно и доброжелательно встречал каждое предложение, помогающее преодолеть естественные в таком деле трудности, неудачи, смело применял новое. Для монолитных и пустотелых охлаждаемых лопаток оригинальной конструкции был использован новый высокожаропрочный

* На модифицированном 200-местном варианте самолета Ил-62 установлены двигатели конструкции П. А. Соловьева.

сплав. (Такие лопатки для турбин затем стали применять на многих типах двигателей). В результате НК-12 имел очень высокую для пятидесятых годов степень повышения давления в компрессоре и наивыгоднейшую температуру газа перед турбиной, что обеспечило ему и мощность и экономичность.

В содружестве с учеными коллектив ОКБ создал надежный редуктор, обладающий высоким КПД при сравнительно небольшой массе. Это было достигнуто благодаря применению зубчатых передач оригинальной конструкции. (За рубежом постройка ТВД мощностью более 10 тыс. элс в те же годы затянулась, в частности, из-за неудачной конструкции редуктора.) Совместными усилиями двигателистов, самолетчиков и винтовиков было достигнуто устойчивое регулирование всего комплекса силовой установки с огромными диаметром 6,6 м, соосными воздушными винтами, вращающимися в противоположные стороны.

Я с гордостью за талантливого выпускника нашей «жуковки» наблюдал на Всемирной авиационной выставке в Париже, куда в 1957 году прилетел самолет Ту-114, оснащенный 4-мя двигателями НК-12, с каким восхищением и завистью специалисты многих стран осматривали силовую установку нашего, в те годы самого большого в мире пассажирского самолета.

...Прошло всего восемь лет и еще один советский крылатый гигант — Ан-22, прилетевший летом 1965 года на очередную выставку в Париже, удивил специалистов смелым, творческим решением сложных проблем самолето- и моторостроения. Созданный конструкторским коллективом О. К. Антонова «Антей» был самым грузоподъемным самолетом в мире. Силовая установка из четырех турбовинтовых двигателей конструкции Н. Д. Кузнецова общей мощностью в 60 000 элс обеспечивала самолету достаточно большие и скорость и дальность полета. Ан-22 «Антей» и сейчас еще служит надежным средством доставки в отдаленные районы страны крупногабаритных тяжелых грузов. В «послужном списке» этого самолета больше полутора десятков мировых рекордов, в том числе подъем 100 тонн коммерческого груза на высоту 7848 метров.

☆☆☆

Воздушный винт, сочетаемый с газовой турбиной, дал авиации довольно большие скорости — до 750 км/ч, как у Ту-114; поднял в небо громадные машины, способные брать на борт много десятков тонн грузов. Однако техническая революция ставила все новые требования. Стал необходим переход к более высоким скоростям крылатых машин, при сохранении экономической и боевой эффективности их эксплуатации; улучшение комфорта воздушного транспорта. Решить такие задачи конструкторы самолетов могли, только оснастив их более совершенными двигателями.

Постоянный контакт с ведущими авиационными научными организациями страны, собственная научная работа, понимание и правильная оценка основных тенденций развития мировой авиации позволили Николаю Дмитриевичу Кузнецову своевременно переключить энергию и способности сотрудников ОКБ на создание двигателя нового типа... Определяя главные направления предстоящей

работы, Генеральный конструктор подчеркнул, что в новом двигателе должны найти лучшие свойства турбовинтовых и «чистых» турбореактивных двигателей, но без присущих им недостатков и слабых мест, таких как огромный напряженный редуктор и сложные в эксплуатации воздушные винты, снижающие свой КПД на больших скоростях и высотах полета — у ТВД; как потеря кинетической энергии газов, вытекающих из сопла при малых скоростях полета, и, следовательно, бесполезно ее теряющих, да еще создающих большой шум — у ТРД.

Поиск оптимального решения задач коллектив вел многопланово и энергично. К началу шестидесятых годов в ОКБ полностью сложился «облик» нового двигателя — двухконтурного, в котором мощность цикла, развиваемая в процессе расширения газов, используется для ускорения как горячей (в первом контуре), так и холодной (во втором контуре) струй. Продуманная компоновка, применение оригинальной камеры сгорания, высокоэффективных методов упрочнения деталей, выдерживание не очень высокой температуры газов перед турбиной и другие новшества позволили создать вскоре ставший знаменитым двигатель НК-8, обладающий высокими техническими и эксплуатационными характеристиками. Именно на двигателях НК-8 впервые был применен реверс тяги, использование которого в Нью-Йоркском аэропорту изумило американцев, наблюдавших, как огромный лайнер Ил-62 дал «задний ход».

Новаторство, даже техническая дерзость — характерная черта творчества Николая Дмитриевича Кузнецова. Наглядным примером смелого технического новаторства стал и созданный под его руководством двухконтурный двигатель с форсажной камерой. Преимущества такого типа двигателей: широкий диапазон изменения мощности в зависимости от условий полета, малый удельный расход топлива в полете на бесфорсажном режиме и большая тяга при работе с дожижением в обоих контурах. Двухконтурные двигатели НК-8 и его модификации НК-8-4, НК-8-2 и другие установлены на ряде типов наших самолетов, в том числе, дальнемагистральном Ил-62, среднемагистральном Ту-154, первом советском широкофюзеляжном Ил-86...

Всю свою неиссякаемую с годами творческую энергию, глубочайшие знания коммунист, генеральный конструктор авиационных двигателей, академик, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, генерал-лейтенант инженер Н. Д. Кузнецов отдает делу укрепления могущества нашей Родины. Возглавляемый им коллектив идет в ногу с требованиями времени, разрабатывает силовые установки не только для летательных аппаратов различного назначения, но и для морских и речных судов, промышленных предприятий. Помогая решить проблемы дальней транспортировки газа, работники ОКБ создали газотурбинный привод, который сейчас широко применяется на газоперекачивающих станциях. Разработка подобных агрегатов и силовых установок для различных отраслей народного хозяйства является вкладом коллектива ОКБ в осуществление решений XXVI съезда КПСС.

