

ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ XXII

ОЛИМПИАДА-80

ГЛАВНЫМ МАНЕЖ

МОСКВА

ЛЕНИНГРАД

КИЕВ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ИЮЛЬ

7

1980

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО АВИАЦИОННЫХ СПОРТСМЕНОВ СОВЕТСКИМ ОЛИМПИЙЦАМ

Скоро наступит долгожданный день — 19 июля, и над главной спортивной ареной страны в Лужниках вспыхнет огонь, зажженный в честь Игр XXII Олимпиады. Этого часа, этого мига с волнением ждали мы и наши друзья. И не только потому, что факел, рожденный от лучей Солнца и развалин древней Олимпии, прежде чем достичь Москвы, должен был огненной эстафетой пересечь тысячекilометровые просторы континента. Случилось так, что на его пути задули злые ветры «холодной войны» из-за океана, которые тщились погасить священное олимпийское пламя дружбы и взаимопонимания молодежи всего мира. Не вышло! Благородные олимпийские идеалы честного спортивного соперничества восторжествовали — наперекор потугам политиканов, преследующих своекорыстные сиюминутные цели.

На тщательно подготовленных аренах Москвы, Таллина, Ленинграда, Киева, Минска наступает главный спортивный экзамен, к которому мы готовились четыре года. Нет более почетного и серьезного испытания для атлета любой специальности, чем Олимпийские игры, причем с каждым годом добиваться успеха становится труднее. Только лучшие из лучших, достойнейшие из достойных заслуживают высокой чести — надеть майку с гербом своей страны и войти в состав сборной олимпийской команды.

К вам, членам сборной СССР, в эти исполненные высокой торжественности дни обращаемся с напутственным словом мы, представители авиационных видов спорта. И верим, что это напутствие вам поможет.

Да, авиационные виды спорта пока не входят в программу Олимпийских игр. Но посланцы нашей великой Родины неизменно завоевывают высокие призовые места на чемпионатах Европы и мира; им принадлежат многие рекорды скорости, высоты полета, прыжков на точность приземления и т. п. И в олимпийском году мы полны решимости завоевать новые победы на международных стартах. А побеждать нам помогают те качества, которые у всех советских спортсменов воспитали школа, комсомол, весь уклад нашей жизни: патриотизм, гражданственность, высокое чувство долга перед Отчизной, беззаветная преданность светлым идеалам Коммунистической партии.

Звание члена сборной команды Советского Союза обязывает к подвигу — во имя достижения общего успеха. У нас, авиационных спортсменов, немало примеров, когда участникам соревнований приходилось действовать с максимальным напряжением сил. Выходить с честью из любых затруднений нам помогает сознание того, что мы — представители великого народа, наследники немеркнувшей славы предыдущих поколений.

Вам, членам олимпийской сборной СССР, предстоит труднейшая борьба за самые почетные спортивные на-

грады. Каждый из вас прошел свой собственный путь напряженной подготовки. Отеческая забота Коммунистической партии, вдохновенный труд всего народа обеспечивали вам все необходимые условия для тренировок, для изучения самого передового опыта, для овладения современной научной методикой занятий. Прошедшие минувшим летом в Москве финалы VII Спартакиады народов СССР, в которых и мы участвовали, предоставили вам, олимпийцам, возможность опробовать на практике новые олимпийские арены, проверить себя в трудных состязаниях, в которых наряду с советскими спортсменами участвовали и сильнейшие зарубежные атлеты. Это должно помочь вам реально оценить расстановку сил, свои собственные возможности.

Нынешний 1980 год — особенный, он вызывает мощный прилив творческой энергии у всех советских людей. Это — год 110-летия со дня рождения В. И. Ленина; год 35-летия нашей Победы в Великой Отечественной войне, завершающий год десятой пятилетки, год подготовки к XXVI съезду КПСС. Хочется верить, что эти исторические даты и у вас, советских олимпийцев, пробудят новые силы, новые дерзания, вдохновят вас на спортивные подвиги!

Впервые за всю олимпийскую историю вы будете выступать у себя дома, пользуясь поддержкой «родных стен», своих преданных болельщиков. Это — немалый дополнительный моральный фактор. Однако он же налагает и дополнительную ответственность. А борьба предстоит на редкость упорная. В Москву прибудет яркое созвездие талантов из большинства стран мира. Все они приедут с целью во что бы то ни стало добиться успеха. Противостоять им будет нелегко. В споре равных решающую роль может сыграть моральный настрой. Чрезвычайно важно сохранить боевой дух, как при успехе, так и при временных неудачах. Не зазнаваться, но и не угнетать себя неверием в собственные силы, в возможность победы.

Наш отсчет «олимпийского времени» ведется с 1952 года — со времени дебюта в Хельсинки на XV летних Олимпийских играх. Пальма первенства прочно перешла к атлетам в алых майках с гербом СССР на груди: советская сборная побеждала на всех Олимпийских играх, за исключением 1968 года! Вполне естественно, что западный мир не смирился с такой утратой своих позиций в состязании, где спор идет не только в ловкости, силе и выносливости, но и происходит соревнование различных систем всестороннего обучения, воспитания молодого поколения. Это обстоятельство резко обострило соперничество. Но нам ли, представителям страны, прокладывающей человечеству путь в будущее, нам ли бояться трудностей!

Олимпийские игры знают уже немало примеров высочайшего проявления силы духа наших спортсменов.

Причем с уверенностью утверждаем, что выстоять, преодолеть самих себя, превзойти соперников, не хуже подготовленных, не менее жаждущих победы, наших славных олимпийцев помог патриотизм, горячая любовь к своей заботливой матери — Родине.

Дорогие друзья олимпийцы! С самого начала этот год взял хороший разбег. Завоеваны высокие призовые места на многих крупнейших соревнованиях — чемпионатах мира и Европы, в международных встречах. Самым выдающимся из них, безусловно, стали XIII зимние Олимпийские игры в американском городе Лейк-Плэсиде. Советским спортсменам там пришлось вдвойне тяжело. В самый канун соревнований американским правительством была развязана разнузданная пропагандистская кампания, она имела целью опорочить Советский Союз, дискредитировать его в глазах прогрессивной мировой общественности. Этой же благовидной цели была подчинена недружелюбная акция в отношении советской спортивной делегации.

Посланцы Страны Советов с честью и достоинством выступили на играх Белой Олимпиады, одержав убедительную победу в неофициальном командном зачете. В копилке нашей сборной оказалось 10 золотых, 5 серебряных и 8 бронзовых медалей — больше, чем у любой другой сборной. Вот пример, достойный подражания!

К олимпийской Москве сейчас приковано пристальное внимание всего мира.

Дорогие наши друзья, кому выпало счастье носить в эти июльские дни олимпийскую форму, помните, что за вами следят миллионы глаз ваших соотечественников, ваших друзей за рубежом!

Мы, ваши собратья по спорту и поклонники, желаем вам новых свершений, новых побед во славу нашей советской Родины! Мы верим в вас, в ваши таланты, в ваш порыв и вдохновение, в ваше несгибаемое мужество.

Успехов вам и большого спортивного счастья в вашей нелегкой борьбе!

Чемпионы мира и Советского Союза, победители международных турниров, рекордсмены мира

Спортсмены-летчики — заслуженные мастера спорта Владимир СМЕРНОВ, Любовь ПРИХОДЬКО, Валентина ЯКОВА, Светлана САВИЦКАЯ, мастер спорта Валерий ЖУРАВЛЕВ.

Параютисты — заслуженные мастера спорта Анатолий ОСИПОВ, Валентина ЗАКОРЕЦКАЯ, Игорь ТЕРЛО, Владимир ГУРНЫЙ.

Планеристы — мастера спорта международного класса Эда ЛААН, Олег ПАСЕЧНИК.

Авиамodelисты — мастера спорта международного класса Владимир МАСЛЕНКИН, Леонид АЛДОШИН, Сережа НАСОНОВ, разрядник, чемпион Советского Союза среди юниоров.

ПОЖЕЛАНИЕ



ОБУЧАТЬ И ВОСПИТЫВАТЬ

В разгаре лето. Для авиаторов ДОСААФ СССР это период самый горячий, напряженный и самый ответственный. На аэродромах аэроклубов России, Украины, Казахстана, Прибалтийских и других республик идут полеты. Инструкторы с терпеливой настойчивостью и последовательностью обучают летному искусству, технике планирования самолетов, вертолетов, планеров молодую поросль авиационных спортсменов, заботливо передают им свои знания и опыт.

Учебные авиационные организации дважды орденоносного оборонного Общества страны являются подлинными кузницами авиационных спортивных кадров. Ежегодно сотни юношей и девушек, без отрыва от основной своей производственной деятельности, в свободное время, покоряют голубые просторы пятого океана на поршневых или реактивных самолетах, на вертолетах или планерах, овладевают сложным мастерством прыжков под куполами современных парашютов. Все большую популярность завоевывает дельтапланизм.

Большинство наших аэроклубов и авиаспортиблудов работают ритмично, возложенные на них задачи решают успешно, с отличными и хорошими результатами. Многие коллективы, как известно, за одержанную победу в социалистическом соревновании, качественное успешное выполнение плановых заданий, взятых обязательств по итогам минувшего года были удостоены переходящих Красных знамен или премий Военно-Воздушных Сил, воздушно-десантных войск, ЦК ДОСААФ СССР, ЦК профсоюза авиационных работников.

