

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

12 '87

МАССОВЫЙ
АВИАЦИОННЫЙ
ЖУРНАЛ

ISSN 0130—2701

Безупречно несет боевую службу
военный летчик первого класса
Валерий Кравцов (см. стр. 7).

Фото А. Джуса



КАЛУЖСКОЕ АВИАТЕХНИЧЕСКОЕ

Активно готовятся в эти дни к знаменательному событию в жизни добровольного Общества — X съезду ДОСААФ учебные авиационные организации. На прошедших в осенние месяцы отчетно-выборных собраниях ДОСААФ обсуждены конкретные меры по перестройке, повышению качества учебной и оборонно-массовой работы, подготовке специалистов для Вооруженных Сил, улучшению военно-патриотического воспитания.

Среди волнующих коллектив проблем в Калужском авиационно-техническом училище ДОСААФ на первом плане вопросы повышения качества подготовки курсантов — будущих авиационных техников. В обучении и воспитании их преподаватели и инструкторы стремятся использовать новые приемы, современную методику, технические средства обучения. «Каждому учебному дню — высокую организованность и эффективность» — под таким девизом трудится коллектив КАТУ...

На наших снимках — курсанты Калужского авиационно-технического училища на занятиях в классах и на отдыхе.

Фото В. Тимофеева



НАВСТРЕЧУ X СЪЕЗДУ ДОСААФ

ШАГИ ПЕРЕСТРОЙКИ

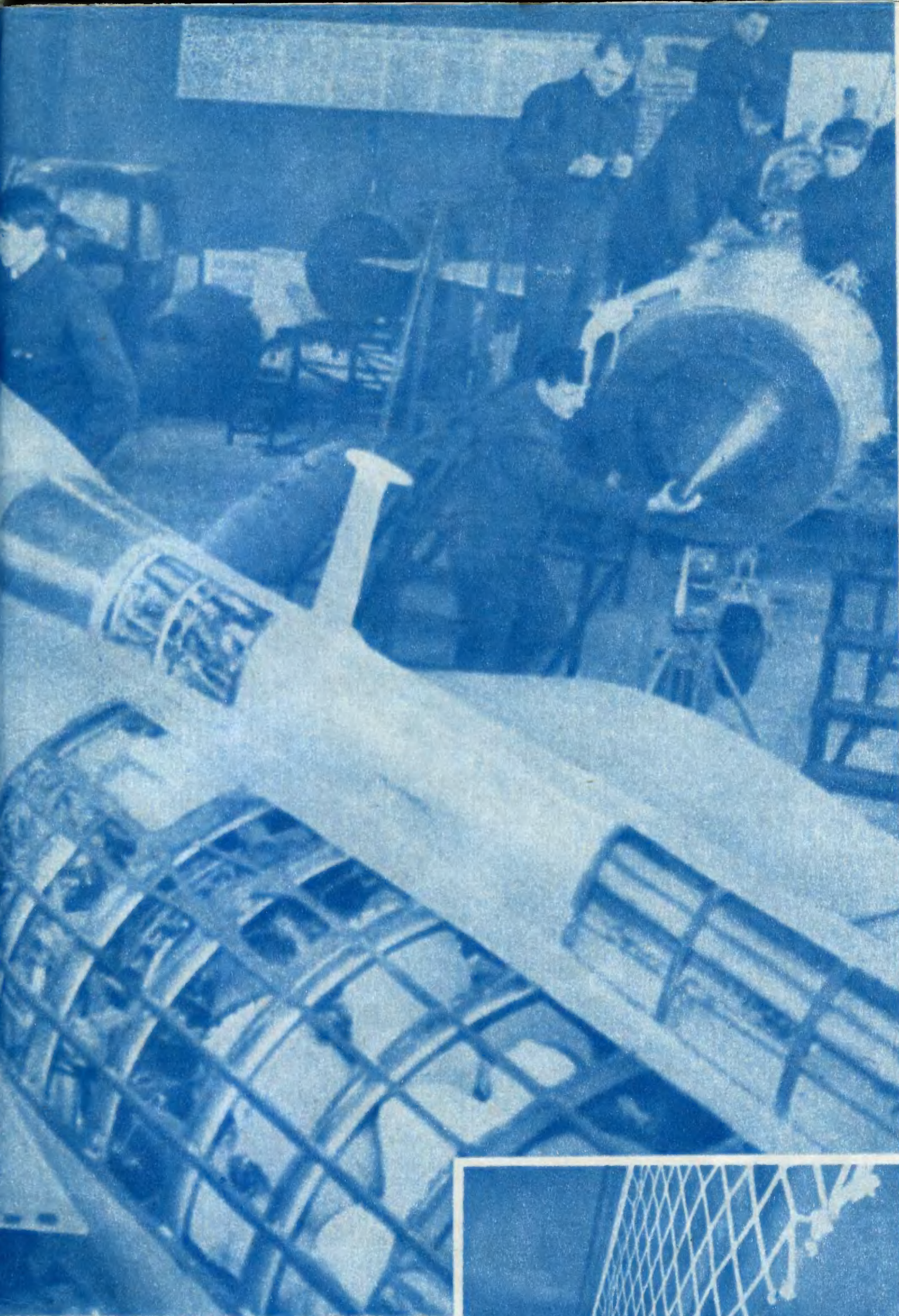
● Первичной организацией ДОСААФ в средней школе № 22 г. Сыктывкара руководит преподаватель военного дела майор в отставке Д. Пилипчук. К активной военно-патриотической работе он сумел привлечь и педагогов, и учащихся, и их родителей. В школе хорошая учебно-материальная база для оборонно-массовой работы, систематически проводятся военно-спортивные соревнования, действует парашютный кружок, которым руководит общественный инструктор Н. Осипова.

● На машиностроительном заводе имени Ленинского комсомола в Донецке начал действовать клуб воинов запаса, который объединил солдат и сержантов, отслуживших в составе ограниченного контингента Советских войск в Афганистане. Члены клуба провели встречи с учащимися СПТУ и школьниками, призывниками — молодыми рабочими завода. Клуб создан по инициативе комсомольской и досаафовской организаций.

● Привлекателен для мальчишек военно-спортивный клуб, в программе которого авто- и радиодело, физическая подготовка, парашютные прыжки. Не случайно на занятия в такой клуб в г. Электросталь приезжают ребята из Ногинска, соседних поселков. «Наша цель — комплексная подготовка подростков к армейской службе, — говорит инициатор создания клуба молодой сталевар А. Шувалов, в недавнем прошлом воин ВДВ. — Планы у нас обширные. Сейчас у клуба есть два спортзала, начала действовать парашютная секция, работал летом военно-спортивный лагерь. Сделано пока немного, но нам активно помогают заводской комитет комсомола и комитет ДОСААФ».

● Несколько лет назад во 2-м Московском аэроклубе был начат эксперимент по обучению полетам 16-летних, получивший в дальнейшем широкое распространение. Теперь в большинстве аэроклубов созданы группы 16-летних курсантов — будущих абитуриентов летных училищ. Но желающих стать летчиками много, отбор очень строгий. В этом году во 2-м Московском снова в порядке эксперимента решено набрать группу авиамехаников — из числа тех ребят, кто не поступил на летное отделение по состоянию здоровья.

● Клуб для подростков «Севастополь» в Кировском районе столицы открылся два года назад по инициативе сотрудников 105-го отделения милиции и районного производственно-милиционного ремонтного отдела. В организации его активно участвовали райком ДОСААФ, районный спорткомитет, администрация школы № 283. Сегодня «Севастополь» — это детско-юношеское объединение из нескольких клубов: юных моряков, туристов, футболистов. Интересно проходят занятия в самом молодом из них — авиамодельном.



ПРАВОФЛАНГОВЫЕ АВИАЦИОННОГО СПОРТА

АБСОЛЮТНЫЕ ЧЕМПИОНЫ СССР



Валентина Дрокина



Елена Ярмольчук



Сергей Зинченко

В прошедшем спортивном сезоне высоких показателей добились авиационные спортсмены оборонного Общества. Летчики, парашютисты, авиамodelисты, планеристы завоевали победы на чемпионатах мира, Европы, встречах команд социалистических стран. Мастера безмоторного полета установили 15 все-союзных рекордов.

На соревнованиях особенно отличились сборные команды по парашютному спорту. Отличных результатов добилась воспитанница Могилевского авиаспортклуба ДОСААФ Е. Ярмольчук. Она победила на международных соревнованиях спортсменов братских стран, все-союзных стартах парашютистов ДОСААФ, стала абсолютной чемпионкой СССР и заняла первое место по акробатике на кубке Европы. Елена Ярмольчук начала заниматься парашютным спортом в 1976 году. Училась у инструктора А. Бутылкина. Способную спортсменку, завоевавшую на республиканских соревнованиях первое место, пригласили на тренировку сборной команды страны, где она прошла высшую школу мастерства. Выполнила более 5300 прыжков. За высокие показатели в спорте ей присвоено почетное звание мастера спорта СССР международного класса.

Весомый вклад в командную победу на первенстве Европы внесла Е. Виноградова из Смоленска, выиграв золотую медаль в прыжках на точность приземления и бронзовую в сумме двоеборья.

Елена Виноградова — член сборной команды страны с 1980 года. В ее составе многократно успешно защищала спортивную честь Родины за рубежом. Совершила более 5150 прыжков. Она мастер спорта СССР международного класса.

Мастер спорта Сергей Зинченко, воспитанник Кишиневского аэроклуба, неоднократный рекордсмен мира, член сборной страны, удостоен звания абсолютного чемпиона ДОСААФ СССР.

Тренируют этих спортсменов заслуженные тренеры СССР В. Жариков и В. Лапицкий, заслуженный тренер РСФСР Ю. Соболев.

Многоборец мастер спорта СССР международного класса Николай Чайко вновь занял первое место на состязаниях команд социалистических стран и стал серебряным призером на чемпионате страны.

В самолетном спорте четвертый раз подряд звание абсолютной чемпионки СССР завоевала инструктор-летчик Калининского авиаспортклуба В. Дрокина.

Фото В. Тимофеева и Б. Васиной

ПОБЕДИТЕЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ



Елена Виноградова

Николай Чайко



ВСЕМИ ФОРМАМИ

Красочным и увлекательным был этот авиационно-спортивный праздник. Парашютисты и планеристы, летчики и авиа-моделисты Вильнюсского аэроклуба, других авиационных организаций республики показали интересную, зрелищную программу. Тысячи гостей аэродрома в Кивишкес, среди которых было немало молодежи, любовались выступлениями спортсменов. И наверно, не в одной юной душе появилось желание испытать и свою смелость, волю в небе. Такие праздники — а они проходят в Литве ежегодно, и не только в Вильнюсе, — являются отличной формой военно-патриотического воспитания, пропаганды авиационного спорта.

В современных условиях перестройки исключительное значение в деятельности Добровольного общества приобретает повышение качества, эффективности оборонно-массовой работы. Можно с уверенностью говорить о том, что перестройка системы военно-патриотического воспитания в Литовской оборонной организации началась, накоплен определенный положительный опыт, который требует критического осмысления.

Военно-патриотическое воспитание — дело творческое. Нужен постоянный поиск, умение поспевать за жизнью. Об этом помнят, этим руководствуются в своей работе коллективы авиационных организаций ДОСААФ Литовской ССР. Их в республике 15. Почти во всех создана необходимая материальная и техническая база для воспитательной работы — ленинские комнаты, красные уголки, технические средства пропаганды и наглядной агитации.

В воспитании молодежи широко используются все традиционные формы такой работы, но при этом главное внимание отдается качеству проводимых мероприятий.

Продуманно строятся традиционные месячники и недели оборонно-массовой работы. В Вильнюсском аэроклубе, Алитусском, Ново-Акмянском, Тельшайском, Шилутинском, Вильнюсском АТСК в их программах походы по местам боевой славы, встречи с героями войны и труда, воинами ВВС и ПВО. Спортсмены активно участвуют в мероприятиях, посвященных знаменательным датам в жизни страны, республики, родного города.

Запомнился участникам агитпоход, посвященный XX съезду ВЛКСМ, проведенный ЦК ЛКСМ и ЦК ДОСААФ Литовской ССР. Главная цель его — пропаганда героической профессии советского офицера, военно-прикладных и технических видов спорта. В походе принимали участие летчики, парашютисты, спортсмены и курсанты авиационных организаций ДОСААФ, воины-интернационалисты, курсанты высшего военного училища. В учебных организациях оборонного Общества, школах, ПТУ, трудовых коллективах городов Шяуляй, Тельшай, Ново-Акмяне состоялись встречи с молодежью, демонстрации кинофильмов на военно-патриотическую тему. Участники похода рассказали о подвигах комсомольцев в боях за Родину, о современных военных специальностях, особенностях офицерской службы. Завершился агитпоход в Клайпедском авиаспортивном клубе.

По инициативе ЦК ДОСААФ Литовской ССР (председатель — Г. Тауринкас, заместитель председателя по авиации — В. Равинкас) курсанты и спортсмены аэроклубов ездят на экскурсии в авиационные военные части, знакомятся с жизнью и службой летчиков, современной авиационной техникой. И все же уровень проводимых мероприятий не всегда высок. В ряде случаев пропаганда революционных и трудовых традиций не увязывается с решением практических задач организации, с сегодняшней жизнью Общества.

Подготовка молодежи к армейской службе, поступлению в военные училища — одна из важных задач воспитания. Ей в авиаклубах Литвы уделяют внимание. Успех в этой работе приносит комплексный подход, но решают его, в первую очередь, люди. Серьезно относятся здесь к подбору и расстановке кадров преподавателей и инструкторов. Для них регулярно проводятся политические занятия и политинформации, лекции и доклады.

В воспитательной работе используют самые разнообразные формы. С интересом встречает, например, молодежь оборонные вечера совместно с воинами местных гарнизонов. В Вильнюсском аэроклубе успехом пользуются тематические показы военно-патриотических фильмов, конкурсы среди курсантов на звание «Лучший знаток истории развития авиации», «Лучший знаток авиационной техники», экскурсии в музеи. Активно участвуют в этой работе Р. Паксас, А. Шумскас, Э. Ганусаускас, К. Пупкус, Р. Сарпалюте.

Большое внимание уделяется работе среди учащейся молодежи, ее профессиональной ориентации. В настоящее время в Литве при авиационных организациях действует 10 школ юных планеристов, школа юных парашютистов, 9 авиамodelьных секций и 15 общественных дельтапланерных клубов. Сотни юношей и девушек приобщаются здесь к занятиям авиационными видами спорта. Работает специализированный клуб «Спарнай», созданный при Вильнюсском АТСК. В нем учатся летать на планере «Страздас» подростки от 11 до 15 лет. На базе Каунасского АСК имени И. Жибуркуса по инициативе ЦК ДОСААФ Литовской ССР проводятся сборы юных планеристов республики.

Как недостаток в работе с юными надо отметить слабое участие в ней ведущих спортсменов. А ведь пример таких людей — увлеченных, преданных своему делу, общение с ними подростков могут быть исключительно эффективными.

Совместная военно-патриотическая работа партийных, комсомольских и досафовских организаций, школ содействует профориентации юношей. Определенный вклад в это вносят сотрудники печати, радио и телевидения республики. Они готовят специальные передачи. Так, в передачах «Часовые Балтики», «Волна молодежи» рассказывалось о молодых курсантах авиаклубов Литвы.

Изданы иллюстрированная брошюра «Авиационный спорт в Советской Литве», бюллетень «Труженик неба» — о ко-

мандире парашютного звена Вильнюсского аэроклуба Л. Трукшине. Выпущены документальные фильмы «Вкус неба» о летчиках-спортсменах Ю. Кайрисе, Р. Паксасе, Л. Ионушасе — членах сборной команды Литвы и СССР по самолетному спорту, «Не болит голова у дятла» — о парашютистах Капсукского АТСК, киноленты о планеристах республики, Вильнюсском аэроклубе. Центральное телевидение в передаче «От 16 и старше» показало сюжет о курсанте Вильнюсского аэроклуба С. Поликвичусе, у которого в полете по кругу произошел частичный отказ двигателя. В сложной обстановке юноша действовал грамотно, хладнокровно и успешно посадил машину.

О действенности военно-патриотического воспитания свидетельствует возрастающее из года в год стремление молодежи к овладению авиационными видами спорта. Если в 1984 году в республике ими занимались сотни человек, то в 1986-м — значительно больше. Увеличилось число юношей, мечтающих поступить в авиационное училище, стать кадровым военным летчиком. Если в 1985 году 48 выпускников авиаспортивных клубов поступили в военные авиационные училища, то в 1986 году их число возросло вдвое.

В последние годы усилилось воспитание молодежи в духе патриотизма и социалистического интернационализма. Регулярными стали дружеские связи с коллективами братских стран. Спортсмены республики выезжали на соревнования в Польскую и Венгерскую народные республики, принимали у себя делегации из этих стран. Парашютисты Капсукского АТСК на соревнованиях в Венгрии, где участвовало 12 команд, заняли первое общекомандное место, а абсолютным победителем среди мужчин стал И. До-нилайтес. Делегация Вильнюсского АТСК выезжала в Польшу для обмена опытом полетов на самолете Вильга-35А при проведении соревнований летчиков-навигаторов. Проводятся совместные сборы и соревнования планеристов Литвы и Польши. Такие контакты взаимно обогащают коллективы передовым опытом, способствуют укреплению дружбы между народами наших стран.

Критически оценивая накопленный опыт военно-патриотического и интернационального воспитания молодежи, руководители авиационных организаций ДОСААФ Литовской ССР сознают, что работа по перестройке системы военно-патриотического воспитания только начата. Сделано далеко не все, есть пока в этой важной работе недостатки, неиспользованные резервы. Коллективы авиаклубов Литвы стремятся так организовать перестройку своей деятельности, чтобы пробудить у всех спортсменов-авиаторов высокую трудовую и общественную активность, воспитать в молодых гражданскую ответственность, патриотизм, готовность умело и с честью выполнять долг по защите Родины.

Е. ШАЦКИХ,
старший инспектор Управления
авиационной подготовки
и авиационного спорта
ЦК ДОСААФ СССР



О НАШИХ ЗАБОТАХ

Сегодня эти юноши еще школьники. Но пройдет год-два, и они встанут в ряды вооруженных защитников Отчизны. Какими они будут завтра? На этот вопрос в Севастопольском авиационно-спортивном клубе уверенно отвечают: идейно и физически закаленными, нравственно возмужавшими, профессионально подготовленными. Эти качества воспитывают у курсантов-летчиков, спортсменов-парашютистов инструкторы и преподаватели, партийные и профсоюзные активисты.

...Учебный класс. За столом с курсантами участник Великой Отечественной войны майор в отставке З. Т. Голубченко. Идет разговор о мужестве и стойкости фронтовиков, о тех, кто ныне достойно продолжает традиции ветеранов. Внимательно слушает рассказ фронтовика и его внук Геннадий Мельник, курсант Севастопольского авиационно-спортивного клуба, решивший идти по пути своего деда — штурмана. Кстати, в АСК немало ребят, чьи отцы и деды защищали и охраняют воздушные рубежи Родины. Уверенно стартует в небо Андрей Мамай. Его отец капитан М. Мамай — борттехник вертолета, с честью выполнил свой интернациональный долг в Демократической Республике Афганистан и продолжает летать, теперь уже в небе Севастополя. Успешно проходят испытание небом Евгений Варнаков, Андрей Пацакула, Вадим Шуров, сыновья офицеров Военно-Воздушных Сил.

Труд коллектива, который занимает ведущее место среди авиационно-спортивных клубов Украины, дает результаты. Закончив курс обучения в клубе, поступили в высшие военные авиационные училища летчиков Юрий Басаров, Евгений Трегубов и другие их товарищи.

Но каждый ли воспитанник АСК оправдывает возлагаемые на него надежды? К сожалению, есть в работе инструкторского состава, партийной и комсомольской организаций неудачи, срывы. Прежде всего в индивидуальной психологической подготовке.

...Курсанты О. Мороз и А. Прокопов теорию летного дела осваивали успешно. Уверенно действовали под контролем инструктора в небе. Но вот первые самостоятельные — и оба заявили: «Летать не хотим». Стали искать причину. Выяснилось, что когда Мороз и Прокопов пилотировали самолет с инструктором, они чувствовали себя уверенно. Но стоило остаться наедине с небом, уверенность покидала их. Инструкторы этот «штрих» заранее не заметили, рассудив, раз вывозную программу прошли успешно, значит и самостоятельную осваивают.

Случай, безусловно, редкий. Но он заставил серьезнее задуматься над проблемой психологической закалки завтрашних летчиков, подготовки их к дальнейшей службе в Вооруженных Силах. Инструкторский состав усилил внимание к изучению педагогики и психологии. Тех, кто проявлял такие качества, как неустойчивость, поспешность в принятии решений, взяли под особый контроль. Причем летчики-инструкторы стали более тесно

взаимодействовать с врачами клуба М. Омельченко и А. Зябловым, имеющими большой практический опыт в изучении индивидуальных особенностей личного состава.

Более строгим стал и отбор кандидатов в курсанты. Вместе с тем, как показывает практика, о надежном контакте между авиационно-спортивным клубом и школами пока говорить рано. Несмотря на неоднократные попытки руководителей АСК вовлечь преподавателей школ в совместную работу по военно-профессиональной ориентации учащихся, положительных результатов достичь еще не удалось. А ведь в свое время в школах обсуждалось инструктивное письмо Министерства просвещения СССР, в частности, предусматривавшее организацию занятий в авиационных клубах ДОСААФ учеников, начиная с 7—8 классов.

Ориентация эта включает беседы и рассказы о профессии военного летчика, занятия по автоделу, радиоэлектронике и другим родственным специальностям, встречи с руководящим составом авиационно-спортивных клубов. Думается, если бы такая работа проводилась по-настоящему, то инструкторам, всем, кто воспитывает будущих летчиков, было бы значительно легче реализовать свои задачи.

Н. СТУПНЕВ,
летчик-инструктор-парашютист
Севастопольского АСК

ПОДАРОК ЮНЫМ АВИАТОРАМ

В городе Андропове на центральном проспекте построен Дом юных техников.

— Замечательный подарок ребятам сделали рабочие объединения «Моторостроение», — говорит директор Дома С. Н. Орлов. — Ведь до этого кружки технического творчества ютились в подвалах при жэках, школьных мастерских. Теперь же расположились они просторно — автомобильный, электронно-вычислительный, судомодельный, радио и, конечно, наиболее популярный — авиамодельный.

В огромном зале ребята-авиамodelисты работают на станках, собирают узлы моделей, мастерят на стеллажах, стелпелях, стендах. Здесь же опытные руководители — мастер спорта международного класса Вадим Аникин, мастер спорта Борис Путютин, кандидаты в мастера спорта Владимир Кулешов и Игорь Тюличев, перворазрядник Игорь Черемоский. С детства преданы они авиамodelьному спорту, понимают мальчишек, поддерживают их мечту о небе. Разговорились с Кулешовым.

— Работаю заместителем начальника цеха, — рассказывает Владимир. — Авиамodelизмом занимаюсь тридцать лет. Стараюсь передать опыт юным, развить в них чувство ответственности, постоянного творческого поиска, культуру работы с чертежами, на различных станках. Ведь диапазон работ необычайно широк — от столярного верстака до электронной аппаратуры.

Вместе с Владимиром проходим от одного рабочего места к другому, знакомимся с ребятами.

— Сейчас мы готовимся к соревнованиям, — говорит Кулешов. — Подготовили немало хороших работ. Модели всех классов выполнены с большой точностью. Сделали даже двигатели — оборудование позволяет. Шефы-моторостроители выделили нам станки, помогли материалами. К 70-летию Октября подготовили выставку лучших моделей.

Ю. ШАРОВ

XVII ЧЕМПИОНАТ ПАРАШЮТИСТОВ ДОСААФ

В Йошкар-Оле был проведен очередной XVII чемпионат ДОСААФ по парашютному спорту. В нем участвовало 13 команд союзных республик, городов Ленинграда и Москвы (по неизвестным причинам не прибыли на соревнования парашютисты Киргизской ССР, женские команды Грузии, Туркмении, Молдавии).

Несмотря на капризы погоды, программа выполнена полностью: пять групповых прыжков на точность приземления с индивидуальным зачетом, три по акробатике. Впервые применена автоматическая измерительная система с уменьшенным нулевым центром диаметром до 3 см.

На соревнованиях достигнуты следующие спортивные показатели.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ: женщины — 1. Г. Ракович (Белоруссия) — 0,02 м (сумма пяти прыжков); 2. С. Тараненко (Украина) — 0,04 м; 3. Е. Виноградова (РСФСР) — 0,05 м; мужчины — 1. М. Балаев (РСФСР) — 0,00 м; 2. А. Нечехин (Белоруссия) — 0,01 м; 3. А. Аввакумов (Белоруссия) — 0,02 м.

ИНДИВИДУАЛЬНАЯ АКРОБАТИКА: женщины — 1. Е. Ярмольчук (Белоруссия) — 23,66 с (сумма времени выполнения комплекса фигур с учетом штрафа); 2. Н. Котова (Москва) — 23,7 с; 3. Т. Качан (Москва) — 23,74 с; мужчины — 1. А. Лепезин (РСФСР) — 20,60 с; 2. Г. Олейник (Украина) — 22,17 с; 3. С. Зинченко (Молдавия) — 22,54 с.

ДВОЕБОРЬЕ: женщины — 1. Е. Ярмольчук (Белоруссия); 2. Н. Котова (Москва); 3. Г. Ракович (Белоруссия); мужчины — 1. С. Зинченко (Молдавия); 2. М. Балаев (РСФСР); 3. А. Бикметов (РСФСР).

КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО: женщины — 1. РСФСР — 2 очка; 2. Москва — 5; 3. Украина — 6; 4. Белоруссия — 8; 5. Казахстан — 12; 6. Латвия — 13; 7. Литва — 16; 8. Эстония — 16; 9. Таджикистан — 16; 10. Узбекистан — 18; 11. Армения — 21; 12. Ленинград — 22; 13. Азербайджан — 26; мужчины — 1. РСФСР — 2; 2. Москва — 7; 3. Белоруссия — 7; 4. Молдавия — 9; 5. Украина — 9; 6. Казахстан — 12; 7. Эстония — 14; 8. Узбекистан — 15; 9. Литва — 20; 10. Латвия — 20; 11. Армения — 22; 12. Ленинград — 23; 13. Таджикистан — 24; 14. Туркмения — 26; 15. Грузия — 30; 16. Азербайджан — 32.

ОБЩЕКОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО: 1. РСФСР — 2; 2. Москва — 4; 3. Белоруссия — 7; 4. Украина — 8; 5. Казахстан — 11; 6. Эстония — 15; 7. Латвия — 16; 8. Литва — 16; 9. Узбекистан — 18; 10. Таджикистан — 22; 11. Армения — 22; 12. Ленинград — 24; 13. Азербайджан — 29.

В. ГУРНЫЙ,
главный судья соревнований

ПОПРАВКА К БОЕВОМУ ДОНЕСЕНИЮ

ИСТОРИЯ ОДНОГО ПОИСКА

Недалеко от г. Туапсе и поселка Новомихайловский, вблизи отрогов Главного Кавказского хребта раскинулся аул Псибе. С времен войны около него лежит самолет. Судя по разрушению в правом нижнем углу бронеспинки, он был сбит прямым попаданием зенитного снаряда.

Много лет Елена Алековна Симунян пыталась установить, кто же не вернулся на свой аэродром более сорока лет тому назад? Но куда ни обращалась с письмами, ответ был стандартным — очень мало сведений для того, чтобы начать розыск, ведь даже тип самолета неизвестен.

Выросли ребята, в свое время ходившие в поход по местам боев, закончили школу — кто сейчас в институте, кто в армии или работает в родном совхозе, но в письмах к Елене Алековне, при встречах до сих пор спрашивают — не прояснилось ли что-нибудь?

Я по профессии кинооператор. 9 мая 1985 г. в День Победы снимал встречу ветеранов полка ночных бомбардировщиков. После съемок ко мне подошли две женщины — Евдокия Александровна Одинцова и Елена Алековна Симунян, рассказали о самолете и сообщили номера двигателя, бензобаков и дату изготовления погибшей машины — 1940 год.

Целый год ушел на выяснение, какой же именно самолет был сбит в горах Кавказа? Огромную помощь оказал при этом авиационный инженер Иванамин Галиевич Султанов — настоящий летописец советской авиации. В результате кропотливого труда удалось установить, что это была машина конструкции Н. Н. Поликарпова И-153 — «Чайка». Казалось, что теперь отыскать в архивах имя погибшего летчика будет легко, но это только казалось...

В июле 1985 года с местным жителем, охотником В. Залесным мы ходили на место гибели самолета. С волнением смотрели на останки машины-бойца. У пропеллера одна лопасть обломана, а другая согнута и оплавилась в огне пожара, на плоскостях пробоины... Житель аула Шалих Сагидович Ачмизов рассказал, что в 1943 году он, раненый, вернулся с фронта и в начале марта первым пришел на место падения И-153. Все вокруг упавшей «Чайки» было выгоревшим, везде лежали разрушенные части самолета. В кабине — останки летчика.

Мы настойчиво продолжали поиск.

И вот откликнулся ветеран Великой Отечественной войны, бывший механик 977-го истребительного авиационного полка Ф. Л. Лопцов из г. Дзержинского Московской области. Он писал о том, что их полк входил в состав 236-й истребительной авиадивизии и в конце 1942 — начале 1943 годов стоял в небольшом поселке на побережье Черного моря. На вооружении в полку были самолеты И-153.

Благодаря помощи работников Центрального архива Министерства обороны удалось установить, что кроме 977-го в то время И-153 были на вооружении еще в двух авиаполках. Из донесений о выпол-

нении боевых заданий выписали фамилии летчиков, которые не вернулись из полетов с ноября 1942 года по апрель 1943-го. Образовался список из 14 фамилий...

Затем тщательно изучили документацию инженерно-авиационной службы 236-й истребительной авиадивизии, в состав которой входили все три полка, что позволило четыре из 14 фамилий исключить, так как номера двигателей их машин не совпали с номером нашей — 068 341 — его я, наверное, запомнил на всю жизнь.

Итак — осталось десять фамилий. По ночам мне уже стали сниться воздушные бои, треск пулеметов, белые шары разрывов зенитных снарядов, и сам я не раз падал на лес в горящем самолете...

И вот, наконец, в один из дней читаю опаленные огнем скупые строки боевого донесения 975-го истребительного авиационного полка:

«11.1.1943 г. при выполнении боевого задания — штурмовка аэродрома Краснодар в составе пяти И-16 и шести И-153 в период 7.35—8.50 не вернулись с боевого задания: пилот сержант Федоров (И-153), пилот сержант Тарелко (И-153), пилот сержант Аганичев (И-16):

— по наблюдению ведущего капитана Рубцова, сержант Федоров был подбит зенитной артиллерией противника в районе цели, после чего пошел со снижением на юго-западную окраину аэродрома Краснодар;

— по сообщению представителя 5-й воздушной армии подполковника Савеленко, сержант Тарелко упал в районе г. Лысой, от удара самолет загорелся и сгорел, летчик погиб».

Как же так? Самолеты вылетели с аэродрома Агой на Краснодар — на северо-запад, а самолет лежит у г. Лысая — это направление северо-восток. Все встало на свои места, когда из архива принесли личное дело сержанта Тарелко М. К.

Вот что произошло рано утром 11 января 1943 года в небе Кавказа:

«По донесению экипажей и наземных войск самолет сержанта Тарелко М. К. подбит зенитной артиллерией противника в районе Краснодар, пилот был ранен. Не дотянув до своего аэродрома (Агой), свалился в штопор, врезался в землю у г. Лысая. Самолет И-153 сгорел, пилот погиб».

Раненый, истекающий кровью летчик через горы тянул свой неисправный самолет на родной аэродром. Наверно, потерял сознание, и неуправляемый И-153 над горой Лысой сорвался в штопор... Молодой коммунист не долетел до аэродрома всего 18 километров...

Каким же он был, сержант Тарелко М. К.?

Михаил Карпович Тарелко родился 13 августа 1920 года в деревне Усохи в Белоруссии. Здесь же в 1937 году окончил 7 классов, поступил в ФЗУ в городе Бобруйске. Одновременно учился в Бобруйском аэроклубе Осоавиахима, после которого в апреле 1940 года был зачислен в Конотопскую военную авиашколу им. П. Осипенко. В сентябре 1942 года молодой летчик прибыл в 3-ю авиэскадрилью 975-го авиаполка, который базировался на аэродроме Агой. А через



три месяца боев в его личном деле было записано: «Тов. Тарелко М. К. является дисциплинированным и способным летчиком, в воздушных боях проявил себя смелым и инициативным. Все задания командования выполняет отлично, имеет ряд благодарностей от командования полка и дивизии».

Е. А. Симунян и Е. А. Одинцова написали на родину М. К. Тарелко. Их письмо было переслано в г. Тихвин Ленинградской области, где живет младший брат Михаила Тарелко — Леонид Карпович. Он прислал фотографию брата. «Большое, большое вам спасибо, — писал Леонид Карпович, — от всей нашей семьи — я, жена, три сына и дочь — за ваше участие и кропотливую работу, которую вы проделали, чтобы установить неизвестное имя одного из многих тысяч защитников Краснодарского края. Желаем вам здоровья, успехов в вашей работе. С уважением и низким поклоном к вам — Леонид Карпович, Людмила Ивановна и дети».

Поиск был закончен... Но недавно вечером раздался телефонный звонок, и мне представился (я даже сначала не поверил) лейтенант запаса Федоров Аркадий Иванович! Да, тот самый Федоров, который по боевому донесению 236-й ИАД — «был подбит 11 января 1943 года зенитным огнем противника в районе цели, после чего пошел со снижением на юго-западную окраину аэродрома Краснодар» — и числился погибшим, и мать получила похоронку... Летчик А. И. Федоров остался жив. Он рассказал о том, что произошло с ним 11 января 1943 года:

— Взлетели очень рано, еще темно, включили бортовые огни. Гитлеровской техники на аэродроме Краснодар было много — нам предстояло штурмовать ее с утра пораньше. Подходим к Краснодару. Встречают зенитки. Все небо впереди — в разрывах снарядов. Тут одно обстоятельство — из всей группы у нас двоих, у меня и Миши Тарелко, были подвешены не бомбы, а ампулы КС-40 с зажигательной смесью. Бросать их надо с малой высоты, прицельно. Подошли к цели. Зенитный огонь очень плотный. Мой самолет подбили, но машина летит. И вот

СХВАТКА В ЧЕРНОМ УЩЕЛЬЕ

Главы из документальной повести *

1.

Третий день бушует афганец. Сегодня ветер вроде бы начал стихать. А то ведь и носа на улицу не высунешь. От земли и до самых небес все закрыла желтая пелена. Стоит только выбраться из палатки или домика — сразу песок начинает сечь по лицу.

Вместе с запахом песка ветер несет и приторный, сладковатый запах переспелых апельсинов. Их посадки недалеко отсюда, там, где бежит говорливая речушка. Вдоль ее берегов тянется буйная зелень фисташковых зарослей, можжевельника и тутовых деревьев.

Когда выбирали место для аэродрома, думали прежде всего о том, как бы не помешать местным жителям. В стороне от дорог, от источников воды и населенных пунктов нашли каменистую площадку, разровняли ее бульдозерами, укатали катками и сверху положили металлические гофрированные плиты. Рядом поставили сначала палатки, потом разборные домики. Постепенно обжились, наладили быт. Но привыкнуть к здешним условиям пока никто не может. Особенно, когда поднимается вот такая жаркая песчаная буря. Даже в тени термометр показывает 45 градусов.

В тихую погоду с аэродрома хорошо видны сверкающие белизной вершины гор. Оттуда душманы не раз делали попытки уничтожить наши вертолеты. Бандиту говорят: «Если ты убьешь неверного и это подтвердят «честные мусульмане», то получишь 10 тысяч афганей». Из всех 114 сур Корана оболваненные фанатики запомнили лишь одну фразу: «Убей неверного». А к «неверным» причислили всех, кто стал на сторону народной власти, даже простых крестьян, получивших наконец-то землю.

Бандиты идут на самые гнусные провокации. Были случаи, когда душманы (буквальный перевод — враги) переодевались в форму бойцов афганской Народной армии и даже советских воинов. Потом шли в кишлаки, грабили, убивали и скрывались. Спустя некоторое время они же организовали демонстрацию похорон невинных жертв, разыгрывали спектакль гнева и возмущения. И им верили, особенно, если на их стороне был мулла. Он единственный грамотный в кишлаке, знает весь Коран. Он самый праведный. Рождение человека, свадьба, похороны — ничто не проходит без муллы.

Для пакостей своих душманы используют любую возможность, особенно плохую погоду, такую, как эта вот пыльная буря. Тут уж непременно жди подвоха. Потому и усилены посты. Даже около движка, что пытит рядом с палатками, питает их электричеством, ходит часовой.

Ветер утихает. Он уже не гонит тучи песка, но пыль еще клубами носится в воздухе, лезет через щели. На что уж

палатка трехслойная — и то проникает внутрь ее. Посередине палатки за столом сидят двое — командир отряда подполковник Бакенов и капитан Павлов. Денис Павлов вместе с капитаном Иваном Воробьевым был вчера в гостях у афганских друзей. О своем визите рассказывают сейчас Бакенову.