Генерал-полковник-инженер
А. ПОНОМАРЕВ,
доктор технических наук

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Наши лайнеры — крылья Родины.
Наши лайнеры — честь страны.
Ими синие дали пройдены,
Им и легкость, и мощь даны.
Наши лайнеры все стремительней
Прорываются в облака,
В них летят коммунизма строители,
С ними тверже труда рука,
С ними дело вдвойне уверенней,
С ними планы втройне крупней.
Пусть страна утопает в зелени,
Если крылья, как щит, над ней!

СТАРЫЕ САМОЛЕТЫ

Были дни напряженья, полеты,
Шум моторов в небесной дали,
А теперь не гудят самолеты,
Синеокой страны корабли.
Отслужили свой век, отлетали,
Потрудились во славу людей,
На бетонных стоят пьедесталах,
Будто стаи больших лебедей...

☆☆☆

ВETERАН В СТРОЮ

КАК И МНОГИЕ мальчишки, Николай Осетров со школьной скамьи мечтал стать летчиком. В Каменке-Днепровской не было аэроклуба. Но были книги и кинофильмы об авиации, о славных советских соколах. В 1940 году мечта привела Николая в Никопольский аэроклуб Осоавиахима. Успешно закончивший аэроклуб, затем Качинскую авиашколу, молодой пилот был направлен на фронт в состав прославленной второй воздушной армии.

118 боевых вылетов совершил Николай Николаевич Осетров за время войны, провел 35 воздушных боев, сбил лично 9 вражеских самолетов, уничтожил много живой силы и техники противника. За успешное выполнение заданий командования, проявленное мужество отважный летчик награжден орденом Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды.

За 30 лет службы в авиации Николай Николаевич Осетров освоил 22 типа самолетов, прошел путь от курсанта до заместителя командира дивизии.

В наши дни, расставшись с авиацией, Н. Н. Осетров возглавляет штаб гражданской обороны на одном из запорожских предприятий, он ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи.

К. БАБИЧ

Запорожье

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Як-ЗРД



В сороковых годах конструкторский коллектив, возглавляемый В. П. Глушко, разработал семейство авиационных жидкостно-реактивных двигателей (ЖРД). Их уникальная способность развивать большую тягу в течение короткого периода времени привлекла внимание конструкторов самолетов. В использовании ЖРД как дополнительной силовой установки к основному поршневому двигателю они увидели возможность значительного увеличения максимальной скорости и скороподъемности своих машин. Правда, из-за очень большого расхода топлива полет с включенным ЖРД мог быть весьма кратковременным, но все же достаточным, чтобы догнать противника, занять в бою с ним более выгодное для атаки положение или оторваться от преследования.

В числе первых советских конструкторов спроектировал и в 1944 году построил опытный истребитель-перехватчик с комбинированной силовой установкой, состоящей из поршневого двигателя ВК-105ПФ-2 и жидкостного реактивного двигателя РД-1ХЗ с тягой 300 кг в качестве ускорителя, и коллектив, возглавляемый А. С. Яковлевым. При постройке нового перехватчика конструкторы максимально использовали части и узлы серийного самолета Як-3. С него практически без изменений, были взяты крыло, шасси, винтомоторная группа. Фюзеляж пришлось переделать, чтобы разместить в его хвостовой части ЖРД. Кстати говоря, РД-1ХЗ хорошо вписывался в обводы фюзеляжа.

Рули высоты и направления изготовили новые. В крыле, помимо бензобаков, установили емкости для 50 кг керосина и 200 кг концентрированной азотной кислоты, служившие топливом и окислителем для РД-1ХЗ. Такого запаса хватало примерно на три-четыре минуты работы ускорителя. Насосы для подачи керосина и кислоты работали от основного поршневого двигателя.