Достижения передовых учебных организаций оборонного Общества в подготовке крылатых спортсменов, в проведении полетов без происшествий и предположений к ним — это не только результат умело поставленного учебного процесса, но и убедительный показатель эффективности разносторонней и глубокой идеологической и политико-воспитательной работы, которую повседневно ведут с летно-инструкторским, техническим и курсантским составом руководители, партийные, комсомольские, профсоюзные организации.

Обучение и воспитание — единый, взаимосвязанный процесс. Очень важно хорошо научить человека профессиональному мастерству, подготовить технически, но не менее важно закалить духовно, идейно. Наша партия, верная заветам Ленина, — не раз подчеркивал тов. Л. И. Брежнев, — исходит из того, что идеологическая работа — это очень важный фронт борьбы за коммунизм, от которого в значительной степени зависят успехи и в развитии экономики, и укреплении могущества Родины.

Воспитывать у каждого советского человека высокую идейность, культуру, коммунистическое отношение к труду, нравственную чистоту и физическое совершенство, формировать активную жизненную позицию — центральная задача партии, Советского государства, всех общественных организаций.

В авиационных организациях ДОСААФ, в системе партийного просвещения глубоко изучаются история КПСС, произведения В. И. Ленина, его заветы о защите социалистического Отечества, требования Конституции СССР, партии о необходимости всемерного укрепления экономического и оборонного могущества Родины.

В период летной страдной поры идео-

логическая и политико-воспитательная работа в каждом аэроклубе, авиаспортиблуде должна носить еще более целенаправленный характер, увязываться с теми задачами, которые решаются в каждый летный день, сосредоточиваться на том, как лучше, эффективнее выполнить задания в воздухе, выполнить четко, организованно, без происшествий и предположений к ним.

Немалый опыт в этом отношении накоплен в передовых аэроклубах — в 1-м Московском, Рязанском, Запорожском, Волгоградском, Кинель-Черкасском, в Волчанском авиационном училище летчиков. Перед курсантами здесь регулярно выступают ветераны авиации, участники Великой Отечественной войны, лекторы и пропагандисты. Всесторонне изучается, обобщается и делается достоянием всех опыт лучших воспитателей — командиров подразделений, инструкторов-летчиков, преподавателей.

Умело организуется политико-воспитательная работа с курсантами в Сумском аэроклубе Украины. Заместитель начальника клуба коммунист А. Шаповалов совместно с партийным и комсомольским бюро заблаговременно разрабатывает единый план, намечаются мероприятия, которые необходимо провести в дни, предшествующие полетам, непосредственно на аэродроме в летный день и тогда, когда полеты окончены, когда инструкторы, командиры звеньев, руководитель полетов подвели итоги, сделали детальный разбор каждого вылета курсанта на отработку того или другого упражнения.

Серьезное внимание уделяется в Сумском аэроклубе индивидуальному подходу к каждому курсанту, глубокому изучению людей, их морального и психологического настроения. Начальник клуба, его заместители, опираясь на партийный и комсомольский актив, добиваются всегда того, чтобы в учебных группах был здоровый микроклимат, чтобы курсанты выходили на аэродром с хорошим настроением, всесторонне подготовленными и относились к выполнению задания, к овладению летным искусством с чувством высокой сознательности и ответственности.

Важную роль играют в клубе социалистическому соревнованию как одному из составных звеньев политического воспитания людей. Индивидуальные обязательства берутся не только на весь учебный период, но и на каждый летный день. В наглядной агитации, в боевых листках, которые выпускаются непосредственно на старте, подробно рассказывается о том, кто и как выполнил свое обязательство, у кого слово разошлось с делом. Отличники делятся своим опытом, рассказывают, как готовились к полету, с какими трудностями пришлось встретиться, как их преодолевали. Тут же можно прочитать советы инструктора курсантам, готовящимся к самостоятельному вылету по кругу или в зону на планетах.

К сожалению, так организуют обучение и воспитание курсантского состава далеко не везде. В некоторых аэроклубах и авиаспортиблудах руководители, партийные и комсомольские организации в вопросах воспитания курсантов допускают элементы формализма, казенщины, мероприятия проводят без увязки с конкретными задачами летной учебы, а ради «галочки». Отсюда и отдача их незначительна.

Возьмем к примеру, Аткарский или Саранский аэроклубы. В названных учебных организациях могут показать

и хорошо составленные планы политико-воспитательной работы, и перечислить лекции и беседы, с которыми выступали перед постоянным и курсантским составом. Однако дела здесь желают много лучшего. Имеются случаи грубого нарушения трудовой дисциплины, допускаются предположения к различным летным происшествиям.

Трудно переоценить ту роль в обучении и воспитании, которую играет личный пример старшего, будь это летчик-инструктор, командир звена, преподаватель аэронавигации или начальник технической службы аэроклуба. Ничто не может лучше воздействовать на сознание, на душу и сердце будущего авиационного спортсмена, чем образцовое поведение на службе, в быту старших товарищей, их внутренняя личная организованность, самодисциплина, безукоризненное соблюдение норм нравственности и морали. С другой стороны, какой урон в воспитании и обучении курсантов наносится теми, кто нетребовательно, не критически относится к своим поступкам, нарушает установленные и давно выверенные жизнью правила поведения, законы летной службы, методику обучения искусству планирования самолета, вертолета.

В Егорьевском аэроклубе курсант при полете по кругу чрезмерно сблизился с впереди летевшим товарищем. Заметил, начал исправлять свою оплошность, но так, что создал еще более опасную ситуацию. И когда потом, на земле, его спросили, почему он поступил так вопреки требованиям соответствующих правил, курсант ответил: «так не раз поступал мой инструктор, когда мы летали вместе». Курсант знал, что он нарушает летную дисциплину, но перед ним стоял пример — «ведь мой наставник так делал и ничего, обошлось...»

Гудят на аэродромах аэроклубов и в зонах планирования моторы или реактивные двигатели самолетов, плавно и бесшумно парят высоко над облаками планеры. Идет учеба. И каждый полет — еще одна преодоленная ступенька к летному мастерству авиационного спортсмена.

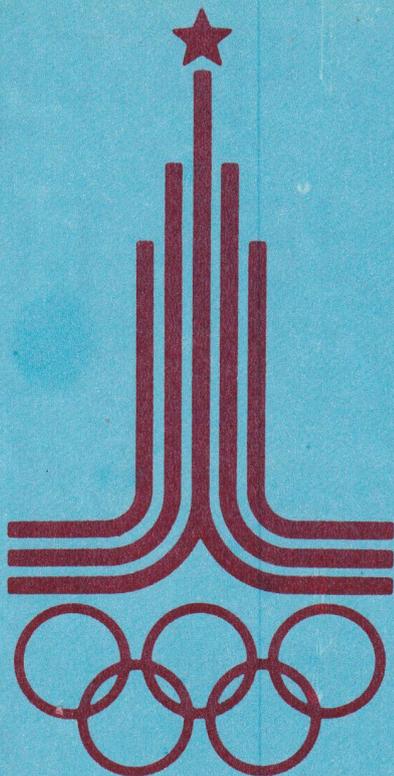
Там, в безбрежных просторах воздушного океана укрепляются крылья молодых «орлят», вырабатываются настоящие бойцовские волевые качества, закладываются характеры. И успех тут зависит от того, насколько монолитен в аэроклубе сложный процесс обучения и идейно-политического воспитания курсантов, всего коллектива.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ № 7
РОДИНЫ [358]
1980

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», 1980.



ном командном зачете она набрала 494 очка — столько же, сколько команда США, поделившая с нами первое место. Третьей была команда Венгрии. На последующих Играх наши атлеты неизменно занимали в неофициальном командном зачете первые места, за исключением Олимпиады-68, где мы оказались вторыми. Всего же за время участия команды СССР в летних Олимпийских играх она завоевала 683 медали: 260 золотых, 219 серебряных и 204 бронзовых. 380 наших спортсменов получили золотые награды в индивидуальных и командных баталлях.

Давайте вспомним добрым словом авиаторов, достойно отстаивавших спортивную честь советской Отчизны, в честь побед которых исполнялся Гимн СССР.

Янис Лусис, преподаватель Рижского высшего военного авиационного инженерного училища имени Якова Алксниса. Свой олимпийский список он начал в 1964 году в Токио, метнув копье на 80,57 метра. Бронзовая медаль. Потом великолепный взлет: на очередных Играх в Мехико копье заслуженного мастера спорта Я. Лусиса пролетело 90,10 метра, возвышись в газон стадиона за флажком олимпийского рекорда. В Мюнхене он снова на пьедестале почета — с серебряной медалью. Талантливый копьеметатель четырежды был чемпионом Европы, многократным победителем первенств страны. Его имя несколько раз заносилось в список мировых рекордсменов. За выдающиеся достижения в спорте Я. Лусис награжден орденом Трудового Красного Знамени и орденом «Знак Почета».

Эльвира Озолина служит в рядах ВВС. За каждым грациозным полетом копия Эльвиры чудится светлый след. Слово это летит не заостренное древко, а реактивный боевой самолет... Заслуженный мастер спорта Э. Озолина на своих

атлетов ГДР, завоевавших 638 очков. На Монреальских играх как никогда проявился рост мастерства спортсменов социалистических стран. И это закономерно. В братских государствах, как и у нас, большой спорт черпает силы из массового физкультурного движения, развивается благодаря повседневной заботе Коммунистических партий, государственной поддержке. В числе первой десятки команд на Играх 1976 года шесть оказалось из стран социалистического содружества.