— Показали они нам свои классы, тренажеры. Потом офицеры собрались и попросили нас с Воробьевым поделиться опытом. Иван рассказал, как мы готовимся к вылету, о вариантах возможного боя с душманами. Это их особенно заинтересовало. Я поделился соображениями об организации взаимодействия с наземными подразделениями, наиболее целесообразных и эффективных приемах ведения боя в горах: высота, скорость, угол ввода в пикирование, дальность открытия огня из пушек или пулеметов, неуправляемыми ракетами, вывод из пикирования, развороты. С мелом у доски показал каждый элемент в чертеже.

— И что афганцы?

— Слушали внимательно. Чертежи перерисовали в тетради. Благодарили за науку.

На тумбочке около койки прохрипел зуммер телефона. Геннадий Михайлович Бакенов поднял трубку. Выслушал. Ответил коротко: «Иду». Повернулся к Денису Павлову:

— Вызывают. — Надел выгоревший светло-голубой комбинезон и — бегом к домику со стеклянной башенкой. Там размещался командно-диспетчерский пункт.

Через полчаса подполковник Бакенов вместе с капитанами Павловым, Воробьевым и старшим лейтенантом Дмитрием Аношиным сидели, склонившись над картой. На краю стола — пачка фотопланшетов. Поставлена необычная боевая задача: спасти от угона в горы группу детей-заложников. Сегодня на рассвете банда душманов напала на кишлак. В бой вступили добровольцы самообороны. Но силы были слишком неравны. У бандитов — гранатометы, ракеты, новейшее американское оружие. А у добровольцев — лишь автоматы. Отступили на окраину поселка. И тут подоспел отряд местной милиции, который с ходу вступил в схватку, отрезал часть душманов и уничтожил их. В отместку бандиты взорвали школу, захватили в качестве заложников 12 детей и стали поспешно уходить в горы. В банде около ста человек. Все на машинах. По пути устраивают завалы, оставляют засады. Вот афганцы и обратились за помощью к советским воинам. Надо перехватить банду, освободить детей! По тревоге поднята усиленная мотострелковая рота. Она вот-вот выступит. Задача вертолетчиков — прикрыть ее сверху.

— Ну и сволочи! — возмутился Аношин. — Как фашисты: взяли и прикрылись детьми. Есть ли что-нибудь подлее!

— Между прочим, Коран, как и Библия, — подметил Воробьев, — детей называет безгрешными душами, оберегать их велит. Спасать их будем мы, «неверные». И от кого?! От самых ревнивых служителей аллаха, защитников ислама.

* Полностью повесть «Небо начинается с земли» выйдет в Издательстве ДОСААФ СССР в 1989 г.

МУЖЕСТВО ДЕСАНТНИКА

Взлетев с аэродрома, военно-транспортный самолет с десантниками роты, которой командует старший лейтенант И. Драп, взял курс на площадку приземления воздушных пехотинцев. Вскоре в грузовом отсеке загорелось световое табло.

— Пошел! — скомандовал офицер.

В небе один за другим стали раскрываться купола парашютов. Подошла очередь покинуть самолет и рядовому Сергею Свинцову. Это был его пятый прыжок. Выполнив необходимые операции, молодой солдат шагнул в проем люка. Могучий воздушный поток, подхватив его, через пару секунд должен был наполнить купол парашюта.

Но что это? С земли заметили, как среди россыпи куполов, обгоняя их, стремительно летел парашютист. Над ним можно было заметить ком не наполнившегося воздухом парашюта. К месту предполагаемого падения помчалась санитарная машина...

Но помощь медиков не понадобилась. Примерно за триста метров от земли вдруг наполнился воздухом парашют, и рядовой Свинцов, как и его боевые друзья, благополучно приземлился на поле.

Что же произошло в воздухе?

Отделившись от самолета, десантник попал в мощный турбулентный, характерный сильными завихрениями, поток воздуха. Попытался открыть парашют, но стропы перехлестнули кромку купола... Счет времени шел на секунды. Но воин действовал хладнокровно: уверенно перерезав ножом захлестнувшие кромку купола стропы, он выдернул кольцо запасного парашюта. Но тот не сработал, так как в этот момент начал наполняться воздухом основной купол. Однако полностью ему раскрыться не позволяла «запаска». Как быть?! Солдат и здесь не растерялся, нашел выход: скомкав пока еще податливый купол запасного парашюта, Сергей зажал его между ног. Вот тогда-то основной парашют и раскрылся полностью.

За смелые и решительные действия командир части поощрил рядового Свинцова, отметив, что его поступок послужит примером самообладания и отличного владения техникой.

Подполковник Г. СИНЬКОВ

ГОРЯЧЕЕ СЕРДЦЕ ПИЛОТА

В детстве Валерий Кравцов строил модели самолетов и мечтал о небе. Мечта осуществилась. В 1979 году он окончил Ейское высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР В. М. Комарова. Ныне военный летчик 1-го класса майор Кравцов — один из лучших в гвардейской части. Его пилотажный комплект на боевом самолете (см. стр. 34) вызвал восхищение зрителей. Полеты на новой боевой технике не остудили юношеского задора. В свободные от службы часы Валерий вместе с юными пилотами летает на планере БРО-11 М. В доме культуры он руководит авиамodelным кружком.

телями. Один принялся поливать пеной сержанта, а второй — машину.

Воробьев, летевший ведущим, видел, как вспыхнула машина. Но откуда был нанесен по ней удар, не заметил. Подсказал авианаводчик, сначала по радио, потом трассирующей очередью из пулемета. Приказав Аношину прикрыть голову колонны, Иван развернул вертолет. С какой целью, душманы, конечно, сразу догадались. И не успел он еще выполнить маневр, как по нему ударили из гранатомета. Спасибо Валерию Виннику, вовремя увидел опасность, предупредил. Ми-24 резко «просел» вниз, хвостатое пламя пронеслось в нескольких метрах над несущим винтом. Начался своеобразный поединок. Душманский расчет прятался в расщелине между камнями. Накрыть его там было невозможно. Потому Иван решил выманить «духов» любыми путями на свет божий. Он пикировал в их сторону, резко разворачивался и уходил. Снова шел в атаку, менял скорость, высоту, направление. Вот из укрытия опять полыхнул огонь. Ми-24 с разворотом падает вниз и тут же взмывает вверх. Еще раз увернулся. Сам не стреляет. Это обстоятельство и заставило осмелеть душманов. Они, вероятно, подумали, что у летчика нет боеприпасов и он просто пугает их, отвлекая на себя внимание. Осмелев, все трое выбрались из укрытия, чтобы уж наверняка расправиться с винтокрылом. Уж слишком заманчивая добыча: за каждый сбитый вертолет главари бандитов платят миллион афганей... Вылезли, целятся. Это как раз и нужно было Воробьеву. Выводя Ми-24 из глубокого виража, он крикнул летчику-оператору:

— Валерий, видишь «духов»? Сейчас поверну, а ты приготовься и дай им духу.

Полоснула очередь из скорострельного пулемета. Все три бандита были уничтожены.

— Молодец! — похвалил Воробьев. — Врезал что надо!

— Хвалить надо не меня, командир, а нашу «двадцатьчетверку».

Мотострелки уходили все дальше в горы, преследуя душманов. Вскоре дорога пошла под уклон и вошла в узкое глубокое ущелье. Вместе с колонной в этом каньоне оказались и вертолеты. Летят попарно. Справа и слева — мрачные каменистые склоны.

Неожиданно машину резко бросило вниз. Небо словно метнулось в сторону... Денис мгновенно перевел рычаг шаг-газ на «максимал», как при форсажном взлете. Но Ми-24 продолжал падать. Было ясно, что машина попала в огромной силы нисходящий поток воздуха. В горах это бывает, особенно в середине и второй половине дня, когда образуются турбулентные течения. Несущий винт вращается на бешеных оборотах. Но вот многотонный вертолет словно пушинку подбросило вверх.

— Следите за полетом орлов, — подсказал Бакенов. — Видите двух впереди? Они точно определяют, где восходящие, а где нисходящие потоки.

— Учту, — ответил Павлов, а про себя подумал: «Совет, конечно, правильный. Но главное — не суетиться, действовать спокойно, управлять машиной плавно. Ни в коем случае не лезть слишком близко к стене».

Д. ВЛАСОВ

Продолжение следует.

— Ничего удивительного в этом нет, — вступил в разговор Павлов, — у фашистов даже на пряжках ремней было отштамповано: «С нами бог». И тем не менее они гнали детей на минные поля, прикрывались ими от партизанских пуль.

— Давайте подумаем, как лучше задачу выполнить, — Бакенов снова склонился над картой: — На «ура» душманов не возьмешь. Они хитры и изворотливы. Надо хорошенько все взвесить, учесть, где могут быть засады или завалы. Сейчас банда выходит вот к этой дороге. — Тупой конец карандаша ткнулся в темную ниточку на карте. — Ее попытаются нагнать мотострелки. К этому моменту нам надо быть там.

Думают офицеры, советуются. Постепенно рождается план будущего полета.

Геннадий Михайлович Бакенов взглянул на часы: пора! Летчики идут вдоль взлетно-посадочной полосы. В обваленных укрытиях стоят боевые машины. К фюзеляжам нельзя прикоснуться рукой — до того раскалены.

Экипажи запустили двигатели. С командного пункта поступил сигнал: «Взлет разрешаю». Первым поднялся экипаж Бакенова, за ним Воробьева, потом Павлова и Аношина. Набрали высоту. Внизу в коричневой дымке проплывал город. Виднелись плантации сахарного тростника, оливковые рощи, кишлаки, глинобитные жилища, кукурузные поля, щелковичные сады, светлые ленточки тропинок.

Вдали показались горы. Скоро вертолеты подошли к ним. Рядом с обрывистыми скалами — дорога. На нее как раз и выходила сейчас колонна машин и бронетранспортеров.

— Воробьев и Аношин, — передал Бакенов по радио, — прикройте голову колонны. Мы с Павловым — сзади.

Петляет, извивается русло реки, а с ней — и дорога, то лезет вверх, то крутыми зигзагами вновь спускается к воде. Позади машин и бронетранспортеров вьется шлейф пыли. Когда он становится слишком густым, колонна замедляет движение. Первой идет дозорная машина, за ней — сержанта Николая Смирнова. Где-то в середине, на бронетранспортере, находится авианаводчик старший лейтенант Сорокин. С ним уже установлена надежная связь.

Скалистые берега реки в некоторых местах слишком близко подходили друг к другу. Тогда вертолеты набирали высоту. От душманов колонну отделяло уже небольшое расстояние. И тут по машине сержанта Смирнова неожиданно ударил гранатомет. Она содрогнулась от сильного удара. Вспыхнул мотор. Первая мысль, которая пришла водителю — немедленно выпрыгнуть из кабины! Но тогда горячая машина закупорит дорогу. Именно этого наверняка и хотели душманы. Подбить переднюю, потом заднюю и расправиться со всей колонной. Ну уж дудки! Николай увеличивает скорость, двигатель еще тянет. Значит, надо гнать и гнать машину. А пламя все ближе к кабине. Дым застилает глаза, дышать становится труднее. Приоткрыл боковое стекло. Но вместе со струей свежего воздуха в кабину метнулось пламя. Только бы вытерпеть до поворота. Повернул руль вправо. Машина запрыгала по камням и заглохла. Николай вывалился из кабины, покатился по земле, пытаясь сбить с себя пламя. Из следовавшего за ним бронетранспортера выскочили двое солдат с огнетуши-

ВЕРТОЛЕТЧИК

Тот день для командира звена вертолетов объединенного авиаотряда Бориса Васильевича Лялина начинался обычно. До 31-й антарктической экспедиции, в которой ему предстояло участвовать, оставалось несколько месяцев. А пока решались кадровые вопросы, составлялись списки, улаживались дела с медкомиссией...

Командир отряда Александр Кондратьевич Кошман вызвал к себе Лялина. — Слышал, «Сомов» затерт во льдах! Нужна помощь. Если согласен, срочно готовь экипаж и машины. Поплывете на ледоколе «Владивосток»...

Отправной точкой дороги в небо стал для Бориса Лялина 2-й Московский аэроклуб ДОСААФ. Потом закончил Кременчугское летное училище. А началось все намного раньше, в секции авиамоделизма при Дворце пионеров Метростроя. Едва заканчивались уроки в школе, бежал на занятия в секцию, «колдовать» над своими моделями. И не было для мальчишки большего счастья, чем побывать вместе с инструктором на настоящем аэродроме и там «испытать» свою машину. А если еще разрешат посидеть в кабине самолета, протереть его, — так это уже подлинный праздник.

Настойчивости, упорству, с какими шел Лялин к намеченной цели — стать летчиком, можно только удивляться. После десятого класса пошел работать на машиностроительный завод «Знамя труда» учеником столяра (навыки этого ремесла перенял у отца), а вечером занимался в аэроклубе: «зубрил» теорию и с нетерпением ждал летних сборов — первого самостоятельного полета.

...Подготовка к «спасательной» экспедиции была проведена в считанные дни. Июньским утром Лялин попрощался с женой, дочерью, и через несколько часов самолет, на борту которого находились вертолетчики-спасатели, взял курс на Владивосток.

Здесь пробыли немного. Познакомились с экипажем ледокола, научными сотрудниками, осмотрели судно. Настил палубы пришлось усилить, ведь впервые такие тяжелые вертолеты, как Ми-8, готовились к работе в Антарктике.

...По пути в Новую Зеландию все постоянно интересовались сводками и телеграммами, поступавшими на судно. Правда, составить по ним точную картину того, что происходит с «Сомовым», было сложно. Район, где находился дизель-электроход, — труднодоступный, малоизученный, и гарантий, что «Владивосток» не окажется в аналогичной ситуации, не было. Решили ориентироваться на месте, по обстоятельствам. Во время пятнадцатидневной остановки в Веллингтоне договорились с институтом метеорологии: оттуда на «Владивосток» будет поступать дополнительная информация.

С каждым днем судно качало все сильнее. Приближались к сороковому градусу южной широты.

— Ревущие сороковые, неистовые пятидесятые, — с улыбкой вспоминает Лялин. — Казалось бы, вертолетчики — люди, привыкшие к воздушной болтанке, а эту качку переносили неважно — ходили все зеленые... Матросы — акку-

ратные ребята. Но здесь, на сороковых, о белых скатертях было забыто. Возьмешь тарелку поглубже, нальешь чуть-чуть супа и быстро, чтоб не расплескать, съешь. Потом повторяешь несколько раз эту процедуру.

А на пятидесятых к качке добавились еще рев ветра и волны. Тут уж стало совсем не до еды.

В один из дней ветер был настолько сильный, что закрепленные на палубе бочки выбивало волной, как игрушечные. Решили «спрятаться» за остров Окленд. Объявили общесудовой аврал. И хотя работали много, но то, что спокойно передвигались по палубе, ели, пили «полюдски», — было для всех настоящим отдыхом.

До этого Лялин уже дважды работал в Антарктике, в 19-й и 23-й экспедициях. Поначалу думал, что условия там чем-то схожи с нашими сибирскими. После распределения в Кременчугском летном училище он вскоре попал в объединенный авиаотряд Якутского управления. Летал с геологами, нефтяниками, топографами, геодезистами. Дело свое знал. К непогоде, морозам привык. Первое знакомство с шестым материком несколько удивило: яркое солнце, кругом белизна, ни облачка, тихо, тепло. В душе улыбнулся: иначе он это представлял. Поделится мыслями со своим напарником. «Боря, — ответил ему Лев Николаевич Антоньев, — не верь этой солнечной Антарктиде. Она — коварная». В справедливости его слов Лялин потом убеждался не раз. Погода менялась буквально на глазах: то яркое солнце, то белая мгла, то ветер — такой, что из помещения выйти страшно. В ясный день видимость колоссальная — более 200 километров, но посмотришь вокруг, и взгляду не за что зацепиться...

Ледокол бросало из стороны в сторону, но и моряки, и спасатели, казалось, уже привыкли к морским сюрпризам. У самой кромки льда состыковались с судном «Павел Корчагин». Взяли топливо, второй вертолет, его экипаж.

— Ближе, чем на тридцать миль, к «Сомову» не подойти, — высказал свое мнение капитан «Корчагина».

— Что ж, попробуем, — ответили ему.

После шестидесятого градуса южной широты вертолетчики стали «настраиваться» на работу. Ночью по два-три часа пробовали летать. Сначала просили капитана немного притормозить при взлете и посадке вертолета, а потом все выполняли на полном ходу судна. По мере того, как сокращалось расстояние между «Сомовым» и «Владивостоком», льдины попадались все больше, пробивать дорогу становилось труднее. Один раз «Владивосток» налетел на ледяную громадину и почти 19 часов был без движения, хотя все двигатели работали в полную силу. После этого моряки старались не рисковать, надеялись только на вертолетчиков. А для ведения успешной воздушной разведки главным в тех условиях было определить оптимальную высоту, с которой лучше всего просматривать поверхность. Ее нашли — 1200 метров. Сверху видно где лед плоский, ровный — значит, молодой; где нагромождение — лучше не соваться. Искали



Фото А. Зубкова

слабый лед, «ручьи», трещины, небольшие «речки». По ним двигаться было легче.

На борту вертолета находились гидрологи. Они фиксировали обстановку на карты и передавали капитану. Если маршрут оказывался чересчур сложным и путаным, вертолетчики опускались ниже, включали аэронавигационные огни, и моряки ориентировались по ним.

— Видите нас? — раздавалось в рации.

— Нет, потеряли, — отвечали с «Владивостока».

— Сейчас ракетой подсветим. А теперь?

— Спасибо, засекли.

Определенной суточной нормы продвижения не было. В отдельные дни удавалось значительно уйти вперед. Иногда же сильный ветер вместе с ледовым массивом сносил судно — и тогда вся работа шла насмарку. При неясной ледовой обстановке приходилось выжидать, чтобы сберечь топливо.

Нагрузка на вертолетчиков росла. Время полетов постепенно увеличивалось. Вместо положенных семи часов летали по десять. Заправлялись на открытой палубе. Прибавьте к этому сильный мороз, ветер 20—25 метров в секунду, — и станет понятно, что работали летчики, авиатехники и авиамеханики на пределе.

Наконец, установлена связь с «Сомовым». Когда до дизель-электрохода оставалось примерно километров двести, решили нанести первый визит. С собой захватили свежие овощи, продукты, самое необходимое.

— Летим, всматриваемся в темноту, ждем встречи, — вспоминает Борис Васильевич. — Минут через пятьдесят засветилась точка. «Кажется, «Сомов», — предположил начальник экспедиции А. Чилингаров.

Звездочка становится все ярче и вдруг... Представьте себе: ночь, льды и посреди этого мертвого царства — волшебный айсберг — светящийся корабль. Он показался нам тогда «чудом света» в Антарктике.

А какой теплой была встреча! Кто письма несет, кто обнимает тебя, радостные улыбки! Даже забыли, что на улице минус сорок три. Но вертолет долго ждать не может. Осмотрели с капитаном судно, и в обратный путь — за теплой одеждой для сомовцев.

В жизни Лялина с Антарктикой связано многое. Спустя несколько месяцев после свадьбы он отправился в свою первую антарктическую экспедицию. Вскоре пришла весть из дома: родилась дочь. До сих пор вспоминает тот день: штормило, погода ужасная. А у него душа поет... И сообщение о присвоении ему звания Героя Советского Союза за «сомовскую эпопею» тоже получил здесь, во время работы в 31-й антарктической экспедиции. Когда ребята ему об этом сказали, подумал — разыгрывают. И только после того, как на корабль стали поступать поздравительные телеграммы — поверил.

...С трудом пробив себе дорогу, «Владивосток» вплотную подошел к «Сомову». Медлить было нельзя: судно в некоторых местах начинало ржаветь, требовался водолазный осмотр. Но при таких погодных условиях об этом и думать было нельзя. Поэтому сразу же двинулись назад. И хотя обратный путь оказался не менее сложным (раз во льду застрял «Владивосток» и помог ему выбраться «Сомов»), все равно, настроение у всех было приподнятое — домой идем!

По долгу службы Лялину пришлось побывать во многих странах. Работал инструктором в Болгарии, Конго. Встречался с разными людьми. И все-таки одна встреча — с жителями Веллингтона — особенная.

Четыре дня стояли «Сомов» и «Владивосток» в этом новозеландском городе. И четыре дня на обоих судах были открыты двери для всех желающих. Сюда приходили семьями, смотрели, спрашивали, удивлялись, поздравляли. Слова «Сомов» и «Владивосток» стали синонимами дружбы, мужества и стойкости советских людей.

Из Веллингтона «Сомов» взял курс на Ленинград, а «Владивосток» отправился в свой родной порт. Тысячи километров отделяли от дома. Но что это по сравнению с пройденным!

Мы беседовали с Борисом Васильевичем прямо на летном поле аэродрома.

— У меня к вам просьба, — попросил он. — Будете писать об экспедиции, обязательно перечислите имена всех вертолетчиков, которые там были: Александр Маятников, Анатолий Миненко, Александр Ястребов, Юрий Хитров, Александр Петренко, Владимир Зубков, Станислав Овчинников, Борис Халтурин и Александр Будюков. В нашем авиаотряде замечательные люди.

И он с большим уважением стал рассказывать о тех, кто трудится рядом.

— Борис Васильевич, что вы больше всего цените в человеке?

— Честность. Главное, по-моему, оставаться честным перед собой. Легче всего оправдать неудачу обстоятельствами, плохой техникой, какими-то причинами. Летчик не имеет на это права. Он должен заранее предвидеть многое, мысленно проигрывать все возможные варианты, чтобы потом, в критический момент, не задумываясь, принять верное решение.

О. ЕРМОЛИНА



Рассказывает президент ФАИ Дж. Ллойд.

С кратким визитом в Москве побывал президент Международной авиационной федерации (ФАИ) Дж. А. (Питер) Ллойд. Он посетил московские городские авиационные клубы и Центральный аэроклуб им. В. П. Чкалова, осмотрел учебные классы и лаборатории, побеседовал с руководителями, инструкторами и тренерами авиационных организаций. Господина Ллойда принял заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. И. Харламов, вице-президент ФАИ. Состоялась деловая беседа о путях дальнейшего развития авиационного спорта.

Президент ФАИ ответил на вопросы корреспондента журнала «Крылья Родины».

— Господин президент ФАИ, вы посетили наши авиационные клубы. Каковы ваши впечатления?

— Мне в последние годы довелось бывать в авиационных клубах многих стран. Могу, в связи с этим, сравнить, сделать определенные выводы.

На меня большое впечатление произвели Центральный и московские авиаклубы. Я увидел стройную систему подготовки молодежи, привлечения ее к авиационным видам спорта. Учебная база, а без этого авиационного спортсмена подготовить нельзя, создана продуманно.

Я сам пилот, занимался парашютным и планерным спортом, летал на воздушных шарах. Знаю, что кроме техники нужны энтузиасты своего дела. Без этого успеха не будет. Это одна из проблем во многих странах. И меня поразила увлеченность инструкторов и руководителей авиационных клубов Москвы. Думаю, что сочетание энтузиазма и хорошей технической базы, последовательности в обучении — и есть главная причина успехов советских спортсменов на международной арене.

— Что предпринимает ФАИ для расширения пропаганды авиационного спорта, что появится нового в ближайшее время?

— Сейчас в ФАИ состоят авиационные федерации 82 стран. Заботясь о развитии массовости спорта, мы предусмотрели оперативное информирование стран о результатах крупных международных встреч, о наиболее важных решениях, которые принимаются ФАИ и ее комиссиями. Для этого 3—4 раза в год будем выпускать оперативный бюллетень. Первое издание его (сентябрьское) передано вам.

ФАИ планирует расширять встречи, вводить новые виды авиационных соревнований. В частности, по сверхлегким аппаратам. Сейчас в мире возрос интерес к сверхлегкой авиации, которая строится любителями. Она привлекает к себе все большее число людей. Это направление, этот путь способствует привлечению молодежи к авиации, созданию дешевых аппаратов. Они могут рассматриваться и как тренажеры для последующего перехода к более сложной технике.

На генеральной конференции ФАИ в Стокгольме, по предложению профессора Морелли из Италии, принято решение о проведении соревнований с участием пилотов мотопланеров и сверхлегких самолетов. Глав-

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ: ЕГО ПЕРСПЕКТИВЫ

ными критериями этих комбинированных соревнований будут наименьший расход горючего и скорость. Первую такую встречу думаем организовать в начале лета следующего года. Планируем проводить и соревнования мотodelьтапланов с буксировкой дельтапланов. В ряде стран, в частности в Венгрии, этот спорт уже культивируется. Есть такой опыт и в вашей стране.

Введение новых соревнований несомненно будет способствовать развитию авиационного спорта. Успех прошлогоднего чемпионата мира в Англии по вертолетному спорту, например, не только в конкретных результатах летчиков и национальных команд. Но и в том, что сразу после чемпионата ряд стран заявили, что в дальнейшем будут развивать вертолетный спорт.

Сейчас комиссия ФАИ внимательно изучает возможности, разрабатывает новую концепцию развития спортивной деятельности в космосе. Над этим трудятся очень знающие люди. Всему миру известен огромный вклад в космонавтику Советского Союза. США накопили опыт использования многоэтажного корабля «Шатл». По-видимому, ФАИ надо принять все меры, чтобы развивать спорт в космосе.

Еще одна новость. Сейчас даже трудно сказать, кто выступил автором этой идеи. Я горячо ее поддержал. Речь идет о проведении «Игр Икара». Руководство ФАИ пришло к выводу, что такие игры нужны, они поднимут авторитет авиационного спорта, будут способствовать его популяризации. Генеральная конференция ФАИ приняла решение создать структуру «Игр Икара», наметила провести через два года первую такую встречу во Франции. В играх могут участвовать все члены ФАИ, соревнования пройдут по всем авиационным видам спорта.

— Это очень интересное сообщение. Таким образом, будет возможность проводить массовые встречи. А как идет подготовка к участию в Олимпиадах?

— Мы приняли решение проводить «Игры Икара» так, чтобы они по срокам не совпадали с летними Олимпийскими играми. Что касается участия в Олимпиадах, то главное внимание сейчас сконцентрировано на парашютном спорте. ФАИ с этой целью выпустило специальный буклет, и мы добиваемся, чтобы на Олимпиаде 1992 года в Барселоне парашютизм был представлен как демонстрационный вид спорта. Это значит, что спортсмены будут участвовать в выступлениях без права завоевать медали.

Несколько другую задачу мы ставим на Олимпиаде в Коре. Достигнута договоренность с корейской федерацией о том, чтобы в открытии спортивной встречи участвовало 80 парашютистов, по два от каждой страны. Планируется создать в воздухе фигуры олимпийских колец и буквы «ФАИ».

Прошу передать через журнал всем авиационным спортсменам и читателям пожелание успехов и новых достижений в спорте и труде.



Джорж А. (Питер) Ллойд 1920 г. рождения, австралиец, фермер. Активно занимался в молодости авиационными видами спорта. С 1958 по 1970 гг. являлся президентом Королевской авиационной федерации аэроклубов Австралии. С 1963 г. — представитель Австралии в ФАИ.

В 1976 г. избирался генеральным казначеем, а в 1984 г. — первым вице-президентом ФАИ. В 1986 г. на генеральной конференции в Мадриде избран президентом ФАИ. В нынешнем году генеральная конференция в Стокгольме избрала Дж. Ллойда президентом на второй срок.

ЗАСТОЙ

КОГДА СЕЛЬХОЗАВИАЦИЯ ПОЛУЧИТ НУЖНЫЙ САМОЛЕТ?

Многолетний опыт стран, в том числе и нашей, свидетельствует о высокой эффективности обработки с воздуха полевых культур, садов, виноградников. Вносимые в лучшие агрономические сроки удобрения, опыление ядохимикатами без порчи посевов колесами наземных средств обеспечивают ускоренное развитие растений, высокие урожаи. Для эффективной авиаобработки нужна соответствующая техника — надежные, приспособленные к сельским условиям эксплуатации самолеты. Есть ли у нас в стране, первой в мире начавшей более полувека назад обработку земли с воздуха, такие самолеты? К сожалению, таких самолетов нет. В их разработке вот уже сколько лет настоящий застой.

В сентябрьском номере вы опубликовали статью «Крылатый помощник земледельцев». В ней сотрудник ОКБ им. О. К. Антонова знакомит читателей с сельскохозяйственным самолетом Ан-3. Людей, знающих историю нашей сельхозавиации и ее сегодняшнее состояние, эта статья и прежде всего сам новый «крылатый помощник хлеборобов», удовлетворить не могут. Ведь самолет Ан-3 это — вчерашний день, еще одно свидетельство невнимания Министерства авиационной промышленности, Министерства сельского хозяйства, нынешнего Агропрома к вопросам создания аппарата для обработки с воздуха сельскохозяйственных угодий.

Не этим ли объясняется, что на совещаниях и в документах, посвященных современной сельхозтехнике, ее состоянию и развитию, сельхозавиация даже не упоминается. Как будто она не существует или специализированные самолеты уже не являются частью техники, помогающей земледельцам решать Продовольственную программу. Как известно, фермеры в ряде капиталистических стран даже на небольших по сравнению с нашими колхозными и совхозными полями, с успехом и выгодой применяют сельхозсамолеты.

В общем настало время покончить с застоем в развитии сельхозавиации, прежде всего в ее техническом оснащении высокопроизводительными самолетами разных типов и размеров, отвечающими требованиям села, нуждам земледельцев.

Сельхозавиация нашей страны прошла большой и славный путь. Первым сельхозсамолетом был биплан «Конек Горбунок». Его в 1923 г. сконструировал и построил в авиаремонтных мастерских летчик Василий Николаевич Хиони. В течение нескольких лет, практически до 1928 г., самолеты этого типа (их было три десятка) с установленными в фюзеляже баками

для ядохимикатов, вели эффективную борьбу с саранчой, вредителями леса и других растений.

С 1929 года основным в сельхозавиации становится вариант знаменитого У-2. Проходил испытания первый специализированный сельскохозяйственный самолет СХ-1 (ЛИГ-10). Он показался вроде перспективным. Но в серийное производство его по ряду причин не передали, хотя конструкторы предусмотрели возможность его использования и как санитарного и пассажирского для местных воздушных линий.

Многоцелевой или специализированный. В послевоенные годы сельхозавиация оснащается двумя типами машин, являющимися вариантами многоцелевых самолетов — подкосного высокоплана Як-12А и более мощных бипланов Ан-2 и Ан-2М. Основным становится «Аннушка». На ней летчики Аэрофлота производят до 96% всех авиационных работ. Но время берет свое. Авиаторы все громче говорят о том, что «Аннушке», созданной в конце 40-х годов, пора на заслуженный отдых. А что ее заменит?

Современные зарубежные специализированные сельхозсамолеты имеют отношение массы химикатов к взлетной массе 41—45%, а у Ан-2 оно составляет 25,6%. Причина не только в том, что Ан-2 сделан на базе техники пятидесятых годов, но и в том, что он конструировался как самолет многоцелевого назначения.

Попытки создать самолет, способный сменить Ан-2, были, но ни одну из них нельзя признать успешной.

В 1970 году группа киевских инженеров — Б. Абельянц, М. Бабкин, А. Харченко, В. Надолинный и другие работники ОКБ, разработала в инициативном порядке интересный проект сельхозсамолета СЕ-100, вплоть до рабочих чертежей. Однако ни в руководящих сельскохозяйственных органах, ни в Минавиапроме и его головном институте инициаторы поддержки не получили. По существу серьезно проект никто не рассматривал.

При участии этого института в 1973 году был создан сельхозсамолет с реактивным двигателем — биплан М-15. Он проектировался группой, возглавляемой инженером Р. А. Измайловым и по специальному соглашению под его же руководством выпущен малой серией в Польше.

Что показали испытания и короткий период эксплуатации М-15? Самолет получился втрое дороже, чем Ан-2, часовой расход топлива, а следовательно и стоимость опыления полей была высокой. Неудовлетворительными оказались его пилотажные свойства. Эксплуатация на

размокших грунтах исключалась, так как носовое колесо шасси при разбеге и пробеге создавало облако грязевых брызг, летящих на лобовое стекло кабины и в двигатель. Не выдерживались требования по ряду летных характеристик.

Потребность в хорошем, экономичном самолете становилась все острее. Вместо разработки новой модели решили модернизировать Ан-2. Поршневой двигатель заменили турбовинтовым. Изменения в конструкцию внесли незначительные. Самолету дали обозначение Ан-3.

Работа над этим вариантом машины идет уже десять лет. Но до мирового уровня Ан-3 поднять не удалось. Судите сами. Он берет на борт химикатов 31% от взлетной массы, уступает своему прототипу и по топливной экономичности.

На апрельском Пленуме ЦК КПСС подчеркивалось, что «...отдача от частичной модернизации техники слишком мала. Нужен переход к принципиально новым технологическим системам, к технике последних поколений...» Этим требованиям Ан-3 не соответствует, а Министерство авиационной промышленности и Агропром мирятся с такой позицией конструкторского бюро. В известном постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О совершенствовании порядка разработки и согласования технической документации при создании и постановке на производство новой (модернизированной) продукции машиностроения», прямо предусмотрена ответственность разработчиков за соответствие технико-экономических показателей изделий мировому уровню. Помнят ли работники Министерства авиационной промышленности и конструкторы об этом требовании?

В 1985 году группа инженеров и научных сотрудников Московского авиационного института, одного из заводов и Комсомольского-на-Амуре политехнического института разработала и предложила аванпроект современного сельхозсамолета. Его модели были испытаны в аэродинамических трубах. Летала радио-модель. Несколько видных авиационных специалистов высоко оценили проект. Дальнейшая судьба проекта и машины во многом зависела от мнения ЦАГИ. После девятимесячных раздумий работники этого института дали ответ-отзыв на полстранице, в котором без аргументов и доказательств просто сообщали, что ЦАГИ с проектом не согласен и машину строить не рекомендует.

Этот ответ подтверждает, к сожалению, довольно широкую практику некоторых головных научных институтов: считая себя монополистами в своей отрасли, они не дают хода интересным, перспективным работам «со стороны».

Сейчас пришло время решительно пресекать подобные «честьмундирные» оценки и решения. К этому призывает принятое весной этого года постановление Совета Министров СССР «Об организации конкурсного проектирования машиностроительной продукции, объектов строительства и товаров народного потребления». Пора министерствам гражданской авиации, авиационной промышленности и Госагропрому — главной организации,

заинтересованной в поступлении на село новой техники, по-новому решать задачу создания эффективного сельхозсамолета. Наилучший проект должен выбираться межведомственной комиссией специалистов, чтобы предупредить от волюнтаристских решений и оценок.

Опыт таких конкурсов на лучший специализированный самолет есть. Их проводил в свое время Осоавиахим. Помню конкурсы на лучший спортивный самолет и на легкий самолет рекордной дальности полета. Председателем технического комитета был тогда Н. Н. Фадеев, жюри возглавлял виднейший авиаконструктор В. М. Мясищев. В конкурсе участвовали и молодые и опытные конструкторы, в частности, В. К. Грибовский, Б. И. Черановский и другие.

Конкурс на лучший сельхозсамолет представляю себе в три тура. На первом рассматриваются все предложения, соответствующие требованиям, опубликованным в печати, скажем, в журнале «Крылья Родины». Во втором туре участвуют 5—6 проектов, получивших одобрение и соответствующие ГОСТу по содержанию и объему. В третий тур включаются постройка и испытания самолетов-конкурентов по двум лучшим проектам. Победивший самолет строится серийно.

На каждом этапе конкурса участники и победители в соответствии с постановлением Совмина СССР, получают поощрение. Скупиться на это не следует, учитывая, что замена парка Ан-2 новыми самолетами может, по расчетам кафедры конструкции и проектирования самолетов МАИ, дать годовую экономию в 180—200 млн. рублей.

К участию в конкурсе следует широко привлечь и армию наших конструкторов-любителей. При создании своих СЛА они нередко находят интересные и перспективные решения. Конечно, такой конкурс не может быть скоротечным, он займет несколько лет. Одновременно с самолетами специализированные ОКБ Министерства авиационной промышленности могли бы разрабатывать новые двигатели, если подходящих еще нет.

Каким же, на мой взгляд, должен быть новый сельхозсамолет? Прежде всего его не следует разрабатывать как многоцелевой, какими были Ан-2 и Як-12. Но он не должен быть и одноцелевым, как М-15 или польский «Дроматер». Экономически наиболее эффективным будет самолет, который можно использовать на трех-четыре работы: обработке сельхозугодий и лесов, инспекции нефтегазопроводов и линий электропередач, в аэроклубах для подготовки парашютистов, в Гослеспроме для тушения лесных пожаров. При небольшой модификации — для перевозки грузов и почты на короткие расстояния. Кабина должна обеспечивать отличный обзор и быть рассчитана на одного пилота и двух-трех членов технического персонала. Шасси — допускать эксплуатацию на мягких грунтах с прочностью большей или равной 3 кг/см² и при коротких взлетно-посадочных полосах.

А. БАДЯГИН,
профессор, доктор технических наук,
лауреат Государственной премии СССР

Курсант Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ СССР Д. Репчис пишет в редакцию: «Хотелось бы узнать требования к регистрации мировых авиационных рекордов на легких и ультралегких самолетах, в частности — скорости на базе 3 и 15/25 км;

дальности по прямой (вес до 300 кг) и по замкнутому маршруту (вес до 150 кг)». Аналогичные просьбы и в других письмах.

На вопросы читателей отвечает ответственный секретарь авиационно-спортивной комиссии ЦАК СССР имени В. П. Чкалова А. Тырсин.

ПРАВИЛА РЕГИСТРАЦИИ РЕКОРДОВ

МИКРОАВИАЦИЯ

Класс R. К нему относятся одно- и двухместные самолеты, имеющие сухой (пустой) вес, не превышающий 150 кг. Площадь крыла в квадратных метрах должна быть не менее, чем вес, деленный на десять (W/10) и в любом случае не менее, чем 10 м².