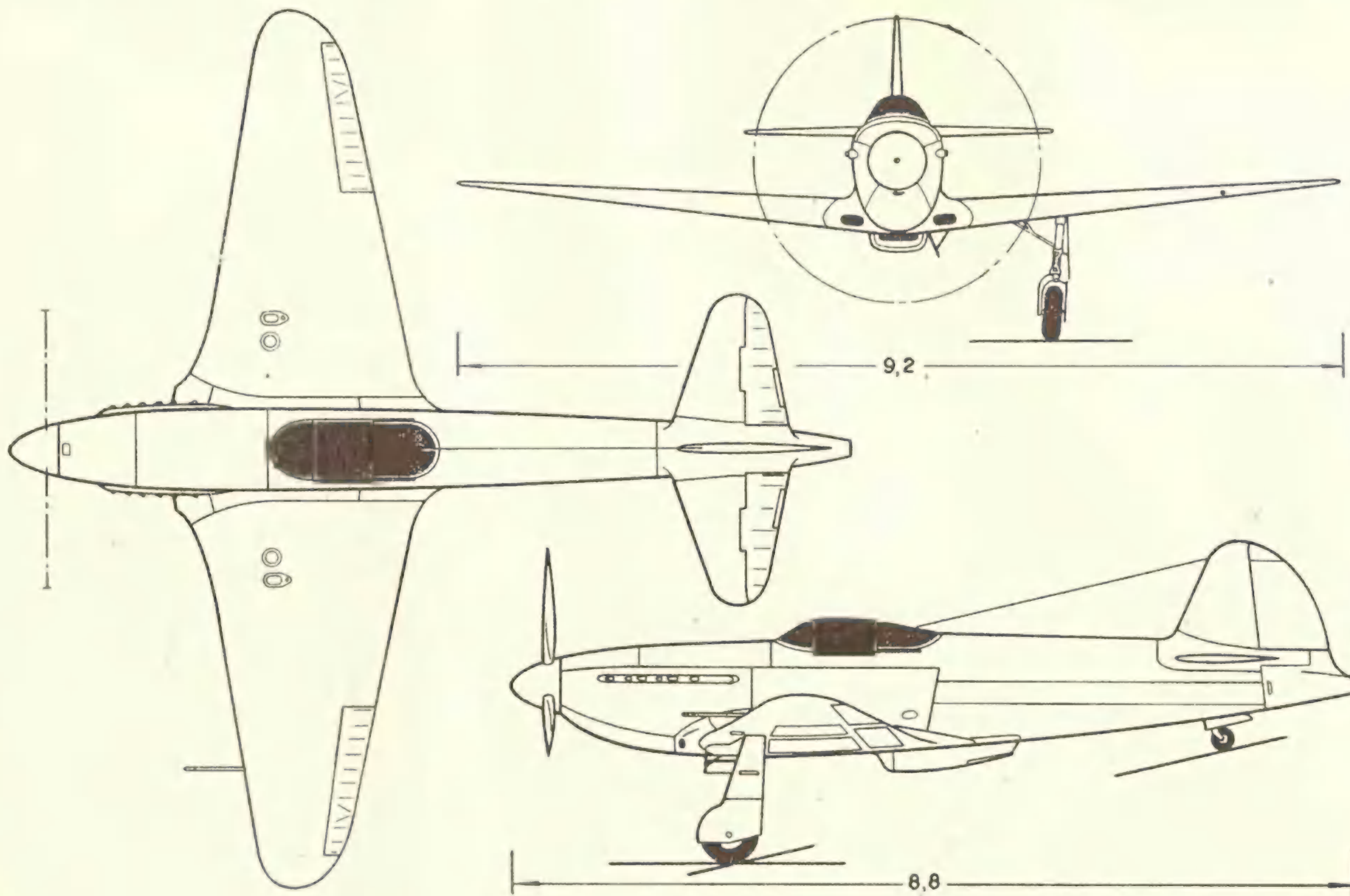
Взлетный вес опытного истребителя-перехватчика, получившего обозначение Як-ЗРД, составлял 2980 кг. Он был вооружен одной пушкой калибром 23 мм.

Во время испытаний, начавшихся в декабре 1944 года, которые проводил летчик Виктор Расторгуев, были достигнуты довольно хорошие результаты: на высоте 7800 м включение ЖРД давало прирост скорости до 182 км/ч. Высоту 5 тыс. м Як-ЗРД с работающим ускорителем набирал всего за 3 минуты. Максимальная скорость превышала 780 км/ч.

Однако в первых же полетах были выявлены недостатки, связанные с ненадежной еще работой ЖРД: он сложен был в эксплуатации, в частности, из-за применения азотной кислоты. Обстановка на фронте в тот период не требовала форсирования доводки истребителя до серийного производства, так как находившиеся на вооружении самолеты обладали достаточно высокими летно-тактическими данными. (Кстати сказать, опытный Як-ЗРД лишь незначительно уступал в максимальной скорости лучшим турбореактивным истребителям 1944—1945 года и превосходил их по скороподъемности, маневренности, дальности и продолжительности полета).

Разработка и испытания самолетов с комбинированными силовыми установками, такими как на Як-ЗРД, многое дала советским ученым и конструкторам. Этот опыт был использован при создании скоростных самолетов с турбореактивными двигателями. Но жидкостно-реактивные двигатели не ушли со сцены. Они и сейчас применяются в качестве вспомогательных для сокращения разбега и кратковременного увеличения скорости и скороподъемности на некоторых современных самолетах с турбореактивными двигателями.

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



У книжной полки

В НЕБЕ НАД МАЛОЙ ЗЕМЛЕЙ

Краснодарское книжное издательство выпустило в свет книгу дважды Героя Советского Союза маршала авиации Е. Я. Савицкого.

Книга эта — волнующий рассказ о боевых делах авиакорпуса, которым Е. А. Савицкий командовал в годы войны, о боевом мастерстве летного состава, о его высокой морально-психологической подготовке. Именно это и явилось следствием боевого успеха соединений, частей и подразделений корпуса.

В центре книги — сражение за небо над Малой землей в один из самых критических периодов для ее героических защитников — вторая половина апреля 1943 г. Фашистское командование, приняв решительное наступление на плацдарм под Новороссийском, бросило в помощь наземным войскам огромные силы своей авиации. В налете на Малую землю 17 апреля 1943 года участвовало 1039 самолетов, в том числе 762 бомбардировщика, 71 штурмовик и 206 истребителей.

Небо войны... В багровых сполохах, пропахшее гарью, оно словно гигантский купол покрывало Малую землю, на которую враг обрушил свою мощь. Сколько боев оно видело! Сколько замечательных парней там сражалось! Сколько из них погибло, отдав жизнь за самое дорогое — свободу и независимость Родины. Последним их пристанищем стало небо над Малой землей, над Цемесской бухтой, на подходах к Новороссийску — символу солдатской нестигаемой веры в торжество правого дела.

Леонид Ильич Брежнев в книге «Малая земля» вспоминает о том, как нелегко приходилось летчикам. И как им помогали солдаты, выкладывая на брестер окопов нательные рубахи, чтобы очертить свой передний край. Вот почему с таким волнением читается и перечитывается эта книга — правдивый документ, за каждой строкой которого встают живые люди, чрезвычайно напряженная обстановка, дыхание войны.

* Е. Я. Савицкий. В небе над Малой землей. Краснодарское книжное издательство. 1980 — 160 с., ил. ц. 25 к.

Описывая сражение, в которое «с ходу» вступили летчики 3-го авиакорпуса, автор рисует захватывающие эпизоды из «бесконечных» воздушных боев над Малой землей, которые он организовывал на земле, руководил ими с земли, принимал в них участие в воздухе.