Многие олимпийские призеры Монреаля входят в сборную СССР, которой предстоит оспаривать первенство на нынешних Играх в Москве. Среди них представители ВВС заслуженные мастера спорта борец классического стиля Сурен Налбандян и метатель молота Юрий Седых. Оба молоды, находятся в расцвете сил. Олимпиада-76 стала для них победной пробой мастерства. Причем Седых метнул снаряд на 77,52 метра, перекрыв олимпийский рекорд. На пьедестале почета он поднялся с другими призерами из советской команды — А. Спиридоновым и А. Бондарчуком.

Вместе с обстрелянными на предыдущих играх атлетами в нашу сборную вошли и молодые авиаторы, проявившие себя на последних первенствах страны, на VII Спартакиаде народов СССР: баскетболист старший лейтенант А. Сальников, легкоатлеты лейтенант Б. Яковлев, прапорщик П. Мельник, рядовой Н. Сербина, гимнаст Б. Мануц.

Подготовка к Олимпиаде-80 проходила в обстановке антисоветизма, раздуваемой администрацией США в своекорыстных целях. Грязная попытка империалистов торпедировать XXII Игры, расколоть олимпийское движение провалилась.

Для спортивных талантов состязания под заветным созвездием Пяти колец — мечта всей жизни. Между тем войны

ПОД СОЗВЕЗДИЕМ ПЯТИ КОЛЕЦ

Этого созвездия нет ни в одном астрономическом справочнике, ни на одной карте звездного неба. В отличие от 88 созвездий, зарегистрированных Международным астрономическим союзом и загорающихся каждую ночь над нашей планетой, созвездие Пяти колец привлекает к себе внимание человечества раз в четыре года. Таков его цикл. В июле 1980-го это созвездие впервые появится в московском небе.

● ЗДРАВСТВУЯ, ОЛИМПИАДА-80!

Прошло около тридцати лет, как советские спортсмены включились в олимпийское движение. Это важное событие в отечественном физкультурном движении было с большим одобрением встречено советской общественностью. Наши спортсмены стали знакомиться с Олимпийской хартией, историей Игр. Впервые они участвуют в очередной XV Олимпиаде, состоявшейся в 1952 году в Хельсинки.

...Во главе колонны советских олимпийцев развернулось Красное знамя. Нес его богатырь из крылатого племени — авиационный механик Трофим Ломакин, штангист среднего веса, впервые в 1952-м ставший чемпионом СССР. На Олимпиаде он завоевал золотую медаль, установив олимпийские рекорды в троеборье (417,5 килограмма) и толчке (165 килограммов). Это был первый советский авиатор, увенчавший себя титулом олимпийского чемпиона. Знаменосец нашей команды до конца жизни стоял на правом фланге советской тяжелой атлетики. На Играх в Риме, выступая в полутяжелом весе, Ломакин стал серебряным призером. Он дважды завоевал титул чемпиона мира, трижды — чемпиона Европы и золотые медали на пяти первенствах СССР. Неутраченный атлет не один раз побивал мировые рекорды.

Всего же на первой для себя Олимпиаде советская команда удостоилась 71 медали, в том числе 22 золотых, 30 серебряных и 19 бронзовых. В неофициаль-

первых олимпийских состязаниях в 1960 году в Риме бросила копье — 55,98 метра — рекорд Игр. Через четыре года в Токио она принесла команде два очка, заняв пятое место. Прекрасная легкоатлетка была первой на чемпионате Европы 1962 года, несколько раз улучшала мировые рекорды, становилась победительницей первенств СССР. Эльвира Озолина удостоена ордена Трудового Красного Знамени.

Современное пятиборье — сложный вид спорта, овеянный романтикой. Не случайно пятиборцев называют мушкетерами. Ведь им приходится биться на шпагах, мчаться в седле, быстро бежать по пересеченной местности, плыть на скорость и, наконец, без промаха стрелять из пистолета. Когда-то лучшими среди пятиборцев были военные, обычно кавалеристы. Этот вид спорта называли офицерским многоборьем. Кавалерия ушла в историю, а захватывающие, воспитывающие разносторонних атлетов состязания и ныне увлекают людей.

Среди современных д'Артаньянов есть офицеры ВВС. Нынешний летчик-истребитель сродни современному пятиборцу. Он и пилот, и штурман, и стрелок, и бомбардир, и оператор. Что ж удивительного, что одним из энтузиастов современного пятиборья стал авиатор, заслуженный мастер спорта Павел Леднев. Он входил в команду, добившуюся олимпийского первенства на Мюнхенских играх. Награжден двумя серебряными и двумя бронзовыми медалями на Олимпиадах — в командном и личном зачетах. П. Леднев несколько раз завоевывал титулы чемпиона мира (в личном и командном первенстве), чемпиона СССР. Он кавалер ордена Дружбы народов.

Наиболее урожайной для нас оказалась предыдущая Олимпиада. Сорок девять раз поднимался Государственный флаг СССР и исполнялся Гимн советской державы в честь победителей. Кроме того, советские богатыри удостоились 41 серебряной и 35 бронзовых медалей. В далекой Канаде команда СССР с впечатляющим отрывом от остальных ушла вперед, набрав 792,5 очка. Национальная команда США довольствовалась третьим местом (604 очка), пропустив

трижды не давали поднять олимпийский флаг: в 1916, 1940 и 1944 годах. Шестые, двенадцатые и тринадцатые Игры вычеркнуты из истории народов. А сколько погибло блестящих спортсменов в окопах и под бомбежками. Скольким не пришлось осуществить свои олимпийские надежды. Припоминаю судьбы француза Жана Буэна и поляка Януша Кусочинского — выдающихся бегунов на длинные дистанции. Первый погиб в 1914 году в битве на Марне, второй расстрелян гитлеровцами в 1940 году за участие в варшавском антифашистском подполье.

Мировая война ворвалась и в жизнь семьи французских патриотов Андре. Жорж Андре погиб в возрасте 54 лет в Тунисе 4 мая 1943 года, воюя добровольцем в армии Сражающейся Франции. Он был одним из выдающихся атлетов страны. У Жоржа рос сын Жак.

С очередной группой пополнения авианеполку «Нормандия—Неман» Жак Андре прибыл в январе 1944 года в нашу 1-ю воздушную армию. В небе Белоруссии, Литвы и Восточной Пруссии младший лейтенант Жак Андре, воюя на «яках», сбил семнадцать истребителей и бомбардировщиков фашистов. Он удостоился звания Героя Советского Союза.

В прошлом старший инженер полка «Нормандия—Неман», ныне работник ОКБ имени А. Н. Туполева, Сергей Давыдович Агавелян рассказывал: «Жак Андре даже в дни наступательных операций не забывал о спортивных упражнениях, утренних пробежках, которые помогали летчику воевать... Однажды на полевого аэродроме (было это в Литве) чемпион Франции даже организовал полковые соревнования в беге на различные дистанции, по прыжкам в длину и высоту».

...Москва встречает олимпийских бойцов, многочисленных гостей, съехавшихся со всего света на праздник молодости. Столица Страны Советов желает спортсменам успехов в единоборстве на дистанциях под дружелюбным созвездием Пяти колец!

Майор в отставке
Б. КОТЕЛЬНИКОВ

В историю отечественной и мировой космонавтики вписана еще одна золотая страница: 3 июня 1980 года, успешно закончив работу по программе «Интеркосмос» на борту орбитального научно-исследовательского комплекса «Салют-6» — «Союз», благополучно вернулась на Землю пятая международная экспедиция в составе дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Валерия Кубасова и космонавта - исследователя гражданина Венгерской Народной Республики Бертала Фаркаша.

За неделю пребывания на околоземной орбите советский и венгерский космонавты, при активной помощи основного экипажа комплекса «Салют-6» — «Союз» Леонида Попова и Валерия Рюмина, работающего на орбите с 10 апреля 1980 года, выполнили многогранную сложную программу научных исследований, наблюдений, медико-биологических и технических экспериментов. Они достойно продолжили славные традиции плодотворной деятельности международных экипажей стран социалистического сотрудничества.

В сердечном приветствии,



КОСМИЧЕСКАЯ ЭПОПЕЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

5 июня 1980 года в нашей стране осуществлен запуск усовершенствованного транспортного корабля «Союз Т-2». Его экипаж (командир подполковник Юрий Васильевич Малышев и бортинженер летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза Владимир Викторович Аксенов) успешно провел всесторонние испытания корабля в пилотируемом режиме, чему способствовала тщательная подготовка и полету на земле.