Подклассы: R-1 — сухопутные самолеты; R-2 — гидросамолеты; R-3 — самолеты-амфибии.

Категории рекордов, регистрируемые ФАИ

Дальность полета по прямой без посадки (R-1, R-2, R-3).

Дальность полета по прямой без двигателей (R-1, R-3).

Дальность полета по прямой с ограниченным топливом (10 л) (R-1, R-3).

Дальность полета по замкнутому маршруту без посадки (R-1, R-2, R-3).

Дальность полета по замкнутому маршруту без двигателей (R-1, R-3).

Дальность полета по замкнутому маршруту с ограниченным запасом топлива (10 л) (R-1, R-3).

Рекорды высоты (R-1, R-2, R-3).

Время набора высоты 3000 м (R-1, R-2, R-3).

Время набора высоты 6000 м (R-1, R-2, R-3).

Общие правила

Во всех рекордных попытках должен использоваться барограф.

Вес летательного аппарата на взлете, включая вес пилота, топлива и все вспомогательное оборудование, не превышает 300 кг. Запрещается дозаправка топливом в течение рекордной попытки.

Достижение нового рекорда должно превышать предыдущее: на 1% — для рекордов дальности полета и на 3% — для рекордов высоты и времени ее набора.

При измерении рекордного расстояния ошибка не должна превышать 0,5%, а для рекордов высоты и времени ее набора — 1%. Не допускается слив топлива, сбрасывание балласта.

Дальность полета по прямой

Расстояние измеряется по прямой линии между точками взлета и местом посадки. Расстояние длиной более 10 км измеряется путем определения дуги большого круга на уровне моря.

С целью выполнения такого расчета земной шар принимается за сферу, ра-

диус которой (R), принятый ФАИ, равен 6378,245 км.

Дальность по замкнутому маршруту

Полет к поворотной точке с возвращением по обратному маршруту к точке отправления. Маршрут треугольной формы. Маршрут в виде многоугольника.

Рекорды скорости на базе 3 км и 15/25 км устанавливаются только в классе С и Е (самолеты и вертолеты).

РЕКОРД СКОРОСТИ ПОЛЕТА НА БАЗЕ 3 км (высота ограничена)

Может выполняться только на утвержденной и зарегистрированной ФАИ базе. Маршрут должен иметь свободный подход с каждого направления, длиной по 1000 м. Маршрут и подходы к нему четко обозначены. Максимальная высота во время пролета маршрута и при подходе к нему не превышает 150 м. Максимальная высота полета не более 500 м.

Летательный аппарат должен пролететь маршрут в каждом направлении не менее двух раз. Достигнутые скорости (четыре прохода) суммируются и вычисляется средняя, округленная до целого числа км/ч. Если в одном и том же полете выполнялось более четырех пролетов, то расчет можно сделать на основе любых четырех последовательных пролетов. Единственное условие — они выполняются в течение 30 мин. Во время выполнения рекордной попытки летательный аппарат не должен приземляться.

РЕКОРД СКОРОСТИ ПОЛЕТА НА БАЗЕ 15/25 (высота не ограничена)

Маршрут (утвержденный и зарегистрированный в ФАИ) имеет четко обозначенный подход длиной 5000 м с каждой стороны. Высота полета по маршруту не ограничивается. Допустимое изменение высоты по маршруту и над его подходами — не более 100 м. Аппарат не должен подниматься выше 2000 м относительно средней высоты, на которой проходит полет по маршруту.

Летательный аппарат пролетает по маршруту один раз в каждом направлении. Средняя скорость рассчитывается с округлением до целого числа км/ч. Если проходы выполняются непрерывно в течение 30 мин, берутся два лучших последовательных пролета.

Все рекордные попытки регистрируются компетентными судьями под наблюдением спортивного комиссара от Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова.

РЕКОРДЫ В КЛАССЕ R-1 (микроавиация) (по состоянию на 1987 год)

Дальность по прямой	789,5 км	А. Кларк	Австралия
Дальность по замкн. м-ту	805,40 км	Т. Пратт	США
Высота	5934,46 м	П. Дорри	США
Время набора высоты 3000 м	8 мин 7 сек	Р. Калверт	Англия
Время набора высоты 6000 м	22 мин 36 сек	Р. Калверт	Англия



ПЕРВЫЙ КУБОК ЕВРОПЫ НАШ!

В югославском городе Задар состоялось открытое первенство — розыгрыш Кубка Европы по парашютному спорту. В нем участвовало более ста сильнейших спортсменов не только из стран европейского континента, но и США, Канады, Объединенных Арабских Эмиратов.

В составе советской сборной — заслуженные мастера спорта В. Колесник (капитан команды) и С. Шкуропат, мастера спорта СССР международного класса В. Бучнев, Н. Колесник (все ВДВ), Н. Филинкова (Свердловск), Е. Виноградова (Смоленск), С. Лансков (ПВО), Н. Котова (Москва). Мастер спорта Т. Воинова (Ростов-на-Дону) выступала в составе интернациональной команды.

Встреча привлекла большое количество участников необычной программой и условиями проведения. Кроме традиционных упражнений по классическому парашютному спорту — семи групповых прыжков на точность приземления с индивидуальным зачетом и трех по одиночной акробатике, выполнялись прыжки на воду на отдельный приз.

Соревнования проводились на узкой полоске песчаного пляжа в небольшой бухте Адриатического моря в присутствии большого количества зрителей. Непривычными были подходы к месту приземления: с трех сторон городской парк с высокими деревьями, многоэтажные здания, примыкающие к пляжу, море — осложняли попадание в круг. Неоднородный ландшафт, жаркая безветренная погода создавали сложную воздушную обстановку с восходящими и нисходящими потоками, что требовало от спортсменов повышенного внимания, хладнокровия, мастерства. Зачетный круг был уменьшен с радиуса пяти метров до размеров автоматического электронного «датчика» — 16 сантиметров.

Мужская сборная выступила на редкость удачно: в четырех прыжках подряд все пять спортсменов поразили нулевую — пятисантиметровую мишень, а в пятом туре отклонение группы составило... один сантиметр! 24 приземления — 0,00 м, на 25-м — 0,01! Такой результат достигнут на международных соревнованиях впервые.

В командный зачет шли четыре лучших показателя. О мастерстве большинства команд говорит тот факт, что худшее отклонение от нулевой мишени зачастую составляло 1—2 сантиметра. Наши спортсмены завершили упражнение, набрав в сумме семи групповых прыжков — 4 см, у болгарских парашютистов — 7 см, французских — 10 см.

Капитан сборной В. Колесник, поразивший во всех турах мишень, завоевал золотую медаль в индивидуальном зачете. Трое парашютистов — Р. Хусман (ФРГ), М. Балаев (СССР) и Д. Недков (Болгария) в сумме семи прыжков набрали 1 см. Чтобы выявить серебряного и бронзового призеров, организаторы назначили дополнительный прыжок. Р. Хусман точно поразил мишень и занял второе место. Наш М. Балаев зажег на табло 2 см и стал обладателем бронзовой награды.

Не отстали и наши спортсменки. Хотя они начали упражнение неудачно — после двух прыжков были лишь четвертыми, но уже после третьего передви-

нулись на второе место, лидерами же были болгарские парашютистки. Затем наши девушки произвели серию успешных приземлений (трижды сумма составила по 1 см), а в решающей попытке добились попадания в «ноль» и заняли первое место.

В личном зачете Е. Виноградова и болгарка В. Каракашева, набрав в сумме семи прыжков 3 см, продолжили борьбу за золотую медаль, а три спортсменки с суммой 4 см — за серебряную и бронзовую. Победила Е. Виноградова, воспитанница Смоленского авиаспортивного клуба ДОСААФ. Второе место заняла В. Каракашева, третье — Н. Филинкова и четвертое — Н. Колесник.

Нелегко участникам приходилось и при выполнении упражнения по индивидуальной акробатике. Прыгали с вертолета Ми-8 с грузового люка. Заход на цель со стороны моря. Спортсмену круга приземления не видно, внизу — голубой простор искрящейся на солнце воды. И можно понять состояние парашютиста в ожидании команды «пошел»... Ведь он не может контролировать правильность расчета летчиком точки отделения, не видит «крест», на который придется «крутить» комплекс фигур. И только после отделения от вертолета, в свободном падении приходилось отыскивать ориентир. Это создавало дополнительную психологическую нагрузку.

Оценка в акробатике состояла из двух основных показателей — быстроты и чистоты исполнения комплекса фигур. Если спортсмен допустил ошибку, скажем, недоворот на спирали 10—15 градусов, то он получал штраф 0,75 с.

В этом упражнении обе наши команды выступили ровно, без срывов и заняли

первые места. В личном зачете победительницей стала Е. Ярмольчук — 7,61 с; 7,65 и 8,85 с. Бронзовой медали удостоена Н. Котова. Среди мужчин впервые на пьедестале почета не оказалось ни одного нашего спортсмена, хотя четверо вошли в десятку сильнейших акробатов Европы. Эти результаты, конечно, не удовлетворяют. Одной из причин неудачи можно, думаю, считать непостоянство системы оценки выполнения фигур. Наша сборная в этом сезоне выступала на трех крупных международных соревнованиях и каждый раз применялась другая система определения их работы в воздухе. Сейчас нужно тщательно проанализировать все выступления, выяснить причины ошибок, чтобы учесть их при подготовке к предстоящему чемпионату мира.

В сумме двоеборья победу одержали: среди женщин — Б. Вотсон (Канада), среди мужчин — Ф. Берншот (Франция). Серебряных наград удостоены Н. Филинкова и С. Лансков, бронзовых — Е. Виноградова и В. Колесник.

Итак, главные призы первого Кубка Европы завоевали мужская и женская команды Советского Союза, выиграв 23 золотые из 26, 2 серебряные, 7 бронзовых медалей и шесть хрустальных кубков.

Кроме того, на соревнованиях разыгрывался Кубок Адриатики — за лучший показатель в прыжках на море с учетом точности приводнения и скорости проплыва 20-метровой дистанции. Спортсмену необходимо было поразить мишень, затем, бросив парашют, проплыть до буйка. Если же приводнился вдали от цели, то вначале нужно было плыть до нее, а затем — до буйка. В этом упражнении участвовали все желающие спортсмены — и мужчины, и женщины.

Наименьшее время заплыва — 14.02 с показал югославский парашютист Б. Юг. Ему вручен Кубок Адриатики. Второе место занял С. Лансков (14,96 с) и третье — В. Колесник (15,16 с). В десятку лучших вошли Т. Воинова и Е. Ярмольчук, опередив многих представителей сильного пола.

Это упражнение привлекает внимание парашютистов, но на наш взгляд, борьба могла быть более острой и напряженной, если бы кубок разыгрывался среди команд, причем отдельно среди мужчин и среди женщин.

Большинство участников пользовались парашютами-крыльями «Пара-Фоил» (США) — 88, «Челленджер» (США) — 13, PS-11 (Югославия) — 7, ПО-16 (СССР) — 1.

Во время соревнований в Задаре проведено совещание представителей делегаций по будущей парашютной программе Олимпийских игр. Многие высказали мнение, что нужно опробовать на международных встречах групповые прыжки на точность приземления с индивидуальным зачетом, выполнение комплекса фигур в свободном падении и купольную акробатику.

Представители югославского аэроклуба города Задара интересовались проведением соревнований на приз журнала «Крылья Родины» и изъявили желание принять в них участие.

Г. СЕРЕБРЕННИКОВ,
руководитель делегации

Задар—Москва

ТРУДНЫЙ СТАРТ — УСПЕШНЫЙ ФИНИШ

Победой советских спортсменов завершились в чехословацком городе Кромержиже XVII международные соревнования по парашютному многоборью под девизом «За дружбу и братство».

56 сильнейших многоборцев (14 команд — 8 мужских и 6 юниоров) из восьми социалистических стран: Болгарии, Венгрии, ГДР, КНДР, Кубы, Польши, СССР и ЧССР — вели борьбу в индивидуальных и групповых прыжках на точность приземления, стрельбе, плавании и кроссе.

В сумме многоборья победителями стали: среди мужчин — Николай Чайко (Минск), среди юниоров — Константин Шашков (Брянск). Сборные команды Советского Союза, мужская и юниоры, завоевали первые места, 6 кубков из 8, 12 золотых из 26 разыгрываемых, 4 серебряные и 7 бронзовых медалей.

Победа была не из легких. Заметно выросло мастерство всех участников. Значительно продвинулись вперед многоборцы КНДР, Польши, ГДР. Высокие показатели у юниоров Болгарии. Эти команды в самом начале соревнований, захватив лидерство в прыжках на точность приземления, ужесточили старты в наземных упражнениях, и лишь после стрельбы и плавания советским многоборцам удалось выровняться, а на кроссе выйти вперед. Наши спортсмены, старший тренер сборной команды страны, мастер спорта СССР международного класса Михаил Кожаткин, его помощники — Виктор Ступеньков, создавший в Брянске центр подготовки многоборцев высокого класса, и Валентин Плохой, организатор этого вида спорта в Харькове, оказались на высоте.

Состязания начались в сложных метеорологических условиях: низкая облачность, морозящий дождь, порывистый ветер, часто вынуждали приостанавливать прыжки, проведение которых растянулось на все дни пребывания в Кромержиже. Наземные же упражнения пришлось разыгрывать в «нелетные» по погоде часы.

В составе нашей сборной наряду с опытными спортсменами — минчанами братьями Николаем и Сергеем Чайко, москвичом Николаем Ивановым, в мужской квартет включили Романа Кулистикова (Брянск) — бронзового призера среди юниоров прошлых состязаний. В команде юниоров (не старше 21 года) к «старикам» Константину Шашкову и Андрею Мишину (оба Брянск), имеющим опыт международной встречи, добавились дебютанты Дмитрий Тимофеев (Горький) и Василий Радченко (Брянск). Оба впервые принимали участие в международных соревнованиях и хотя не заняли высоких мест, но внесли немалый вклад в командную победу.

В индивидуальных прыжках на точность приземления нас явно преследовала неудача. Пришлось довольствоваться местами лишь во второй и третьей десятках. Основная ошибка допускалась на самом последнем этапе прыжка и заключалась в нечеткой постановке ноги

во время поражения мишени. Побольше бы нашим ребятам уверенности, твердости навыка в точности достижения цели.

Ведь при современном развитии спорта отклонение даже в два-три сантиметра — это уже плохой результат. Трудным был старт у лидера нашей сборной Николая Чайко. Первый прыжок он начал с 26 см от нулевой мишени и, набрав в сумме последующих прыжков еще 9 сантиметров, занял лишь 18-е место. Нелегко было абсолютному победителю прошлогодних соревнований мириться с таким началом, нелегко давались ему соревнования и по другим упражнениям, однако он выровнялся, выдержал накал борьбы и к финишу вышел вперед. Кстати, аналогичная ситуация у Николая сложилась и в прошлом году на международной встрече в Венгрии.

Очень плотные результаты были в групповых прыжках на точность приземления. Уверенно командное первенство удерживали мужчины и юниоры Польши. Наша мужская лишь на седьмом месте, четверка юниоров удостоена бронзовых медалей.

На соревнованиях применялись следующие парашюты: СССР, Куба пользовались советскими ПО-9, Болгария и Венгрия — Пара-Фойл (США), ГДР и Польша — РЛ-16, РЛ-12 (ГДР), ЧССР — ПТХ-11Т, Польша и КНДР — СВ-12 (Польша), УПРА-8 (КНДР).

Последующие наземные упражнения — залог успеха спортсмена-многоборца, в них раскрывается универсальность его мастерства, физических возможностей, меткости.

Внутренне преодолев «прыжковое невезение», Николай Чайко, мобилизовав всю свою выдержку и хладнокровие, в стрельбе становится обладателем серебряной медали. Всего на два очка опередил его чех Павел Градецки — 198 очков.

С высоким показателем 194 очка завершил стрельбу Николай Иванов (Москва), что обеспечило нашей мужской команде первенство в этом упражнении. Не отстали от мужчин и юниоры. Первым внес весомую заявку на лидерство в многоборье Константин Шашков — 197 очков — золотая медаль. На одно очко меньше показал Андрей Мишин и стал серебряным призером. Отличные результаты Андрея и Константина и неплохое выступление остальных двух юниоров также обеспечили первое место в этом упражнении.

В плавании лучший результат 0,58,9 мин показал спортсмен из ГДР Йенс Фихтмюллер. Николай Чайко снова «серебряный». Итак, прошлогодние претенденты на первенство вновь стали лидерами соревнований. Среди юниоров победу одержал Стефан Футеков (НРБ), Константин Шашков занял второе место.

Последнее упражнение — кросс на 3000 м. Дистанция изобилует многочисленными поворотами с максимально допустимыми перепадами высот до

70 метров, во многих местах раскисший после обильных дождей грунт усложнял путь к победе. Николай Чайко проявил мужество, упорство и завоевал победу не только в этом упражнении, но и в многоборье. Запас очков, набранный Константином Шашковым перед кроссом, позволил ему спокойно преодолеть дистанцию и занять первое место в многоборье. На 130 очков отстал от него польский спортсмен Роберт Антон, на третьем месте — Андрей Мишин, кстати, он до кросса был шестым и, чтобы стать ему призером, пришлось немало «попотеть» на дистанции.

Советская мужская сборная одержала блестящую победу! За второе и третье места была отчаянная борьба между спортсменами ГДР, КНДР и хозяевами соревнований. Все решал кросс. Он внес поправку в турнирную таблицу — на второе место вышла команда КНДР, многоборцы ГДР переместились на третье. Команда ЧССР, несмотря на то, что выиграла кросс, достичь спортсменов ГДР все же не смогла.

Наши юниоры, отлично стартовав на трехкилометровой дистанции, опередили своих соперников и выиграли с большим запасом. Лидерам соревнований, болгарским парашютистам, которые слабо выступили в кроссе, пришлось пропустить не только наших многоборцев, но и представителей Польши (второе место).

Спортсмены сборной команды СССР, как мужчины, так и юниоры, продемонстрировали высокие моральные качества, умение бороться за победу до конца. И все же, учитывая быстрый рост и плотность технических результатов, в целях более успешной подготовки сборной команды страны к предстоящим международным соревнованиям в 1988 году, необходимо значительно повысить и индивидуальные и групповые результаты в прыжках с парашютом на точность приземления. Спортсмены с нетерпением ждут и новых высококачественных парашютов, потому что ПО-9-е уже не отвечают современным требованиям развития спорта. Свое слово должны сказать парашютостроители. Конечно, и на тренировках необходимо найти более качественные методы подготовки, использовать каждую летную минуту.

В. ТРАМАН,
руководитель делегации
Кромержиж—Москва

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ: мужчины — 1. К. Атанасов (НРБ) — 0,03 м (сумма отклонения в 6-ти прыжках от нулевого центра мишени), 0,01 м (средний результат) — 1234 зачетных очка; 2. Й. Фихтмюллер (ГДР) — 0,04 (0,01) —

1234; 3. И. Бласка (ЧССР) — 0,07 (0,01) — 1234... 13. С. Чайко — 0,19 (0,03) — 1222; 18. Н. Чайко — 0,35 (0,06) — 1204; 21. Н. Иванов — 0,64 (0,11) — 1174; 30. Р. Кулистик — 2,38 (0,40) — 1040; юниоры — 1. Д. Капела (ПНР) — 0,07 (0,01) — 1234; 2. Д. Каракашев (НРБ) — 0,11 (0,02) — 1228; 3. Ц. Чен (КНДР) — 0,17 (0,03) — 1222... 10. А. Мишин — 0,49 (0,08) — 1192; 12. К. Шашков — 0,74 (0,12) — 1168; 14. В. Радченко — 0,82 (0,14) — 1156; 18. Д. Тимофеев — 2,07 (0,35) — 1060.

СТРЕЛЬБА: мужчины — 1. П. Градецки (ЧССР) — 198 очков (1175 зачетных очков); 2. Н. Чайко (СССР) — 196 (1125); 3. И. Наги (ВНР) — 196 (1125)... 5. Н. Иванов — 194 (1080); 8. Р. Кулистик — 191 (1020); 21. С. Чайко — 183 (860); юниоры — 1. К. Шашков (СССР) — 197 (1150); 2. А. Мишин (СССР) — 196 (1125); 3. Р. Антон (ПНР) — 193 (1060)... 10. Д. Тимофеев — 189 (980); 18. В. Радченко — 185 (900).

ПЛАВАНИЕ: мужчины — 1. И. Фихтмюллер (ГДР) — 0.58,9 мин (1222 очка); 2. Н. Чайко (СССР) — 1.00,8 (1184); 3. Л. Чен (КНДР) — 1.02,0 (1160)... 7. Р. Кулистик — 1.04,7 (1106); 8. Н. Иванов — 1.05,9 (1082); 9. С. Чайко — 1.06,0 (1080); юниоры — 1. С. Футеков (НРБ) — 0.57,8 (1244); 2. К. Шашков (СССР) — 1.01,0 (1180); 3. М. Котинк (ЧССР) — 1.03,8 (1124)... 12. Д. Тимофеев — 1.08,3 (1034); 16. В. Радченко — 1.12,5 (975); 18. А. Мишин — 1.13,8 (962).

КРОСС: мужчины — 1. Н. Чайко (СССР) — 9,42 мин (1032 очка); 2. Т. Гун (КНДР) — 9,51 (997); 3. И. Бласка (ЧССР) — 10,05 (955)... 7. С. Чайко — 10,14 (928); 9. Н. Иванов — 10,28 (886); 19. Р. Кулистик — 10,55 (805); юниоры — 1. И. Док (КНДР) — 10,06 (952); 2. М. Гора (ЧССР) — 10,16 (922); 3. А. Мишин (СССР) — 10,43 (841)... 6. Д. Тимофеев — 10,57 (799); 7. К. Шашков — 10,59 (798); 12. В. Радченко — 11,15 (745).

ЛИЧНОЕ МНОГОВОРЬЕ: мужчины — 1. Н. Чайко (СССР) — 4545 очков; 2. И. Фихтмюллер (ГДР) — 4333; 3. Н. Иванов (СССР) — 4222... 9. С. Чайко — 4090; 17. Р. Кулистик — 3971; юниоры — 1. К. Шашков (СССР) — 4291; 2. Р. Антон (ПНР) — 4161; 3. А. Мишин (СССР) — 4120... 7. Д. Тимофеев — 3873; 14. В. Радченко — 3776.

ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ: мужчины — 1. ПНР — 0,17 м (сумма отклонения четырех спортсменов в трех лучших прыжках), 0,05 м (средний результат команды) — 3690 очков; 2. КНДР — 0,20 (0,06) — 3684; 3. ВНР — 0,25 (0,06) — 3684... 7. СССР — 0,54 (0,14) — 3636; юниоры — 1. ПНР — 0,30 (0,09) — 3666; 2. НРБ — 0,31 (0,09) — 3666; 3. СССР — 0,50 (0,13) — 3642.

КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО ПО МНОГОВОРЬЮ: мужчины — 1. СССР — 16 679 очков; 2. КНДР — 16 407; 3. ГДР — 16 171; 4. ЧССР — 16 114; 5. ПНР — 15 867; 6. ВНР — 15 802; 7. НРБ — 14 457; 8. Куба — 13 178; юниоры — 1. СССР — 16 035; 2. ПНР — 15 693; 3. НРБ — 15 416; 4. ЧССР — 15 319; 5. ВНР — 14 968; 6. КНДР — 14 475.

НАШИ МАСТЕРА

ОСНОВНАЯ ПОБЕДА ВПЕРЕДИ

- **Мастер спорта СССР международного класса**
- **Абсолютный чемпион страны**
- **Неоднократный чемпион Вооруженных Сил СССР**
- **Имеет более 6500 прыжков**
- **13 мировых рекордов**

Мы встретились с Вячеславом Валюнасом у него дома. Маленькая однокомнатная квартира, обставленная скромной мебелью. Он хлопотал на кухне, и разговор, конечно, сразу пошел о службе, о парашютном спорте.

— На свою судьбу не жалею, — говорит Вячеслав. — Мне в жизни везло. В Ровно, когда в 1971 году пришел в авиаспортклуб ДОСААФ, встретил хороших тренеров, энтузиастов Владимира Лазарева и Юрия Гриппаса. Они научили меня любить небо, парашютизм. На службу в армию попал в Прикарпатский военный округ, где спорту уделялось много внимания. Во всем мире были известны имена Павла Леднева, Бориса Мельника, Валентины Ковпан. Набиралась силы команда парашютистов. Тренироваться вместе с Ларисой Корячевой, Артуром Дином, тогда уже известными спортсменами, было большой честью. Моему спортивному росту во многом способствовал тренер Анатолий Константинович Сырчин — начальник парашютно-десантной подготовки ВВС округа. Требовательный к себе, дисциплинированный офицер учил и своих воспитанников такому же отношению к службе и спорту.

Вскоре прикарпатцы начали побеждать на различных соревнованиях. О них заговорили. Наставники сборной команды СССР пригласили на тренировку Дина, Корячеву и Валюнаса. В первое время было очень трудно, много прыгали и много занимались на земле — по общефизической и специальной подготовке.

Почти десять лет упорных тренировок понадобилось Валюнасу, чтобы войти в состав сборной команды СССР. На его счету были уже мировые рекорды, победы на внутрисоюзных соревнованиях, но еще случались срывы. Успешное выступление на отборочных турнирах, первенстве парашютистов социалистических стран дало путевку в 1980 году на чемпионат мира, который состоялся в Болгарии, в городе Казанлыке — столице знаменитой Долины Роз. Тут он завоевал бронзовую медаль в одиночных акробатических прыжках. Это было большим успехом дебютанта! В 1984 году во Франции он занял третье место в абсолютном первенстве.

Ко дню XVIII чемпионата мира у прапорщика Вячеслава Валюнаса было более 6500 прыжков, 13 мировых рекордов, звание абсолютного чемпиона страны, чемпиона Вооруженных Сил СССР.

...В Турцию советские парашютисты прибыли накануне открытия первенства. Основные соперники, чтобы акклиматизироваться, приехали пораньше. Условия для соревнований были не из легких. Аэродром «Парк хава курум» Турецкой авиационной ассоциации встретил парашютистов невероятной жарой. Чтобы поскорее уснуть, спортсмены смачивали водой постельное белье. Особенно трудно было на аэродроме, под палящими лучами солнца.

Тот, кто когда-нибудь видел состязания парашютистов, знает, как долго им порою приходится ждать своего вылета — соревнуются ведь обычно около двухсот человек. Мобилизовать свои силы, совладать со своими нервами мог далеко не каждый.

Каждый прыжок был, как говорится, на вес золота. Малейшее отклонение от пятисантиметровой цели отбрасывало за черту основных конкурентов в борьбе за высшие награды. Валюнас предварительную часть соревнований преодолел сравнительно легко. Впрочем, и его главный конкурент, поручик чехословацкой Народной армии Йозеф Павлата после десяти выполненных прыжков на точность приземления имел такой же результат: три сантиметра от нулевого центра круга. Судейская коллегия назначила им дополнительный прыжок.

Перед решающим стартом спортсмены обычно испытывают огромную психологическую нагрузку, волнуются. Волновался и Вячеслав. Мне вспомнились слова, которые однажды сказал старший тренер сборной команды страны В. Жариков:

— Валюнас относится к числу спортсменов, у которых волнение никогда не перерастает в растерянность. Он имеет твердый характер. Неизбежность столкновения с трудностями не пугает его, а настраивает на борьбу, прибавляет сил и уверенности.

Так было и на этот раз. Валюнас приземлился точно в цель, а Павлата отклонился от нее на один сантиметр.

Победа!.. Но как скоротечен ее миг! Куда тернистей путь к спортивной вершине. Ведь большой спорт — всегда работа, кропотливый, порой изнурительный труд.

В тренировочных планах Валюнаса — большой объем общефизических упражнений, которые помогают ему поддерживать спортивную форму на высоком уровне. Восьмой год он бессменный член сборной команды страны по классическому парашютному спорту, многократный призер международных соревнований как в личном, так и в командном зачете, мастер спорта СССР международного класса. А вот абсолютным чемпионом мира он еще не был.

— Вот закончу институт физкультуры и с новой силой возьмусь за подготовку к соревнованиям. Силенки еще имеются, — сказал Вячеслав на прощанье.

С. САЛИВОНЧИК



ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ



Во время отборочных соревнований кандидатов в сборную команду СССР по планерному спорту, проходивших на базе Целиноградского авиаспортклуба ДОСААФ, установлен все-союзный рекорд дальности полета в цель с возвращением на место старта.

Редакция попросила мастера спорта СССР международного класса, неоднократного чемпиона страны Владимира Шевченко рассказать о своем полете.

В Целиноград мы прибыли рано утром. На следующий день нам разрешили облетать планеры в здешних метеорологических условиях. Восходящие потоки — 3—4 м/с, иногда — 5—6 м/с, кромка облаков — 2500—3000 м свидетельствовали о больших возможностях для парителей, имеющих в северном Казахстане с его жарким континентальным климатом.

В течение нескольких дней сборная команда СССР и планеристы местного клуба пытались улучшить рекорды в полетах в цель с возвращением на старт на дистанциях 300 и 500 км, но уложиться в построенный график не удавалось, так как потоки или рано ослабевали, или на маршруте попадались участки с неблагоприятными погодными условиями. Тем не менее тренировки оказались весьма полезными, поскольку позволили ознакомиться с метеорологическими особенностями и режимом полетов в районе Целинограда, а также наладить связь с диспетчерами службы управления воздушным движением (УВД). Для меня же важно было и «влетаться» в планер «Янтарь-2Б», на котором ранее редко доводилось парить.

К 30 июня все было готово к решающей попытке.

Ежедневно специалисты метеослужбы Целиноградского аэропорта гражданской авиации поставляли нам синоптическую карту, позволявшую оценивать метеообстановку для выбора направления и протяженности маршрутов. Силу и высоту потоков мы прогнозировали по результатам зондирования атмосферы (замер температуры — через каждые 100 м) с помощью самолета «Вилга-35» до высоты 2500 м путем построения аэрологической диаграммы. В 10 часов дня, ознаменовавшегося рекордом, зондирование проводили летчик-инструктор местного авиаспортклуба В. Куликов и наш тренер В. Извеков.

Погоду определял разрушающийся антициклон. О приближении его с запада свидетельствовало медленное падение давления. По аэрологической диаграмме прогнозировались хорошие потоки высотой около 2500 м. Я выбрал направление маршрута на восток, в район Павлодара, по двум причинам. Во-первых, чтобы выполнять полет в плоскости ветра, хотя и очень слабого, что должно было облегчить поиск потоков и использование облачных гряд. Во-вторых, рассчитывал на усиление восходящих термик перед холодным атмосферным фронтом, обозначенным на метеокarte севернее Павлодара почти параллельно линии маршрута.

В качестве поворотного пункта выбрал шоссеиный пере-

кресток на берегу канала в 40 км юго-западнее Павлодара. Пришлось срочно доклеивать листы карты. Получалось «туда-обратно» — 733 км, выше рекорда дальности полета в цель с возвращением к месту старта, который был установлен Ю. Кузнецовым в 1985 г. и равнялся 673,172 км.

Перед взлетом осмотрел снаряжение, опломбировал фотоаппараты и барографы, сфотографировал заявку, навел блеск на крылья планера. На горизонте появились первые кучевые облака. Настораживало, правда, что в направлении маршрута небо было ясным, лишь далеко-далеко в удивительно чистом воздухе просматривались облака.

В 12 часов 20 минут на буксире за самолетом, который пилотировал летчик-инструктор Н. Крылов, мой планер с бортовым номером 05 поднялся в воздух. Через 14 минут над аэродромом на высоте 950 метров была зафиксирована отцепка. Началась долгая борьба с расстоянием, временем и погодой.

В этот момент услышал по радио вопрос: почему проходишь мимо вспышки? Поднял голову — действительно, справа, сразу за границей аэродрома, появилось маленькое облачко. Подвернув к нему, обнаружил термик 1,5 м/с и ввел планер в спираль. На высоте 1400 м поток оказался слабее, и, рассчитывая найти впереди большую скороподъемность, ушел на маршрут. Небо вдоль линии пути по-прежнему было чистым, хотя в 10—15 км южнее довольно густо стояли небольшие облака. Видимо, из-за большей влажности там воздуха. Решил не отклоняться от маршрута, тем более что южнее находился аэропорт и подходить к нему запрещалось. Надеялся встретить безоблачные термики. И точно: пролетев около 20 км над чашей высохшего озера, опять нащупал подъем в 1,5 м/с. Еще два таких перехода и, наконец, достиг первых облаков, где скороподъемность оказалась 2,5 м/с.

За первый час с момента взлета прошел 80 км. Для начала — неплохо. Затем сформировались хорошие облака на высоте около 2500 м, потоки 3—4, иногда до 5 м/с. На переходах держал скорость 170—180 км/ч. Полет проходил вдоль железной дороги Целиноград — Павлодар, и при отличной видимости ориентировка не составляла труда. Видел, что на юге облака намного меньших размеров, значит, потоки там слабее. Слева же, на севере и северо-востоке, начинали формироваться грозы. Их верхушки — «наковальни» — растекались и понемногу затеняли небо, угрожая закрыть своей тенью дорогу к поворотному пункту. Это было весьма нежелательно: ведь только благодаря прогреву земли от нее поднимаются восходящие потоки — термики, в которых аппарат восполняет теряемую в планирующем полете высоту.

Прошел Экибастуз. С высоты хорошо видны огромные карьеры, где открытым способом добывается уголь. Но особенно любоваться пейзажами было некогда — грозы с севера приближались вплотную к моему маршруту. Авиадиспетчер Павлодара сообщил о сильных «засветках» левее линии пути. Я их тоже видел. Но на поворотный пункт дорога открыта, и потому поспешил туда: ведь впереди предстоял еще долгий и, судя по всему, нелегкий полет обратно к Целинограду.

Приближаясь к Павлодару, увидел, что город закрыт дождем. Огромное грозное облако растекалось в стороны и занимало обширную территорию. К счастью, нужный мне перекресток оказался недалеко от края затененной области, вне зоны осадков. Пошел отмечаться и над самым поворотным пунктом попал в четырехметровый нисходящий поток. Высота стала быстро таять. В 15 часов 50 минут выполнил съемку двумя фотоаппаратами и поспешил к ближайшему облаку. Но вместо ожидаемого набора оказались «сюрпризы» — мелкий дождь и спуск в 2,5 м/с. Высота — 1200 м. До финиша — более 360 км. К счастью, под следующим облаком нашел подъем в 2,5 м/с. Набрал 1800 м, перешел под край формирующегося на линии пути мощно-кучевого облака. Здесь набор был около 3,5 м/с. По направлению к Целинограду выстроилась красивая гряда. Полетел вдоль нее, почти не останавливаясь для набора в спирали. Но солнце уже полностью закрыла плотная слоистая облачность среднего яруса. Скорее — на запад, к аэродрому, пока еще «работают» потоки. Старался лететь на максимальной высоте. Иногда попадал в слабый дождь. Потоки заметно ослабли, а после Экибастуза исчезли и вовсе.

В ста километрах на запад (фантастическая по меркам нашей Европейской части территории страны видимость) лежала освещенная земля — над нею чистое небо. А надо мной — серая мгла. Под последним облаком удалось «наскрести» 2700 м. В 20—30 км левее имела гряда, протянувшаяся на юго-запад. Соблазн велик, но слишком большой мог получиться крюк. Увидел серые, под слоем верхней облачности, кучевые облака на удалении 60—70 км в районе Эмертау. Знаю — там гористая местность: сопки высотой 600—700 метров, их термическая продуктивность выше, чем равнины. Поставил калькулятор опти-

мальных скоростей на полметра и полетел туда на скорости 130—140 км/ч. Более получаса планировал по прямой в спокойном воздухе. Мучительно размышлял, не лучше ли было пойти южнее маршрута. Но менять решение не стал — поздно. Хорошо, что хоть облака над Эмертау держались, не таяли.

На высоте 1400 м над уютным горным ландшафтом (всего 600—700 м над вершинами сопки) подошел под первые рваные облака. По прямой набрал чуть больше метра в секунду. Решил лететь дальше, к самому большому из облаков. Оказалось, не напрасно: здесь подъем был свыше 2 м/с. Набрал 2400 м и на скорости 170 км/ч направился вперед.

После прохода поворотного пункта, когда главной задачей было уйти от надвигающихся гроз, мои бортовые часы остановились. Заметил я это слишком поздно. После легкого толчка стрелки вновь задвигались, но счет точному времени потерял. Считал, что часы стояли минут 10, а на земле выяснилось — более часа.

Таким образом, по моим данным было 19 часов, в то время как фактически — около 20. Эта ошибка едва не привела к посадке на площадку. Ведь вечером термики уже угасают, и надо было лететь с предельной осторожностью.

Я же, соблазнившись красивым видом облаков, направился к ним на повышенной скорости. Под первым встретил термик всего 1,5 м/с и решил, что впереди будет лучше. Но когда подошел под второе облако, оно на глазах распалось, и набирать высоту было не в чем. Удаление от аэродрома — 95 км, высота — 1900 м, не хватает нескольких сот метров для полета. Волей-неволей пришлось вернуться под легкомысленно пропущенное облако и там в слабеющем потоке выбрать 2400 м для полета. Запас оказался весьма кстати. Примерно половину оставшегося расстояния шел по одним нисходящим потокам и уже всерьез опасался за исход полета. Ветер, который был встречным в начале дистанции, к вечеру совсем стих, и на его помощь надежды не оставалось. Все же с высоты 1000 м чуть «поддерживало» и, планируя по слабым восходящим потокам на уменьшенной скорости, сумел дотянуть до аэродрома. Приземлился в 19 часов 50 минут — через семь с половиной часов после взлета. Средняя скорость оказалась чуть больше 100 км/ч. Усталости не чувствовал, но долет, признаюсь, пощекотал нервы.