Исходя из личного опыта, автор неоднократно подчеркивает, что успех не приходит сам по себе, «...прежде чем стать асом в бою, летчик к этому бою должен подойти максимально подготовленным. Это значит, что ему необходимо отлично пилотировать самолет, умело летать в строю, метко стрелять, обладать тактическим мышлением. И чем крепче будет закалена воля, чем психологически устойчивее станет его характер, тем больше будет возможностей для его становления как воздушного бойца для победы в бою».

В книге рассказывается и о тех, кто сражался бок о бок с героями 3-го авиакорпуса — о летчиках 4-й воздушной армии и военно-воздушных сил Черноморского флота. Автор отмечает их мужество, храбрость. Дань признания он отдает и всем подразделениям, обеспечивающим боевую работу частей, их командирам и личному составу, без трудов и забот которых был бы немалым успех в воздухе. Ярко показывает автор и напряженную работу техников, механиков, мотористов — боевых товарищей летчиков. Очень тепло рассказывает он о своем механике самолета Александре Меньшикове, о настоящем мастере оружейного дела Алексее Фоменко. Ярко прослеживается мысль об исключительной важности морально-волевой и психологической подготовки людей и той огромной роли, которую играли политработники в поддержании высокого боевого духа личного состава частей в сложнейших военных условиях.

Впечатляют строки о том, что решение одного из проведенных партийных собраний заканчивалось словами «...защищать Родину до последней капли крови, бить фашистских захватчиков до полного разгрома...» Это было 19 апреля 1943 года. В 1945 году, под Берлином, секретарь той же партийной организации капитан М. Н. Лисицын на очередном партийном собрании доложил, что решение партийного собрания от 19 апреля 1943 года выполнено...

С большой душевностью выписан образ заместителя командира по политчасти 812-го авиаполка капитана Тимофея Евстафиевича Пасынка, являющего собой пример политработника, «...обязанности которого не охватить никаким документом». С интересом читаются страни-

цы о его взаимоотношениях с командиром полка майором А. У. Ереминым, страницы, раскрывающие принципиальность «крылатого комиссара», его особую «летную» этику в отношении к человеку, допускающему ошибки в своей командирской деятельности.

Самого автора как коммуниста ярко характеризуют следующие строки: «...для меня был не просто плацдарм Малая земля. Это была моя земля. В ее маленьком клочке для меня воедино слились два святынь понятия. Здесь была и маленькая Родина, вместившая только мой дом, улицу, школу, и та, большая, необъятная Родина. Страна Советов, небо которой я, военный человек, летчик, коммунист, поклялся защищать до последнего удара сердца... И когда я представлял себе, как там на Малой земле, в родной Станицке, может быть во дворе моего бывшего, сожженного сейчас дома сражаются советские люди, и сражаются не на жизнь, а на смерть, не смог я сидеть на земле...»

В целом повесть читается легко и притягивает к себе читателя, который вовлекается в происходящие события, ощущает их напряженность и критичность. Это полет на трофейном немецком «Шторхе» и посадка на лед Москвы-реки у Кремля, бомбовый удар истребителей по штабу армейского корпуса в сложнейших метеословиях, подвиг Александра Туманова, направившего горящий истребитель на немецкую переправу, железная выдержка лейтенанта Лугового, подставлявшего свой самолет под пушки фашистского истребителя, последний бой комэска Ивана Батычко на неисправной машине...

Читатель постоянно ощущает высокую профессиональную компетентность автора в происходящих делах, событиях, принимаемых решениях.

Нет сомнения в том, что книга найдет признание у широкого круга читателей, среди ветеранов и среди молодежи, внесет свой достойный вклад в ее патристическое воспитание. К сожалению, книга не лишена одного и очень большого недостатка: рассчитанная на «массового» читателя, она издана тиражом всего в 25 тысяч экземпляров. Хотелось бы надеяться, что автор не ограничится этим изданием и найдет возможность написать о дальнейшем боевом пути авиакорпуса, закончившемся в небе Берлина, о всей своей жизни и многолетней службе в нашей славной авиации.

Генерал-майор авиации
В. МИНАКОВ,
Герой Советского Союза

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ — 1980

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве мировых рекордов следующие достижения советских авиационных спортсменов, установленные в 1980 году.

КОСМИЧЕСКИЕ.

Абсолютные. Общее время пребывания в космосе 362 суток. «Союз-25», «Союз-32», «Салют-6», «Союз-34», «Союз-35». В. Рюмин.

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Время набора высоты 3000 м. 5 мин, 46,9 с. 12 сентября. В. Лойчиков.

ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Время набора высоты 3000 м. 8 мин, 51,2 с. 8 апреля. А. Шерстюк.
Высота в горизонтальном полете 5330 м. 17 июня. А. Шерстюк.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Модели гидросамолетов с резиновым двигателем. Скорость по прямой 39,4 км/ч. 5 мая В. Мякинин (рекорд № 43).

Кордовые модели с поршневым двигателем (объем до 1 см³). Скорость по кругу 79 км/ч. 10 августа. Н. Сидоров (№ 27).

Радиоуправляемые модели самолетов с поршневым двигателем. Скорость по замкнутому маршруту 121,32 км/ч. 10 августа В. Ярмач (№ 53).

Радиоуправляемые модели планеров. Скорость по замкнутому маршруту 51,44 км/ч. 10 августа. А. Карпов (№ 55).

Радиоуправляемые модели вертолетов с поршневым двигателем. Высота 1120 м. 18 апреля (№ 37). Скорость по прямой

72,794 км/ч. 22 апреля (№ 38). Скорость по замкнутому маршруту 59,259 км/ч. 23 апреля. В. Макеев (№ 56).