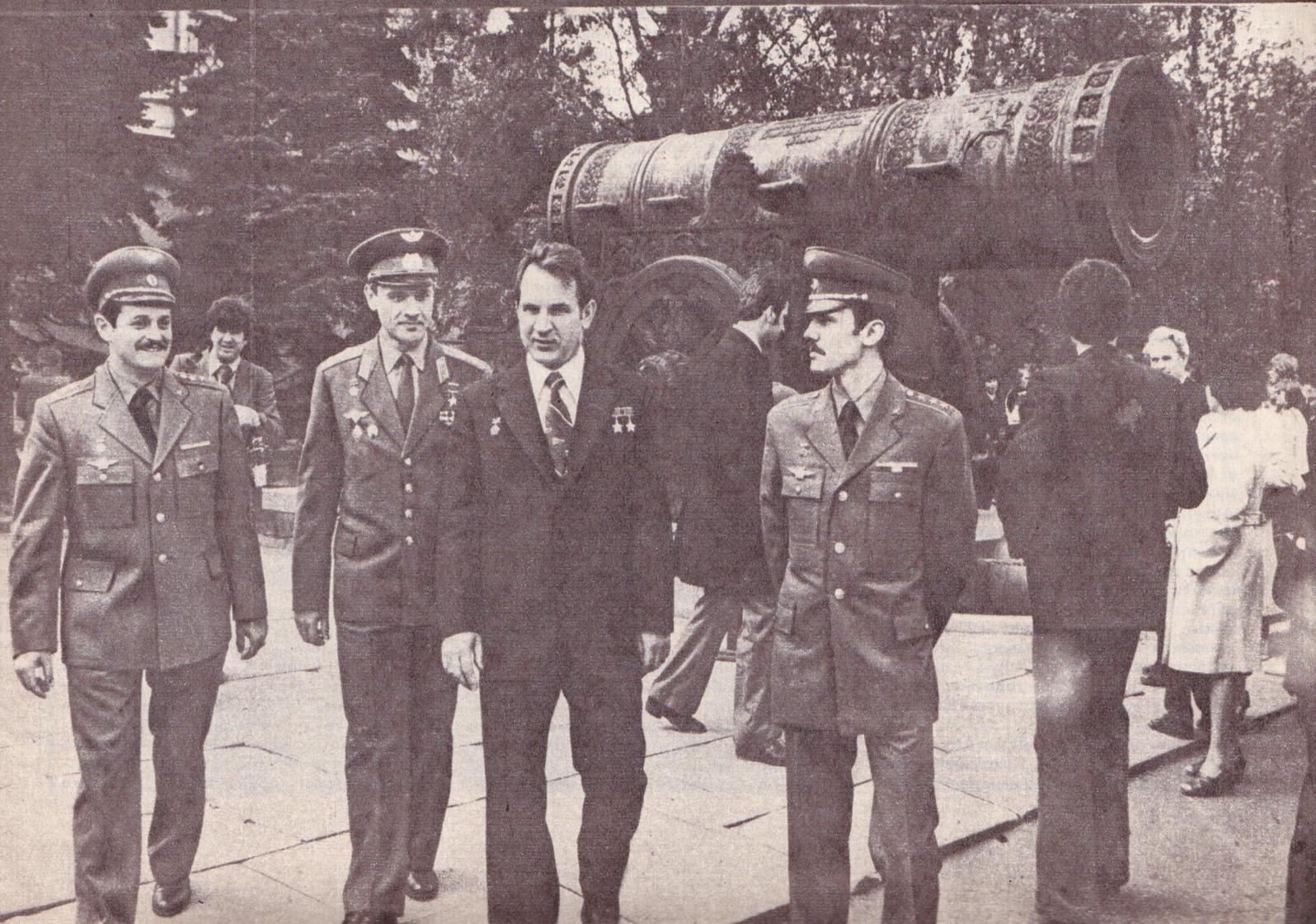
На снимке: Ю. В. Малышев (справа) и В. В. Аксенов обсуждают итоги очередной тренировки перед испытательным полетом.

Члены основного и дублирующего экипажей корабля «Союз-36», дублирующий экипаж — космонавт-исследователь ВНР Бела Мадьяри, летчик-космонавт СССР Владимир Джанибеков, основной экипаж — летчик-космонавт СССР Валерий Кубасов и космонавт-исследователь ВНР Берталан Фаркаш в Кремле.

посланном на борт орбитального комплекса «Салют-6» — «Союз-35» — «Союз-36» космонавтам Л. Попову, В. Рюмину, В. Кубасову и Б. Фаркашу, в день начала их совместной работы, генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Леонид Ильич Брежнев и Первый секретарь ЦК Венгерской Социалистической рабочей партии Янош Кадар отметили, что космонавты своим трудом вносят существенный вклад в фундаментальные исследования, в решение прикладных проблем, демонстрируют «...всему миру огромный научно-технический потенциал социализма».

Проводив В. Кубасова и Б. Фаркаша на Землю, Л. Попов и В. Рюмин продолжают свою работу. По программе им предстоит выполнить еще множество исследований, экспериментов и наблюдений в интересах науки и народного хозяйства. Самочувствие космонавтов хорошее, работоспособность высокая.

Космическая эпопея, начатая тридцать четыре месяца тому назад, в сентябре 1977 года выводом в космос станции «Салют-6», продолжается.



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

НОВАТОРЫ СОВЕР

Оборонное Общество располагает широкой сетью учебных организаций, в том числе авиационных, в которых молодежь приобретает знания и навыки по многим техническим видам спорта, готовится к службе в рядах Вооруженных Сил и к труду в народном хозяйстве. Повышение качества их подготовки, эффективности использования каждого учебного часа является первоочередной и постоянной задачей руководителей всех учебных организаций.

Многолетний опыт показывает, что наглядность — одно из основных условий хорошего усвоения любого предмета программы. Особенно она необходима при изучении сложных дисциплин, таких как аэродинамика, конструкция самолета, вертолета, установленных на них двигателей, бортового оборудования. Большинство наших аэроклубов имеет хорошие учебные базы. Классы основных дисциплин оборудованы макетами, стендами, схемами, препарированными агрегатами и т. д. К сожалению, значительная часть этих пособий массового изготовления не всегда позволяет преподавателю раскрыть и наглядно показать физическую суть явлений и процессов, протекающих, скажем, в двигателе при запуске, работу его узлов, действие сил, их влияние на самолет при выполнении того или иного элемента полета и т. д.

Учитывая большое значение постоянного совершенствования учебной базы организаций, призванных готовить молодежь к занятиям техническими видами спорта, к службе в Вооруженных Силах и работе в народном хозяйстве, Центральный комитет ДОСААФ СССР в прошлом году провел тематический конкурс на создание новых образцов технических средств обучения в школах и клубах оборонного Общества. В положении о конкурсе были сформулированы его основные задачи, названы первоочередные темы, решение которых поможет обогатить учебные базы школ и клубов, будет способствовать повышению качества подготовки кадров.

Недавно подведены итоги конкурса. Они свидетельствуют прежде всего о больших возможностях, имеющихся в авиационных организациях для постоянного совершенствования учебной базы, о наличии в школах и клубах целой армии новаторов, способных решать сложные технические задачи, разрабатывать и своими руками изготавливать из недефицитных материалов компактные, надежно работающие, удобные для обучения и тренировок действующие макеты и стенды. И где руководители, партийные и комсомольские организации привлекли к участию в конкурсе тех, кто хорошо знает авиационную технику, овладел передовой методикой обучения и воспитания, там результаты оказались очень хорошими.

Председатель ЦК ДОСААФ СССР Маршал авиации А. И. Покрышкин объявил благодарность и наградил денеж-

ными премиями лучших новаторов, создавших наиболее ценные пособия, помогающие повысить качество и эффективность подготовки курсантов в школах и клубах нашего Общества. В их числе большая группа работников авиационных учебных организаций. Они удостоены 4 первых, 10 вторых и 15 третьих премий. Помимо этого комиссия, рассматривавшая поступившие на конкурс работы, признала достойным поощрения еще ряд пособий, выполненных летчиками, инструкторами, преподавателями, инженерами и техниками аэроклубов.

Глубокие знания авиационной техники, методики обучения, настойчивость в решении технических задач проявили при создании наглядных пособий новаторы многих наших организаций. Особенно следует отметить работников Волчанского училища летчиков и Калужского авиатехнического училища, Вяземского, Ворошиловградского, Запорожского, Калужского, Кинель-Черкасского, Саратовского, Ульяновского аэроклубов. Они дополнили учебные базы рядом эффективных пособий.



Разработанные изобретателями и рационализаторами пособия можно условно разделить на две основные группы. К первой относятся стенды, макеты, тренажеры и схемы, помогающие курсантам изучить основы аэродинамики, приобрести определенные навыки действий в воздухе, не допускать предпосылок к летным происшествиям. Ко второй принадлежат наглядные пособия, способствующие глубокому изучению авиационной техники.

Среди пособий первой группы (их, к сожалению, не так много, как хотелось бы) стоит отметить действующий электрифицированный стенд-тренажер, созданный работниками Кинель-Черкасского аэроклуба А. Верба и А. Кашиным. Он позволяет обучать курсантов всем действиям, которые необходимо предпринимать в особых случаях полета на самолетах УТИ-МиГ-15 и МиГ-17. Само пособие представляет собой макет кабины МиГ-17 со всеми приборами и рычагами управления, которые должен по инструкции использовать летчик в аварийной обстановке.

Важной особенностью этого пособия является то, что оно позволяет активно участвовать в решении учебной задачи одновременно всему классному отделению, что повышает интерес курсантов, оживляет занятия. Ценно и то, что удобный, надежно сделанный макет-тренажер позволяет курсантам использовать его в часы самостоятельной подготовки. Для обучения летчиков действиям в особых случаях полета на МиГ-17 добротные электрифицированные схемы разработал и инструктор-методист Калужского аэроклуба И. Боев.

Особо следует отметить электрифици-

рованные стенды-тренажеры для отработки навыков полета по кругу, в зону и действий экипажа в особых случаях полета, разработанные в Аткарском клубе штурманом В. Асафьевым, летчиками В. Ишуткиным, В. Колосовым и В. Тучиным, В. Красненко и В. Максимовым.

В группу удачных наглядных пособий, помогающих курсантам быстрее приобрести и закрепить навыки в вероятных особых случаях при полете на Ми-2, следует отнести и стенд-тренажер, созданный летчиком-инструктором Саратовского клуба коммунистом А. Юрченко.