С благодарностью хочется отметить доброжелательное, деловое отношение авиадиспетчеров Целинограда и Павлодара, контролировавших мои действия.

Во время полета у меня сложилось впечатление, что «дома», на Европейской части СССР, мы занимаемся «игрушечным» планеризмом: по слабым, узким и невысоким потокам, при ограниченной видимости летаем короткие маршруты. В Казахстане масштабы возрастают в 2—3 раза, и парящий полет обретает свою особую прелесть. При этом необходимо менять даже технику пилотирования: потоки настолько широкие, что при центрировании приходится вытягивать спираль не 2—3 секунды, а 5—6, к чему надо иметь особую привычку.

Уверен, что в ближайшем будущем в Казахстане будут достигнуты новые рекорды дальности и скорости полета на планерах.

В. ШЕВЧЕНКО,
мастер спорта СССР международного класса

В ФЕДЕРАЦИИ ПЛАНЕРНОГО СПОРТА СССР

На заседании Бюро Федерации планерного спорта СССР были обсуждены итоги сезона, определены лучшие спортсмены года. В десятку сильнейших планеристов 1987 года вошли: женщины — Д. Вилне (Лиепая), Э. Лаан (Таллин), И. Борковская (Бобруйск), Т. Свиридова (Орел), С. Тимкова (Гомель), В. Топорова (Киев), Э. Смильгвичюте, Р. Сташайтите (обе Вильнюс), О. Мальченко (Днепропетровск), З. Виценска (Рига); мужчины — А. Рукас (Каунас), А. Морозов (Орджоникидзе), А. Сильванович (Казань), А. Ионушас, В. Мачюлис (оба Каунас), М. Десятов (Ровно), В. Сабецкис (Каунас), Н. Ковальчук (Киев), А. Самцов (Рига), В. Линяускас (Паневежис).

Лучшими арбитрами признаны: В. Барковский (Москва), Н. Блажа (Кишинев), Д. Двоеносов (Москва), В. Кондрахов (ЦПАК, г. Орел), А. Микутис (Вильнюс), В. Плунге (Шяуляй), Е. Самцова (Рига), М. Сталс (Рига), Т. Фролова (Москва), В. Юрьев (Москва).

Госкомспорт СССР присвоил почетное звание «Мастер спорта СССР международного класса» следующим планеристам: И. Борковской (Бобруйск), В. Топоровой (Киев), А. Ионушасу, В. Мачюлису (оба Каунас).



ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ



НАГРАДЫ ФАИ

МЕДАЛЬ ЛУИ БЛЕРИО



Луи Блерио (1872—1936) — один из пионеров авиации, авиаконструктор и летчик. В 1909 году первым в мире перелетел Ла-Манш. Был вице-президентом ФАИ.

Медалью имени Луи Блерио могут в течение года награждаться не более трех человек, добившихся высоких успехов в скорости, высоте и расстоянии полета по прямой на аппаратах легкомоторной авиации.

В 1949 году этой награды удостоена советская летчица А. Бодрягина, установившая мировой рекорд на самолете Як-18, — средняя скорость полета 262 километра в час по стокилометровому треугольному маршруту. Интересна ее биография. В годы Великой Отечественной войны А. Бодрягина работала в военном училище, готовила боевых летчиков для фронта, награждена орденом Красной Звезды.

В послевоенные годы она обучала молодежь, тренировалась сама. Впервые в 1949 году, выступая на всесоюзных соревнованиях по самолетному спорту, Бодрягина — единственная женщина-участница — выиграла первое место среди 50 лучших пилотов страны. Год спустя вновь завоевала звание абсолютной чемпионки страны среди 59 участников-мужчин.

МЕДАЛЬ ДЕ ЛАВО



В 1933 году учреждена медаль в честь графа де Лаво, основателя Международной авиационной федерации, долгие годы возглавлявшего эту организацию. Он внес большой вклад в развитие авиации и погиб в авиационной катастрофе при исполнении служебных обязанностей.

Медаль присуждается за установление мировых рекордов в дальности и скорости полета по прямой и замкнутому маршруту, абсолютной высоте.

Первым из советских летчиков медалью де Лаво награжден Герой Советского Союза М. Громов за рекорд дальности — беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—США, совершенный 12—14 июля 1937 года.

Медали де Лаво удостоено более 40 советских летчиков, космонавтов: среди них Б. Адрианов, К. Коккинаки, Г. Мосолов, А. Федотов, П. Остапенко, В. Ильюшин, Ю. Гагарин, Г. Титов, В. Быковский, В. Комаров, П. Беляев, А. Леонов, А. Николаев, В. Севастьянов, С. Савицкая и другие.

Ю. ПОСТНИКОВ,
ответственный секретарь ФАИ СССР

У СЕМИ НЯНЕК

В ЦК ДОСААФ СССР и редакцию журнала «Крылья Родины» поступили письма от группы краснодарских спортсменов-дельтапланеристов, участников краевых классификационных соревнований. В них говорилось о том, что состязания были на грани срыва. Руководство соревнований со стороны краевого комитета ДОСААФ отсутствовало. Не было финансового обеспечения — спортсмены и судьи вынуждены изыскивать личные средства. Председатель Темрюкского РК ДОСААФ В. Едыгин, назначенный начальником соревнований, на них не явился вообще. Начальник Краснодарского краевого дельтапланерного клуба ДОСААФ В. Куделевич писал также, что спортсмены не обеспечены транспортом, не хватает спортивных дельтапланов, парашютов и приборов.

КОМИТЕТЫ, ОТДЕЛЫ, ФЕДЕРАЦИИ, КЛУБЫ...

Факты, изложенные в письмах спортсменов, подтвердились. Председатель Темрюкского РК ДОСААФ В. Едыгин строго предупрежден. Плохая организация соревнований, другие недостатки говорят о неблагополучии в развитии дельтапланерного спорта в крае. Три года подряд здесь случаются происшествия. Медленно растут спортивные результаты сборной команды края. Низок уровень летно-методической работы в штатном и общественных дельтаклубах, слаба организация полетов и дисциплина спортсменов.

Явления эти типичны для многих регионов страны. ЦК ДОСААФ СССР в последнее время уделяет большое внимание работе на местах. Проводится она не в «аварийном» порядке, а планомерно. Сотрудники отдела дельтапланерного спорта и представители ЦК ДОСААФ СССР работали в Украинском республиканском, Московском, Ленинградском, Мурманском областных комитетах, МГК ДОСААФ. Нельзя пройти мимо очевидных параллелей. В каждом из названных комитетов плохо выполняется требование постановления бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР от 31.01.86 г. о создании комиссии для анализа положения дел в дельтапланерных клубах, разработки перспективного плана развития спорта в регионе.

В названных комитетах слабо ведется борьба по предупреждению дельтапланерных происшествий. Не уделяется внимания организации соревнований, особенно на выезде. Слабо проводятся работы по оборудованию и регистрации дельтадромов, организации и руководству полетами на них. Вместо планомерного вкладывания средств комитетами ДОСААФ в создание учебно-материальной базы наблюдается практика отдельных подачек.

Создается впечатление, что молодой вид авиационного спорта во многих регионах страны развивается бессистемно. Руководство им осуществляется слабо. В крае, области имеются: комитет ДОСААФ, его авиационный отдел или авиационно-инспекторская группа, спортивный отдел, федерация дельтапланерного спорта, а кое-где и штатный дельтапланерный клуб. Вся беда в том, что

действуют они разобщенно. И получается, что у семи нянек дитя без глаза.

РУКОВОДИТЬ, ОБЕСПЕЧИВАТЬ, РАЗВИВАТЬ

Как правило, дельтапланеристы положительно отзываются о взаимоотношениях с председателем комитета ДОСААФ: «Хороший человек. Когда обращаемся за помощью — почти никогда не отказывает». Это приятно слышать. Но почему в таком случае появляются эти письма-жалобы? И почему так много недостатков в развитии дельтапланерного спорта? Может быть, объяснение надо искать в том, что заместитель председателя комитета ДОСААФ по спорту ничего не знает о соревнованиях дельтапланеристов, как это было в Краснодаре? Или инспекторы-летчики отдают вопросы организации и руководства полетами на откуп самим спортсменам, как это было в Мурманске? Или федерация дельтапланерного спорта не готовит своевременно предложений по выполнению Постановления бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР для передачи их в свой комитет, как это было в Ленинграде? Или штатный дельтапланерный клуб решает задачи обычной учебно-спортивной организации, как это было в Казахстане, а не методического центра по развитию спорта в республике?

У работников комитетов ДОСААФ в практику вошел такой стиль деятельности — оказание помощи спортсменам от случая к случаю, а нередко и к этому подходят формально. Насколько эффективна такая «помощь», можно судить по следующему факту. Московский городской комитет ДОСААФ, по настоянию руководителя дельтаклуба МАИ студента второго курса Ю. Баженова, подал заявку на выполнение полетов спортсменами в Тушине. Работники МГК ДОСААФ имели слабое представление о характере полетного задания, не заинтересовались — разрешено ли оно клубу. Подали заявку и... забыли о спортсменах. Пустили дело на самотек. Задание было очень сложным — экспериментальные полеты (буксировка с двойной затяжкой), доступное только пилотам высокой квалификации. Результатом явилось дельтапланерное происшествие, в котором погиб человек.

Так что ответ на поставленный вопрос очевиден. Нет, не такой помощи ждут дельтапланеристы от своих комитетов ДОСААФ. Руководство каким-то участком не означает только отдачу распоряжения. Надо и проконтролировать, и помочь, и потребовать. Короче — дело надо доводить до конца, проявляя при этом высокую компетентность. Учитывать все факторы развития молодого дельтапланерного спорта, ставить конкретные задачи и добиваться их выполнения — одна из главных задач комитетов ДОСААФ.

ФАКТОРЫ СУБЪЕКТИВНЫЕ И ОБЪЕКТИВНЫЕ

Анализ выполнения Постановления бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР от 31.01.86 г. комитетами ДОСААФ показал необходимость повышения уровня руководства дельтапланерным спортом на ме-

стах. При этом необходимо учитывать все факторы, и, в частности, субъективные, к которым можно отнести несогласованность в работе авиационных, спортивных отделов комитетов ДОСААФ, федераций дельтапланерного спорта, штатных дельтаклубов, а также плохое знание требований и документов, регламентирующих учебно-летную и спортивную работу, руководящими работниками комитетов ДОСААФ. Решение многих вопросов перепоручается общественникам, что сказывается на безопасности полетов.

В числе объективных причин, отрицательно влияющих на развитие дельтапланеризма, следует назвать слабость материальной базы. В малых количествах выпускаются промышленные дельтапланы, не хватает материалов для постройки аппаратов, отсутствует стандартное приборное и радиооборудование, нет парашютов.

Надо правильно учитывать эти факторы. Лишь в этом случае перестройка работы может дать положительные результаты. Это видно на примере того же Краснодарского краевого комитета. Там создана комиссия во главе с заместителем председателя КК по спорту В. Прохоренко. Она изучила положение дел, готовит перспективный план развития дельтапланерного спорта в крае. Ведется работа по проверке общественных дельтаклубов, взято на контроль проведение полетов. Намечено проведение учебно-методических сборов по подготовке инструкторов, руководителей полетов, судей. Начата работа по учету и сертификации дельтадромов. На базе Краснодарского КДК проведены всесоюзные сборы по освоению полетов на моторных СЛА. Разработан план-задание (который будет составляться ежегодно) краевому дельтаклубу, исходя из его основного предназначения как центра учебно-методической, летной и спортивной работы. Активизировалась деятельность краевой федерации. На мой взгляд, именно ФДС должны быть «генератором идей». Ведь в состав их входят самые компетентные и заинтересованные в развитии дельтапланеризма люди.

У дельтапланеризма много нерешенных проблем. Большинство организационных и материальных вопросов упирается в отсутствие правовой базы. Штатные дельтапланерные клубы пока не являются авиационно-спортивными организациями, такими, например, как АСК. Между тем они особенно нуждаются в полноценном обеспечении и организации полетов согласно Воздушному кодексу СССР, НПП-85, так как ответственность за предупреждение аварийности возложена на дельтаклубы в полной мере. Думается, что радикальным шагом в решении проблемы становления штатных клубов в качестве организационных центров по развитию молодого спорта будет преобразование их в авиаспортклубы (аэроклубы) дельтапланерного или смешанного профиля.

В. ЗАБАВА,
главный тренер ЦК
ДОСААФ СССР





ПОЛГОДА СПУСТЯ

Первая всесоюзная конференция по проблемам историко-технического стендового моделизма, прошедшая в феврале 1987 года в Казани, принесла много надежд. Стендовики впервые открыто заявили о себе, добиваясь официального признания, с целью более широкого развития в нашей стране интересного и познавательного увлечения, сочетающего в себе черты технического творчества, исторических изысканий.

Наибольший оптимизм у всех увлеченных этим видом коллекционирования вызвало известие о том, что делегаты конференции направили письмо в ЦК ВЛКСМ с обоснованием важности стендового моделизма для утверждения культурных форм досуга молодежи, развития интереса к технике и истории, а также — с просьбой об оказании помощи в организации и утверждении Всесоюзной федерации историко-технического стендового моделизма. Казалось, что после многолетнего пребывания в разряде пустых развлечений стендовый моделизм обретет, наконец, право гражданства.

Между тем время шло, надежды сменились беспокойством, беспокойство — разочарованием. Стало окончательно ясно, что со стороны ВЛКСМ поддержки не будет. Так же безрезультатно закончились попытки найти помещение для методического центра будущей федерации. Энтузиасты стендового моделизма столкнулись с препятствием, еще нередко встречающимся на пути многих инициатив, — бюрократическим равнодушием отдельных должностных лиц к интересам молодежи. Первый шаг на практике оказался шагом на месте.

Но работа клубов ИТСМ не затухала. При активном участии Московского клуба любителей масштабной техники* на ВДНХ СССР в рамках II Всесоюзного фестиваля народного творчества в честь 70 годовщины Великой Октябрьской социалистической революции открылась выставка

* 117420, Москва, ул. Профсоюзная, д. 61, ДК «Меридиан».

«Боевые самолеты Страны Советов», на которой представлены лучшие масштабные копии, присланные стендовиками Москвы, Ленинграда, Киева, Алма-Аты, Баку, Казани, Минска, Ростова-на-Дону. Одно только это перечисление наглядно показывает, сколь широка география увлечения. А о большом успехе выставки красноречиво свидетельствуют записи посетителей в книге отзывов: «Выставка чудесная. Хотелось бы чаще видеть подобные экспозиции. Это и поучительно, и изумляет мастерством исполнителей. И. Горская, журналистка»; «С большим интересом рассмотрели выставку моделей. Прекрасно выполненные работы. Семья Винокуровых, Москва»; «Экспозиция, посвященная истории авиации, — очень интересна. Приходится сожалеть, что наши дети не могут заниматься моделированием авиационной техники, так как изделия промышленности не идут ни в какое сравнение с демонстрируемыми моделями. Панов, учитель».

Действительно, уровень изготовления большинства копий настолько высок, что можно с полным правом сказать: уже сейчас лидеры советского стендового моделизма способны достойно представлять страну на самых престижных международных конкурсах, проходящих, к сожалению, без нашего участия. Но многим советским стендовикам этот уровень, увы, недоступен. И дело не только в отсутствии опыта и навыков. По-прежнему остро стоит вопрос об убогости ассортимента модельной продукции, выпускаемой отечественной промышленностью, нехватке информации, отсутствии специальных инструментов и многого другого.

За последние годы стендовый моделизм значительно вырос. Тысячи новых приверженцев, в основном из числа студентов и школьников, пришли в модельные клубы или начали изготавливать копии самостоятельно. Количество членов Московского клуба возросло с 1200 до 1700 человек. Но при этом не наблюдается массового повышения уровня знаний и мастерства модельеров. Особенно это касается небольших городов и сельской местности. Все более очевидной становится необходимость создания федерации, призванной объединить усилия советских стендовиков, сообща решать стоящие перед ними проблемы. Об этом шла речь на Второй всесоюзной конференции ИТСМ, проводившейся с 16 по 20 сентяб-

ря 1987 г. в одном из павильонов ВДНХ.

«Решения казанской конференции «ушли в песок», нам нужно все начинать с нуля, — сказал на открытии конференции руководитель Московского клуба любителей масштабной техники А. Киселев, — но все же, я думаю, что федерация будет создана. Ответственность и компетентное руководство деятельностью по организации объединения стендовиков взяло на себя Министерство культуры СССР, обещавшее выступить в роли организации-учредителя при регистрации федерации. Но при этом нам предстоит большая работа. Надо произвести перепись всех действующих в стране клубов модельеров и установить с ними связь, избрать новый состав подготовительного комитета, разработать проект программы и устава будущего объединения, решить, наконец, вопрос о помещении.»

На конференции состоялась встреча за круглым столом делегатов с представителями центрального конструкторско-технологического бюро игрушек и Московского завода игрушек «Огонек». Разговор шел вокруг проблем выпуска модельной продукции. Накопилось немало нареканий в адрес этих предприятий. Встреча способствовала налаживанию взаимовыгодного сотрудничества. Предложено ряд мер, которые, по мнению участников беседы, могли бы существенно улучшить положение на нашем «модельном рынке». Прежде всего — наладить взаимодействие между производством и модельстами, которые являются самыми заинтересованными потребителями и одновременно компетентными консультантами. Если бы это взаимодействие существовало, сколько ошибок удалось бы избежать! Необходимо сосредоточить все имеющиеся пресс-формы на одном, хорошо оборудованном специализированном предприятии или объединении, предоставить ему право устанавливать договорные цены в зависимости от спроса, организовать специализированное конструкторское бюро по разработке новых пресс-форм.

На конференции принят итоговый документ с программой действий по созданию всесоюзного объединения стендовиков. Он направлен для ознакомления во Всесоюзный научно-методический центр при Министерстве культуры СССР.

В. КОНДРАТЬЕВ

РАЗНЫЕ ЗАДАЧИ

В последнее время в адрес ЦК ДОСААФ СССР поступают письма от стендовиков с просьбами организовать при оборонном Обществе Всесоюзную федерацию историко-технического стендового моделизма. Они направлены к нам в Центральный спортивно-технический клуб авиационного моделизма ЦК ДОСААФ СССР. Эти предложения поддерживает ЦК ВЛКСМ. Мое личное мнение на этот счет: обращение стендовиков в наш адрес явно ошибочно и вот почему.

ЦК ДОСААФ СССР и, в частности, Управление авиационной подготовки и авиационного спорта объединяют авиационные виды спорта. Под руковод-

ством управления работают общественные организации: федерации авиационных видов спорта. Стендовый же моделизм не содержит в себе спортивных элементов.

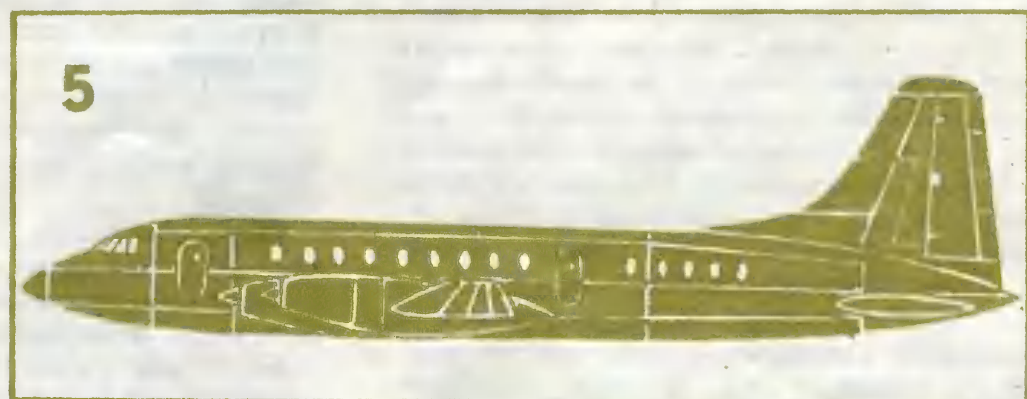
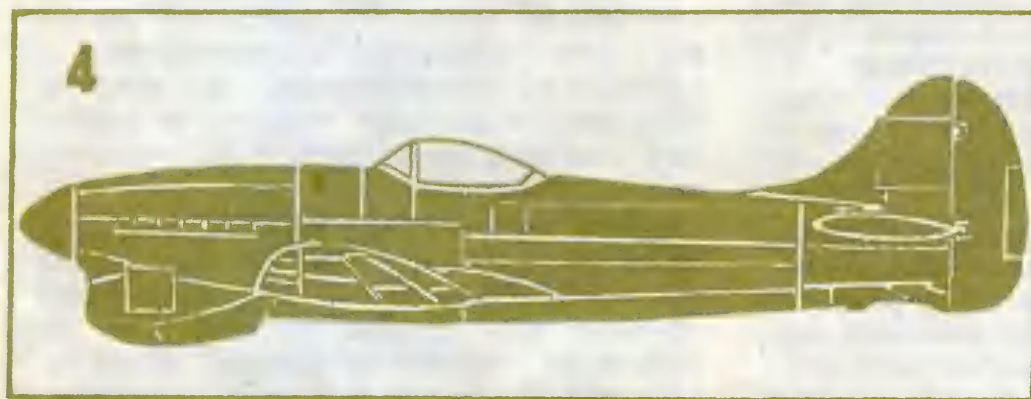
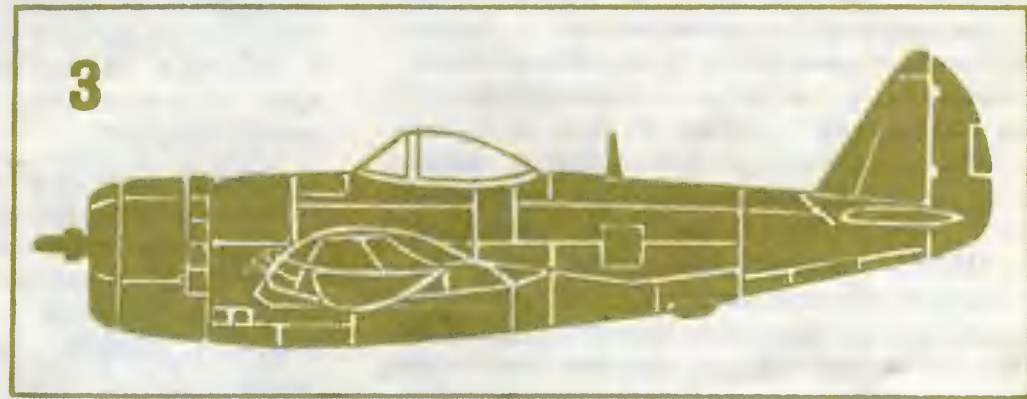
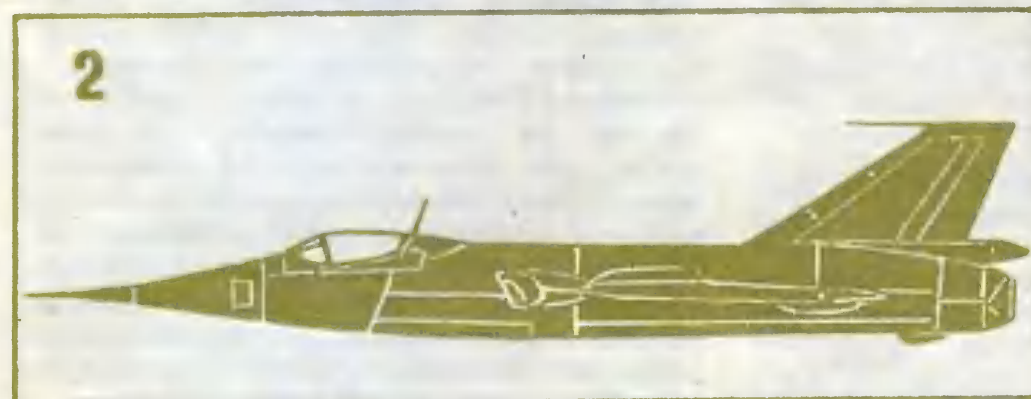
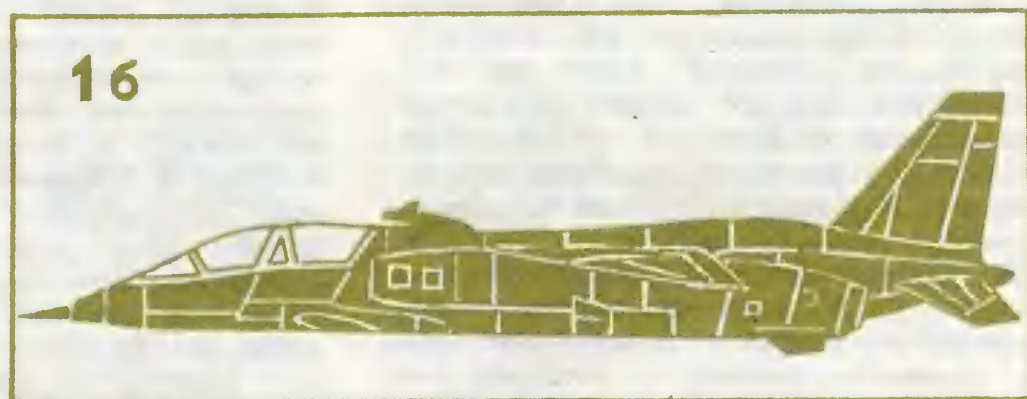
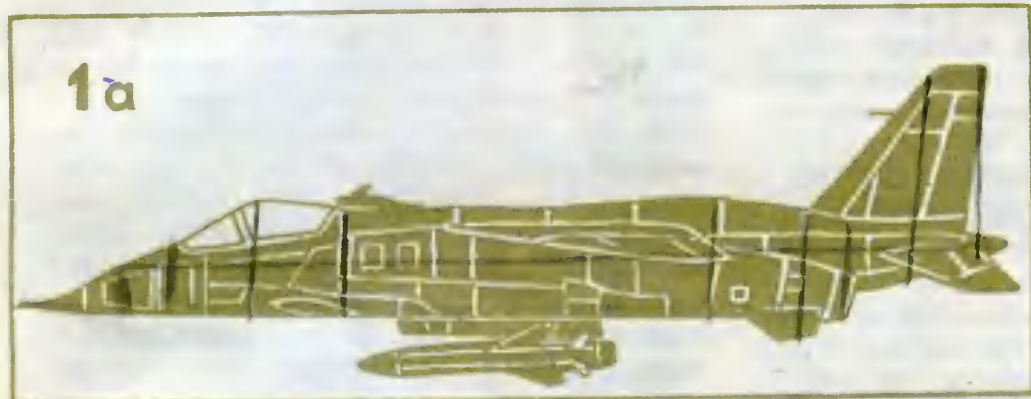
Соревнования можно проводить практически по любому виду человеческой деятельности, в том числе и по стендовому моделизму. Но эти соревнования, точнее конкурсы, никак не назовешь спортивными. Нет возможности проявить волю к победе, полностью исключается физическая подготовка во всех своих проявлениях: скорость, сила, выносливость, ловкость. Не требуется технической и тактической подготовки. Представил на суд жюри свой макет и жди оценки, не проявляя при этом ни настойчивости, ни смелости, ни самообладания, ни стойкости, ни инициативы и самостоятельности, ни решительности.

Задачи федераций авиационных видов спорта, всех без исключения, связаны со спортивной деятельностью. Исходя из этого, никакого полезного опыта для модельеров-стендовиков авиационные спортсмены и, в частности, спортсмены-авиамоделисты передать не могут. Разные цели и задачи, формы работы, совершенно несовместимые сферы деятельности.

Стендовый моделизм не однороден. Одна крайняя точка — макеты, полностью сделанные своими руками. Другая — сборка заготовок промышленного производства. Толчок к расширению массовости в этом виде творчества и коллекционирования был дан пластмассовой продукцией. Кое-что дала наша промышленность. Первенцем был Т-34 одного из заводов, потом еще два танка и две САУ. И больше «Огонек» ничего не смог предложить стен-

№	Индекс на отливке модели	Масштаб	Название прототипа	Страна	Год постройки опытного образца	Назначение	Название предприятия, выпускающего модель	Город
1а	402	1:72	Sepecat «Ягуар» А.2	Франция-Англия	1969	тактический истребитель	Завод пластических масс	Наро-Фоминск, Московская область
16	—→—	—→—	«Ягуар» Т.2	—→—	1971	учебно-боевой самолет	—→—	—→—
2	333	1:72	Фейри F.D.2 «Дельта»	Англия	1954	экспериментальный самолет	—→—	—→—
3	232	1:72	Рипаблик Р-47D-25 «Тандерболт»	США	1944	истребитель-бомбардировщик	Химический завод «Луч»	Ярославль
4	212	1:72	Хаукер «Темпест» Mk.V	Англия	1943	истребитель-бомбардировщик	—→—	—→—
5	350	1:96	Бристоль «Британия» 102	Англия	1954	транспортный самолет	—→—	—→—

Продукция NOVO (модели с индексами) поступает для продажи в магазины «Игрушки» и «Юный техник». Заводы-изготовители модели не продают и не высылают.



довикам на протяжении многих лет (имею в виду отечественные разработки). В одном преуспел: в три раза поднял цену установкой никому не нужного электродвигателя.

С авиационной техникой дело еще хуже, но помогают товарищи из ГДР, а теперь и из Польши (модели планеров и самолетов в масштабе 1:72). Закупка оборудования фирмы Фрог также сыграла свою роль. Модельная продукция стала поступать из-за рубежа и частным порядком.

Наряду с положительной стороной (популяризация техники) проявилась и отрицательная. Дефицит породил спекуляцию. И кого среди стендовиков больше, истинных коллекционеров или дельцов, сказать трудно. Думаю, что избежать дефицита, как и в любом виде коллекционирования, вряд ли можно при любом положении дел в промышлен-

ности и торговле. Интересы настолько широки и разнообразны, что удовлетворить их полностью невозможно. В этом, на мой взгляд, и есть одна из притягательных сил коллекционирования. Нельзя объять необъятное. И в заключение можно сделать вывод, что собирателям промышленной модельной продукции следует заимствовать организационные формы скорее всего у общества филателистов или им подобных. То, что после приобретения набора его можно очень серьезно детализировать, не меняет дела. Решающим здесь является источник и механизм приобретения основы.

Иначе видятся коллекционеры-самодельщики. У них проблем материальной базы практически не существует. Творческие замыслы и интересы самодельщиков не зависят от промышленности и торговли. Материалов для

изготовления макетов предостаточно, не требуется дефицитного оборудования и инструмента, все доступнее становятся подробные чертежи прототипов копий. Для занятий этим видом стендового моделизма подходят любые культурно-просветительные центры или отдельные клубы на базе Минпроса, профтехобразования, других ведомств. Думаю, что для организации выставок, конкурсов, других мероприятий районного, городского и более высокого уровня самодельщикам следует объединиться в творческие союзы, ведь работу над макетами можно отнести к ваянию (создаются целые композиции, диорамы и другие произведения, творчески отображающие действительность в формах данного вида искусства).

В. ДОКУЧАЕВ,
главный тренер ЦСТКАМ

КОСМОДРОМ НА ДУНАЕ

ЧЕМПИОНАТ МИРА РАКЕТОМОДЕЛИСТОВ В БЕЛГРАДЕ

Раз в два года сильнейшие ракетомоделисты планеты встречаются на чемпионатах мира. В нынешнем сезоне соревнования проходили в Белграде. В них приняли участие команды 13 стран. В 1972 году Югославия выступила организатором первого мирового чемпионата. Тогда среди его участников не было советских моделеров. Ныне сборная СССР — признанный лидер. Достаточно сказать, что советским мастерам принадлежит 22 мировых рекорда по моделям ракет из 31, зарегистрированного Международной авиационной федерацией (ФАИ). Три советских спортсмена: А. Коряпин, А. Митюрёв, В. Кузьмин — были чемпионами мира.

Но старые заслуги, как говорится, не в счет. Соперничество обещало быть на редкость упорным. В последнее время к нашим давним и грозным соперникам из Болгарии и США добавились серьезные конкуренты — сборная Чехословакии, Польши, Югославии.

Состязания (модели с парашютом — S3A) начались ранним утром, а завершились, когда над аэродромом начали сгущаться сумерки. Три основные серии запусков не выявили победителя. Шесть спортсменов показали максимально возможный результат. Среди них наш Евгений Чистов. По мнению специалистов, он вполне мог претендовать на самое высокое место. Однако после второго дополнительного запуска его модель отнесло далеко от места старта. Искали ее всей командой, но к назначенному времени так и не нашли. Американский спортсмен К. Мизои, болгарин Д. Мустаков и победитель прошлого чемпионата мира А. Репа из Чехословакии также не сумели по этой же причине продолжить спор за первенство. Всем им вручены бронзовые награды — редчайший случай на мировых чемпионатах. «Золото» разыграли между собой А. Янков из Болгарии и румынский спортсмен И. Катаргиу. Успех сопутствовал болгарину. В командном зачете впереди сборная Болгарии, на втором месте — чехословацкие моделеры, на третьем — советские спортсмены.

К золотой медали Янкова и бронзовой Мустакова сборная Болгарии добавила «золото» и «бронзу» в категории S6A — модели с лентой. Чемпионом стал Д. Спасов, третьим — А. Маринов. Успешное выступление этой пары предопределило победу сборной Болгарии в командном зачете. Второе место у наших спортсменов. Серебряную медаль в личном первенстве завоевал москвич Ю. Фирсов.

Когда закончились состязания на высоту полета (категория S1A) у палатки, где размещалась югославская команда, что называется, яблоку негде было упасть. Спортсменов обступили болельщики — всем хотелось поздравить с победой: все три призовые ме-

ста в этом классе — у хозяев состязаний. М. Цуден, Б. Стемпихар, М. Станцевич — в таком порядке заняли они места на пьедестале почета. В командном зачете югославы значительно опередили американскую и советскую сборные, которые заняли соответственно второе и третье места.

До самых сумерек кружили в небе над аэродромом модели ракетопланов. И все же одного дня для выяснения отношений в классе S4B спортсменам не хватило. После трех основных туров шесть из них сохранили шансы на победу. В том числе и наши Ю. Фирсов, В. Кузьмин, Е. Чистов. Во втором дополнительном пуске Кузьмина подвел ракетоплан. Кстати, именно тот, с которым два года назад наш спортсмен стал чемпионом мира. От добра добра не ищут — так, вероятно, думал Виктор, не предпринимая основательной модернизации модели. В следующем туре выбыл из борьбы Ю. Фирсов. В Белград он привез новую оригинальную, к сожалению, не отработанную до конца модель.

Когда завершился третий дополнительный тур, судьи прервали соревнования из-за наступления темноты.

На следующий день состоялись завершающие полеты в классе ракетопланов, но продолжения спора не получилось: после запуска пикеты не смогли найти ни одной модели. Решением международного жюри первое место присуждено сразу трем спортсменам: Е. Чистову, болгарину А. Янкову и С. Геренчер из Чехословакии. Так Евгений Чистов сделал «золотой» почин в нашей сборной.

Перед началом состязаний я попросил С. Жидкова оценить шансы на победу наших спортсменов. Осторожные прогнозы старший тренер высказал по поводу выступлений в классе моделей-копий на реализм полета и высоту подъема, а также в категории радиоуправляемых ракетопланов. Но именно здесь советским спортсменам сопутствовал наибольший успех.

Соревнования на реализм полета, пожалуй, самые зрелищные в программе чемпионата. Уменьшенные в десятки раз «Союзы», «Сатурны», «Арианы» совсем не похожи на игрушки — настолько точно и достоверно воспроизводят они реальные прототипы. К тому же это не просто макеты: они должны летать, имитируя все стадии пуска настоящей ракеты.

Именно реализм полета всегда был самой сильной стороной подготовки моделей нашими мастерами. Но до недавней поры значение этого качества копий искусственно снижалось. Слишком мало очков можно было получить за полет. И вот впервые на нынешнем чемпионате подкомиссия ракетомоделизма ФАИ ввела, наконец, более сбалансированную шкалу оценок,

что сразу выдвинуло в лидеры наших моделеров. А. Корчагин, А. Ключков и А. Бача с миниатюрными «Союзами-Т» заняли соответственно первое, второе и четвертое места, оставив позади сильных польских и чехословацких спортсменов, выступавших с моделями американских ракет «Сатурн».

В другом классе моделей-копий, где спортсмены соревновались на высоту полета, выше всех взлетела ракета чехословацкого мастера Я. Котухи. Второе и третье места у наших С. Ильина и Ю. Фирсова с моделями ракет ММР-06.

Обычно улыбающийся тренер сборной США профессор университета штата Огайо Дж. Грегорек был мрачен. Чемпионат мира подходил к концу, а в копилке американской команды не было ни одной золотой медали. Оставался последний класс, где заокеанские моделеры имели шанс отличиться — радиоуправляемые ракетопланы. На всех предыдущих международных соревнованиях никто всерьез не мог поколебать американскую монополию, мало кто ожидал, что главную конкуренцию спортсменам США составит Виктор Ковалев: соревнования в югославской столице были международным дебютом для наших моделеров.