Ракетопланы. Продолжительность полета. Рекорд № 12 — 17 мин 18 с. 13 августа. Рекорд № 13 — 26 мин 44 с. 13 августа А. Стаховский. Рекорд № 15 — 2 ч 29 мин, 13 с. 2 октября. В. Беляев. Рекорд № 16 — 3 ч 01 мин, 09 с. В. Мякинин.

Модели ракет на ленте. Продолжительность полета. Рекорд № 22 — 4 мин 30 с. 20 октября. Е. Чистов. Рекорд № 24 — 3 мин 54 с. 15 октября. О. Белоус.

Модели ракет. Высота с полезным грузом. Рекорд № 5 — 701 м. 23 октября. Е. Чистов.

Модели копии ракет. Высота. Рекорд № 17 — 387 м. 23 октября. Е. Чистов.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Точность приземления ночью на электронный ноль: 16 приз. = 0,00 м. 28 марта — 3 апреля. Л. Скворцова; 37 приз. = 0,00 м. 20 июня — 3 июля. С. Гулак; точность приземления ночью (фиксация визуальная): 30 приз. = 0,00 м. 20 июня — 3 июля. З. Николаева.

Групповые прыжки на точность приземления ночью (электронная фиксация): 4 приз. = 0,00 м. 26—31 марта. В. Глухов, Н. Изотов, А. Ковальчук, Н. Дьячок; 12 приз. = 0,00 м. 26 марта — 3 апреля. А. Головченко, А. Самойлов, В. Панов, А. Стручков; 3 приз. = 0,00 м. 28 марта. Т. Мажара, В. Тарасова, Т. Соколова, И. Ткаченко; 5 приз. = 0,00 м. 20—26 июня. А. Смирнов, С. Ульянов, В. Бучнев, В. Арбузников; 7 приз. = 0,00 м. 28 июня — 1 июля. А. Смирнов, С. Ульянов,

В. Бучнев, М. Мовпан; 2 приз. = 0,00 м. 26—31 марта. А. Головченко, А. Самойлов, В. Приходько, В. Панов, В. Горшков, А. Стручков, Л. Мельников, С. Песнячевский; 1 приз. = 0,00 м. 3 апреля. Т. Мажара, В. Коротева, С. Гоноченко, З. Царькова, В. Скляр, Л. Скворцова, О. Черкасова, Л. Маликова; 4 приз. = 0,00 м. 23—26 июня. Г. Юрко, Е. Бровнин, А. Аасмяэ, С. Гулак, В. Цупко, Х. Юсупов, А. Белоглазов, Н. Чижов; 1 приз. = 0,00 м. 1—2 июля. А. Машкова, З. Курицына, О. Комарова, З. Николаева, З. Шпулинг, Л. Щетинина, С. Александрова, Л. Зинченко.

Групповые прыжки на точность приземления ночью (фиксация визуальная). 15 приз. = 0,00 м. 25 июня — 1 июля. П. Лучшев, В. Шпулинг, А. Трусов, С. Шкурпат; 2 приз. = 0,00 м. 3 апреля. Т. Мажара, Т. Завгородняя, Т. Соколова, С. Гоноченко, З. Царькова, В. Скляр, О. Черкасова, Л. Маликова; 2 приз. = 0,00 м. 23—26 июня. А. Машкова, З. Курицына, Л. Пятак, О. Комарова, З. Шпулинг, З. Николаева, Л. Щетинина, С. Александрова.

Групповая акробатика днем (построение фигур). 10 фигур. 16 октября. Е. Короткова, Л. Корычева, Н. Дороднова, Л. Лозович; 12 фигур. 17 октября. А. Осипов, В. Чайка, В. Суббочев, В. Младинов, В. Малаев, В. Гаврилов, Е. Бахтин, В. Валюнас; скоростная звезда. 2,7 с. 15 октября. А. Осипов, В. Чайка, В. Суббочев, В. Младинов, В. Малаев, В. Гаврилов, Е. Бахтин, В. Валюнас, А. Дино, В. Алексеев.

А. ТЫРСИН,
ответственный секретарь
авиационно-спортивной комиссии
ФАС СССР

Юные техники 16 областей Российской Федерации и 7 союзных республик приняли участие в 11-м Всесоюзном конкурсе «Космос».

Если хотите увидеть недалекое будущее космонавтики, перенеситесь мысленно в мир наших юных мечтателей, собравшихся в нынешнем году на традиционный конкурс «Космос».

Прежде всего вас поразит высокая осведомленность ребят в астронавигации, электронике, астрономии, стремление предугадывать — на чем же, на каких аппаратах земляне продолжают познание Вселенной. Все они — члены клубов юных космонавтов и летчиков, активисты школьных первичных организаций ДОСААФ.

☆☆☆

Радиомаяк «НОРД-01». Его родина — Новочеркасская городская станция юных техников. Его конструкторы — О. Павлов, В. Александров из 24-й и И. Отрошко — из 19-й школы. Наставник — А. Тылкин.

Предназначен «НОРД-01» для постоянных наблюдений и изучения планеты Юпитер. Поговорив со школьниками, узнаем, что они основательно знают «биографию» Юпитера и его спутников, поэтому их аппарат оснащен специальными направленными антеннами. Юные теоретики и конструкторы уже три года увлечены космическим моделированием, все награждены медалями ВДНХ СССР. Кстати, год назад в павильоне «Космос» они детально изучили все, что потребовалось при проектировании радиомаяка. Затем построили радиоуправляемый планетоход и радиомаяк.

Еще одна конструкторская работа новочеркасских школьников — модель автоматической станции «Прогноз». Весьма точно воспроизвели ее ребята из 9-й школы А. Мельников, С. Буркин и братья Андрюша и Дима Кунько.

О братьях-близнецах добавим: их «космический стаж» — восемь лет. В конкурсе «Космос» они участвуют пятый раз. Кроме того, Андрюша награжден четырьмя медалями ВДНХ СССР, а Дима — тремя. Вот такое КБ и работало под началом Л. Галинкова.