Много интересных по замыслу и исполнению наглядных пособий создали новаторы наших клубов для того, чтобы облегчить курсантам изучение авиационной техники, основ ее эксплуатации на земле и в воздухе. Большинство стендов, макетов, схем помогают преподавателям и инструкторам показать курсантам основные узлы самолета, вертолета, их двигателей и специализированных систем в действии. А это, как известно, запоминается особенно прочно.

На высоком техническом и методическом уровне выполнен работниками Запорожского клуба инженером С. Горухом и техниками А. Вихора, Е. Кирюхиным и В. Федоша комбинированный действующий макет систем самолета Л-29. Он позволяет наглядно показать не только как они работают, но и их характерные неисправности. При этом в монтаже электроцепей умело использован дающий наибольшую наглядность принцип «бегущая волна».

Рассказывая, например, о работе системы запуска двигателя, обучающий может продемонстрировать типичные ошибки, допускаемые курсантами при выполнении этой операции. Показав место расположения агрегатов на самолете, преподаватель может продемонстрировать их функциональную зависимость во время работы на земле и в воздухе и действия летчика при отказе того или иного агрегата и прибора. Ценным свойством нового пособия является то, что оно позволяет демонстрировать обучаемым запуск двигателя не только на земле, но и в воздухе, изменения режима его работы. «Бегущая волна» дает наглядное представление о движении потока газов по препарированному двигателю.

Весьма удачно на макете сделана схема расположения и действия анероидно-мембранных приборов (системы АМП). Она позволяет курсантам и техникам запомнить место трубопроводов, получить навыки обнаружения характерных неисправностей, что очень важно для специалистов по приборам, так как на самолете Л-29 трубопроводы находятся в труднодоступных для визуального осмотра местах. На схеме можно продемонстрировать и то, как при отказе, скажем, приемника воздушного

ШЕНСТВУЮТ УЧЕБНУЮ БАЗУ

давления можно использовать в полете дублирующие приборы.

Еще одно ценное качество созданного новаторами клуба стенда — возможность самим курсантам при самостоятельных тренировках видеть свои ошибки. Если курсант все операции перед запуском двигателя выполнит правильно, то на табло загорится надпись: «запуск разрешен», если на каком-то этапе допущена ошибка, то вспыхнет: «запуск запрещен».

Принцип «бегущие огни» с использованием контактных световых эффектов, показ процессов, происходящих в двигателях, агрегатах, различных системах самолета и вертолета в связи с их графическим и математическим отображением, широко использовали многие новаторы клубов. И это направление в совершенствовании учебной базы безусловно правильное. Такие стенды, макеты, схемы-тренажеры делают изучение любого раздела программы интересным, объяснения руководителей более понятными, усвоение программы более прочным.

Электрифицированные стенды, макеты и схемы основных систем самолетов Л-29, МиГ-17, вертолетов Ми-2, созданные новаторами Ульяновского, Вяземского, Саратовского, Калужского, Ворошиловградского аэроклубов, отличаются компактностью, надежностью ис-

пользования, тщательностью выполнения с учетом современных требований эстетики.

Характерен для этой подгруппы действующих наглядных пособий удостоенный первой премии электрифицированный макет топливной системы и автоматики двигателя Ми-2, созданный летчиком-инструктором-методистом Саратовского аэроклуба коммунистом А. Турсковым. Световые цепи макета, смонтированные по принципу «бегущие огни», дают обучаемым наглядное представление о направлении движения топлива в каналах и агрегатах топливной системы двигателя. Управление электросветоборудованием макета осуществляется с кнопочного пульта и дистанционно. Пульт обеспечивает показ курсантам поочередно, выборочно и комплексно весь цикл работы топливной системы и автоматики ГТД-350.

В аэроклубе созданы и другие наглядные пособия, продуманное использование которых позволит повысить качество подготовки курсантов, а инструкторскому составу закрепить имеющиеся навыки.

Интересен по исполнению и электрифицированный макет системы смазки двигателя. Изготовленные из разноцветного пластика детали препарированных агрегатов и маслоканалы дают наглядное представление о работе всей систе-

мы и ее частей, когда руководитель занятий с пульта управления включает один из 10 участков схемы; например, магистраль: маслобак, — маслофильтр — редукционный клапан; магистраль откачки масла из редуктора в маслобак, магистраль смазки редуктора и т. д.

Эффективным пособием для изучения теоретических основ реактивных двигателей, их конструкции являются разработанные в ходе конкурса новаторами Ульяновского аэроклуба коммунистами П. Кошелевым, В. Мишановым и В. Зарубежновым электрифицированные стенды «воздушно-газовый тракт двигателя» и «тяга двигателя». На первом стенде преподаватель может показать движение воздушно-газового потока по трактам, изменение его основных параметров (температуры, давления, скорости), охлаждение внутренней полости силового конуса, заднего подшипника, внутренней полости диффузора. При этом, используя пульт управления или электрическую указку, можно продемонстрировать движение потока и по всему двигателю и раздельно по каждому тракту. Стенд «тяга двигателя» помогает преподавателю наглядно показать курсантам принцип образования реактивной тяги и возникновения окружающего усилия на лопатках турбины, продемонстрировать формулу тяги и ее связь с основными узлами двигателя, зависимость тяги, удельного расхода топлива и температуры газов от числа оборотов; тяги и удельного расхода топлива — от высоты и скорости полета.

Конкурсная комиссия с удовлетворением отметила присутствие почти всем удостоенным премий новым техническим средствам обучения, созданным новаторами аэроклубов, высокую культуру их изготовления, надежность и экономичность эксплуатации, компактность, возможность дистанционного управления. Новые пособия обеспечивают более эффективное использование учебного времени, лучшую подготовку курсантов.

Конкурс закончился, но работа по совершенствованию учебной базы наших клубов должна продолжаться. Очень важно лучшие пособия, созданные в каком-либо клубе, в короткий срок сделать достоянием других клубов, работающих на такой же материальной части. Опыт показывает, что конкретное формулирование задач и тематики, над которыми следует работать в первую очередь, способствует повышению активности рационализаторов и изобретателей. Видимо, руководителям клубов стоит подумать о составлении тематических задач, над которыми следует работать в первую очередь и не полагаться только на инициативу самих новаторов. Конечно, всем, кто отдает свои силы, способности, знания усовершенствованию учебной базы, должна быть обеспечена эффективная помощь и поддержка в реализации их разработок.

Коммунисты-новаторы Ульяновского аэроклуба ДОСААФ В. Мишанов, В. Зарубежнов и П. Кошелев. Они разработали эффективные стенды-тренажеры, помогающие преподавателям повышать качество обучения курсантов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



КУПОЛАМИ НЕБО РАСЦВЕЧИ- ВАЙ

26 ИЮЛЯ СОВЕТСКИЕ ПАРАШЮТИСТЫ ОТМЕЧАЮТ СВОЙ ПОЛУВЕКОВОЙ ЮБИЛЕЙ. 50 ЛЕТ — СЛОЖНЫЙ И ТРУДНЫЙ ПУТЬ, КОТОРЫЙ ПРОШЕЛ СОВЕТСКИЙ ПАРАШЮТИЗМ: ОТ ОДИНОЧНЫХ ПРЫЖКОВ ЛЕТЧИКОВ, ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЕЙ ДО МАССОВОГО РАЗВИТИЯ СПОРТА, УБЕДИТЕЛЬНЫХ ПОБЕД НА ЧЕМПИОНАТАХ МИРА, ОТ ОБЫЧНЫХ КРУГЛЫХ НЕУПРАВЛЯЕМЫХ ПАРАШЮТОВ ДО ПЛАНИРУЮЩИХ «КРЫЛЬЕВ», ГИГАНТСКИХ КУПОЛОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ МЯГКОЙ ПОСАДКИ КОСМИЧЕСКИХ АППАРАТОВ. БЛАГОДАРЯ ЗАБОТЕ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ И СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА ПАРАШЮТИЗМ ПОЛУЧИЛ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ ШИРОКОЕ РАЗВИТИЕ И ЯВЛЯЕТСЯ СЕЙЧАС ОДНИМ ИЗ САМЫХ МАССОВЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО СПОРТА.

Накануне юбилея наш корреспондент Б. Васина встретилась с председателем Федерации парашютного спорта СССР дважды Героем Советского Союза летчиком-космонавтом СССР В. В. ГОРБАТКО.

— Виктор Васильевич, почему именно 26 июля 1930 года принято считать днем рождения советского парашютизма?

— До тридцатого года прыжки носили случайный характер. Парашют использовался исключительно как спасательное средство. Да и летчики не очень верили в него, считая его ненужным грузом в самолете. Популярность парашюта возросла после вынужденного прыжка летчика-испытателя М. Громова из не выходящего из штопора самолета.

С бурным ростом авиации требовались и спасательные средства, умение ими пользоваться. По решению коман-

дования Военно-Воздушных Сил летом 1930 года в Воронеже были организованы сборы по подготовке специалистов парашютного дела. Руководил ими военный летчик Леонид Минов, имевший к тому времени уже три прыжка. В конце сборов — 26 июля впервые в стране были выполнены учебно-тренировочные прыжки, положившие начало массовому развитию парашютного спорта.

Популярность прыжков быстро росла, об этом можно судить даже по таким цифрам: 1930 год — 84, 1931-й — 550, 1932-й — 2480! В 1933 году проведен первый воздушный парад, на котором одновременно прыгнули 62 спортсмена.

— Какие важнейшие события произошли в парашютной жизни в тридцатые годы!