В седьмом туре модели Ковалева, американца Дж. Джессвея и болгарина С. Русева стартовали почти одновременно. Ракетные двигатели забросили их на такую высоту, что они стали едва различимы в начинающем темнеть небе. Умело действуя, Ковалев и Русев направили свои ракетопланы в соседние восходящие потоки. Джессвей же растерялся. Сначала хотел присоединиться к нашей модели, передумал, направил ракетоплан к «болгарскому» потоку, попал в воздушную яму, и его модель скоро оказалась на земле. На поле аэродрома приземлился и болгарский ракетоплан, а модель Ковалева все еще парила в небе. Так наш спортсмен шагнул из дебютантов сразу в чемпионы.

Итак, выступление наших ракетомоделистов в Югославии вполне можно признать успешным. В копилке нашей сборной три высших титула, три серебряные и две бронзовые награды. Ни одна другая сборная не собрала более весомого урожая медалей. Однако чрезмерно обольщаться достигнутым, пожалуй, не стоит. Не из одних побед состояло выступление наших спортсменов. Не все проявили бойцовские качества, боролись за победу до конца. Отдельные спортсмены не смогли правильно ориентироваться в сложной метеорологической обстановке. В результате сложили свои чемпионские полномочия А. Коряпин (класс моделей на высоту полета), В. Кузьмин (ракетопланы). Большого мы в праве были ожидать от экс-чемпиона мира А. Митюрёва. Весомее могли бы быть результаты других моделеров.

Команда у нас сложилась неплохая. Есть в ней лидеры, на которых можно равняться. И три золотые медали для сильного коллектива, право же, не предел.

С. НЕЧАЮК

Белград — Москва

МЕРЫ ПРИНЯТЫ...

В редакцию пришло письмо. Наш читатель из г. Ростова-на-Дону Н. Березин пишет:

«Разрешите поздравить вас с еще одной благополучно законченной кампанией, которая проведена для галочки. Я имею в виду работу комиссии по качеству авиамодельной продукции. Все при деле, а дела нет. Направление вами руководителям предприятий обобщенного материала по письмам читателей — выстрел по воробьям. Послали бумагу — они вам тоже ответят бумагой. Обменяетесь реверансами и все. Почему вы не назвали фамилии бракоделов? Почему не назвали виновных в ЦК ДОСААФ за выпуск бракованной продукции? Бережете честь ведомственного мундира?»

Комиссия по качеству авиамодельной продукции критику считает правильной. Действительно, заметных перемен в обеспечении моделистов высококачественными микродвигателями и наборами-посылками пока не видно. Но это не означает, что публикация журнала и письма читателей в редакцию приносят «нулевую пользу», как утверждает тов. Березин.

Надо иметь в виду, что не комиссия сама по себе повышает качество авиамодельных двигателей или наборов. Это делают трудовые коллективы предприятий и их руководители. Журнал и комиссия свою задачу видят в том, чтобы выявить проблемы, основные узкие места, обобщить претензии и предложения авиамоделистов, довести выводы и рекомендации до соответствующих лиц и учреждений, подвергнуть критике недостатки, взять под контроль их устранение.

В публикациях мы называли фамилии тех, кто допускал брак в работе (см. «Забота общая», № 4 — 87 г.), сообщали адреса предприятий, продукция которых чаще всего подвергается критике, в частности, МАРЗа (директор Г. Ф. Зарец-Игнатов), Гомельского завода спортивного моделизма и учебных пособий ДОСААФ (директор М. А. Громыко). Обращали внимание на плохое изучение руководителями заводов потребительского спроса и отзывов авиамоделистов о конкретных видах продукции. Просили читателей своевременно направлять на соответствующие предприятия рекламации о недостатках, обнаруженных в микродвигателях и наборах-посылках. Но, к сожалению, фамилии бракоделов назвать подчас просто невозможно. Качество микросиловой установки зависит не только от отдельного токаря, фрезеровщика, сборщика, контролера ОТК, а от всего коллектива, от порядка в цехе, его технической оснащенности, от делового взаимодействия завода-изготовителя с конструкторским бюро, смежниками, от того, какое сырье поступает на завод.

Надо сказать, что как публикации журнала, так и письма читателей, их критические замечания и пожелания встречены в заводских коллективах в основном правильно. В цехах, изготавливающих

авиамодельную продукцию, состоялись собрания, на которых обсуждены меры по повышению качества изделий, проведены организационно-технические мероприятия по усилению борьбы с браком.

Редакция получила официальные ответы руководителей некоторых управлений и отделов ЦК ДОСААФ СССР, Московского авиаремонтного завода ДОСААФ, Гомельского завода и Симферопольских мастерских спортивного моделизма и учебных пособий ДОСААФ, ряда предприятий Министерства авиационной промышленности, изготавливающих микродвигатели. В них сообщается о мерах, принятых по совершенствованию производства и технологии в интересах повышения качества продукции.

Начальник управления производственных предприятий ЦК ДОСААФ СССР А. С. Илющенко, признавая критику, сообщает, что усилен контроль за качеством изделий, проводится их ведомственная аттестация. В связи с серьезными претензиями и производственным мастерским Ивановского спортивно-технического клуба они закрыты во втором квартале текущего года. На других предприятиях вместо снятых с производства микродвигателей осваивается выпуск новых, имеющих более высокие параметры: ЦКТБМ-2,5К; ЦКТБМ-2,5Д; ЦСТКАМ-2,5Д; ЦСТКАМ-3,2Д. Несколько улучшено снабжение оборудованием. Так, Московскому авиационно-ремонтному заводу выделено восемь новых металло-режущих станков.

Принимаются меры по повышению качества авиамодельных наборов-посылок. В текущем году усилена борьба за качество древесных изделий. Косослой допускается: на рейках — не более 3% отклонения от общего направления волокон, на прочих деталях — не более 10%. Взамен устаревших разработаны и приняты в производство новые модели: планер «А-2», кордовая пилотажная самолета, таймерная самолета, схематическая летающая, кордовая автомобиля с воздушным винтом и другие.

Директор Гомельского завода спортивного моделизма и учебных пособий ДОСААФ М. А. Громыко, в частности, пишет, что в 1988 году планируется прекратить выпуск шести наименований моделей (№№ 3, 6, 16, 17, 21, 25) и заменить их более современными. О практических шагах по совершенствованию производства сообщают руководители Симферопольских мастерских и Московского авиаремонтного завода.

Как видно, меры принимаются. Но все ли необходимое делается для улучшения авиамодельной продукции? К сожалению, нет. По вине планирующих органов, отмечает А. С. Илющенко, медленно происходит оснащение предприятий технологическим оборудованием, заявки ЦК ДОСААФ СССР удовлетворяются лишь на 10%. А ведь это главное! Разве можно обеспечить на старых станках высокую точность обработки деталей? Что касается наборов, то резко ограничены фонды на пиломатериалы из липы, фанеру толщиной 1 мм. Дефицит авиационной березовой фанеры БП-1 заставляет заменять ее осиновым шпоном. Скоро по примеру Симферопольских мастерских эта авиафанера будет заменена на электрокартон.

Крупные недостатки имеются в работе Центрального конструкторско-технологического бюро моделизма ДОСААФ. Эта

специально созданная организация, подчеркивается в ответе, пока слабо влияет на положение дел. Да и как она может повлиять, если для ЦКТБМ до сих пор не выделено необходимых служебных и производственных площадей, не укомплектованы штаты. Новые разработки ЦКТБМ вынужденно ориентированы на устаревшую технологию, подгоняются под традиционно используемые материалы. Думается, что управление производственных предприятий ЦК ДОСААФ СССР лишь констатирует слабость опытно-экспериментальной и лабораторной базы ЦКТБМ, но практически мало что делает для ее расширения и укрепления.

Своевременное обновление некоторых микродвигателей и наборов-заготовок спортивных моделей сдерживает Министерство торговли СССР. Представители торговых организаций часто отказываются идти на изменение номенклатуры продукции и снятие с производства наборов, выпускаемых с 1960—1970 годов, возражают против того, чтобы брать новые, технически сложные и современные модели. Многие торговые работники не хотят понять, что в последние годы уровень подготовки спортсменов значительно возрос и требует моделей такой сложности, о которой раньше и не мечтали.

Словом, нерешенных вопросов в производстве качественной авиамодельной продукции остается немало. В своих письмах читатели подчеркивают, что эти проблемы могут быть устранены лишь при условии, если отношение к ним будет соответствовать духу времени, если принимаемые меры коснутся главного, а не частных. Разве нельзя, скажем, унифицировать типы микродвигателей? Разве не выгодно взамен полукустарных цехов при многих предприятиях иметь один-два специализированных завода по производству моторчиков для моделистов, снабдив эти предприятия современным оборудованием? Разве нельзя, опираясь на имеющийся опыт, производить микросиловые установки, отвечающие мировым стандартам? Ведь каждому, даже не специалисту ясно, что в наше время нельзя ставить «на поток» то, что не пользуется спросом покупателей и отбивает всякое желание заниматься авиамоделизмом.

Комиссия по качеству авиамодельных изделий заканчивает первый этап своей работы. Но это не означает, что журнал «Крылья Родины» не вернется к данной теме. Пишите нам, предлагайте, высказывайте суждения по существу поднятых нами вопросов. Важно также, чтобы вы своевременно сообщали на соответствующие предприятия свои замечания по микродвигателям и наборам. На заводах-изготовителях нуждаются в ваших отзывах. Письма с конкретными предложениями помогут повысить качество авиамодельной продукции.

Г. ПОЛЯКОВ

ПРОБЛЕМЫ ОСТАЮТСЯ



К ИТОГАМ СЛА-87

Что показал IV Всесоюзный смотр-конкурс СЛА конструкторов-любителей, состоявшийся в Москве в августе 1987 года?

Прежде всего, он еще раз подтвердил вывод о том, что ширится движение энтузиастов, появляются интересные конструкции, в которых воплощены оригинальные инженерные идеи. С другой стороны, он выявил, что по-прежнему многочисленны попытки построить любой самолет или планер — лишь бы летать. Но отвечает ли такое любительское авиационное конструирование целям и задачам его оптимального развития? Думается, нет. К сожалению, техническая комиссия смотра-конкурса, делая скидку на молодость массового движения, не была достаточно требовательной и допустила к участию в

смотре некоторые примитивные аппараты, в конструкции которых отсутствуют какие-либо инженерные поиски. Большинство самодеятельных конструкторов повторили то, что уже давно изучено, построено и ушло в историю. Они руководствовались при этом лишь одним желанием — пройти любым, даже давно известным путем к постройке простого летательного аппарата и взлететь!

Во все более расширяющемся движении конструирования и постройки СЛА можно выделить два основных направления. Первое представлено более подготовленной в авиационном отношении молодежью. Это, как правило, авиационные инженеры или студенты авиационных вузов. В их конструкциях зачастую прослеживаются желание сделать аппарат применительно к интересам народного хозяйства, найти инженерное решение, дающее более высокий экономический эффект по сравнению с существующими летательными машинами. Это направление более полно отвечает целям и задачам смотров.

Второе направление представляет собой недостаточно квалифицированных энтузиастов, самозабвенно желающих во что бы то ни стало поднять свое творение в воздух. Большинству из них свойственна губительная для дела спешка, недооценка вдумчивой конструкторской работы, серьезного и последовательного накопления знаний. Исходными данными для создания СЛА у них зачастую являются

не новые идеи и интересные инженерные новшества, а доступные подручные материалы, готовые узлы и детали. Нередко объектами модернизации становятся старые, списанные на учебные пособия самолеты.

Вызывает беспокойство тот факт, что за последние годы произошли происшествия по вине авиаконструкторов-любителей. На пресс-конференции, проведенной оргкомитетом СЛА-87, отмечалось, что причиной травм и даже гибели отдельных «самодельщиков» является беспечность, пренебрежение правилами безопасности полетов, а также их организационная беспорядочность: они не объединены, ими никто не руководит, не учит азам конструирования, технике пилотирования и правилам безопасности.

Первые полеты на вновь созданных самодельных летательных аппаратах должны проводить летчики-испытатели. Остальной летный состав, независимо от классной квалификации, прав на производство полетов на самодельных летательных аппаратах без допуска не имеет. Это закон летной жизни часто нарушается.

Но как получить необходимые права? Вопрос это не новый. Он обсуждался на каждом смотре-конкурсе. Но остается открытым и после выхода в 1987 году постановления № 157 «О мерах по дальнейшему развитию самодеятельного технического творчества», где выдача прав на управление летательным аппаратом для самодельных авиаконструкторов пору-

«КАПРИЗ» ДРУЖБЫ



Хотя Ян Намисняк и родился в Праге, по-русски говорит он совершенно чисто. Это и не удивительно, ведь он учится на пятом курсе Киевского института инженеров гражданской авиации. Черноволосый, веселый, весь какой-то быстрый, внешне он прямая противоположность своему другу, рассудительному голубоглазому Олегу Голубеву. Их небольшой «самолетик» или «машинка», как ласково называет его Ян, с полупрозрачными почти восьмиметровыми желтыми крыльями, обтекаемой белой стеклопластиковой кабиной, расположенным сзади толкающим винтом и странным названием «Каприз», написанном на одной стороне по-

русски, а на другой — по-чешски, привлекал на «СЛА-87» многих.

Кому-то нравились его небольшие размеры — меньше пяти метров, кого-то интересовали секреты изготовления крыльев, кого-то восхищала отделка, кого-то удивляло название. Я тоже заинтересовался, как оно появилось.

— Да все очень просто, — улыбнулся Ян. — У нас в институте при кафедре аэродинамики действует ОКБ. Там практически одновременно создавались три самолета, и один из них — наш. Но те были предназначены для каких-то определенных целей. Скажем, один — сельскохозяйственный са-

молет, которых, как известно, не хватает. Второй делался как учебный. Мы же свой самолетик создавали просто по собственному желанию, как говорится, из каприза. Вот так название и возникло.

И создавался-то у нас «Каприз» как бы по ходу дела. Например, сначала мы задумывали сделать его открытым, а потом неожиданно возникла идея построить его более комфортабельным, то есть закрытым. Так и появился этот обтекатель, весящий всего 12 килограммов. Сам-то самолетик весит 120, а максимальный взлетный — 240 килограммов.

Мотор взяли от «Вихря» практически без переделки, только вот редуктор с передаточным соотношением 1:1,25 сами изготовили. Проектная тяга у нас где-то килограммов 80, максимальные обороты на винте — 4000. В общем, самолетик «быстрый», максимальная скорость — 130, а крейсерская — 100 километров в час.

— Ну и что же, вы его делали только вдвоем?

— Ведущим конструктором был, конечно же, Ян, тут и спорить нечего, — ответил Олег. — А вот делали... Постоянно — вдвоем, некоторые приятели помогали, но надолго их не хватало, только на месяц-два. А всего-то на «Каприз» ушло целых два года. Вот и получается, что помощь каждого в отдельности была незначительна, но в целом помощники были.

Признаться честно, нам очень повезло, мы сразу же встретили большую поддержку и помощь со стороны заведующего кафедрой Евгения Павловича Ударцева. Помогал нам, особенно с материалами, и инженер института Джалан Рафаелович Майлян. Без их помощи мы, скорее всего, не сумели бы закончить «Каприз». А так у нас не было особых сложностей ни с помещением, ни с материалами, что, как правило, испытывают многие другие самодельщики. Именно поэтому и решили мы сделать крылья из органо-стеклотрикотажа.

Сами посмотрите, сколь выгодно отличаются они весом. Одна половинка крыла — всего 12 килограммов. Сейчас у нас опыт есть, и мы могли бы крылья полностью изготовить всего за месяц, даже не слишком торопясь. Обтягивали-то их всего три дня.

чена ДОСААФ. Однако после курса первоначальной летной подготовки в оборонном Обществе могут дать право конструктору-любителю на управление только тем летательным аппаратом, на котором проводилось обучение. Так как в наших организациях эксплуатируются только серийные летательные аппараты, то «самодельщик», получив удостоверение пилота, согласно НПП производить полеты на самолете своей конструкции не сможет без специального полета с летчиком-испытателем. Выходит, что получение прав на полеты практически возможно лишь при проведении всесоюзных или региональных смотров-конкурсов. Причем весь порядок обучения и допуска к полетам должен быть изложен в новых регламентирующих документах, поскольку в существующих он не оговорен. Такие документы в настоящее время разрабатываются.

Сложность в решении проблемы заключается еще и в поиске простого и надежного учебного самолета. Сейчас заметна устремленность некоторой части конструкторов-любителей создать такой самолет. Но проектирование его, как правило, происходит интуитивно, без удовлетворения строгих и точных требований, предъявляемых к учебному летательному аппарату. Наиболее ощутимых результатов в этом поиске достигли создатели «Воробышка» и «Лидера». «Воробышек» имеет предельно простое устройство, что важно для юношеских планерных школ. Самолет «Лидер» также прост в

конструкции и эксплуатации. Есть у этого аппарата и целевое предназначение — первоначальное летное обучение в авиаспортивных клубах ДОСААФ. Действительно, оборонное Общество нуждается в подобном самолете — несложном в устройстве, надежном и безопасном в эксплуатации, дешевом в производстве.

Конструктор «Лидера» Петр Альмурзин руководствовался элементарными требованиями ДОСААФ, предъявляемыми к учебному самолету при его проектировании и строительстве. Однако они были неофициальными, документально не отработанными и неполными. Естественно, «Лидер» по этой причине всем требованиям, предъявленным к нему, ответить не смог.

В процессе последнего смотра-конкурса техническая комиссия условно стала делить летательные аппараты на классы и уже среди них определять победителей. В дальнейшем на смотрах СЛА следует более строго руководствоваться постановлением № 157 «О мерах по дальнейшему развитию самодеятельного технического творчества» и точно выполнить его требования о разработке условий на выявление лучшей конструкции не только по виду и классу летательного аппарата, но и его назначению. По итогам IV смотра-конкурса СЛА мы отметили, что лучшим аппаратом для юношеских планерных школ может быть планер «Воробышек». Однако ЦК ДОСААФ СССР сделал заявку в МАП на серийное произ-

водство другого планера — конструкции Петра Альмурзина. Чем мы руководствовались? Простотой изготовления этого аппарата, высокой технологичностью, что позволит выпускать его в виде модулей и полуфабрикатов с целью привлечения более широких слоев учащейся молодежи к техническому творчеству. Опыт работы ЮПШ при авиационно-техническом спортивном клубе имени П. О. Сухого и некоторых наших авиационных организаций убедительно показывают целесообразность такой формы развития самодеятельного технического творчества.

Организаторами трех последних смотров-конкурсов выступали МАП, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР. Практика показала, что необходим постоянно действующий центральный орган, который бы решал назревшие проблемы в период между смотрами. Он должен работать на общественных началах и состоять из наиболее квалифицированных энтузиастов-самодельщиков. Опыт работы совета Смотра-конкурса убедительно подтвердил правильность позиции. Все усилия авиационной общественности, работников заинтересованных организаций должны быть направлены на то, чтобы следующий слет СЛА прошел более организованно и с более высокими практическими результатами.

Ю. НОВИКОВ,
первый заместитель начальника
Управления авиационной подготовки и
авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР

1500 булавок воткнуть пришлось, да и эпосидка сохнет очень медленно. Но зато посмотрите, какие гладкие, красивые и прочные они вышли, — и Олег сильно постучал по желтой обшивке крыла рукой. — Уверены, ничего им не страшно...

— А вообще-то про композиционные материалы еще далеко не все известно, — дополняет друга Ян, — не все еще мы знаем и про их прочностные характеристики. Но нам хочется верить, что опыт наш удастся. И вот тогда к будущему смотру-конкурсу постараемся сделать самолетик уже целиком из композитов. Думаю, пора переходить и на сотовые заполнители, как это уже делается за рубежом. Уверен, машинка у нас получится — просто прелесть, многие завидовать будут...

Ян рассказал, что начал мечтать об авиации еще с детства. Когда он учился в четвертом классе, бабушка впервые привела его на аэродром, посмотрел он на самолеты вблизи и тут же заявил, что обязательно станет летчиком. Тогда ему не поверили, решили, что это просто детская забава. Все почему-то хотели, чтобы он обязательно стал автомехаником. Однако Ян свое желание не забыл. Когда ему еще не было и 15, уже начал летать в пражском аэроклубе, потом поступил в авиационное училище. Окончил его, вроде бы можно и успокоиться, но очень хотелось учиться дальше. Однако, института, подобного нашему КИИГА, в Чехословакии нет. Так он попал в Киев, сдал экзамены и поступил в институт, в который хотел. Здесь-то и подружился с уральским паренком Олегом Голубевым из города Качканар, что под Нижним Тагилом.

— Знаете, признаться честно, на первом курсе было мне немного скучновато, — признался Ян. — Все летать хотелось. Вот и решил построить мотодельтаплан. До этого никто никаких летательных аппаратов в институте не делал. То есть, пытались некоторые, но до конца начатое дело не доводили. Поэтому-то и мне поначалу тоже не слишком поверили. Но мы все-таки свой мотодельтаплан закончили. Летал он неплохо, но вскоре приятель разбил его. Обидно было, что говорить.

Вот тогда-то и зародилась мысль попро-

бовать сделать свой самолетик. Помню, принесли мы с Олегом эту вот трубу, — рассмеялся Ян, указывая на фюзеляж «Каприза», действительно, представляющий собой окрашенную белой краской трубу. — Положили ее на два стула и сказали, что это и будет наш самолет. Все, кто приходил к нам в ОКБ, смеялись, мол, что же это будет за летательный аппарат. Но постепенно эта труба начала «обрастать» деталями, узлами и чем-то уже начала напоминать самолет. При большом воображении конечно. И тогда люди начали верить, что у нас что-то получится. Вот так и сделали мы с Олегом наш «Каприз».

Кстати, аэродинамическая компоновка и конструкция нашей машинки в этом году заняла первое место среди научных студенческих работ учебных заведений Министерства гражданской авиации. Но мы с Олегом думаем, что надо еще несколько доработать силовую установку и тогда цены нашему «Капризу» не будет.

— Но вот вы сами сказали, что «Каприз» — это самолет для души. Значит, ни для каких других целей, кроме как просто полетать, он не предназначен?

— Нет, это не совсем так, — возразил Олег. — Крыло у «Каприза» аэродинамически чистое, область действия винта находится за ним. Поэтому мы думаем использовать его для испытаний каких-то новых аэродинамических решений. Скажем, мы собираемся устанавливать концевые шайбы. Можно также устанавливать различные турбулизаторы, еще что-нибудь, что надо опробовать. Короче, мы вполне можем принимать подобные заказы от родной кафедры.

Кроме того, «Каприз» может нести 30—40 килограммов полезной нагрузки, на нем, например, можно устанавливать сельхозоборудование. Может он использоваться и для патрулирования. Но повторяю, создавая его, мы таких целей не ставили. Хотелось просто построить самолет повышенной комфортности. Именно поэтому мы и сделали его закрытым. Со временем и кабину еще лучше сделаем...

Я прощалься с создателями «Каприза», который вполне можно назвать самолетом интернациональным, так как один из его

авторов — из Праги, а другой — с далекого Урала, и невольно подумалось, а не стоит ли сделать это традицией смотров-конкурсов СЛА? Почему бы не приглашать на такие смотры и наших друзей — авиационных самоделщиков из социалистических стран. Их наверняка наберется немало, так же, как много будет и интересных, оригинальных летательных аппаратов.

Г. ФЕДОРОВ

МНЕНИЕ ТЕХКОМА

Самолет «Каприз» сделан по известной схеме «дон кихот», обладающей рядом недостатков. Основной — затенение винта передней частью фюзеляжа. Надо сказать, что у «Каприза» это удачно преодолено. Использован воздушный винт увеличенного диаметра с клиноременным редуктором. Применение шасси с носовым колесом позволило преодолеть еще один недостаток схемы «дон кихот».

Внешне «Каприз» выполнен очень аккуратно, с художественным вкусом, имеет хорошие аэродинамические качества. Стоит отметить использование оригинальных материалов, конструктивных схем. Очень оригинальна и схема крыла с двумя лонжеронами из дюралевых трубок, тонкой стеклопластиковой нерабочей обшивкой, пенопластовыми нервюрами.

Однако схема вызвала некоторые сомнения у техкома. Вполне понятно, что работоспособность подтверждается только при статиспытаниях. Но самолет был привезен на СЛА-87 в незаконченном виде. В течение 10 дней смотра авторы «Каприза» приложили немало сил и энергии, пытались завершить работу, но это все-таки не удалось. Именно поэтому испытания так и не были проведены.

На вопросы нашего корреспондента Г. Максимовича отвечает Герой Советского Союза, доктор наук, профессор кафедры безопасности полетов МИИГА Ростислав Сергеевич Демидов.

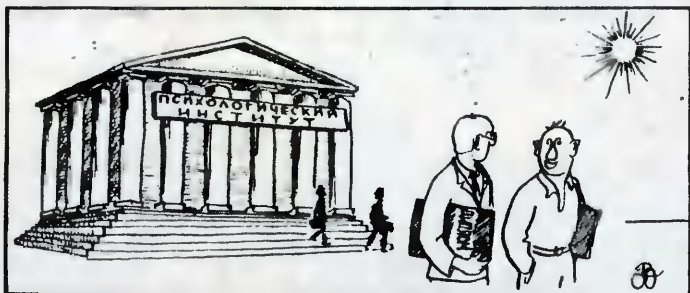
САМОЛЕТ И ЛЮДИ

Рисунки к беседам —
В. Печковского

— Известно, что двух одинаковых людей на Земле нет. А раз так, то и подход к любым проблемам у каждого человека хоть в чем-нибудь, но свой. Так как вы считаете, какими качествами должен обладать молодой человек, решивший посвятить себя авиации?

— Действительно, совершенно одинаковых по характеру, способностям людей не существует. Правда, у психологов как-то не принято раскладывать все по полочкам, говорить, что основу личности составляют темперамент — врожденное качество человека, и характер, определяемый, как правило, приобретенными свойствами. А ведь именно от темпераментов и характера зависит, как человек работает, ведет себя в коллективе.

Когда принимают на работу, то об уровне образования узнают из диплома, но вот как установить степень психологической совместимости? Я, признаться, считаю, что в работе экипажа именно она стоит на первом месте, а знания — на втором. Ведь без умения сосуществовать с другими людьми, получать и использовать знания довольно сложно.



«Мало ли,
что у тебя
тоже
диплом есть,
а я вот
видеть тебя
не могу!»

В свое время еще античные философы и психологи составляли различные таблицы, схемы и карты личности. Они насчитывали от 500 до 1500 всевозможных свойств.

Древнегреческие философы ввели понятие четырех темпераментов — меланхолик, холерик, флегматик, сангвиник. И терминология эта сохранилась до сих пор. Они считали, что человек состоит из жидкости. В чем-то это верно и по сегодняшним понятиям, ведь все знают, что в нас 80% воды. Но они говорили именно о жидкости, считая, что если преобладает кровь — санга, то это сангвиник, если желчь — холерик, если черная жидкость — меланхолик, если флегма — то это флегматик.

— И чем же различаются эти темпераменты?

— Не буду останавливаться на их характеристиках подробно, отмечу, что типичных меланхоликов или, скажем, холериков, сангвиников, в жизни встречается мало. Обычно у человека все типы бывают «перемешаны», но господствует, зримо проявляется, как правило, один. Меланхолик, например, часто всем недоволен, многое ему не нравится, он ставит перед собой очень сложные цели, выше своих возможностей, достичь их не может и разочаровывается в себе, в жизни. В авиации им бывает «неуютно». Лично я меланхоликов среди авиаторов практически не видел.

Остальные же типы темпераментов представлены в авиации широко. Я считаю, что для летного состава менее всего подходит холерик. Одно время считалось, что это быстрые, энергичные люди. Да, в нормальных условиях они действуют хорошо, но вот в критических ситуациях у них часто возникает психологический стресс, гораздо раньше, чем у других.

БЕСЕДА ЧЕТВЕРТАЯ

ЗНАЧЕНИЕ ЛИЧНОГО ФАКТОРА

У летчика-холерика резкие движения, в экстремальных условиях он либо впадает в апатию, либо принимает поспешные, неправильные решения и действия. Для авиации больше подходят сангвиники и флегматики. Это сильные, уравновешенные люди. В критических ситуациях флегматик действует спокойно и уверенно. Хотя в обычных условиях может работать хуже, чем, допустим, холерик. Но различные стрессовые ситуации не могут быстро вывести его из себя, действия его более правильны, чем у других.

Так кто же в
конце концов
лучше:
меланхолик
флегматик,
сангвиник
или холерик?



— Однако основы темпераментов прирождены и менять их довольно сложно. А чтобы попытаться сделать это, необходимо обладать большой силой воли. Характер же, как вы сами сказали, качество приобретенное, зависящее от общения, социальной среды, от коллектива. А вот, скажем, способности — тоже прирожденное качество?

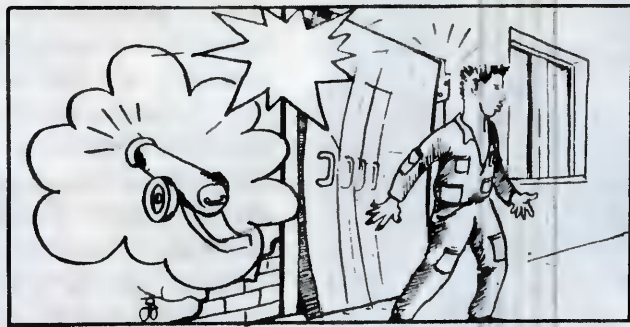
— Характер, действительно, строится из привычек. Положительные привычки приводят к хорошим чертам характера, отрицательные же постепенно укореняются и становятся негативными чертами.

Что касается способностей, то они даются человеку от рождения, но развиваются в процессе его социальной практики. Важно, чтобы они свободно раскрылись, особенно при профессиональной ориентации. Известно, что чуть ли не 90% людей обретают профессию не в соответствии со своими способностями. Выбор часто бывает случайным, а отсюда и недостаточная эффективность работы. Если же правильно определить и развить способности, то человек безусловно способен достичь значительно больших успехов.

Поэтому я считаю, что существенное значение имеет организация своих способностей, так как от этого зависит почти все, и в первую очередь — насколько надежна и эффективна будет сама деятельность. Технические, математические, педагогические, художественные, литературные способности надо вовремя выявлять и обязательно развивать.

А как нередко бывает? Технические способности хорошо развиваются в технических вузах, а гуманитарные при этом упускаются. А ведь это приводит к снижению эффективности и в технической области. Именно поэтому и уверен я, что современному человеку необходима всесторонняя развитость. Сейчас кое-что в этом направлении предпринимается, но пока еще слишком мало, и это не может не отразиться на любом виде деятельности, и тем более на летной. Сегодняшняя молодежь всегда должна помнить, какими людьми были известные авиаторы старшего поколения — всесторонними, высокообразованными, культурными. И никто бы из них никогда не позволил, например, среди ночи громко хлопнуть входной дверью или лифтом, будя всех вокруг, как это делают порой некоторые молодые люди.

«А лично мне
наплевать,
что вы
все спите!»



— Ростислав Сергеевич, с тем, что необходимо повышать общую культуру, думаю, не станет спорить никто. Какие еще свойства личности могут отразиться на летной деятельности?

— У летчика, как и у многих других людей, самое большое влияние имеет самооценка — способность человека критически, строго оценивать свои способности и возможности. У большинства молодежи, как правило, бывает переоценка своих способностей. Гораздо реже встречается недооценка, чаще всего у людей с ярко выраженным темпераментом флегматика или меланхолика. Попробуем проанализировать к чему приводят эти свойства.

Среди летчиков люди, склонные к переоценке своих возможностей, идут на необоснованный риск, что, как правило, кончается плохо. В свое время, когда я служил в морской авиации, мы проводили психологические тесты по выявлению свойств. И потом убедились, что некоторые, склонные к переоценке своих способностей, хотя и были отличными летчиками и людьми чрезвычайно одаренными, довольно скоро погибали, так как преуменьшали опасность и переоценивали себя.

Да и на земле подобная переоценка ни к чему хорошему не приводит. А если человек еще и руководитель... Он начинает считать, что всегда прав, и поэтому заставляет всех делать только так, как хочет сам, все решения его безусловны, ничьих советов он слушать не желает.

«Может быть,
вы и правы,
но я
прислушиваться
к вам
не собираюсь!»



При заниженной же самооценке человек нерешителен, долго колеблется с выбором. Идеальный случай — нормальная самооценка. Это, пожалуй, первая черта личности, имеющая значение при любой профессии. Вторая — самоконтроль. Это, по сути дела, характеристика силы воли человека. А воля — это способность человека заставлять себя выполнять поставленную задачу, достигать цели.

Самоконтроль — главный компонент волн, от которого зависит многое: сама деятельность, исключение разных ошибок... Человек с низким самоконтролем неосознанно пропускает их довольно много, забывает о каких-то действиях, не обращает внимания на какой-то сигнал информации. Такой человек обычно бывает неисполнительным, не умеет правильно среагировать на сложившуюся ситуацию.

У человека с развитым самоконтролем всегда существует чувство долга, ответственности за порученное дело. Просто иначе он поступить не может, все он делает интуитивно аккуратно, хорошо, четко, исполнительно. Эти качества личности взаимосвязаны. Если же они развиты слабо, то у человека все не так: хаос на рабочем месте, сам он невнимателен, много путает, способен допустить серьезную ошибку.

Немаловажное значение для летной деятельности имеет и развитие профессионального мышления: практическое оно или конкретное, абстрактное или косвенное. Что это означает? Известно, что у человека полушария мозга симметричны, но при этом не одинаковы. Если говорить несколько упрощенно, левое полушарие мозга работает как вычислительная машина — цифры, расчеты, символы... Это и есть практическое или конкретное мышление. Правое же занимается образами, творческим мышлением, то есть различными представлениями, вариантами.

Полушария развиты неравномерно, поэтому у одних людей преобладает практическое мышление, следовательно, эти люди склонны к математической работе. Из них получаются хорошие программисты, экономисты, вычислители. Однако в исследовательской работе они, как правило, слабы. Но если сильнее

развито другое полушарие, позволяющее абстрактно мыслить, то этот человек предрасположен создать что-то новое.

Конечно, лучше было бы, если бы оба полушария у человека развивались одинаково, но этого, как правило, не бывает. При преобладании абстрактного мышления человек лучше учится, у него хорошо развита фантазия. Однако

«Как бы
хотелось,
чтобы оба
полушария
были развиты
одинаково!»



если это преобладание значительно, то оно получается в ущерб практическому мышлению. Такой человек всегда полон различными идеями, но редко какую из них ему удастся завершить. При преобладании же конкретного мышления человек чаще всего воплощает чужие идеи.

— Известно, что у каждого нервная система реагирует на внешние воздействия по-своему, то есть, реакция может быть то очень эмоциональной, то крайне спокойной. То есть, у одних тип нервной системы уравновешенный, у других — беспокойный. И это наверняка скажется и на деятельности?

— Конечно. Скажем, чем задачи труднее, тем, естественно, выше уровень тревоги. И вот люди с низким фактором тревоги в сложных ситуациях допускают гораздо меньше ошибок, в то время, как человек с высокой тревожностью меньше ошибается в нормальных условиях. То есть, в нормальных условиях человек со спокойной нервной системой работает хуже, а с возбудимой — лучше. В экстремальной же обстановке человек с низкой тревожностью совершает меньше ненужных действий и реже ошибается.

Как видите, и фактор тревоги имеет немаловажное значение. Для него характерно следующее: если такие ранее названные мною свойства, как самооценка, самоконтроль, чувство ответственности, в принципе, можно в себе выработать, то с нервной системой дело гораздо сложнее. То есть добиться того, чтобы вас не раздражала всякая мелочь, не выводила из себя, снижая работоспособность, возможно воспитывая в себе выдержку, но надо заранее предвидеть, что сделать это будет нелегко. Врожденная нервная система поддается изменениям с большим трудом.