Леонид Константинович Галинков ведет кружок космического моделирования в Доме культуры Новочеркасского электровозостроительного завода. В беседе со мной он начал перечислять профессии, с которыми столкнулись школьники, строя модели, и я убедился, что кружок — это прекрасная база для профессиональной ориентации ребят. Действительно, кружковцам пришлось побывать в ролях чертежника, макетчика, слесаря, токаря, фрезеровщика, сверловщика, дизайнера, чеканщика, электромонтажника.

Двенадцать школьников представляли на конкурсе новочеркасских юных техников. Пожалуй, самое большое представительство из всех 67 участвовавших коллективов.

У модели спутника телевизионной связи, построенной В. Александровым, А. Туровским и В. Александровым (г. Новочеркасс), задержался член жюри конкурса летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза полковник В. Д. Зудов.

Вячеслав Дмитриевич дружит с юными космонавтами.

— На конкурс представлено много

интересных экспонатов, но возле вашего «Экрана-1» я не мог не остановиться. Вижу в нем хорошие технические решения. Кстати, ребята, почему вы выбрали для моделирования именно этот аппарат!

— Нам, Вячеслав Дмитриевич, хотелось воспроизвести в действующей модели реальный спутник телевизионной связи «Экран-1».

— В каком же масштабе он выполнен!

— Мы остановились на соотношении 1:10. Чтобы модель наиболее соответствовала натуре, на ВДНХ СССР сделали снимки «Экрана-1». Затем разработали чертежи, подобрали материалы и приступили к постройке.

— А это что за панель!

— Настраивающаяся солнечная батарея.

— А что закреплено на корпусе!

ОКРЫЛЕННЫЕ МЕЧТОЙ РЕБЯТА...



— Специальная антенна.

— Я вижу еще ряд деталей на корпусе.

— Там размещены различные датчики.

— Молодцы, ребята! Мне нравятся ваши конструктивные разработки, качество выполнения всех деталей.

Перед авторитетным жюри, возглавляемым доктором технических наук И. В. Стражевой-Янгель, ребята защищали разработанные ими проекты космических аппаратов и систем.

Вот семиклассник из 57-й школы Пензы А. Титарчук. Он разработал и изготовил модель вездехода венерохода. Уверенно он рассказывает жюри о том, что его вездеход построен так, что сможет действовать на поверхности Венеры, где температура достигает плюс 500° С, и очень высокое давление. Двигатели защищены герметичными шарами, в качестве охладителя применен азот.

Интересный экспонат показали кружковцы клуба юных техников Московского завода «Знамя Революции». Это тренажер «Космический штурман», позволяющий отрабатывать приемы ориентировки в космосе по звездам. Над его созданием под руководством Ю. Лаповенко трудились восьмиклассники В. Савинов — из 209-й, С. Борисов — из 205-й и С. Уланский — из 221-й школ Свердловского района столицы, а также учащиеся 129-го и 40-го профтехучилищ Д. Мартынов и С. Горев. Уверенные действия ребят, демонстрирующих свой тренажер, убеждают, что им подвластен аппарат, летящий в космосе...

Не первый год участвуют в конкурсе «Космос» юные техники Пушкино Московской области. Их наставник К. Н. Муратов, гвардии майор авиации запаса рассказывает:

— В кружке занимается 20 ребят. В этом году мы разработали модель орбитального научно-индустриального комплекса «Север». Он предназначен для выполнения научных работ и промышленного получения взвешенных веществ. Шесть лет назад представили на конкурс модель межпланетной станции, затем — долговременный сборочно-ремонтный завод «Советская Россия». За ними последовали межорбитальный транспортный корабль «Страна Советов», межзвездный космический корабль «Русь», космическая парусная станция «Комета» и, наконец, комплекс «Север». Девять кружковцев упорно вели его разработку. Среди них наши «ветераны»



О. Зайчиков, А. Поветин, О. Быков, В. Одинокоев — все из 5-й — и Н. Зиновьев — из 2-й школы Пушкино. А. Поветин за свои «космические» успехи трижды стал лауреатом НТТМ, награжден пятью медалями ВДНХ СССР. Сейчас юноша заканчивает десятый класс и мечтает о военном авиационном училище.

Своими планами поделились и другие участники конкурса. Так, Я. Швабауэр — учащийся карагандинского ГПТУ № 58 мечтает работать на шахте арматурщиком-электросварщиком, А. Рябий — ученик 768-й средней школы Черемушкинского района Москвы — готовится в военное летное, а В. Елисеев, из той же школы — в общевоинское училище.

О популярности «Космоса» говорит и статистика. Так, на конкурс представляли свои работы по одному разу 20 школьников, по два раза — 10, по три — 5, по четыре — 4 и пять раз — 2. Все их работы предназначены для использования космоса, околоземного пространства в мирных целях, на благо людей.

Таковы они, юные патриоты. Более двухсот из них представляли многомиллионный отряд мальчишек и девчонок на Всесоюзном конкурсе «Космос». Встреча с ними каждый раз все сильнее убеждает в том, что растет достойная смена старшему поколению, ее растит родная ленинская партия.

В. ТУРЬЯН

Москва



Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР Вячеслав Дмитриевич Зудов беседует с участниками конкурса Сашей Туровским и Владимиром Александровым.



Кружковцы из Пушкино Московской области (справа налево): Олег Зайчиков, Алексей Поветин, Виктор Одионов, Николай Зиновьев у модели орбитального научно-индустриального комплекса «Север».

Космический корабль «Марс». В его постройке участвовал десятиклассник из Таганрога Игорь Еськов.

Кружковцы Дома пионеров имени 26 бакинских комиссаров (г. Тбилиси) А. Лачинян, В. Токарев, А. Бурдули, А. Драгунов у своей модели космического аппарата.