— Тридцатые годы для парашютизма — это годы новых открытий, интересных экспериментов, активного развития и формирования советской парашютной школы.

25 января 1931 года IX съезд ВЛКСМ принял шефство над Военно-Воздушным Флотом. Лозунг «Комсомолец, на самолет!» стал боевым призывом молодежи к действию. Тысячи юношей и девушек пришли в авиационные клубы, кружки, чтобы овладеть тайнами прыжка с парашютом, научиться строить модели, летать на самолетах, планерах.

9 июля 1931 года первой среди женщин в Советском Союзе совершила прыжок с самолета Лидия Кулешова (Епишева). 22 мая 1932 года военный летчик Николай Евдокимов установил первый рекорд — он падал, не раскрывая парашюта, 14 секунд! 1200 метров свободного падения, вопреки предсказаниям врачей, что сердце не выдержит даже малейшей задержки... Через год — новое достижение — задержка 132 секунды! Среди смелых рекордсменов — Зоя Бушева, Нина Камнева, Виктор Евсеев, Борис Петров...

За большие заслуги в развитии парашютного спорта в стране, смелость и мужество при совершении рекордных и экспериментальных прыжков высшей награды Родины — ордена Ленина были удостоены лучшие спортсмены страны Н. Евдокимов, В. Евсеев, К. Кайтанов, Н. Камнева, Л. Минов, В. Федорова.

В 1935 г. проведены первые всесоюзные соревнования. Победила команда Центрального аэроклуба СССР.

Во второй половине тридцатых годов штурм непокоренных высот продолжался. Выдающегося результата достиг В. Харахонов, совершив прыжок в 1940 г. с высоты 13025 м — он падал, не раскрывая парашюта, 11755 м.

Кроме исследования высоты, советские парашютисты проводили экспериментальные прыжки, покидая самолет во время выполнения различных фигур, чтобы найти самые рациональные способы отделения для летчиков при авариях в воздухе.

В 1940 году проведены II всесоюзные соревнования, на которых отлично выступили украинские спортсмены.

— Расскажите, пожалуйста, об участии сборной команды страны в международных соревнованиях, чемпионатах мира.

— Трудно перечислить все победы, которые завоевали советские парашютисты на международной арене. Их счет начался со второго чемпионата мира, состоявшегося во Франции в 1954 году, где наша команда впервые приняла участие.

Абсолютным чемпионом стал Иван Федчишин. С тех пор этого почетного звания были удостоены Н. Прякина и П. Островский (1958 г.), Л. Еремина и В. Крестьянников (1966 г.), Т. Воинова и Е. Ткаченко (1968 г.), Л. Ячменев (1970 г.), Н. Сергеева и Н. Ушмаев (1974 г.), В. Закорецкая и Г. Сурабко (1976 г.), И. Тёрло (1978 г.).

Ни одна страна не подготовила столько чемпионов мира, как Советский Союз.

Кроме чемпионатов мира наши спортсмены принимают участие в традиционных международных соревнованиях на розыгрыш кубков «Адриатики», в Югославии, заслуженных мастеров спорта Калапчиева, Крумова, Джурова в Болгарии, первенствах парашютистов социалистических стран, чемпионатах дружественных армий и многих других. И не было случая, чтобы наши парашютисты не завоевывали бы на них призовых мест.

Советская парашютная школа занимает ведущее место в мире. К нам приезжают учиться зарубежные спортсмены. У нас на сборах побывали парашютисты Болгарии, ГДР, Чехословакии, Монголии, Югославии, Кубы, Турции. Советские тренеры Д. Жорник, В. Жариков, А. Дунаев, В. Лучшев, И. Фасхутдинов, Р. Силин выезжали в разные страны, чтобы передать свой богатый опыт зарубежным спортсменам.

— Что представляют собой парашютные рекорды сегодня!

— Сегодня, как и прежде, главное — бить без промаха по цели, шайбе диаметром в десять сантиметров, прыгать с еще не покоренных высот, быстрее всех в свободном падении собрать в круг десять спортсменов... Например, мастер спорта Александр Белоглазов поразил цель 106 раз, а Зинаида Курцына — 81! Что касается высоты, то выше всех поднялся заслуженный мастер спорта Герой Советского Союза Евгений Андреев — он отделился от гондолы стратостата на высоте 25485 м и падал, не раскрывая парашюта, 24500 м. Среди женщин мировой рекорд зятяжного прыжка принадлежит воспитаннице 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ Эльвире Фоличевой — 14800 м свободного падения!

Кроме того, в таблицу высших достижений еще включены рекорды групп из четырех и восьми человек в прыжках на точность приземления днем и ночью. И надо сказать, что в последние годы очень активно в рекордную работу включились спортсмены войск Противовоздушной обороны страны и Военно-Воздушных Сил. Накануне 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина парашютисты войск ПВО порадовали Родину новыми достижениями, установив восемь мировых рекордов в ночном небе Узбекистана.

Нашей стране принадлежит и ряд неофициальных рекордов. Например, наибольшее количество прыжков и завоеванных побед на различных соревнованиях в мире имеют советские спортсмены заслуженные мастера спорта А. Осипов — на его счету более 10200 прыжков и 48 мировых рекордов, у В. Закорецкой — 7800 прыжков, 52 мировых рекорда, она абсолютная чемпионка мира и трижды абсолютная чемпионка страны.

— 106 приземлений точно в цель!.. Бесспорно, это требует исключительно

го мастерства у спортсменов, но ведь и техника, которой они пользуются, играет важную роль. Какие парашюты имеются на вооружении спортсменов?

— Сейчас уже многие клубы получили современные планирующие парашюты-крылья ПО-9, созданные под руководством лауреата Государственной премии инженера Л. Калабуховой... Купол ПО-9 прямоугольной формы, шит из двух оболочек. Он способен развить большую горизонтальную скорость — до 10 м/с, причем вертикальная совсем незначительна, а во время приземления может быть равна даже нолю. Им легко управлять, а высокие тактико-технические данные позволяют добиться отличных результатов в спорте.

— Виктор Васильевич, Вы уже 10 лет возглавляете Федерацию парашютного спорта СССР. Расскажите о ее работе.

— В августе 1948 года при Центральном комитете оборонного Общества на общественных началах была создана всесоюзная секция по парашютному спорту. Возглавлял ее Герой Советского Союза, командующий воздушно-десантными войсками А. Казанкин. Позже ею руководил лауреат Государственной премии инженер-конструктор И. Глушков, заслуженный мастер спорта Б. Петров, рекордсмен мира Ю. Архангельский, заслуженный мастер спорта Н. Гладков. Секция большую роль сыграла в создании методики обучения спортсменов, повышении их мастерства, достижении успехов на международной арене, широко развитии спорта в авиационных клубах ДОСААФ и в армии. С 1962 года действует Федерация парашютного спорта СССР, которую до 1970 г. возглавлял в то время заместитель командующего войсками ВДВ И. Лисов.

Главное в нашем деле содействовать широкому развитию парашютного спорта в стране, повышению мастерства спортсменов. Для этой цели федерация обобщает передовой опыт работы наших аэроклубов, сборной команды СССР, зарубежного спорта.

Активное участие члены федерации принимают в организации и проведении всесоюзных научных конференций тренеров клубов, инструкторов.

Большую работу проводит научно-технический комитет федерации. В последние годы коллектив конструкторов создал отличный спортивный парашют-крыло ПО-9. Он помог спортсменам достичь высоких результатов в прыжках на точность приземления: установлены дневные и ночные мировые рекорды, завоеваны победы на международных соревнованиях.

Но должен заметить, что научно-технический комитет работает еще не в полную силу. В адрес федерации поступают справедливые жалобы парашютистов об отсутствии тренажной аппаратуры для отработки элементов акробатических фигур, а также прыжков на точность приземления.

Одно из важных звеньев нашей работы — это пропаганда парашютного спорта. При федерации работает комитет агитации и пропаганды, объединяющий опытных журналистов, активистов спорта. Все чаще стали появляться материалы о парашютном спорте на страницах центральных газет и журналов, организуются передачи по радио и телевиде-

нию. Издательство ДОСААФ СССР выпустило брошюры о выдающихся наших спортсменах В. Гурном, Э. Севастьянове, Н. Ушмаеве, Н. Сергеевой, коллектив авторов подготовил юбилейное издание — сборник «В километре от планеты Земля».

Федерация обобщает итоги соревнований, вырабатывает предложения по подготовке и совершенствованию общественных тренеров, инструкторов, проводит семинары судей... Трудно перечислить все вопросы, которые приходится решать федерации. Помогают активисты, энтузиасты нашего спорта. Спасибо им!

— Ваши ближайшие помощники!

— Их много. Теплые слова хочется сказать в адрес наших ветеранов — Г. Б. Пясецкой, долгое время исполнявшей трудные обязанности ответственного секретаря федерации, Н. Я. Гладкова, А. С. Гуськова — моих заместителей, П. А. Сториченко, заслуженного тренера СССР, М. А. Савицкого, пионера советского парашютостроения, Г. Н. Тимонова, первого командира парашютного отряда ЦАК СССР, И. Г. Глушкова, лауреата Государственной премии, инженера-конструктора. Начав свою парашютную деятельность в тридцатые годы, они по сей день в боевом строю, вносят большой вклад в развитие спорта смелых.