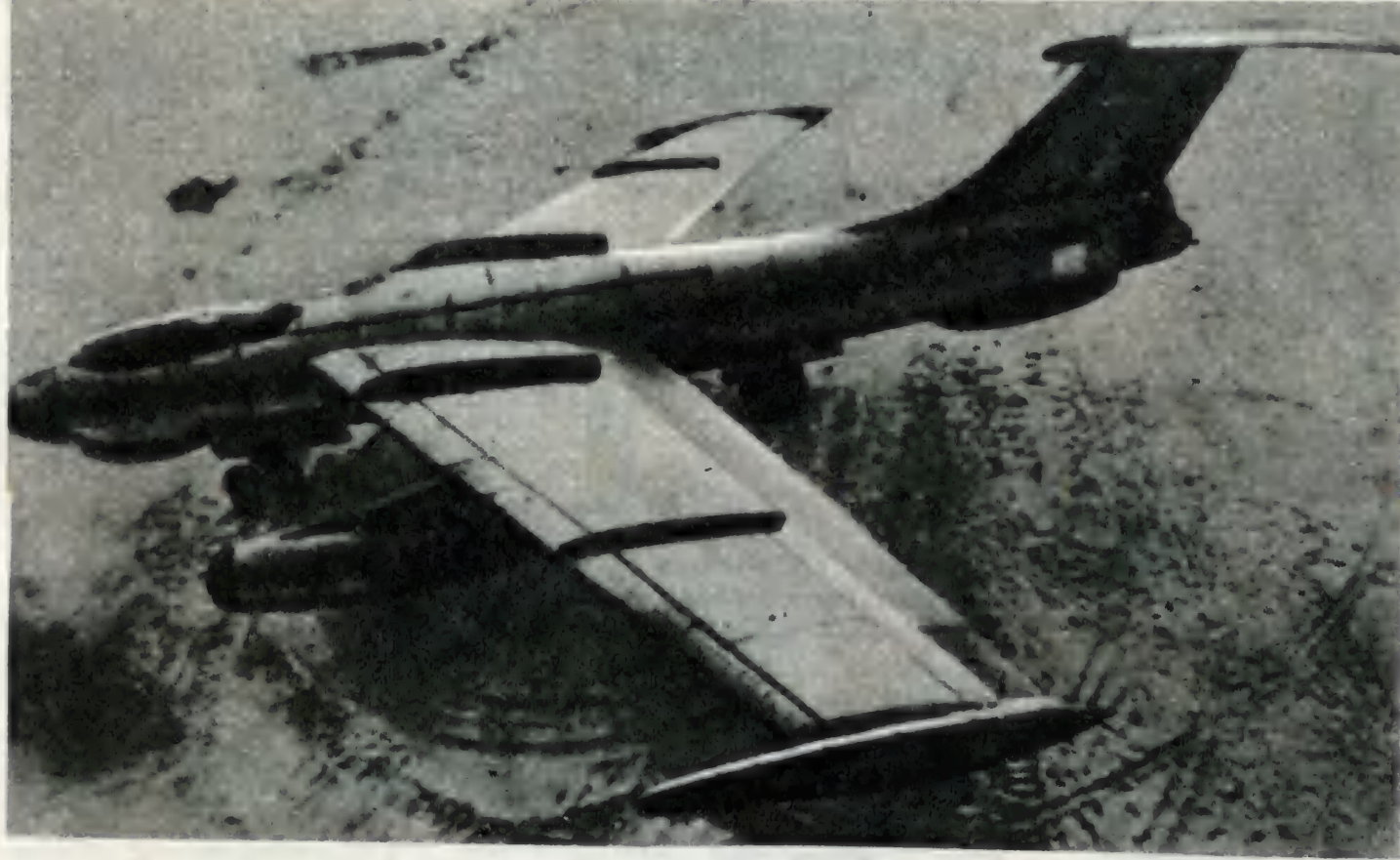
Существует еще одно свойство личности — уровень эмоций, то есть реакция человека на внешнее воздействие. Думаю, любой из нас не раз замечал, что люди на одно и то же реагируют по-разному. От уровня эмоций зависит и эффективность деятельности, особенно, если приходится работать в коллективе. Если уровень эмоций слишком высок, то человек может мешать работать. Он врывается, начинает рассуждать, ругаться, бурно реагирует на замечания.

Если же уровень эмоций низок, то человека трудно расшевелить, заинтересовать, он долго раскачивается перед началом работы, его мало что интересует. Из этого нетрудно сделать вывод, что эмоции, конечно же, вещь хорошая, без них невозможна полнокровная жизнь, да и нормальная деятельность. Но и здесь вредны крайности, хороша золотая середина.

И последнее свойство личности — адаптация в коллективе. Мы в какой-то мере касались ее, говоря о темпераментах, типах нервной системы, других свойствах. Хочется только добавить, что есть такие качества, как робость, замкнутость, стеснительность, мешающие людям быстро наладить контакты в коллективе. Однако есть и совершенно противоположное — коммуникабельность, смелость, излишняя болтливость и, если хотите, нахальство. Как правило, такие люди начинают быстро раздражаться. Так что, и здесь тоже необходимо что-то среднее.

Быть может, кому-то покажется, что все то, о чем мы сегодня говорили, не имеет прямого отношения к летной работе. Смее уверить, что имеет. Ведь любой из членов экипажа работает в небольшом коллективе и, значит, без учета личного фактора, качеств человека трудно будет добиться хорошей безаварийной работы.

Положительные качества личности следует формировать постоянно и настойчиво. Необходимо помнить, что только сам человек может и должен изменить себя, стать личностью, знающим специалистом. Воспитательная работа, система профессиональной подготовки, организация деятельности, другие факторы и условия могут только помочь ему.



По основным параметрам: размерам, взлетному весу, бомбовой нагрузке — самолету «150», создание которого было поручено конструкторскому коллективу, возглавляемому С. М. Алексеевым, отдели промежуточное положение между фронтовым бомбардировщиком Ил-28 и дальним Ту-16. По тактико-техническим требованиям ВВС нормальный взлетный вес будущего самолета должен быть в пределах 38 т, а максимальный — 47 т; скорость у земли — 790 км/ч, на высоте 5 тыс. м — 970 км/ч; практический потолок — 12 500 м, дальность полета в зависимости от боевой нагрузки — от 1500 до 4500 км.

Проектирование машины коллектив вел в тесном сотрудничестве с ЦАГИ. Ведущие специалисты института В. Н. Беляев, А. И. Макаревский, Г. П. Свищев, С. А. Христианович и другие давали рекомендации по аэродинамике и прочности самолета. К разработке бортовых систем и установок были привлечены другие научно-производственные организации.

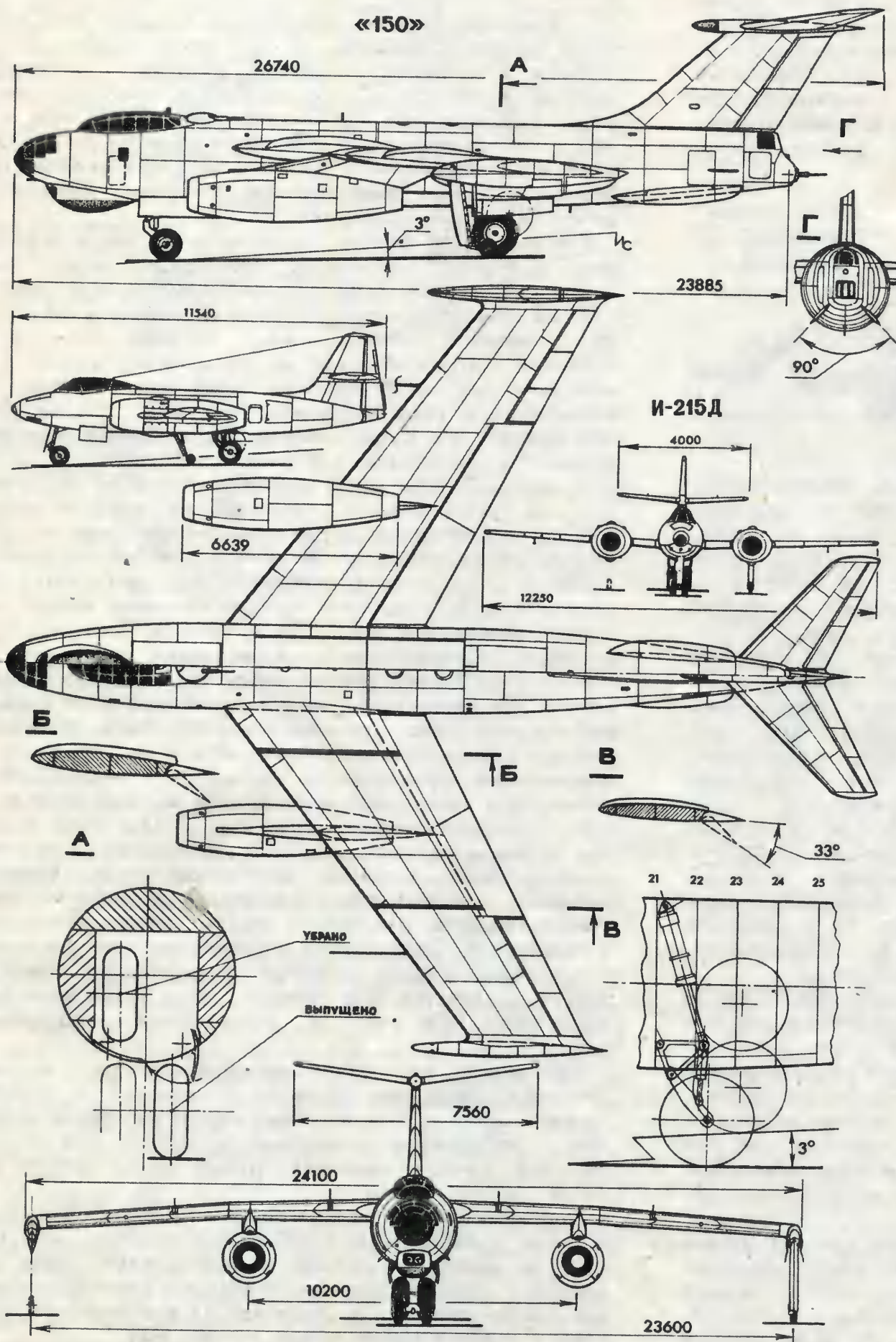
Горячие споры возникли при выборе двигателей. Многие высказывались за мощные ТРД АМ-03. Неизбежное пережатие машины и усложнение ее компоновочной схемы из-за увеличенного аэродинамического сопротивления, по их мнению, будут с лихвой компенсированы значительной тягой двигателей. Тщательные расчеты подтвердили целесообразность установки не столь мощных, но по весу, миделю, относительному удлинению более подходящих двигателей АЛ-5.

В процессе эскизного и рабочего проектирования конструкторы применили ряд новых решений в общей и частной компоновке машины. Еще не апробированными для бомбардировщиков были стреловидное крыло, пилонная подвеска двигателей, Т-образное стреловидное хвостовое оперение и другие новинки. В их числе электрогенератор с ветроприводом, противообледенительные электрообогреватели в носках крыла и оперения, сотовые топливные баки, электромеханическая система управления и другие.

Оригинальным было велосипедное шасси. Схему применили для экономии веса машины. Такое шасси установлено впервые в 1948 г. на реактивном истребителе И-215, являвшемся вариантом И-211 (о нем «Крылья Родины» писали в № 3 за 1985 г.). Опоры на машине «150» конструкторы разнесли подале от центра тяжести. Это дало возможность сделать заднюю ногу «приседающей» — для увеличения на 3° угла атаки крыла на разбеге. Самолет отрывался от полосы одновременно с двух точек — передней и задней, и летчику не нужно было движением ручки на себя «подрывать» машину для взлета, как на машинах с трехколесным шасси. Угол установки крыла 3°30' и «приседание» создавали необходимую для взлета подъемную силу.

«Приседание» задней ноги на разбеге происходило за счет... веса самолета. В начале разбега летчик ставил кран управления шасси на «взлет». Часть гидросмеси выжималась из цилиндра и, проходя через его боковые жиклеры, сливалась в маслобак. Оставшаяся под поршнем жидкость удерживала «приседающий» самолет рабочим давлением гидросистемы. Из-за большого гидравлического сопротивления жиклеров масло

БОМБАРДИРОВЩИК «150»



покидало цилиндр очень медленно, самолет «приседал» постепенно и набирал добавочные 3° угла атаки крыла лишь к концу разбега. После взлета перестановка крана в положение «убрано» открывала жидкости путь под поршень. Колеса задней стойки убирались в свою нишу, которая закрывалась поворотными створками с внутренними осями вращения (см. схему, сечение А). Носовая двухколесная нога убиралась назад по потоку. Вспомогательные боковые опоры были подвешены впереди законцовок крыла, чтобы их дутки выходили за ось задних колес вперед (см. схему, вид сбоку).

Фюзеляж бомбардировщика имел сложные криволинейные формы с цилиндрическим участком посередине. В его носовой части, представляющей собой оживальное тело вращения, оборудована четырехместная гермокабина. По правому боку сделан прямоугольный вырез для герметичного входного люка. Под общим многопереплетным фонарем кабины размещались: летчик — командир экипажа, второй пилот — оператор РЛС (справа и сзади от командира — на приопущенном кресле) и стрелок, пользующийся верхним поворотным перископическим прицелом. В кабине монтировались прицел летчика для ведения огня из передней пушки, приборное оборудование и система жизнеобеспечения. Неподвижная правая пушка с боекомплект, дистанционно-управляемая башня с широкоугольным обстрелом задней полусферы из двух подвижных пушек устанавливались за пределами гермокабины. В нижнем обтекателе (его называли «бородой») находились блоки и агрегаты панорамного радиолокатора, антенна которого прикрывалась снизу радиопрозрачным колпаком. Переднюю часть «бороды» занимали две посадочные фары.

Плавно сопряженный цилиндрический участок фюзеляжа длиной около 7 м и диаметром 2,7 м отводился под отсек для бомб различного калибра общим весом до 6000 кг. Их комплект зависел от боевого задания. Значительную часть отсека можно занять дополнительными топливными баками, снабженными устройством аварийного сброса. Восемь основных фюзеляжных баков имели систему аварийного слива топлива.

Хвостовой участок фюзеляжа суживался от круглого сечения до вертикального овала (вид Г) шириной 0,75 м у кормовой стрелковой башни. В задней гермокабине размещался стрелок-радист, который мог вести огонь из двух подвижных пушек.

Крыло стреловидностью 35° по линии фокусов было набрано из различных профилей по размаху. От корня до плоскости пилона дужка имела симметричный профиль ЦАГИ С-10с-9, затем шел переходный профиль к несимметричному ЦАГИ СР-3-12, который образовывал обводы до законцовки. Отрицательное поперечное V имело перелом от 0° по нижней поверхности центроплана до $-1^\circ 20'$ по низу консолей (см. схему, вид спереди).

Технологическое членение крыла предусматривало разделение его на четыре части. Две секции центроплана общим размахом 11,5 м соединялись фланцевым стыком в плоскости симметрии самолета, а две отъемные консоли крепились к центроплану. По верху крыла были приклепаны аэродинамические перегородки. Обшивочные панели крыла подкреплялись внутренним гофром из прессованных П-образных профилей, и так же, как и панели фюзеляжа, работали на прочность при кручении и изгибе.

Взлетно-посадочная механизация крыла состояла из двухсекционных закрылков общей площадью $16,4 \text{ м}^2$. Поворот закрылков на 33° при взлете и посадке производился электроприводом, общим для обеих секций, и происходил вокруг петлевого шомпола по низу крыла (см. схему, сечения Б и В). Щелевые элероны — трехсекционные. Аналогично были сделаны и рули хвостового оперения. Разделение подвижных органов повышало их боевую живучесть. Киль имел стреловидность 45° . Горизонтальное оперение для продольной балансировки устанавливалось с углом $+3^\circ 30'$ и имело положительное поперечное $V=8^\circ$ для улучшения продольной управляемости на больших углах атаки. Для улучшения путевой устойчивости под хвостовой частью фюзеляжа установили два фальшкиля с развалом в стороны (см. схему, вид Г).

На самолете применена оригинальная система управления. Она не имела традиционных гидравлических приводов и бустеров. Вместо тяг, тросов и качалок, работающих на сжатие, растяжение и изгиб, систему оснастили валами, работающими на кручение от крупношаговых винтовых пар, приводимых в движение автономными электроприводами. Электроприводы размещались вблизи рулевых поверхностей и закрылков. На случай обесточивания самолета при отказе обоих двигателей конструкторы установили ветрогенератор, выпускаемый из фюзеляжа в поток на поворотной штанге. Этот

небольшой агрегат питал электросистемы управления и приборное оборудование кабины.

Турбореактивные двигатели (впервые в нашей стране), по совету работников ОКБ, создавшего АЛ-5, были подвешены под крылом на узких стреловидных пилонках с выносом гондол за пределы крыла, чтобы исключить их взаимовлияние и тем самым улучшить аэродинамику. По сравнению с мотогондолами, встроенными в крыло, пилонная подвеска при ее чуть большем сопротивлении, существенно повышала подъемную силу крыла. При стреловидности пилонов в $79^\circ 30'$ двигатели выполняли и функцию противоблательных грузов.

Благодаря дружной работе коллективов конструкторского бюро и завода, в котором еще шло переоборудование некоторых цехов и лабораторий, опытный самолет был построен в установленный срок — к маю 1951 года. Летные испытания с различным составом экипажа, в том числе сотрудниками ОКБ и завода, выполнял Герой Советского Союза Я. И. Верников. Первый и последующие пятнадцать полетов показали, что новшества, примененные в бомбардировщике, себя оправдали.

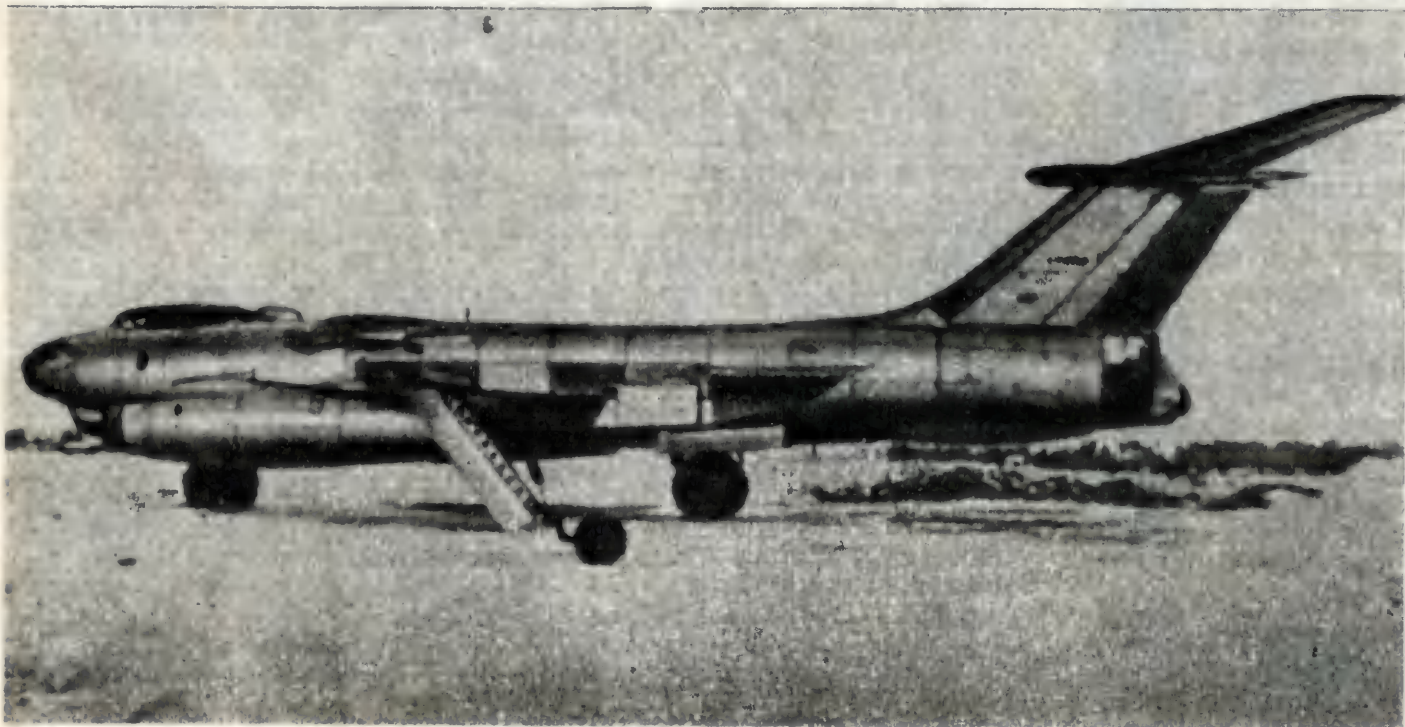
Испытатели выявили у самолета и ряд недостатков. На высотах 9—10 тыс. м при полете на максимальных скоростях и неподвижной ручке управления возникали небольшие плавные продольные колебания. На снижении появлялась поперечная раскачка. Ее удалось устранить, увеличив высоту обтекателей вспомогательных опор. Другие замечания устранить не успели. В шестнадцатом полете 9 мая 1952 г. при заходе на посадку машина неожиданно спарашютировала и упала на грунт, не дотянув до полосы. При этом было снесено шасси, повреждены двигатели и фюзеляж.

В испытательных полетах подтвердилось соответствие летных данных тактико-техническим требованиям ВВС к самолету «150». У земли бомбардировщик показал скорость около 850 км/ч вместо 790. На высоте 10 тыс. м — 930 км/ч. Однако отремонтировать поврежденный «150», как и достраивать второй экземпляр, не стали. Такое решение объяснялось тем, что к этому времени необходимость в «промежуточной» между самолетами Ил-28 и Ту-16 машине отпала.

В создании бомбардировщика активное участие принимала группа немецких инженеров, возглавляемая конструктором Б. Бааде. После возвращения в Германскую Демократическую Республику эта группа на базе самолета «150» разработала первый немецкий реактивный лайнер.

Поврежденный при аварии самолет «150» был разобран, и его препарированные агрегаты и фрагменты конструкции переданы кафедре самолетостроения Московского авиационного института. Опыт разработки и испытаний бомбардировщика «промежуточного» класса и особенно новые конструктивные находки коллектива, использованы в дальнейшем при создании новых самолетов.

И. СУЛТАНОВ,
инженер-конструктор



**ПОСЛЕВОЕННЫЕ
СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ**

ТАЙНА «ПРИНЦЕССЫ КАШМИРА»



В № 4 журнала был опубликован материал Д. Лихарева «ЦРУ: терроризм в небе», в котором упоминалась гибель авиалайнера «Принцесса Кашмира». Нельзя ли подробнее рассказать об этой катастрофе?

Г. Осипенко, г. Киев.

12 апреля 1955 года дежурные радисты индийской авиакомпании Эйр Индия приняли внеочередное сообщение с четырехмоторного авиалайнера «Принцесса Кашмира», совершавшего полет из Гонконга в Индонезию. На его борту находилась делегация Китайской Народной Республики, направлявшаяся в индонезийский город Бандунг, на конференцию представителей стран Азии и Африки. Командир корабля, капитан Джатар, передавал, что на самолете возник пожар и экипаж намерен пойти на вынужденную посадку. На этом радиосвязь с «Принцессой Кашмира» прервалась.

Через некоторое время премьер-министр Дж. Неру выступил с официальным заявлением. «Подобная катастрофа тяжела в любое время. Но в данном случае, когда на борту самолета находились члены китайской делегации, это тяжело и больно, — и подчеркнул: — Катастрофа носит необычный характер...»

Поисковые операции оказались безрезультатными. И только спустя двое с лишним суток на островах Индонезии нашли трех чудом уцелевших членов экипажа авиалайнера. Они-то и рассказали о том, что же случилось с «Принцессой Кашмира».

...10 апреля авиалайнер задержался с вылетом из бомбейского аэропорта Санта-Круз — механики не успели закончить предполетный осмотр машины. Такое бывало и прежде, и экипаж надеялся сократить стоянку в Гонконге, чтобы по графику, утром 12 апреля, вернуться в Бомбей.

Рейс проходил нормально. Авиалайнер совершил обычную посадку в Калькутте, потом в Бангкоке. Там летчиков ожидал сюрприз: на самолете появился новый шеф-пилот, капитан Джатар. Он повел машину в Гонконг и, после четырехчасового перелета, вечером 11 апреля уверенно посадил ее на окруженный с трех сторон горами аэродром. Здесь экипажу объявили, чем вызвана замена шеф-пилота — «Принцессе Кашмира» выпала честь доставить в Джакарту китайскую делегацию во главе с премьером Государственного совета и министром иностранных дел КНР Чжоу Эньлаем.

Утром 12 апреля бортинженер «Принцессы» Карник тщательно проверил моторы и оборудование — все было в порядке. Карник посоветовал механику Декунхе внимательнее посмотреть, как местные специалисты английской компании Гонконг эйркрафт корпорейшн осматривают узлы и механизмы их машины. Настороженность инженера была обоснованной — вскоре после посадки в Гонконге к нему подошел здешний представитель Эйр Индия и предупредил:

— Смотри в оба! Не исключено, что кто-нибудь попытается напасть на вас...

Но пока все шло вроде бы благополучно. Пока... Неожиданно к Карнику подошла стюардесса Глория Берри и тихо, встревоженно, сказала:

— Ты знаешь, только что куда-то исчез твой чемодан...

Через некоторое время, когда рабочие заканчивали подготовку машины, исчез чемодан и Декунха. Однако оба чемодана оказались на месте, когда в салон «Принцессы Кашмира» поднималось 11 делегатов КНР. Чжоу Эньлая среди них не было — он полетел на другой машине. Странная история с пропавшими и внезапно нашедшимися чемоданами оставила у индийских летчиков неприятный осадок, но все понемногу успокоилось, когда Джатар поднял машину в воздух и, сделав круг над аэропортом, взял курс на Джакарту.

Бортинженер Карник привычно взглянул на приборы — все четыре мотора работали нормально — и пошел в пассажирский салон. И здесь все было, как обычно — Глория показывала пассажирам, как пользоваться надувными спасательными поясами при вынужденной посадке на воду. Карник перебрался в туристский салон. По случаю спецрейса все 36 кресел пустовали. В одном из них бортинженер устроился, некоторое время

прислушивался к ровному гулу моторов и незаметно для себя задремал. Разбудил его какой-то резкий звук, «чужой» для шума, издаваемого исправным самолетом. Инженер бросился в пилотскую кабину: Декунха напряженно вглядывался в приборы, Джатар и Дикшит обеспокоенно переговаривались. Что-то случилось!

В этом бортинженер убедился, взглянув через окно на правое крыло: оно пылало! «Языки пламени, то желтые, то оранжевые, то бордово-красные поднимались все выше и выше, — вспоминал Карник. — Алюминий пылал, как бумага: он на глазах плавился и отваливался целыми кусками, исчезая в клубящихся облаках дыма». Огонь бушевал около исправно работавшего мотора № 3, но добраться к месту пожара было невозможно.

Карник вернулся к пилотам, те с трудом удерживали машину в нормальном положении.

— До Сингапура 160 миль! — сказал штурман. Он стоял за креслами пилотов, вглядываясь вперед, где вот-вот должны были появиться острова Натуна.

— Командир, крыло отвалится через 10 минут... — доложил Карник.

— Будем садиться на воду! — ответил Джатар, и «Принцесса Кашмира» осторожно пошла вниз с высоты 6 тысяч метров.

Карник занес в пилотскую кабину спасательные пояса, Глория помогла надеть их Джатару и Дикшиту — они не могли оторваться от штурвалов, управляя самолетом, у которого с каждой секундой уменьшалась правая плоскость, — самолет не удержишь кренило.

Бортинженер снова заглянул в пассажирский салон — 11 человек, пристегнув спасательные пояса, ждали. Понимают ли они, что крыло в любое мгновение может отвалиться?

...«Принцесса Кашмира», оставляя за собой длинный дымный след, уже неслась над поверхностью океана. Джатар приказал немедленно открыть все двери, чтобы сравнять давление внутри самолета с атмосферным, а выходы не заклинило бы при ударе о воду, когда фюзеляж плохо управляемого авиалайнера неизбежно будет деформирован.

Огонь уже перешел с крыла на обшивку, в салоне стало душно и темно. Карник выбил окно с левой стороны фюзеляжа, но в самолет тут же хлынул черный, едкий дым. Заполнилась дымом и кабина пилотов. Джатар и Дикшит вели пылающую машину почти вслепую, пытаясь избежать столкновения с горами, возвышающимися над островами Натуна.

Выключив мотор № 3, бортинженер пристроился в штурманской, закрыл глаза и стал ждать. Больше он ничего не мог сделать. Вот оно — удар, громкий всплеск, пол словно провалился из-под ног, сверху хлынула вода...

Потом Карник не мог припомнить, как ему удалось выбраться из тонущего самолета. Вынырнув, он увидел рядом плавающие обломки, резиновые подушки кресел. Уцепившись за какой-то предмет, он огляделся: «Передо мной пылал огромный огненный круг, едва не достигавший 200 футов (около 70 м) в диаметре. В темнеющее предвечернее небо поднимались красные языки пламени с черными, как сажа, лентами дыма»...

«Если кто-то из пассажиров и сумел выбраться из нее, то наверняка погиб в огне», — подумал Карник.

Однако повезло и Дикшиту, а еще через пару минут к ним подплыл штурман Патхак. Значит можно надеяться, что спаслись не только они? В самом деле, со стороны донеслись крики:

— Где вы, где вы? — кто-то звал по-английски. А потом сзади появились головы двух пловцов.

— Плывайте к нам! — позвали летчики, которых уже подхватило сильное течение и понесло на юг. Плыть против него измученные, раненые (у Карника была повреждена нога и рука, у Дикшита — перебита рука, у Патхака рука была сломана в двух местах) летчики не могли.

Первое время они надеялись, что их найдут местные рыбаки — те не могли не заметить горящий и снижающийся самолет. Но море было пустынным. Стемнело. Посоветовавшись, летчики решили, что

Патхак (он чувствовал себя сносно) поплывет вперед, за помощью, а Карник и Дикшит постараются держаться вместе, пока не доберутся до ближайшего островка.

Спустя четыре часа после катастрофы над пловцами низко прошел самолет с двумя огнями на фюзеляже — верный знак, что он занимается поисками. Но с него не заметили света сигнального фонаря на спасательном поясе Дикшита.

А потом недалеко появились вспышки света. Морзянка? На «Принцессе Кашмира» азбуку Морзе знали Джатар, Дикшит и Патхак...

Через некоторое время засверкало с другой стороны, потом по поверхности океана скользнул луч прожектора, судя по всему, с небольшого судна. Кто это? Спасатели или злоумышленники, погубившие «Принцессу Кашмира» и теперь намеревавшиеся уничтожить последних свидетелей?

Вновь стало темно, а потом появилась луна и в ее свете Карник и Дикшит заметили островок — до него было чуть больше километра. С трудом летчики добрались до прибрежной скалы, а с нее — на сушу.

Ночью низко над островом пролетел еще один самолет. Летчики узнали его — «Дакота», двухмоторный транспортный мотоплан американского производства. И снова никого.

Утром Карника и Дикшита встретили местные жители, накормили, оказали помощь и на лодке переправили к другому острову. Там их ожидал Патхак. Вновь втроем индийские летчики направились на остров Натуна, но в пути их судно перехватил французский фрегат «Дампьер». Его командир получил приказ осмотреть побережья окрестных островов: нельзя было исключать, что туда приплыл еще кто-нибудь из тех, кто был на «Принцессе Кашмира».

Оказалось, французские моряки побывали на месте гибели авиалайнера.

— Спустившись на дно моря, мы обнаружили какую-то крупную часть самолета, — рассказывали водолазы. — Под ней лежали три тела. В кармане одного мы нашли документы на имя Декунхи, по инициалам на кольце, снятом с пальца другого, установили, — оно принадлежало Пименте. Третьего опознать не удалось.

Осмотр островов ничего не дал. Из 11 пассажиров и 8 членов экипажа «Принцессы Кашмира» в Бомбей вернулись трое — второй пилот Дикшит, штурман Патхак и бортиженер Карник. Остальные остались среди обломков погибшего авиалайнера...

Причину катастрофы установили эксперты правительственной комиссии. Исследовав остатки правой плоскости, они пришли к выводу, что пожар возник после взрыва «адской машины», заложенной в стойку правого шасси, над которой находился мотор № 3. В обломках самолета, поднятых со дна, нашли осколки мины замедленного действия.

Тогда стал понятен замысел злоумышленников. Взрыв должен был произойти, когда самолет находился над океаном, на высоте 6 тысяч метров. После этого правое крыло переломилось бы около третьего мотора, машина перешла бы в беспорядочное падение, разрушаясь в воздухе, и ее обломки неизбежно рассеялись бы на значительной территории. Что называется, концы в воду...

Расчитывали злоумышленники и на то, что летчики не сумеют нормально приводнить горящую машину. Однако капитан Джатар и второй пилот Дикшит до конца оставались на посту и первыми приняли удар на себя.

Кто же был виновником этой трагедии? Юристы древнего Рима утверждали, что, ответив на вопрос «Кому это выгодно?», можно, не располагая уликами, уверенно назвать имя преступника.

Погубить делегацию КНР было выгодно чанкайшистам, поддерживаемым Белым домом. Одновременно компрометировалась Индия, чья молодая авиация «не справилась с ответственным заданием».

Погубить «Принцессу Кашмира» было выгодно и американским «ястребам», чтобы тем самым сорвать Бандунгскую конференцию.

Диверсия в воздухе. Такой прием тайной войны давно уже применяется реакционерами всех мастей, разведками империалистических стран и их наемниками. «Принцесса Кашмира» была не первой и, к сожалению, не последней. В октябре 1976 года кубинский пассажирский самолет совершал рейс Каракас—Гавана. Вскоре после взлета с аэродрома на острове Барбадос, когда самолет шел на высоте 6 тысяч метров, бортрадист сообщил: «Взрыв на борту, огонь распространяется, падаем...» Погибло 73 человека. Установлено, что мину замедленного действия в кубинский самолет заложили некие Ф. Луго и Э. Лукано, «антикастровцы», связанные с ЦРУ. В 1986 году мир облетела весть о том, что над Атлантикой (опять океан!) потерпел катастрофу индийский авиалайнер. Погибло более 250 человек. Установлено, что подрывное устройство в самолет подложили сикхские экстремисты.

Итак, «адская машина» срабатывает, когда самолет летит над океаном. Не правда ли, сама собой напрашивается аналогия с тем, что произошло с «Принцессой Кашмира»? Знакомый почерк...

И. ИЗМАЙЛОВ

ВОЗДУШНО-КОСМИЧЕСКИЙ САМОЛЕТ

В США принята программа создания перспективного одноступенчатого воздушно-космического самолета (ВКС). В соответствии с планом работ предполагается построить два экспериментальных аппарата X-30. По идее они смогут выполнять гиперзвуковой крейсерский полет в атмосфере и выходить на околоземную орбиту. Идет выбор наиболее оптимальных концепций планера и двигательной установки (ДУ), что позволит значительно уменьшить количество рассматриваемых вариантов его внешнего облика.

В разработке двигательной установки для будущего самолета принимают участие фирмы Пратт-Уитни, Дженерал Электрик и Рокетдайн. Первые две уже получили по 30 млн. долларов на исследование концепции гиперзвукового воздушно-реактивного двигателя (ГПВРД), а фирма Рокетдайн, не имея правительственного контракта, использует для ведения работ собственные средства (10 млн. долларов). В текущем 1987 г. две выбранные фирмы получают дополнительные контракты по 145 млн. долларов на предварительное проектирование и проверку технических решений. В середине 1988 г. предполагается провести оценку опытных модулей ГПВРД. Разработка его летных образцов и огневые демонстрационные испытания планируется провести в начале 1989 г.

В конце октября 1987 г. из пяти фирм (Боинг, Дженерал дайнэмикс, Локхид, Макдоннелл-Дуглас и Рокетдайн), изучающих концепции планера гиперзвукового экспериментального аппарата X-30, будут выбраны три, которым поручат разработку некоторых компонентов его конструкции, в частности, носка крыла из перспективных материалов, крупногабаритных легких баков для топлива, а также демонстрационные испытания активной системы охлаждения с использованием жидкого водорода. Каждая из фирм получит на эти работы сначала по 9 млн., а затем еще по 25,5 млн. долларов. По программе в 1989 г. будет выбрано по одной фирме для создания двигательной установки и планера уже натурного ВКС. Полеты экспериментальных X-30 могут начаться в 1993 г.

Предполагается, что двухместный экспериментальный X-30 при полной заправке жидким водородом будет иметь стартовую массу 90 т, длину 30—46 м, крейсерскую скорость полета в верхних слоях атмосферы 5—15 М.

Как сообщил журнал

«Авиэйшн Уик энд Спейс Технолоджи», на авиабазе Райт-Петтерсон (штат Огайо) началась координация исследований по проекту военных и гражданских гиперзвуковых летательных аппаратов, которые могут быть разработаны на основе X-30. В числе этих проектов стратегический разведчик, гиперзвуковой транспортный самолет.

КРУПНЫЙ ПАТРУЛЬНЫЙ ДИРИЖАБЛЬ

Созданный недавно консорциум, в него вошли американская фирма Вестингауз и английская Эйршип Индастриз, заключил с военноморскими силами США контракт на постройку первого крупного патрульного дирижабля. Его предварительная стоимость — 118,2 млн. долларов.

По сообщению журнала «Мэритайм Дэфэнс», воздушный корабль, названный «Сентинел», будет иметь объем 62 300 м³. Его длина 125 м, диаметр оболочки 31,2 м. Под мягкой оболочкой дирижабля на трех внутренних катенарных поясах подвешена двухпалубная гондола для экипажа из 12—15 человек. Закрытый отсек между носовым и кормовым воздушными баллонами отведен под радиолокационную станцию TPS-63.

В качестве силовой установки планируется использовать один турбовинтовой двигатель GET700 мощностью 1260 кВт для полета к зоне патрулирования и отлета от нее и два более экономичных двигателя CRM на дизельном топливе мощностью по 1300 кВт для 2—3-суточного патрулирования. Максимальная скорость дирижабля 160 км/ч, скорость патрулирования 80—90 км/ч, высота полета 1500—3000 м. Максимальная дальность — 4500 км. Вертикальная скорость подъема 192 м/мин.

Консорциум сообщил, что уже заканчивается постройка гондолы длиной 25 м. В ней оборудуются рабочие посты операторов-наблюдателей, стрелков обычного и ракетного вооружения, а также каюты и кухня. Дирижабль будет оснащен системой дальнего радиолокационного дозора, опускаемыми в море гидроакустическими станциями. Кроме противолодочных бомб и торпед предполагается установка ракет класса «воздух-воздух».

Военно-морские силы США объявили о намерении приобрести 100 дирижаблей типа «Сентинел». Стоимость постройки и ввода в строй, по мнению специалистов, превысит 6 млрд. долларов.

Ю. БОЙКО,
инженер

◆ НОВОСТИ ЗАРУБЕЖНОЙ АВИАТЕХНИКИ ◆



ВЕРТОЛЕТЫ НАД ПЕРСИДСКИМ ЗАЛИВОМ

Весь мир с напряженным вниманием следит за развитием событий в Персидском заливе. Здесь и на подступах к нему Пентагон собрал мощный военный кулак — более 40 кораблей с 25 тысячами военнослужащих. В составе военно-морской армады линкор «Миссури» с крылатыми ракетами на борту, вертолетоносец «Гуадалканал», ракетные крейсера, фрегаты, тральщики. Свои корабли послали в эту «горячую точку планеты» некоторые союзники США по НАТО и собирается сделать это Япония.