Тренажер «Космический штурман» и его создатели юные москвичи Дима Мартынов (стоит) и Саша Уланский.

У модели радиомаяка «Норд-01» юные конструкторы из Новочеркас-

ска Саша Туровский (слева) и Сергей Рыбальченко.

Модель автоматической станции «Прогноз» — работа новочеркасских ребят Андрея Кунько, Сергея Буркина, Андрея Мельникова и Димы Кунько.

«На Сороре» — действующая модель Сергея Ананова — десятиклассника из Таганрога.

Планетоход «Союз» — коллективная работа кружка ракетно-космического моделирования клуба юных техников завода «Красный экскаватор» (г. Киев).

Межпланетная космическая станция «Юрий Гагарин» (г. Рудный, Кустанайская область).

Фото В. РУБАНА



1. За штурвалом самолета У-2 Сергей Владимирович Ильюшин — выдающийся советский авиационный конструктор, трижды Герой Социалистического Труда. В 1916 году Ильюшин начал работать авиамехаником. В 1926 г. — окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. В 1933 году Ильюшин организовал и возглавил конструкторское бюро, которое разрабатывало бомбардировщики, штурмовики и пассажирские самолеты. На самолетах ЦКБ-26, ЦКБ-30, созданных в этом бюро, были установлены мировые рекорды высоты с различными грузами, а в 1938—1939 годах совершены беспосадочные перелеты Москва — район Владивостока и Москва — остров Миску (Северная Америка). В годы Великой Отечественной войны двухмоторный Ил-4 был основным дальним бомбардировщиком и торпедоносцем. В 1939 году под руководством Ильюшина создан бронированный штурмовик Ил-2, а в 1944 — штурмовик Ил-10. Затем был построен первый в истории авиации реактивный штурмовик Ил-40, а в 1948 — первый отечественный реактивный бомбардировщик Ил-28, выпускавшийся серийно. Известные пассажирские самолеты Ил-12 и Ил-14 построены в 1946 и в 1951 году, а турбовинтовой Ил-18 — в 1957-м. Дальнемагистральный Ил-62, созданный в 1962 г., стал флагманом Аэрофлота.

Самолет У-2, который в молодости пилотировал Ильюшин, спроектирован известным советским конструктором Н. Н. Поликарповым.

2. По водной поверхности мчится судно на подводных крыльях. Имеющее аэродинамический профиль, как и крыло самолета, подводное крыло при движении находится под воздействием подъемной силы. Она-то и поднимает аппарат над водной поверхностью и удерживает его. Движение вперед создается гребными винтами, вращаемыми дизельным двигателем.

Патент на аппарат на подводных крыльях выдан в России. Теоретические основы его движения разработаны М. В. Келдышем, М. А. Лаврентьевым, Н. Е. Кочиным и др. Первые в СССР аппараты на подводных крыльях — «Ракета» построены в 1957 г.

На фото — судно «Метеор».

3. «Летающий кран» — так называют вертолет Ми-10К, созданный под руководством Михаила Леонтьевича Милля. Название винтокрыл иногда применяют к вертолетам, что не совсем верно. Винтокрыл может взлетать и садиться по-вертолетному. Кроме несущего винта он имеет крыло и аэродинамические рули, а также движители (воздушные винты), создающие силу тяги для полета.

4. В 1909 году, 25 июля, один из пионеров авиации Луи Блерио, французский инженер, конструктор самолетов и пилот, совершил первый в истории перелет через водное пространство. За 37 минут он пересек Ла-Манш на моноплане, имеющем размах крыльев и длину фюзеляжа, равные 8 метрам. Самолеты системы Блерио впоследствии получили широкое применение во французской авиации.

НЕБО ЗОВЕТ

АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА ДОСААФ СССР ОБЪЯВЛЯЮТ ПРИЕМ НА ПЕРВЫЙ КУРС

Волчанское авиационное училище летчиков

Училище готовит летчиков-инструкторов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 (по состоянию на 1 мая 1981 г.) до 21 года, имеющие среднее образование, годные по состоянию здоровья к летной работе.

Срок обучения — 3 года.

Заявления на имя начальника училища принимаются до 1 августа. К заявлению прилагаются следующие документы:

— документ о среднем образовании (копия);

— служебная и партийная (комсомольская) характеристики;

— выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);

— медицинская карта и медицинская справка по форме № 286;

— четыре фотокарточки (снимки без головного убора, размером 3×4 см).

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (подлинник) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация летчика-инструктора и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

Адрес училища: 312510, г. Волчанск, Харьковской области, ул. Фрунзе, дом 1.

Калужское авиационно-техническое училище

Училище готовит авиационных техников по эксплуатации самолетов, вертолетов, двигателей, авиационного и радиоэлектронного оборудования летательных аппаратов для работы в авиационных организациях ДОСААФ.

На учебу принимаются юноши в возрасте от 17 до 21 года, имеющие среднее образование.

Срок обучения 2 года и 9 месяцев.

Заявления на имя начальника училища принимаются до 1 августа. К заявлению прилагаются следующие документы:

— документ о среднем образовании (копия);

— выписка из трудовой книжки (представляется имеющими стаж практической работы не менее двух лет);

— служебная и партийная (комсомольская) характеристики;

— четыре фотокарточки размером 3×4 см (снимки без головного убора);

— медицинская справка по форме № 286.

Паспорт, военный билет или приписное свидетельство, документ о среднем образовании (подлинник) поступающие предъявляют лично.

Конкурсные вступительные экзамены проводятся с 1 по 21 августа по математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Выезд только по вызову.

Начало занятий с 1 сентября.

Курсанты училища обеспечиваются бесплатным питанием, обмундированием, общежитием и стипендией.