Скажу и о других активистах федерации — заслуженном мастере спорта Н. Пряхиной, мастере спорта С. Киселеве, старшем тренере сборной команды СССР В. Жарикове. Все они, не жалея своих сил, помогают двигать спорт вперед, добиваться новых побед на международной арене, высоко держа знамя советского парашютства.

— Какие наиболее важные проблемы в парашютном спорте!

— Очень большая проблема — подготовка тренеров. Во многих республиках нет квалифицированных тренеров, способных готовить спортсменов высокого класса. Мешает работе отсутствие специальных тренажеров для отработки на земле упражнений по воздушной акробатике и прыжков на точность приземления. Из-за этого непроизводительно расходуются материальные ресурсы. Нет хорошей учебной литературы, особенно для опытных спортсменов. Незаслуженно



Пионеры советского парашютства
Л. Минов и Я. Мошковский (снимок
1933 г.)

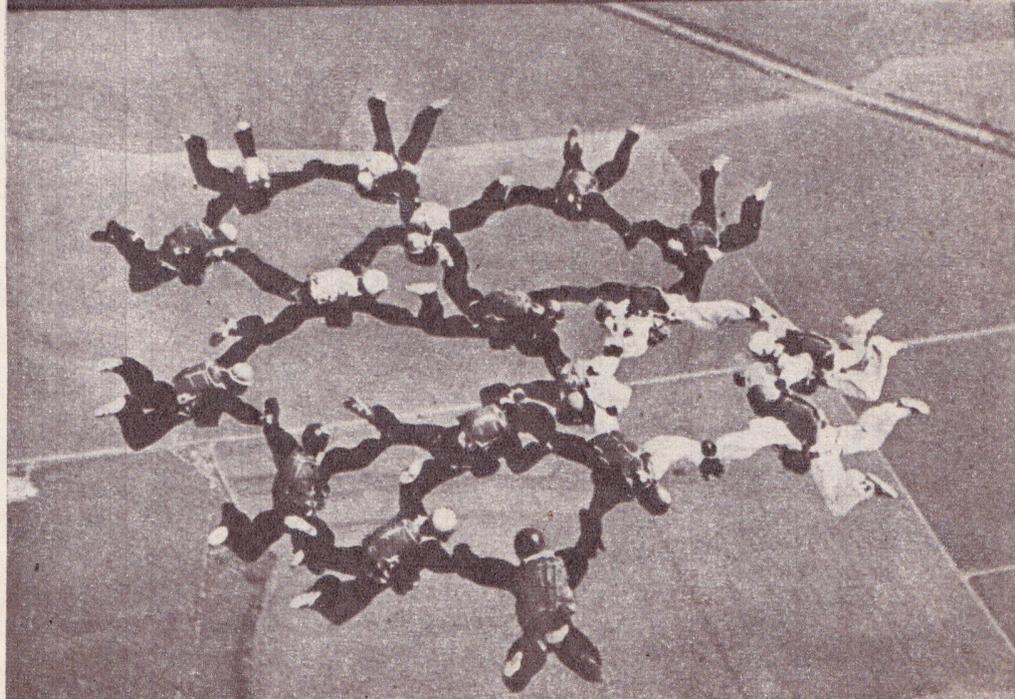
забыты сейчас и парашютные вышки. А ведь они — прекрасный способ приобрести к этому виду спорта подростков 13—15 лет, которым «по малолетству» еще закрыт путь в аэроклубы.

Далее, мастерство спортсменов-парашютистов растет быстрыми темпами. С созданием новых парашютов-крыльев, видимо, появятся и новые упражнения. Например, спуск спортсмена с обязательным прохождением над определенными ориентирами и последующим приземлением в цель. А сама цель может двигаться по установленному какому-то пути.

А сколько интересного сулит групповая акробатика! Теперь уже никого не удивит построением в свободном падении «кольца» из десяти, двадцати, даже сорока человек. Ныне все более интересными становятся акробатические прыжки с построением различных фигур — «звезд», «снежинок», «пчелиных сот»... Тут творчеству нет границ. Мне представляется, что в ближайшем будущем соревнования будут проводиться на стадионах или ипподромах, чтобы все желающие могли любоваться этим прекрасным зрелищем.

Парашютисты Военно-Воздушных Сил
собрали в небе пять олимпийских колец.

Фото А. САМСОНОВА





Советскому
парашютизму —
50 лет

ТРАДИЦИЯМ — ВЕРНЫ!

В ВОРОНЕЖЕ БЫЛИ СОВЕРШЕНЫ
ПЕРВЫЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ
УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПРЫЖКИ



Мы с благодарностью вспоминаем тех, кто прокладывал нам путь в небо... Леонид Минов, Яков Мошковский. Это они своим примером, мужеством зажгли в сердцах молодых патриотов любовь к небу. Уже в середине тридцатых годов в нашем городе работало много кружков, был открыт аэроклуб. Один из старейших парашютистов страны — наш земляк Б. Сильченко. Первый прыжок он совершил в 1931 году, затем, окончив высшую парашютную школу, работал командиром отряда Воронежского аэроклуба. Участник Великой Отечественной войны, он ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи.

Воронежцам хорошо известны имена первопроходцев А. Романова, П. Богданова, В. Баженовой, Е. Сомовой, Г. Гордениной, многие юноши и девушки, следуя традициям и умножая их, стали парашютистами, летчиками. Воспитанники Воронежского аэроклуба отважно сражались на фронтах Великой Отечественной войны, а 23 из них удостоены высшего звания Родины — Героя Советского Союза. Многие стали мастерами спорта, разрядниками, установили мировые рекорды. Среди прославленных парашютистов А. Маркова, И. Мешков, В. Никифоров, Л. Тиханова, В. Бухтоярова, Т. Липатова... За последние десять лет мастерские нормативы выполнили более 30 воронежцев.

Если взглянуть на работу аэроклуба сквозь десятилетия, то важным слагаемым наших успехов является тесная связь с первичными организациями ДОСААФ, им мы постоянно помогаем. В оборонных коллективах всегда черпаем пополнение. Хорошо работают, и уже много лет, парашютные секции в политехническом, технологическом, строительном и медицинском институтах, университете, школе № 16, на ряде предприятий.

☆☆☆

Расскажу о парашютной секции Воронежского ордена Ленина Государственного университета имени 50-летия Ленинского комсомола. Она создана в 1966 году по инициативе студента А. Сокола, ныне кандидата биолого-почвенных наук. Отслужив в воздушно-десантных войсках и полюбив, как говорится, небо на всю жизнь, эту свою любовь он передает молодым спортсменам. На протяжении всей учебы в университете руководил секцией, готовя ежегодно 25—35 парашютистов. Затем мне довелось обучать молодых спортсменов, а в последние годы помогает секции старший инструктор-парашютист клуба мастер спорта Т. Липатова. Спортсмены ощущают постоянную заботу комитета ДОСААФ (председатель Я. Кругляк), ректората и общественных организаций университета.

В секции выросли спортсмены-разрядники, они не раз завоевывали призовые места на городских и областных соревнованиях. Больших успехов добились в

Б. Сильченко (фото 1935 г.).

Спортсменки-парашютистки — участницы воздушного праздника 18 августа 1935 года (слева направо) Е. Сомова, В. Баженова, Г. Горденина.

труде и спорте бывшие студенты, члены секции — молодой ученый А. Сокол, преподаватель лесотехнического института М. Сухоруков, бортпроводница Л. Максимова.

...Летние сумерки. Девушка на шоссе «голосует» мчащимся мимо машинам. Галя Гречишникова — студентка пятого курса факультета прикладной математики и механики спешит на прыжки. Сегодня она успешно защитила курсовой проект. Завтра утром прыжки, а до аэродрома 40 километров, надо успеть на предварительную подготовку, укладку парашютов.

— Все началось с объявления в вестибюле главного корпуса университета, — рассказывает Галя. — Пришла на первое занятие и я, да так и не пропустила больше ни одного.

Память будит воспоминания о первом прыжке. Как спешила она к открытой двери самолета, мне пришлось даже удерживать: «Подожди, Галя, не время, самые легкие прыгают последними». Вероятно с этого момента в жизни у Гали появилось, как она сама говорит, что-то трудно поддающееся описанию, но властно заставляющее ее почти каждый день спешить в аэроклуб.

Чтобы стать хорошей парашютисткой, нужно быть физически сильной: уметь бегать, подтягиваться, метать гранату, развивать вестибулярный аппарат, глазомер, знать аэродинамику, физику.

Галя говорит, что спорт помогает ей в учебе. Научилась экономить и ценить время. Повысилась успеваемость. Все это дается нелегко: надо готовиться к зачету или экзамену... Потом прыжки. Ради этих мгновений стоит жертвовать многим.

Поначалу у Гали не получалось отделение от самолета, не стабильны были результаты на точность приземления. Сейчас это позади. Гале помогает ее наставник и старший товарищ по спорту Т. Липатова. В 1979 году Г. Гречишникова успешно закончила университет, получила специальность инженера-программиста, работает на одном из предприятий города. Но она по-прежнему отдает много времени спортивным тренировкам, мечтает удачно выступить на зональных соревнованиях, выполнить нормативы мастера спорта. Учится сама и обучает других. Галя — общественный инструктор, второй год ведет группу начинающих парашютистов.

— Пришла в класс, увидела, как внимательно меня слушают ребята, как хотят учиться прыгать с парашютом, и поняла, что бросить их не смогу, расскажу и покажу им все, что знаю сама, научу чему учили меня мои инструкторы. Я должна их подготовить.