Поводом для направления в район Персидского залива кораблей послужило то, что в ходе продолжающейся более семи лет войны между Ираком и Ираном боевые действия захватили его акваторию. Как утверждает западная печать, Иран и Ирак активно минируют форватеры, наносят удары по объектам противной стороны и танкерам других стран. Для борьбы с минной опасностью и «обеспечения свободы судоходства» администрация Рейгана вначале направила несколько тральщиков, затем под предлогом их защиты — боевые корабли с наступательным оружием.

Широкообластные заявления представителей США о том, что их надводные и воздушные тральщики способны устранить минную опасность, пока практически подтверждаются редко. Эффективность полетов специализированных вертолетов-тральщиков явно ниже рекламированной и ожидаемой, хотя отработкой техники и методики поиска и уничтожения мин с вертолетов военно-морские силы США занимаются уже десятилетиями. В период агрессивной войны в Корее в начале 50-х годов американцы с вертолетов расстреливали лишь плавающие мины.

Буксируемые вертолетом тралы были разработаны позднее. К середине 60-х годов ВМС США сформировали первую эскадрилью вертолетов-тральщиков из машин Сикорский RH-3D. Однако они себя не оправдали. Тогда в качестве тральщиков решили использовать специально модифицированные военно-транспортные вертолеты Сикорский CH-53D. Первые серийные образцы этих машин под обозначением RH-53D «Си Стэллион» поступили на вооружение в 1972 г.

Вертолеты этого типа с пятилопастным несущим винтом диаметром 22 м оснащены двумя ГТД мощностью по 4330 л. с. Их максимальная взлетная масса — 22 т. Запас топлива во внутренних баках (2350 л) и двух подвесных (по 1890 л) обеспечивает поиск и траление мин в течение 4 ч. Дальность полета «Си Стэллион» — 1650 км. Экипаж — четыре-шесть человек. Герметичная нижняя

часть фюзеляжа позволяет при необходимости совершать посадку на воду. Для выпуска трала в задней части фюзеляжа имеется откидная рампа. Вертолеты оснащены различными типами контактных и неконтактных тралов. Для уничтожения подсеженных мин на борту установлены пулеметы калибром 12,7 мм.

Кроме простых механических и акустических тралов вертолеты типа RH-53D могут буксировать электромагнитный «Си След» для траления магнитных и индукционных мин. Масса этого трала (2,4 т) и габариты (длина более 8 м, ширина 4 м) не позволяют размещать его на борту вертолета. «Си След» спускают на воду с корабля, а затем он подцепляется вертолетом и буксируется по избранному маршруту со скоростью 40 км/ч. Вертолет держит высоту 18—20 м. За поведением трала экипаж следит с помощью зеркал, установленных в носовой части машины.

Для повышения эффективности траления вертолеты «Си Стэллион» оснащены специальной навигационной системой, в состав которой входят плавучие буи, удерживаемые на якорях, и доплеровская РЛС. На экране в кабине экипажа высвечиваются положение буев и вертолета, а также координатная сетка.

Впервые «Си Стэллионы» были использованы в 1973 г. при разминировании территориальных вод Вьетнама. В 1974—1975 гг. их применили в Суэцком канале. Летали они много, но ни один из 12 вертолетов так и не вытравил ни одной мины. Разминирование канала было выполнено с надводных кораблей.

Вертолеты-тральщики базируются на десантных вертолетоносцах типа «Гуам». Один из кораблей этого типа «Гуадалканал» находится и сейчас в Персидском заливе. Он вступил в строй в 1963 г. Его водоизмещение 18 000 т, длина палубы — 183 м. На нем могут одновременно базироваться на палубе 11 десантных вертолетов и около 30 — в ангаре. Корабль принимает на борт до 1740 десантников.

В 80-х годах в США был создан ряд усовершенствованных систем для траления мин с вертолетов. Однако сообщений об их эффективности, как и об успехах в очищении вод Персидского залива в результате действий личного состава корабля «Гуадалканал» и экипажей его вертолетов-тральщиков «Си Стэллион», западная печать пока не публиковала.

Корреспонденты сообщали, что сейчас на борту военных кораблей США в Персидском заливе базируются восемь RH-53D, четыре боевых вертолета-штурмовика Белл AH-1T «Си Кобра» и несколько вооруженных десантных вертолетов. Как считают обозреватели, они приняли участие в потоплении иранских катеров.

Бронированный двухместный вертолет «Си Кобра» предназначен для поражения наземных и надводных целей. Диаметр несущего двухлопастного винта 14,6 м. Фюзеляж шириной около 1 м. Стрелок сидит впереди, летчик — сзади.

С газотурбинным двигателем мощностью 1970 л. с. максимальная скорость «Си Кобры» около 280 км/ч. Под крылом, размахом 3,2 м, на четырех пилонах могут подвешиваться небольшого калибра бомбы, ракеты или контейнеры с реактивными снарядами. Под носовой частью фюзеляжа размещена поворотная турельная установка с трехствольной пушкой калибром 20 мм. Вертолет оснащен лазерно-оптическими системами управления огнем. Максимальная взлетная масса «Си Кобры» — 6350 кг.

На вооружении корпуса морской пехоты США вертолеты этого типа начали поступать в 1977 г. Недавно разработанный вариант под обозначением AH-1W «Супер Кобра» с увеличенной на 340 кг взлетной массой имеет более совершенное оборудование и вооружение, в состав которого могут входить две управляемые ракеты класса «воздух-воздух» «Сайдундер».

В. УДАЛЬЦОВ

На снимках: вертолет RH-53D.

«ПУШЕЧНЫЕ КОРАБЛИ»

Среди специальных самолетов, предназначенных для использования в так называемых «локальных войнах», в операциях против освободительных движений, отдельное место занимает класс машин, получивших общее название «Ганшип». Они специально оборудованы и оснащены для действий против слабовооруженных средствами ПВО партизанских отрядов и населения занимаемых ими районов. В руках карателей «Ганшипы» стали настоящими самолетами-убийцами.

Чаще всего они представляют собой переделанные для штурмовых операций военно-транспортные машины. Все стрелково-пушечное вооружение на них установлено на левом борту фюзеляжа и направлено перпендикулярно оси самолета (иногда с наклоном вниз), как размещались пушки на старинных кораблях. Отсюда им и дано название «Ганшип» — «пушечный корабль».

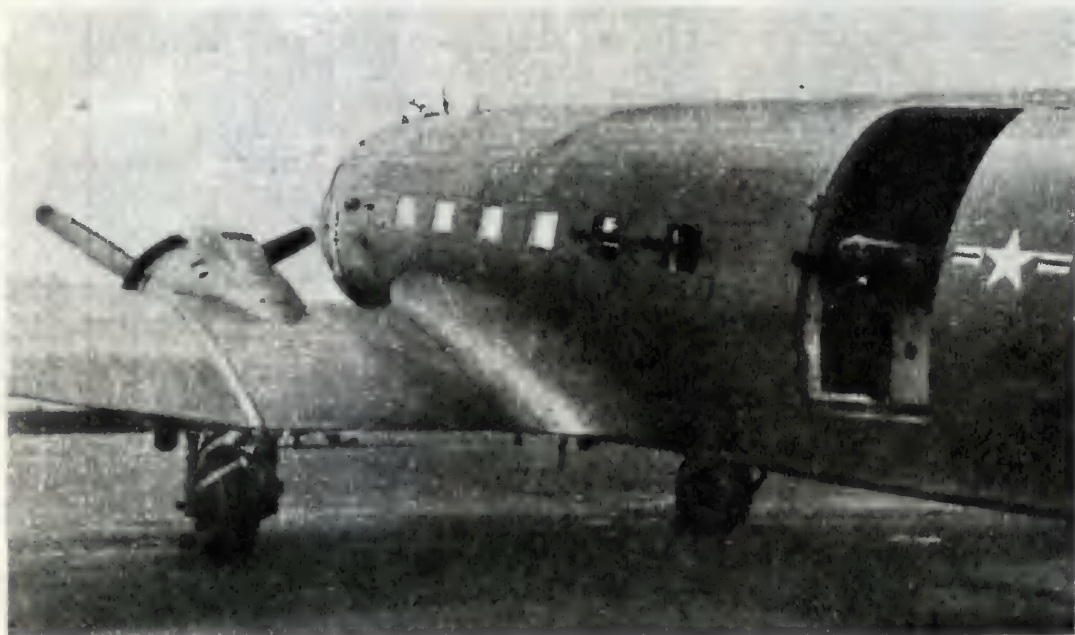
Соответственно избрана тактика боевого применения. Совершая рейды вдоль дорог, экипаж обстреливает из бортовых пушек и пулеметов все, что на них видит. При подавлении очагов сопротивления, укрепленных районов, занятых силами освобождения, их лагерей, поселков и деревень «Ганшипы» встают над ними в круг и летают с небольшим креном. Весь огонь бортового вооружения концентрируется в определенном месте. Прицеливание осуществляется через левое окно кабины. Самолет же в это время находится чаще всего вне зоны ответного огня с земли.

Концепция самолетов «Ганшип» была разработана американцами в 1964 году по проекту «Тэйл Чесер» (преследователь). Первые машины этого класса созданы на базе довоенного самолета С-47 «Дакота». Два поршневых двигателя мощностью по 1200 л. с. обеспечивали ему скорость до 370 км/ч. Его боевая нагрузка — до 3 тыс. кг.

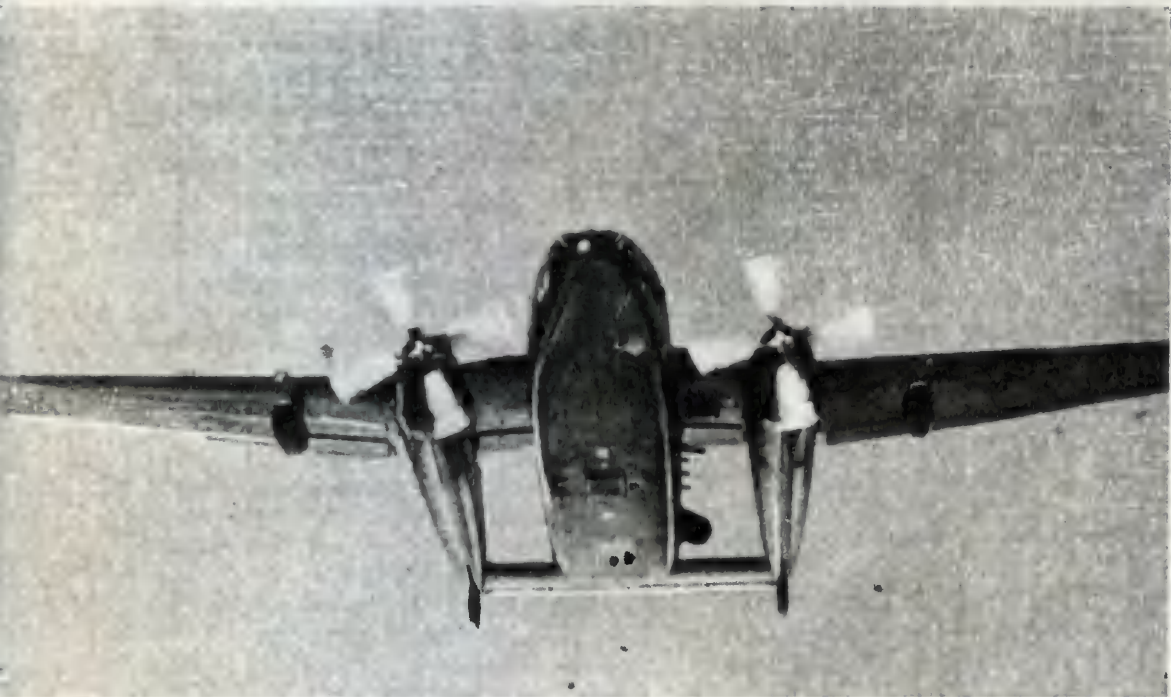
Переделка «Дакоты» в боевой вариант по существу свелась к установке в проеме двери и окнах левого борта трех контейнерных шестиствольных 7,62-мм пулеметов SUU-11, а в пилотской кабине рядом с левым летчиком — простого коллиматорного прицела. В 1965 году самолет (он получил обозначение FC-47D) вооружили десятком пулеметами М-2 калибра 7,62 мм, а модифицированный в 1966 г. — пулеметами М-3 калибра 12,7 мм. Эти самолеты стали обозначаться AC-47D «Споуки» («Приведение»). Наиболее массовым стал AC-47D, вооруженный тремя новейшими в то время шестиствольными скорострельными пулеметами «Миниган», способными выпустить до 6000 выстрелов

ОРУЖИЕ ВОЗДУШНОЙ АГРЕССИИ

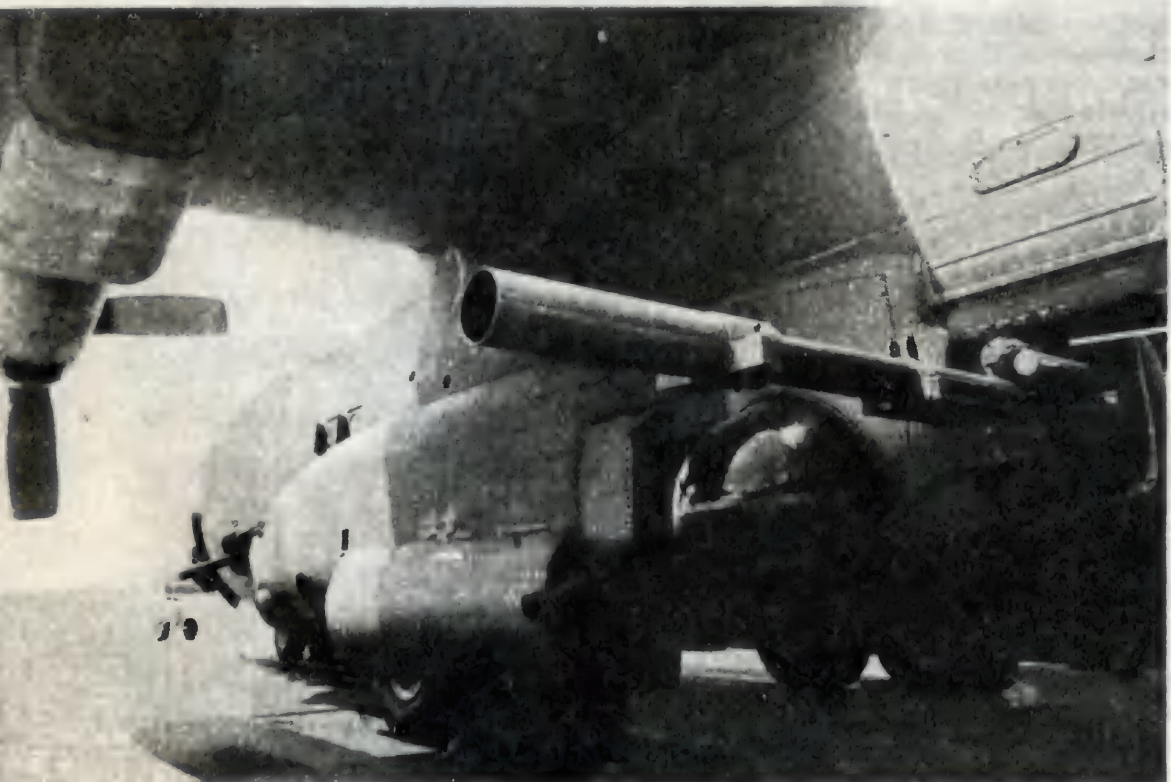
Противопартизанский штурмовик FS-47D, вооруженный тремя пулеметами SUU-11.



Штурмовик AC-119K «Стингер» с 2 пушками калибра 20 мм «Вулкан» и 4 пулеметами «Миниган» калибра 7,62 мм.



Размещение вооружения на самолете «Ганшип» AC-130H. 1 пушка калибра 105 мм, 1 — калибра 40 мм, 2 — калибра 20 мм, 2 пулемета калибра 7,62 мм.



в минуту. Эти самолеты широко использовались американцами в Юго-Восточной Азии, а часть из них и до сих пор находится на вооружении одной из противоповстанческих эскадрилий ВВС Таиланда.

Расширение военных действий США против народов Вьетнама подтолкнуло еще две американские фирмы Локхид и Ферчайлд в 1967 году создать для агрессоров еще два типа самолета по концепции «Ганшип». Для своего тяжелого штурмовика AC-119G «Шедоу» («Сумрак») конструкторы Ферчайлда взяли за основу двухбалочный транспортный C-119 «Флаинг Боксар». Эта машина с двигателями мощностью по 3500 л. с. развивала скорость до 430 км/ч и брала на борт 13 тонн груза. Вооружение — 4 пулемета калибра 7,62 мм — устанавливалось в иллюминаторах левого борта. Вьетнамские патриоты вскоре научились бороться с «сумраками», и, учитывая это, фирма срочно начала выпускать новый усиленный его вариант AC-119K «Стингер» («Жало»). На нем в дополнение к поршневым двигателям на пилонах под крылом установили 2 турбореактивных двигателя с тягой по 1293 кг. Существенно было усилено и вооружение. Теперь оно состояло из четырех «Миниганов» и двух скорострельных шестиствольных пушек M-61 «Вулкан» калибра 20 мм. Возросли скорость и боевая высота самолета, что позволило снизить потери от огня даже крупнокалиберных пулеметов. С 1968 по 1972 год фирма поставила армии США 52 самолета AC-119, в их числе более двух десятков AC-119K.

Свой «Ганшип» фирма Локхид спроектировала на базе еще нового тогда военно-транспортного самолета C-130 «Геркулес» грузоподъемностью до 20 т. Первый штурмовик, получивший название AC-130A «Гонбот» («Канонерка»), взлетел в 1967 г. На нем сразу поставили четыре «Минигана» в иллюминаторах и четыре пушки «Вулкан» в специальных амбразурах по левому борту фюзеляжа в его нижней части. «Гонбот», оснащенный 4 турбовинтовыми двигателями, брал значительно больше боеприпасов. У него была весьма прочная конструкция планера, противопульная броня, и он, естественно, обладал повышенной боевой живучестью. Его максимальная скорость доходила до 600 км/ч.

Когда вьетнамские патриоты активизировали ночные операции, командование ВВС США заказало самолеты для действий в темное время суток. В конце 1968 г. такой самолет AC-130A «Шэд Лайт» («Излучающий свет») создала фирма Локхид. Его используют в

паре со специальным разведчиком RC-130S, который, обнаружив противника, включал 28 мощных бортовых прожекторов и летал вокруг цели, постоянно освещал ее, а экипаж AC-130A вел огонь.

В ходе войны против Вьетнама американцы продолжали совершенствовать AC-130. На нем стали устанавливать бортовые РЛС (переднего и бокового обзора), систему ночного видения, лазерный целеуказатель, ЭВМ управления оружием. Усилили и вооружение. Сначала два «Вулкана» из четырех заменили автоматическими пушками калибра 40 мм, а затем одну из них — 105-мм орудием, что позволило вести огонь по земле, не входя в зону поражения даже зенитных батарей, вооруженных пушками калибра 85 мм. Пулеметы были сняты. Эта модификация появилась в 1971 году и получила обозначение AC-130E «Пэйв Спекта» («Призрак»). Последний самолет этого класса (AC-130H) был выпущен в 1973 г. «Призраки» оснащены системой дозаправки топливом, что увеличило продолжительность их полета до 15 часов. Численность экипажа этой «летающей батареи» вместе с артиллерийскими расчетами, подающими снаряды к пушкам, достигала 18—20 человек.

Самолеты AC-130 остались в строю ВВС США и после вьетнамской войны. Так, совсем недавно, в 1983 году, 7 самолетов AC-130H из состава 16-й авиаэскадрильи спецназначения принимали участие в агрессии США против Гренады. На вооружении американских ВВС и сейчас находятся 20 готовых к авантюрам самолетов этого типа, а 10 числятся в резерве.

Для действий против объектов, имеющих развитую систему ПВО, тяжелый, большой AC-130, естественно, мало пригоден. Но американские империалистические круги не отказались от применения машин класса «Ганшип» в районах, где эти самолеты не встретятся с мощной системой ПВО. Этим можно объяснить, что на различных военных учениях с наступлением темноты в небо поднимаются летающие батареи «Призрак». Видимо, планируется их использование и в будущих авантюристических операциях. Совсем недавно журнал «Интервю Аир Леттер» сообщил, что Пентагон заключил с фирмой Рокуэлл контракт на разработку нового варианта «Ганшипа». Он предусматривает модификацию 12 самолетов Локхид AC-130H в штурмовик для замены находящихся в резерве устаревших AC-130A. Поставка модифицированных машин намечена на 1990 г.

В. КУЗЬМИН, инженер



**КАЛЕНДАРЬ
ПОКОРИТЕЛЕЙ
ВОЗДУХА**

1888 г. 29 октября

РОДИЛСЯ А. Н. ТУПОЛЕВ

Свой первый шаг по большому пути авиационного конструктора уроженец Тверской губернии (ныне Калининской области) Андрей Николаевич Туполев сделал в 1909 г., будучи студентом Московско-

го технического училища. Вместе с товарищами по Воздухоплавательному кружку, которым руководил профессор Н. Е.



Жуковский, он построил балансирный планер и в 1910 году совершил на нем первый полет.

За планером последовали участие в разработке и постройке самолета-моноплана, в проектировании и постройке труб для аэродинамической лаборатории Училища и научно-технической лаборатории военного ведомства в Петрограде. Работая в образованном при МТУ Авиационном расчетно-испытательном бюро, студент Туполев возглавил отдел аэродинамического расчета самолетов. Диплом — проект гидроаэроплана он защитил в 1918 г.

В течение десяти лет Андрей Николаевич Туполев был не только учеником, но и одним из ближайших помощников Н. Е. Жуковского, в том числе в организации ЦАГИ. Возглавив в начале 20-х годов группу энтузиастов, ратовавших за

СОДЕРЖАНИЕ

**ЖУРНАЛА
«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»
ЗА 1987 ГОД**

**РЕШЕНИЯ XXVII СЪЕЗДА КПСС
В ЖИЗНИ**

**НАВСТРЕЧУ 70-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ**

- Андрюшков А. Революцией призваны. № 11.
- Васютин Ю. Быть патриотом. № 3.
- Великому Октябрю — наши успехи. № 11.
- Головешкин В. Красные военные летчики. № 2.
- Голышев М. Год рождения — 1917. № 11.
- Демчук К. Встречая праздник Октября. № 3.
- Землянский Д. Годы борьбы и труда. № 11.
- Кудрин Н. Конкурс «Дружба». № 3.
- Платонова И. Трудное небо Инны Копец. № 4.
- Тарабрин А. Крылатый комиссар. № 11.
- Федоров Б. Не рвется связь поколений. № 6.
- Черниевский В. Звезда Нуркена. № 10.

**Х СЪЕЗДУ ДОСААФ —
ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ**

- Балакин Н. Технические средства в практику обучения. № 11.
- Время зовет к действию. № 8.
- Дробин В. Эстафета в надежных руках. № 1.
- Мосяйкин В. Курсом перестройки. № 4.
- На октябрьской вахте. № 10.
- Подольный Е. Свидетельство чистоты и силы. № 9.
- Серебренников Г. Наш курс — качество, интенсивность, бережливость. № 6.
- Харламов С. К новым высотам. № 1.
- Школьный авиазавод. № 9.

**В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ
И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ**

- Авиационный спорт: его перспективы. № 12.
- Айрапетян А. Курсант вылетает самостоятельно. № 8.
- Жаров В. Мотор остановился в воздухе. № 8.
- Жебрак В. С заботой о пассажирах. № 8.
- Кононенко М. Лучший в стране. № 6.

- Кудрин Н. Горькие плоды безответственности. № 5.
- Кульченко В. Нужна помощь. № 9.
- Львов М. Сердца, открытые подвигу. № 1.
- Мазырин Л. Любить свою профессию. № 2.
- Маслов С. Новое в практику обучения. № 5.
- Неринга Б. Арсеньевский... какой он есть. № 7.
- Никитин В. Над Верхневолжьем. № 8.
- Платонова И. Полет над Семиречьем. № 2.
- Савоськин А. Право быть правофланговым. № 11.
- Ступнев Н. О наших заботах. № 12.
- Флагманы соревнования. № 1.
- Шацких Е. Всеми формами. № 12.
- Школа юных. № 4.

О ЖИЗНИ ВВС И ВДВ

- Андрюшков А. Перехватчики. № 9.
- Андрюшков А. Секретарь. № 10.
- Власов Д. Схватка в Черном ущелье. № 12.
- Гаравский А. За счастье афганского народа. № 10.
- Горохов А. На современных самолетах. № 8.
- Долгишев В. Вкус высоты. № 6.
- Протасов Ю. Десант в небе. № 8.
- Синьков Г. Мужество десантника. № 12.
- Черненко П. «Ваша цель — справа». № 2.
- Училище крылатых. № 3.

ПОДРОСТКУ

- Викторина «КР». №№ 1, 6—12.
- Горбачев В. Из АСК — в военные училища. № 7.
- Гримак Л., Покровский Б. Психологический практикум. №№ 6—12.
- Если хочешь летать. № 9.
- Капустин В. Растят достойную смену. № 3.
- Минаков В. Сила фронтовой дружбы. № 7.
- Небо зовет. №№ 3, 5.
- Подольный Е. О времени и о себе. № 5.
- Подольный Е. Подарок юным авиаторам. № 12.
- Покровский Б. Советы авиационного врача. № 7.
- Поляков Г. Психофизиологический отбор. № 6.
- Постников Ю. Награды ФАИ. №№ 10—12.
- Хромин В. Инструктор. № 8.

ГЕРОИ И ПОДВИГИ

- Алексеев О. Доказал Чернобыль. № 4.
- Васильев В. Летопись подвига. № 10.
- Воробьев В. В небе Заполярья. № 7.

- Гуськов П. В мирном небе и небе войны. № 1.
- Ермолаев В. Экипаж идет на таран. № 4.
- Ермолина О. Вертолетчик. № 12.
- Зайцев А. Поединок. № 6.
- Зарохович А. Так строили «яки». № 5.
- Ильин Н. В бою дерзок и смел. № 5.
- Козлов П. Памятные дни войны. № 7.
- Кордонский Б. Навеки в памяти народной. № 5.
- Купин В. Повторили подвиг Гастелло. № 2.
- Ламбаев Т. История одной награды. № 3.
- Мокряк Г. Мастер неотразимых атак. № 2.
- Некрасов И. Поправка к боевому донесению. № 12.
- Подольный Е. Полет в неизведанное. № 1.
- Поляков Г. Не числом, а умением. № 3.
- Пшеничник Г. Навечно в соколином строю. № 4.
- Садовские Ю. и Е. Человек редкой судьбы. № 3.
- Ступин Е. «За Бориса Сафонова». № 7.
- Федоров А. Подвиг генерала. № 5.
- Шмелев В. Слово о боевом друге. № 7.
- Штучкин Н. Победный бой. № 2.
- Янелис В. Именем жизни. № 5.

**САМОЛЕТНЫЙ И
ВЕРТОЛЕТНЫЙ
СПОРТ**

- Арбачаускас А. На кубок журнала «Спарнай». № 2.
- Варичева Н. Какой быть «Малой высоте»? № 8.
- Варичева Н. Звезды России. № 11.
- Воронцов Б. Слагаемые победы. № 1.
- Ганусаускас Э. В небе Венгрии. № 9.
- Гришаева Г. Есть мировой рекорд! № 12.
- Косс А. Высший пилотаж ставит вопросы. № 2.
- Кудинов А. Штурмуют голубые высоты. № 1.
- Москалев Н. Чемпион Спартакиады. № 1.
- Назмудинов К. Мастерство и техника. № 11.
- Орешина Н. Акробаты неба. №№ 6—8.
- Подольный Е. Любовь Немкова: «Небо слабых не любит». № 11.
- Смышляев А. Массовый самолетный спорт? Да! № 9.
- Тырсин А. Правила регистрации рекордов. № 12.

- Харчишин В. Татарина одерживает победу. № 1.
- Харчишин В. Братья-спортсмены. № 8.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

- Алексеев В. Еще раз о парашютной вышке. № 10.
- Васина Б. Вновь над полюсом — парашюты. № 3.
- Над Северным полюсом. №№ 7, 8.
- Гончаров В. Полвека в строю. № 10.
- Горячев Н. 20 суток под куполом. № 10.
- Гурный В. XVII чемпионат парашютистов ДОСААФ. № 12.
- И «золото», и «серебро», и кубки. № 11.
- Кудрявкин И. До свидания, хозяйка неба! № 3.

- КУПОЛЬНАЯ АКРОБАТИКА.** Белоглазов А. Купольная акробатика. № 1; Воздушная подготовка. № 2; Действия спортсменов в особых случаях. № 4; Ротация. № 7.
- Лисов И. Первая абсолютная. № 9.
- Мазуров А. Секция... без дома, без двора. № 3.
- Миронов В. Есть 16 мировых! № 2.
- ПО-9 серии 3. № 6.
- Рыженков М. Первый ранцевый парашют. № 5.
- Саливончик С. Основная победа — впереди. № 12.
- Серебренников Г. Первый кубок Европы — наш! № 12.
- Соболев Ю. Роковое тринадцать. № 10.
- Траман В. Трудный старт — успешный финиш. № 12.
- Турнир проведен, проблемы остаются. № 11.
- Федоров Л. Спортивный парашют. Каким он будет? № 10.
- Шумков П. Уходят ребята в армию служить. № 3.
- Юшкова Е. Династия Степановых! № 2.
- Яснопольский Л. И розы, и шипы. № 9.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

- Александров К. Доводить дело до конца. № 9.
- Алексеев О. Победа советских кордовиков. № 1.
- Боков А. Это мешает авиамоделизму. № 9.
- Гринюк Д. Это вы можете. № 8.
- Еськов В. Комнатные модели. № 7.
- Моржаретто И. Скоростник. № 9.
- Нечаюк С. Космодром на Дунае. № 12.
- Новиков Ю. К итогам СЛА-87. № 12.
- Першин В. Модель Андриюкова. № 4.
- Першин В. Таймерная модель чемпиона мира. № 6.

металлическое самолетостроение в СССР и соответственно за создание в стране промышленности легких металлических сплавов, А. Н. Туполев уже на своем первенце — АНТ-1 использовал для изготовления ряда деталей только что создаваемый отечественный легкий сплав — кольчугалюминий.

После анализа данных об эксплуатационных свойствах кольчугалюминия и опыта его обработки Андрей Николаевич и его помощники спроектировали и в 1924 г. построили первый советский цельнометаллический пассажирский самолет АНТ-2. За ним последовал цельнометаллический АНТ-3. В вооруженных силах он использовался как разведчик, легкий бомбардировщик и штурмовик, а в народном хозяйстве как почтовый самолет. Эта машина по существу положила начало ме-

таллическому самолетостроению в нашей стране.

Компоновка созданного в 1925 г. цельнометаллического двухмоторного бомбардировщика АНТ-4 (ТБ-1) по схеме свободнонесущего моноплана с размещением двигателей на крыле, а топливных баков внутри его стала на десятилетия общепринятой для всех тяжелых машин. Успех крылатых машин, разработанных в ОКБ А. Н. Туполева, объясняется тем, что его руководитель, все ведущие сотрудники были тесно связаны с научными авиационными центрами, в первую очередь — ЦАГИ: практика ставила перед наукой задачи, наука давала направления практике.

Родина высоко оценила вклад Андрея Николаевича Туполева в создание и развитие советской авиации. Он награжден

тремя Золотыми медалями Героя Социалистического Труда, многими орденами. Его имя присвоено Конструкторскому бюро, которое он возглавлял более полувека. Под его руководством коллектив создал свыше 100 типов самолетов, отвечающих требованиям своего времени. На машинах, носящих его имя, наши летчики установили 78 мировых авиационных рекордов, выполнили почти три десятка уникальных перелетов.

Академик Андрей Николаевич Туполев — лауреат Ленинской и пяти Государственных премий СССР. Был избран Почетным членом Королевского авиационного общества Великобритании и Американского института авиации и космонавтики, награжден Большой золотой медалью ФАИ, медалью основоположников авиации (Франция), премией им. Леонардо да Винчи.

Поляков Г. Рекламацию дает читатель. № 4.

Поляков Г. Забота общая. № 7. «...Поражение от победы ты сам не должен отличать». № 10.

Поляков Г. Меры приняты... проблемы остаются. № 12.

Рожков В. Старты на «Аранчи». № 2.

«СТЕНД». Гринюк Д. И копиям нужен взлет. № 3; Что может Вакууформ. № 7; Секреты окраски моделей-копий. № 11.

Докучаев В. Разные задачи. № 12. Захаров Д. Стендовый моделизм: творчество, история, досуг? № 8.

Кондратьев В. Полгода спустя. № 12. Кудинов А. Сделан первый шаг. № 5.

Моржаретто И. Кто поможет стендовикам? № 8.

Пархоменко С. Для первой модели. № 3.

Русс А. Копии станут достовернее. № 9.

Шпаковский В. «Янтарь» — для стендовых моделей. № 9.

Щибрик Ю. Техника зарубежных спортсменов. № 10.

Шварц Е. В воздухе — парители. № 11.

ТАБЛИЦА МИРОВЫХ АВИАЦИОННЫХ РЕКОРДОВ ЗА 1986 ГОД. № 7.

КОСМОНАВТИКА

Бачурин А. Тридцать лет космической эры. № 10.

Голышев М. Г. С. Титов: «Нас он встретил как родных сыновей». № 1.

Кириллов А. Утро, вошедшее в историю. № 4.

Космос для людей. № 11.

Максимов Г. Мирные орбиты «Интеркосмоса». № 5.

Максимов Г. Для науки и народного хозяйства. № 6.

Максимов Г. Вахта в космосе. № 11.

Павлов Е., Старостин П. Мы знали главного конструктора. № 1.

Роговский Г., Асюшкин В. Ракета «Протон» — могучий носитель. № 4.

Фадеев В. Комитеты космонавтики и их задачи. № 8.

Хозин Г. Космонавтика XXI века: взгляд из Вашингтона. № 7.

АВИАТЕХНИКА

Бадягин А. Застой. № 12.

Боечин И. Возвращение «Утки». № 9.

В НЕБЕ ОТЧИЗНЫ. Бычков В. Русский воздушный богатырь. № 2.

Гордон Е., Спивак И. Учитель, труженик, воин. № 10.

Гордюков Н. Дальний рекордный. № 8.

Петров В. Первый массовый легкий перехватчик. № 4.

Спивак И. Первый истребитель-моноплан. № 6.

Волков К. 37-й международный салон авиационной и космической техники. №№ 10, 11.

Демидов Р., Максимович Г. Самолет и люди. №№ 9—12.

Кузнецова Т. Крылатый помощник хлеборобов. № 9.

Новости зарубежной авиатехники. №№ 1—8, 10—12.

От Икара до... Календарь покорителей воздуха. №№ 1, 3—12.

Павлов Е. В воздухе новая техника. № 12.

ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ. Косминков К. «168», «176». № 2. Султанов И. Ту-85. № 7. «200». № 10. Бомбардировщик «150». № 12. Юрьев К. «82». № 4.

САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ. Гордон Е., Хазанов Д. ЛаГГ-3. № 5.

САМОЛЕТЫ ЛЕНД-ЛИЗА. Косминков К., Павлов Е. Заокеанские бомбовозы. № 4; «Это не истребитель». № 8.

САМОЛЕТЫ ОРИГИНАЛЬНЫХ СХЕМ. Султанов И. Арктический везделет. № 5.

СВЕРХЛЕГКИЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ (СЛА). Бадягин А. Мотор есть, что дальше? № 7.

Васильченко К. СЛА-87 — итоги и выводы. № 11.

Вяткин Л. Впервые в Белоруссии. № 9; Параплан из Якутии. № 12.

Дашивец А. Мотодельтапланы на слете. № 11.

Кондратьев В. Самый лучший профиль. № 2; Надежная «Тройка». № 3; Новый слет. № 8.

Первый Европейский. № 8. Новиков Ю. К итогам СЛА-87. № 12.

Федоров Г. «Каприз» дружбы. № 12.

Славин К. Мы летаем на Ка-26. № 1.

СПОРТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ. Гордюков Н. Су-26М. № 1.

Грибовский К. «Г-22». № 11. Гринюк Д. «Искерка». № 10.

Z-50M. № 3. Кондратьев В. Як-20. № 4; «Лазер» — «Экстра». № 5; Французские спортивные. № 6; «Питтс». № 9.

Султанов И. Десантный планер Г-31 «Яков Алкснис». № 2.

Удальцов В. Вокруг света без посадки. № 2.

Удальцов В. Авиация конца XX века. № 4.

УТРАЧЕНО! НЕТИ НАЙДЕНО. А мог бы стать основным. № 3.

Высотный истребитель «СТО». № 9.

Шахнович А. Самолет XII пятилетки. № 7.

Шейнин В. Модификация Ил-62. № 1.

Шейнин В. Аэробус Ил-86. № 5.

Юмашев Л. Самолет Ту-134А. № 6.

Яковлев С. Самолет Як-42. № 3.

Яковлев С. Следует подумать о сообществе. № 3.

ОРУЖИЕ ВОЗДУШНОЙ АГРЕССИИ

Барсов С. Под покровом секретности. № 9.

Беляев В. Вертолеты над Персидским заливом. № 12.

Боечин И. «Битва в воздухе» — второй раунд? № 10.

Волков К. Крылатые шпионы не унимаются. № 5.