Выпускникам училища присваивается квалификация: техник по эксплуатации самолетов, вертолетов и авиационных двигателей, техник по эксплуатации авиационного или радиоэлектронного оборудования летательных аппаратов и выдается общесоюзный диплом о среднем специальном образовании.

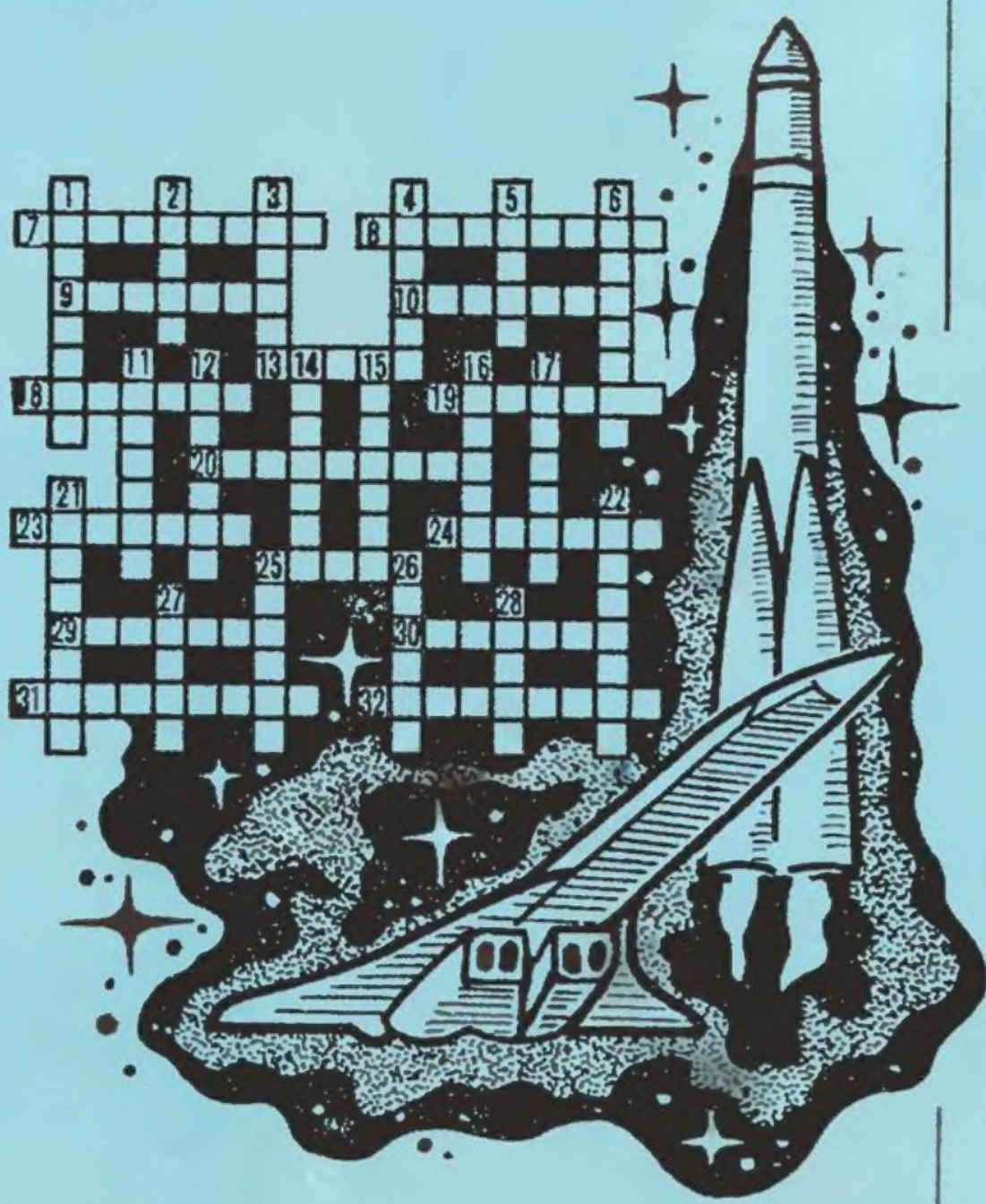
Адрес училища: г. Калуга, п/я 22.

КРОССВОРД

По горизонтали: 7. Звездная система. 8. Высотомер. 9. Поверхностное покрытие самолета. 10. Небесное тело, сопровождающее планету. 13. Решающий момент воздушного боя. 18. Управление самолетом. 19. Форменный головной убор. 20. Вид военного самолета. 23. Узкая планка между полом и стеной. 24. Парашютист-испытатель, Герой Советского Союза. 25. Вид земной поверхности. 29. Наружная обмотка проводов. 30. Сухой знойный ветер в Европе. 31. Летчик, дважды Герой Советского Союза. 32. Часть высотного обмундирования.

По вертикали: 1. Советский авиационный конструктор. 2. Наиболее деятельная часть коллектива. 3. Совокупность тонов гаммы. 4. Искусственная рыба. 5. Хвойное дерево. 6. Соединение космических объектов. 11. Разновидность построения войск, самолетов. 12. Путь полета. 14. Положение математики, требующее доказательства. 15. Яркая звезда. 16. Высокий голос. 17. Совокупность удобств. 21. Летный головной убор. 22. Летательный аппарат. 25. Приспособление, предохраняющее от ударов борт летающей лодки. 26. Прибор для проверки радиоламп, контактов. 27. Волокна, возбуждающие ощущения в организме человека. 28. Спутник Марса.

Составил А. КОПЫТОВ



Большой, большой, секрет...

● Для облегчения полетного веса?..



● А вдруг над облаками жарко?..

Фото мастера спорта
А. СЕРГЕЕВА



● Проверка на прочность?..



НА ФОТОКОНКУРС

НАКАНУНЕ БОЛЬШИХ СТАРТОВ

Фотоэтюд
А. СЕРГЕЕВА

Б. Д. С