Давыдов З. Сверхприбыльный бизнес. № 3.

Далин У. В-52 наносит удар по ОСВ-2. № 2.

Измайлов И. Тайна «Принцессы Кашмира». № 12.

Коршунов Е. «Лев» против «орла». № 8.

Кузьмин В. Для ударных сил. № 1.

Кузьмин В. Самолеты для «локальных» войн. № 6.

Кузьмин В. «Пушечные корабли». № 12.

Лисов И. На «карманную» авиацию надевают погоны. № 1.

Лихарев Д. ЦРУ: терроризм в небе. № 4.

Мишин С. Пираты Тель-Авива. № 7.

Надеждин В. «Крылатые невидимки». № 9.

Федоров Г. ВОР, укравший жизни. № 11.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Аккуратов В. В разведке над Северным Ледовитым. № 9.

Алексеев О. «В воздухе везде опора». № 2.

Аэропланы, авиаторы. № 11.

Бирюков Ю. Циолковский и время. № 9.

Бороздин В. Прыжки с аэростата. № 8.

Викторов В. Вспоминаю забытое. № 6.

Головешкин В. Эскадрилья «Ультиматум». № 4.

Голубова Н. Жизнь — поиск. № 5.

Душкин Л. Первопроходцы. № 5.

Зельвенский Ю. Рекорды Полины Осипенко. № 5.

Зеленский В. Крылатая судьба доктора Арендта. № 3.

Казак В. Самородок. № 3.

Казанский В. Рекордная пятиневка. № 9.

Каминский Ю. На крыльях к «макушке» Земли. № 5.

Каминский Ю. Через полюс в Америку. № 6.

Каминский Ю. Рекордный бросок. № 7.

Каминский Ю. «Парил легко, как птица...» № 8.

Карпий В. Е. Кравченко: «Антарктида добрее не стала». № 10.

Кузнецов Д. Звездный перелет. № 7.

Лебедев А. Над Антарктидой с Черевичным. № 4.

Максимович Г., Романенко Б. «Трасса Кондратюка». № 6.

Михайлов П. Москва—Нью-Йорк—Москва. № 10.

Михайлов И. Полеты над Арктикой. № 11.

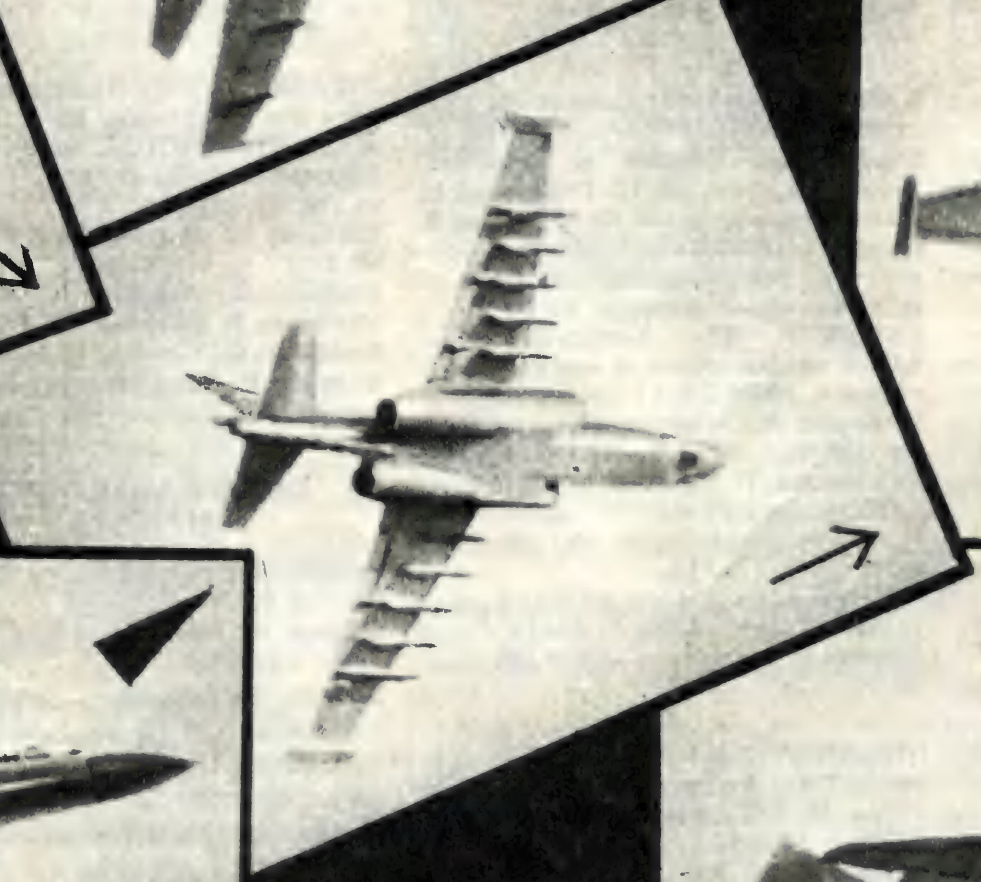
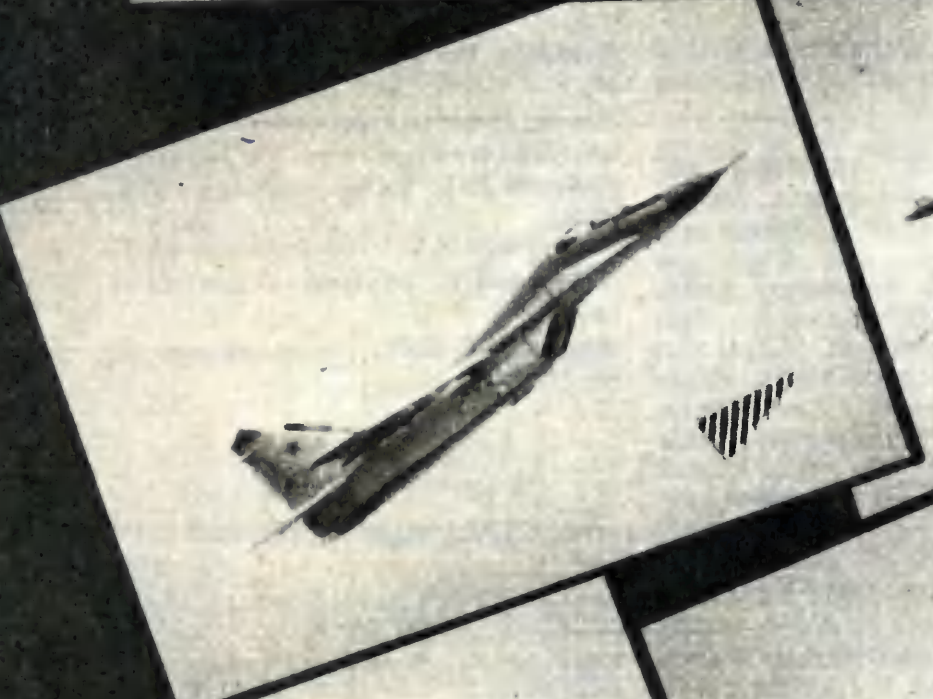
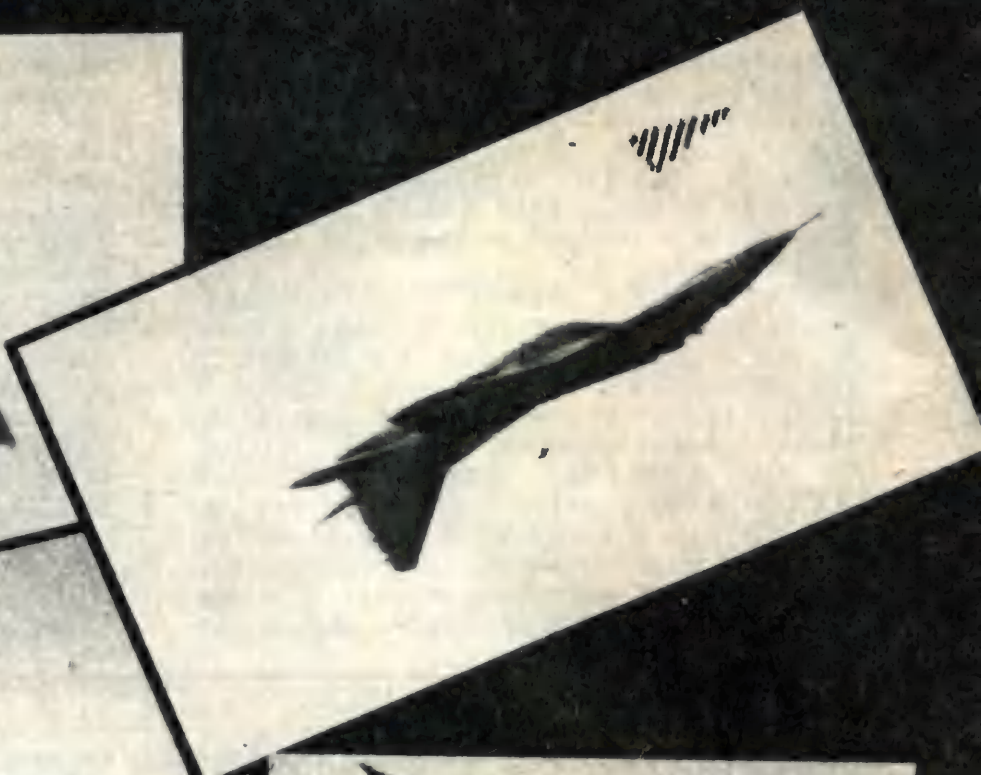
Мишин В. К планетам, к звездам. № 8.

Нагаев И. Крылатый командарм. № 2.

Семенова Н. «Отец русской авиации». № 1.

Соркин Е. Русский витязь. № 9.

Шумихин В. На помощь американскому летчику. № 11.



В ВОЗДУХЕ



НОВАЯ ТЕХНИКА

В честь 70-летия Октября прошли авиационные праздники. Современную боевую технику трудящимся демонстрировали летчики-испытатели и их военные коллеги — летчики-гвардейцы.

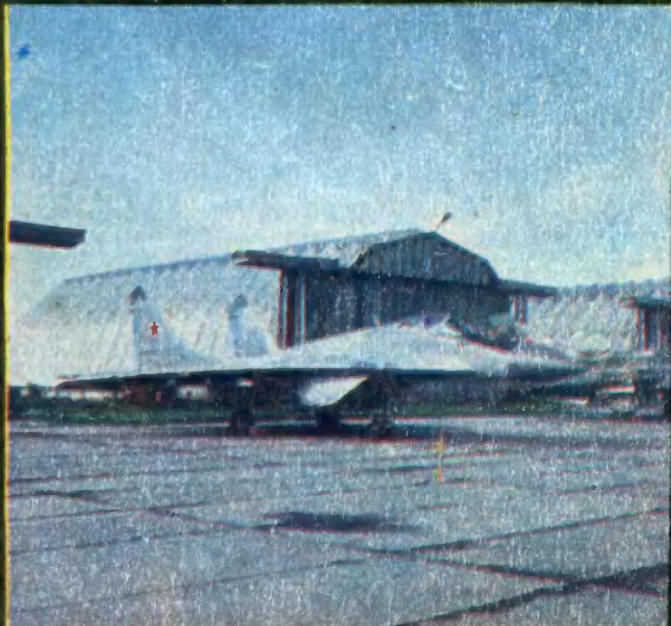
Короткокрылые, окрашенные под «морскую волну», самолеты вынырнули из-за горизонта и стали стремительно приближаться к реке, на берегу которой расположились зрители. Казалось, еще несколько мгновений, и они с оглушительным ревом промчатся мимо. Но прошло пять, десять секунд, а самолеты, вдруг замедлив полет, как бы нехотя «подкрадывались» к зрителям. Наконец, они, почти неподвижные, с повернутыми соплами маршево-подъемных и открытыми ковшами воздухозаборников подъемных двигателей, зависли над водной поверхностью, вздыбившейся десятками смерчей. Это были самолеты вертикального взлета и посадки. Совершив совместный маневр, напоминавший медленный танец, они постепенно разогнались и, повернув сопла в маршевое положение, закрыв ковши, на большой скорости удалились. Совместный пилотаж пары вертикально взлетающих на режиме висения — свидетельство большого мастерства летчиков-испытателей и демонстрация возможностей и надежности техники.

В воздухе появился истребитель нового поколения реактивных самолетов. Летчик мастерски выполнил крутые виражи с малым радиусом, длинные вертикали. Машина легко разгонялась, что говорит о значительной энерговооруженности.

Еще один аппарат этого поколения. Он подошел к реке на низкой высоте, малой скорости и угле атаки в десятки градусов. Затем как бы встал почти вертикально и, включив форсаж, устремился в зенит, чуть покачивая из стороны в сторону носом. С наплывов корневой части крыла при этом стекали тугие жгуты вихревой пелены. Удивительная устойчивость при маневре обеспечивается аэродинамикой самолета, определяемой возможностями системы управления.

Затем военные летчики-гвардейцы продемонстрировали свое мастерство в групповом полете «ромбом».

На снимках вы видите пять самолетов. Три из них совершают боевые эволюции (для наглядности обозначены различными стрелками).



Фоторепортаж Е. Гордона
и Е. Павлова

ПАРАПЛАН ИЗ ЯКУТИИ

Во время IV Всесоюзного смотра-конкурса СЛА-87 среди конструкций, представленных самоделщиками, внимание многих привлек необычный летательный аппарат с огромными трехметровыми «усами» из дюралевых труб, направленными вверх. Между ними были натянуты шелковые ванты, напоминающие веревки для сушки белья.

Летательный аппарат не блистал дизайном: неровные сварочные швы, грубовато сделанный винт, выдавшее виды сиденье, трубы, обмотанные изолентой... Не сразу догадавшись, что передо мной параплан, я задал вопрос:

— А где же крыло?

— Здесь, в парашютной сумке, — ответил молодой человек в майке с эмблемой СЛА-87. Он не спеша ремонтировал лопнувшую камеру колеса шасси. (Отмечу мимоходом, что из более ста аппаратов, прибывших на смотр-конкурс, парапланов было только три.)

Знакомлюсь с автором параплана «Карлсон» — Евгением Шабуровым. Он приехал в Москву из далекой Якутии. В компоновке его аппарата были не только торчащие кверху «усы», но и кабина, приборная доска, винтомоторная установка, размещенная спереди, а не за спиной пилота, как это делают обычно. Спрашиваю: почему Шабуров в конструкции своего «Карлсона» отошел от традиционных, общепринятых решений?

Дело в том, что легкодоступная и сравнительно простая конструкция параплана получила широкое распространение за рубежом. Это увлечение даже обрело специальный термин «парафан», что означает «парапланное увлечение». Естественно, мне хотелось выяснить, какое увлечение двигало Евгением. Ответ был неожиданным.

— Видите ли, — начал он неторопливо, — я вообще-то профессиональный парашютист-пожарный. На горящую тайгу совершил более 150 прыжков. Удовольствие не из приятных,

но дело необходимое. Если бы вы знали, сколько первосортного леса сгорает во время этих пожаров, сколько гибнет всякого зверья!..

Когда начинает гореть тайга, важно определить район и размеры бедствия. Сюда направляется вертолет или самолет. Но час их полета стоит более 700 рублей, да и не во всякую погоду авиация летает.

Шабуров пришел к выводу, что лесоохране нужен дешевый и малогабаритный летательный аппарат, который бы помещался в небольшом контейнере вместе с рацией. Попробовали мотодельтаплан. Полеты на нем дешевле, чем на вертолете, но всех проблем не решают. Он не может производить посадку прямо на деревья: непременно разрушится. А вот парашют остается, как правило, целым и пригодным к дальнейшей эксплуатации. И Евгений решил построить параплан, который сочетает в себе качества парашюта и дельтаплана. Создал его и испытал в условиях тайги.

Следует сказать, что Евгений Шабуров в своем поселке Торго, что на западе Якутской АССР, ведет кружок технического творчества, где занимаются 28 ребят-подростков. Они-то и стали его первыми помощниками. Было сделано и испытано несколько «модификаций». В Москву привез третий вариант — с «усами». Они выполняют важную функцию. Благодаря им удалось втрое укоротить стропы парашюта. Кроме того, при приземлении, когда купол гаснет, он не накрывает конструкцию, а ложится на ванты. При посадке на деревья эти же «усы» раздвигают ветви.

В Тушине «Карлсон» показал хорошие характеристики: при мощности двигателя в 30 л. с. и статической тяге 40 кг (переделан из мотоциклетного — «Иж-Планета-спорт»), при раскрытом парашюте, работающем как бескаркасное крыло, отрыв происходит почти без разбега. Скорость полета около 40 км/ч. При остановке двигателя в воздухе «Карлсон» спускается как на обычном парашюте.

Л. МИХАЙЛОВ

викторина «КР» викторина

1. Две летчицы, прославившиеся рекордным перелетом Москва—Дальний Восток и удостоенные за него звания Героя Советского Союза, ранее участвовали в большом перелете летающей лодки над сушей. На какой машине и по какому маршруту они летели? Кто был третьим членом экипажа?

2. В самом начале 30-х годов ведущие американские самолетостроительные фирмы, строившие до этого многомоторные самолеты только бипланной схемы, внезапно перешли к созданию таких машин в виде свободнонесущих цельнометаллических монопланов. Что послужило причиной решительного изменения технической политики этих фирм?

3. Советским летчикам приходилось сражаться с врагами, вооруженными не только пулеметами, пушками, но... и саблями. Пилоты какого государства были столь необычно вооружены?

Ответы на вопросы, помещенные в № 10 за 1987 г.

1. Летчик-испытатель Б. Н. Кудрин, участвовавший в испытаниях реактивного истребителя БИ-1, был удостоен ордена Красного Знаме-

ни в годы гражданской войны. Когда в результате восстания в Армении буржуазных националистов части 11-й армии оказались в критическом положении, без продовольствия и связи со страной, помощь им была оказана по воздуху. Пролетев свыше 800 км над территорией, занятой врагом, и преодолев горы Кавказского хребта на наспех отремонтированном трофейном ДН-9, пилоты Б. Н. Кудрин и В. Л. Мельников доставили окруженным войскам директивы командования и 50 кг золотых монет, на которые было закуплено продовольствие. Армия была спасена и вскоре участвовала в освобождении Кавказа.

2. Для испытания шасси самолета УТ-1 летчик-испытатель Ю. Пионтковский 6 августа 1935 г., летая с рассвета до заката, произвел 305 взлетов и посадок.

3. В кабине истребителя Як-3 — известный испытатель В. Л. Расторгуев. Замечательный летчик, блестящий мастер высшего пилотажа оставил яркую страницу в истории советской авиации. Им проведены всесторонние испытания многочисленных образцов отечественной и иностранной техники, в частности немецкого истребителя «Фокке-Вульф-190». В. Л. Расторгуев принимал активное участие в испытаниях самолетов с вспомогательными ЖРД.

Письмо в редакцию

КАК НАМ БЫТЬ ДАЛЬШЕ!

В нашем письме речь пойдет о полном забвении авиамodelьного спорта на селе. Это, если хотите, наш «SOS». Мы — 16 мальчишек из авиамodelьного кружка села Золотая Долина Партизанского района Приморского края.

До января 1987 года кружок снабжался Партизанским районным комитетом ДОСААФ. С начала этого года всякое снабжение двигателями, наборами прекратили, ссылаясь на указание краевого комитета ДОСААФ.

Наши родители решили сделать кружок

платным — 8 рублей с каждого в месяц. Но сразу же возникла проблема: купить нечего. Райком предлагает только ЦСТКАМ-2,5 КР. Цена — 69 рублей вместо десяти за прежние моторчики. Для начинающих моделлистов этот двигатель неприемлем.

Остро нуждается в двигателях МК-17, МК-12А, КМД-2,5. Очень хотелось бы приобрести ЦСТКАМ-2,5ДЗ — эфир ведь тоже дефицит. Мечта всех мальчишек построить модель реактивного самолета. Но мы не знаем, где можно приобрести ПВРД. Дефицитом является миллиметровая фанера, эпоксидный клей, лавсановая пленка. О бальзе и не мечтаем.

Отсутствуют методические разработки, пособия, литература, плакаты, чертежи. Год просим в райкоме ДОСААФ аппаратуру радиоуправления «Супранар», «Новопрон», хотя бы «Пилот-6». В ответ — одни обещания.

Все это мы хотели бы закупить — пусть и не сразу, но негде. По словам председателя Партизанского райкома ДОСААФ Е. С. Ефремовой в крае вообще ничего нет. В магазинах Владивостока, Находки, Партизанска мы тоже не можем ничего купить. Как нам быть дальше?

В. ДЗЮБА

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 12 (447) 1987

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», 1987

Главный редактор Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия: В. В. АНИСИМОВ (ответственный секретарь), А. М. БАТКОВ, П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Ю. С. ВАСЮТИН, В. И. ЖЕБРАК, В. С. ЕГЕР, В. М. ЛЕБЕДЕВ, Т. В. ЛЕОНТЬЕВА, И. А. МЕРКУЛОВ, К. Г. НАЖМУДИНОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Ю. Ф. НОВИКОВ, Г. П. ПОЛЯКОВ (зам. главного редактора), Ю. А. ПОСТНИКОВ, Э. А. САДОВЕНКО, В. Г. СМЫКОВ, П. С. СТАРОСТИН, Ю. Л. ФОТИНОВ

Художественный редактор Л. К. Стацинская

Корректор М. П. Ромашова

Сдано в производство 20.10.87 г.

Подписано к печати 16.11.87 г.

Г-11581

Формат 60×90¹/₈.

Глубокая печать

Усл. печ. л. 4,5.

Тираж 80 000.

Зак. 1366

Издательство ДОСААФ СССР.

3-я типография Воениздата

Адрес редакции: 107066, Москва, Новорязанская ул., д. 26.

Телефон: 261-68-90

...10 июня 1987 года. Самолет, готовый к броску в стратосферу, стоит на взлетной полосе. С высоты командно-диспетчерского пункта он похож на изящную серебристую птицу. В динамике раздается команда: «Сорок второму взлет!». Громоподобный грохот турбин, стремительный разбег (менее 200 м!) и через мгновение истребитель круто уходит ввысь. Начался штурм рекорда...

Из динамика доносится напряженный голос летчика-испытателя Николая Садовникова: «Оплот, я Сорок второй! Эшелон — шесть двести. Скорость пятьсот десять. Матчасть работает отлично...». Мы выходим из КДП. Хорошо видно, как самолет уходит в зенит. Даже по наклону фюзеляжа к линии горизонта заметно, угол тангажа близок к предельному. Режим работы двигателей — на форсаже. Выдержат ли?.. Все, и спортивный комиссар, и специалисты очень переживают. Достаточно ли сил у машины выйти на рекордный рубеж? Хватит ли воли, умения и выносливости у летчика?.. Теперь самолет светится в бездонной синеве неба крохотной звездочкой. Все с надеждой смотрим на выносной динамик. Оттуда доносятся треск и шумы эфира. Наконец чистый фон и четкий голос Садовникова: «Я Сорок второй, вариометр — два метра, потолок — 18750.» И спустя несколько минут: «Я Сорок второй. Скорость пятьсот семьдесят. Вариометр ноль... Вариометр ноль! Потолок — «19400!». Несмотря на строгость обстановки, бросаемся друг к другу, крепко пожимаем руки. Есть еще один мировой рекорд!..

Вскоре в адрес Международной авиационной федерации были направлены результаты полета: «Пилот Садовников Николай Федорович. Спортивное свидетельство № 0610. Гражданин СССР. Тип летательного аппарата (ЛА) — средний самолет с турбореактивными двигателями. Марка ЛА — П-42... Высота выдерживалась в пределах 19335—19429 м в течение более 90 с. Скорость приборная — 500—574 км/ч...». А вот телеграмма из Парижа: «Июль 24, 1987. Федерация авиационного спорта утвердила установление рекорда высоты полета на советском самолете П-42 в классе N».

Рекорды другого рода для П-42 были уже делом привычным. 27 октября и 15 ноября 1986 года на этой машине летчиком-испытателем В. Г. Пугачевым выполнены полеты на установление мировых рекордов скороподъемности на высотах 3, 6, 9 и 12 км, в которых превышены прежние мировые достижения, установленные на американском истребителе F-15. Результаты В. Пугачева — 3 новых рекорда скороподъемности в подклассе сухопутных самолетов и 4 — в подклассе средних самолетов (взлетный вес от 12 до 16 тонн).

— В борьбе за мировые достижения по скороподъемности, — говорит Генеральный конструктор, — заявку могут делать лишь на самолеты, которые имеют большую тяговооруженность, малый полетный вес и совершенные аэродинамические формы. Еще в 1958 году рекордные результаты были показаны на самолете F-104. Через четыре года они были побиты истребителем F-4 «Фантом». В 1975 году

ЕСТЬ

американцы вновь заявили о себе на самолете F-15 «Игл». Этот истребитель, разработанный корпорацией Макдоннелл—Дуглас, пользуется особым расположением Пентагона. Он представляет тактическую авиацию, постоянное наращивание которой предусмотрено администрацией США наряду с созданием новейших систем стратегического оружия. Самолетам «Игл» отводится далеко не последняя роль в программе подготовки «звездных войн» в качестве носителей космического оружия: истребитель F-15 может запускать твердотопливную управляемую ракету ASAT для поражения космической цели.

Для выполнения полетов на превышение мировых достижений был выбран не специально построенный самолет, а обычный, «рядовой». Для коллектива ОКБ, носящего имя конструктора П. О. Сухого, проведение рекордных полетов является не только критерием качества продукции, но и базой, на которой рождается передовая конструкторская мысль, новые инженерные решения.

— Подготовку рекордных полетов мы начали за несколько месяцев, — рассказывает специалист летной службы Н. Алферов. — Для подготовки и доработок выбрали машину, ресурс которой был на исходе. Как известно, скороподъемность в авиации является одним из главных и трудных показателей. Если в тридцатые годы высоту в 5 километров летчик преодолевал за 10 минут, то в начале сороковых — вдвое быстрее. Первые реактивные истребители за 5 минут поднимались на 10 километров. Сегодня же счет идет на секунды... П-42 имеет два турбореактивных двигателя с очень большой тягой. Пришлось специалистам «помозговать» над решением вопроса по удержанию самолета на старте перед взлетом, когда двигатели выведены на режим форсажа. Самолет в этот момент напоминает разъяренного зверя, которого лишь мгновение отделяет от прыжка. И чтобы удержать могучую машину на старте, использован не менее мощный гусеничный тягач, оборудованный электронными замками. От огненных струй двигателей его защитили стальным щитом.

Известно, что рекордные полеты самолета F-15 проводились зимой на севере США. При низких температурах большая плотность воздуха способствует увеличению тяги двигателей. Полеты П-42 проходили в менее благоприятных условиях. Температура наружного воздуха в полете на 3000 м составляла около +2,5 градуса... Но добиться высоких результатов — это лишь полдела. Достигнутое необходимо еще зафиксировать согласно жестким требованиям международного спортивного кодекса ФАИ. Особенно много трудностей при полетах на скороподъемность. Здесь и весьма непродолжи-

тельное время «захвата» самолета измерительными средствами, и высокая точность при фиксации момента страгивания самолета, для чего были применены электронные замки. Решение вопросов регистрации рекордных полетов потребовало от специалистов измерительного комплекса, руководимого Е. Ивановым, новых методов.

Подготовка к вылету начиналась за два часа до старта. Она проводилась под руководством опытных специалистов службы центрального командно-измерительного пункта. Здесь же присутствовали спортивный комиссар А. Ильин и судья В. Павлов.

— Дни, когда выполнялись полеты на установление мировых рекордов, — говорит летчик В. Пугачев, — можно назвать обычными трудовыми буднями. Мне, как летчику, предстояло завершить последний этап работы, проведенной нашим коллективом — конструкторами, расчетчиками, испытателями, техническим составом. И успеху в общем деле мы обязаны аэродинамиком В. Авербаху, А. Чалову, ведущим инженерам Б. Костину, С. Кулькову, инженерам по эксплуатации самолета Е. Шевченко, Л. Шифрину. Значительна заслуга технического руководителя работ Р. Мартиросова, ведущего инженера А. Зудилова и его помощника А. Собова. Особенно хочется поблагодарить весь технический состав экипажа во главе с техником В. Соловьевым. Что же касается меня, то я должен был раскрыть еще не выявленные возможности самолета. Ведь слова великого Чкалова — «Из машины надо выжимать все, что она может дать» стали девизом каждого летчика-испытателя. Выполняя полеты на нашем П-42, могу с уверенностью сказать, что эта машина должна показать еще более высокие результаты. Это подтвердили 8 рекордов Н. Садовникова.

— В классе N современные скоростные самолеты до этого не выступали, — рассказал мне летчик-испытатель Н. Садовников. — Они не способны взлетать и садиться на такой короткой полосе. Мы стали пионерами. Что характерно для этих полетов? Прежде всего необходимо строго выдерживать время при взлете и посадке. Счет идет на доли секунды. При достижении высот 12 и 15 тысяч метров, когда приборная скорость снижается до предельно малых величин, нужно быть начеку, чтобы не превысить расчетный угол атаки и не сорваться в штопор.

— В нашей работе, — сказал в заключение Генеральный конструктор, — нам помогало совместное творчество конструкторов самолета и надежность уникальных двигателей, выполненных на высоком технологическом уровне. Каков практический результат рекордных полетов? То, что было отработано в системах самолета и двигателя, уже в значительной степени используется на практике. Я думаю, что сегодняшнюю работу мы могли провести намного раньше. В дальнейшем надеемся всегда помнить о моральном престиже достижений советской авиации.

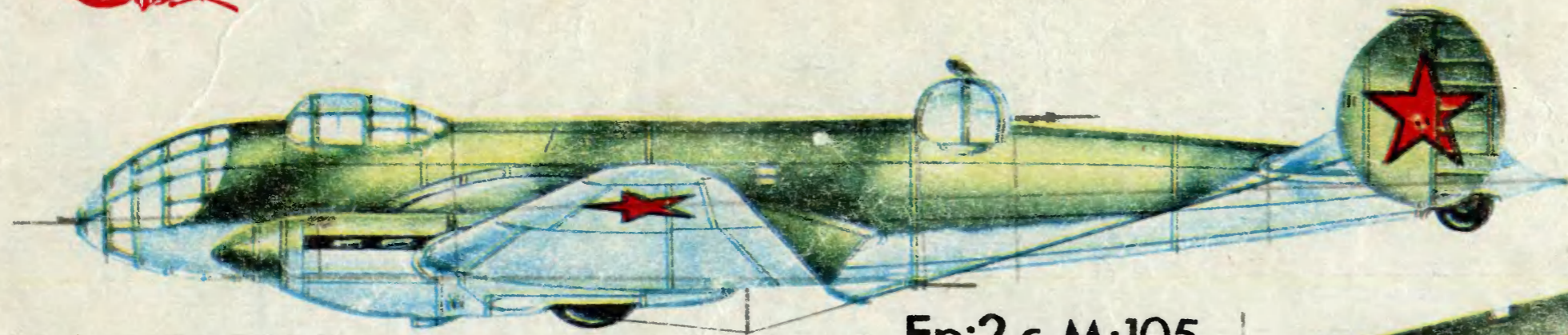
Г. ГРИШАЕВА,
инженер

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ!



«САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ»

Цена 40 коп.

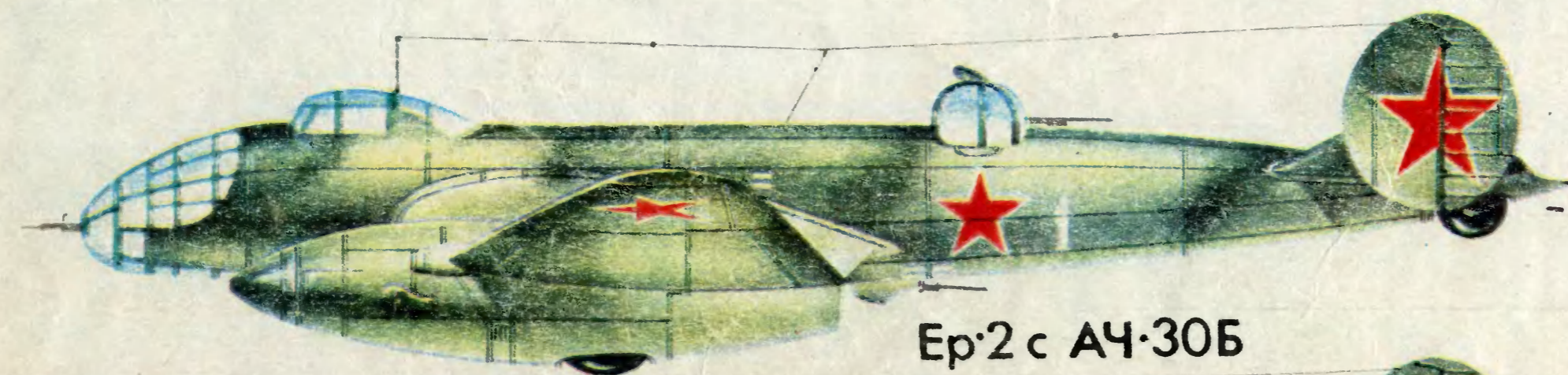
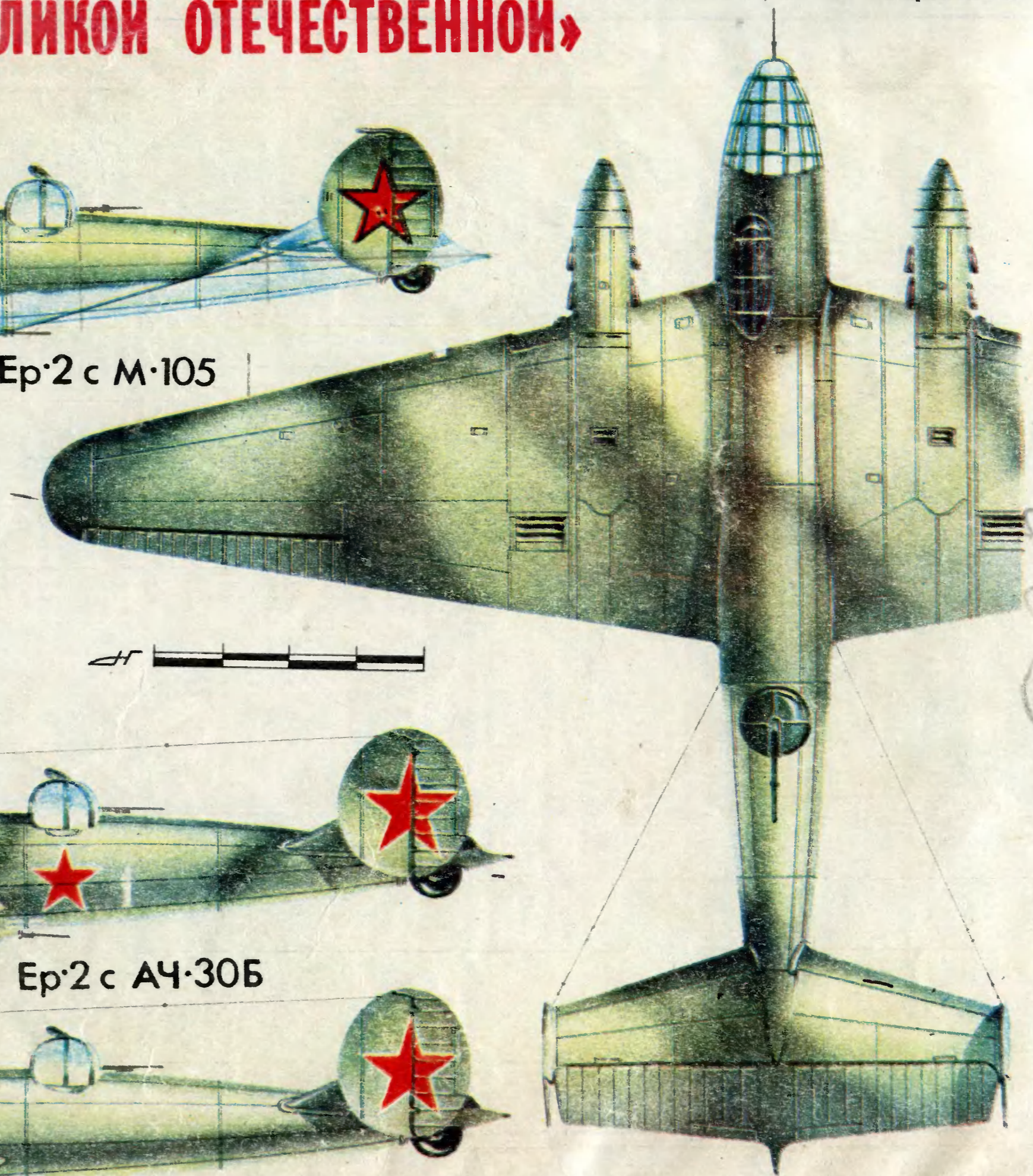


Ер-2 с М-105

В 1988 году журнал продолжит публикацию статей под рубрикой «Самолеты Великой Отечественной».

В частности, в архивах собран значительный материал по сравнительно редкому дальнему бомбардировщику Ер-2. Этот интересный самолет, начало истории которого связано с именем талантливого конструктора Р. Л. Бартини, строился серийно, модифицировался и состоял на вооружении в течение всей войны. Летчики Aviации дальнего действия совершили на нем немало славных дел.

Рассказ о самолете Ер-2 и его чертежи — в ближайших номерах журнала.



Ер-2 с АЧ-30Б



Ер-2 с АЧ-30БФ

Индекс 70450