С Сергеем Боярским познакомился в 1971 году. Свой первый прыжок он выполнил в Воронеже. Затем служил в воздушно-десантных войсках, к трем прыжкам, совершенным на клубном аэродроме, прибавились армейские. Демобилизовавшись из армии, вернулся в клуб, продолжает тренироваться. Нелегко совмещать работу с вечерними занятиями в университете, в 1976 году его закончил. Теперь работает на заводе, с увлечением занимается спортом. Он руководит группой начинающих парашютистов.

М. АННЕНКОВ,
инструктор-парашютист

Воронеж



Работники парашютного звена М. Анненков, А. Можаяев, И. Толмачева, В. Толмачев, А. Прасолов знакомятся с новой видеозаписывающей аппаратурой для тренировок парашютистов.



Общественный инструктор С. Боярский (справа) проводит занятия с молодыми спортсменами.

Члены аэроклуба В. Сянодуб и Г. Гречишникова готовятся к очередному прыжку.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



ПРИМЕР ДЛЯ ПРОПАГАНДИСТОВ

●
ПОЛЕТЫ ПРИШЛОСЬ
ОТМЕНИТЬ

●
СКОЛЬКО
В МОСКВЕ
КЛУБОВ?

3 + 28 + 206

КОМИТЕТ И КЛУБЫ

Вся жизнь нашего народа в настоящее время проходит под знаком полного и высококачественного воплощения в практические дела планов завершающего года десятой пятилетки, планов, начертанных XXV съездом КПСС, под знаком подготовки к XXVI съезду партии.

Нынешний год — особенный, год ленинского ударного труда. Все мы торжественно отметили две знаменательные даты — 110-ю годовщину со дня рождения Владимира Ильича и 35 лет Победы в Великой Отечественной войне.

Новыми успехами в труде и учебе встретила юбилей Ильича трехмиллионная армия столичных досаафовцев. Тысячи активистов оборонно-массовой работы на предприятиях, стройках являются передовиками производства, ударниками коммунистического отношения к труду.

За период, прошедший после XXV съезда КПСС, а также VIII съезда ДОСААФ СССР, во многом оживилась, разнообразилась и получила более глубокое содержание военно-патриотическая работа комитетов, учебных и спортивных организаций ДОСААФ Москвы, в том числе и авиационных. Непремен-

ным ее условием является повсеместное разъяснение ленинских идей и требований Конституции СССР о защите социалистического Отечества, мероприятий Коммунистической партии и Советского правительства по укреплению обороноспособности страны, необходимости всемерного содействия Вооруженным Силам СССР в вопросах подготовки достойного пополнения рядов армии, авиации и флота.

Возрос размах и повысился уровень военно-патриотического воспитания. Особенно после выхода в свет постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». К участию в лекционной пропаганде, к проведению тематических вечеров, месячника, недель оборонно-массовой работы, к организации походов и экскурсий по местам революционной, боевой и трудовой славы города и Подмоскovie привлечен многочисленный актив общественников. Лекторские группы и секции при райкомах, первичных организациях ДОСААФ объединяют ныне более 9 тысяч человек. Среди них подавляющее большинство — коммунисты, люди, имеющие хорошую идейную закалку, боевой и жизненный опыт, умеющие вести воспитательную работу с молодежью. Свыше 5 тысяч человек работают в нештатных отделах и комиссиях райкомов ДОСААФ по различным направлениям оборонно-массовой работы, в советах клубов. Все они рассматривают свою общественную работу как важный партийный и патриотический долг.

Хороший пример в пропагандистской работе показывает коллектив лекторов-общественников при Куйбышевском РК ДОСААФ, в котором немало ветеранов Военно-Воздушных Сил. Райком создал лекторий, рассчитанный прежде всего на призывную молодежь. Лекторы, как правило, генералы, офицеры запаса и в отставке, выступают перед молодежью на предприятиях, в учреждениях, школах, профтехучилищах. Силами актива пропагандистов ежемесячно по крупным предприятиям района проводятся тематические оборонно-патриотические вечера, встречи с ветеранами Великой Отечественной войны, с воинами Московского гарнизона.

В дни и месяцы подготовки к ленинскому юбилею и 35-летию Победы районные комитеты ДОСААФ Москвы, учебные и первичные организации значительно обогатили арсенал форм и методов военно-патриотического воспитания членов оборонного Общества. Наряду с общепризнанными вечерами боевой и трудовой славы, лекториями, кинофестивалями на оборонную тему регулярно стали проводиться рапорты поколений, раскрывающие молодежи глубокий смысл верности революционным традициям, беседы о Конституции СССР, ее требованиях о защите социалистического Отечества.

Большое влияние на улучшение всей работы городской организации оказали выводы, положения и рекомендации, содержащиеся в книгах тов. Л. И. Брежневца «Малая земля», «Возрождение», «Целина» «На страже мира и социализма», которые с огромным интересом

восприняты и изучаются каждым советским человеком.

Мы, московские досаафовцы, считаем, что главным итогом всей нашей работы будет то, с какими результатами придем к финишу 1980 года, насколько успешно первичные, учебные, в том числе и авиационные организации выполнят свои социалистические обязательства.

В начале года многие из них взяли повышенные индивидуальные и коллективные обязательства. Среди них учебные организации Ворошиловского, Киевского, Тушинского районов, первичные организации ДОСААФ электромеханического завода имени Владимира Ильича, московские аэроклубы, авиамодельный клуб.

Наши аэроклубы одни из старейших в стране. За период их существования тысячи юношей и девушек столицы без отрыва от производства получили здесь путевку в небо, овладели и овладевают сейчас авиационной техникой, искусством полета на самолетах, планерах, учатся прыгать с парашютом.

В Первом Московском аэроклубе овладели начальными летными навыками прославленные ныне летчики-космонавты Валерий Быковский и Валентин Лебедев, летчик-испытатель Владимир Ильюшин, известные летчики-спортсмены Тамара Егоркина, Зинаида Лизунова.

И сегодня аэроклубы столицы занимают передовые позиции среди таких же авиационных учебных организаций ДОСААФ. 1-й Московский, например, как победитель социалистического соревнования в прошлом году удостоен награды ЦК ДОСААФ, ЦК профсоюза авиарботников.

Успехи сами собой не приходят. Они — результат большого, целенаправленного труда каждого члена коллектива, коммунистов и комсомольцев. Городской комитет ДОСААФ стремится держать постоянно в поле своего зрения весь комплекс дел и забот наших аэроклубов. Работники горкома, в частности авиационного отдела, регулярно бывают на занятиях с курсантами, проводят методические сборы с инструкторами, руководящим составом. Ежемесячно подводим итоги хода учебного процесса, тщательно анализируем все недостатки, изучаем и распространяем передовой опыт лучших инструкторов. Большое внимание обращаем на подготовку руководителей полетов, на воспитание у каждого чувства высокой ответственности за выполнение возложенных на них обязанностей. Именно от этой категории во многом зависят безаварийная летная работа, высокая организованность на земле и в воздухе, четкость и эффективность выполнения плановой таблицы.

Поэтому у нас вошло в добрую традицию перед началом летного сезона, обычно в декабре, проводить специальные двухдневные сборы тех, кто в аэроклубах допущен к руководству полетами. На таких сборах обычно составляется показная плановая таблица, скажем, на день самостоятельных вылетов курсантов-спортсменов. Проводится «прыжок» полетов от их начала и до окончания. Все команды, которые отдает руководитель полетов, его переговоры с «находящимися в воздухе» курсантами

фиксируются на магнитофонную ленту. Потом лента вновь прокручивается и проводится анализ.

В наших аэроклубах работают высококвалифицированные кадры руководящего состава, инструкторов. Опекают их, конечно, нет необходимости, да и вредно, но деловой повседневный контроль необходим.

В подтверждение приведу один пример.

В январе клубы приступили к полетам. Во 2-м аэроклубе перед тем, как начать их, тщательно подготовили технику, аэродром, материально-технические средства обеспечения. Взлетно-посадочную полосу очистили от снега, утрамбовали рулежные дорожки, расставили соответствующие указатели. Одним словом, подошли к делу со всей ответственностью. Ни одной мелочи не упустили. А вот в 1-м полеты пришлось отменить. Прошлые успехи здесь кое-кому вскружили голову. Руководители аэроклуба, полагаясь на свой опыт, решили начать учебную летную работу с узкой полосы, протянувшейся между снежными «брустверами». Не только взлетать, а и просто рулить на таком аэродроме было далеко не безопасно. Такая чрезмерная самоуверенность могла привести к летному происшествию. Состоялся бескомпромиссный разговор с начальником аэроклуба, его заместителями, с инструкторами, инженерно-техническим составом, со службой обеспечения. Вопрос о недостатках в подготовке к полетам обсуждался на открытом партийном собрании. И положение было выправлено.

Городской комитет ДОСААФ уделяет серьезное внимание не только аэроклубам. Наши товарищи часто бывают и в других авиационных спортивных и учебных организациях. Советуют, делятся опытом, помогают вскрывать и устранять недочеты в работе. Такого подхода к делу требуем мы и от районных комитетов Общества.

Конкретностью в работе, а потому и высокими показателями в военно-патриотическом воспитании молодежи отличается организация ДОСААФ Тушинского района. Прошлым летом тушинцы вышли на первое место по итогам городской спартакиады по военно-техническим видам спорта, в том числе и по авиационным. Здесь значительно повысили качество работы с призывниками на учебных пунктах по начальной военной подготовке. Ко второй годовщине Конституции СССР Тушинский райком ДОСААФ полностью выполнил план подготовки специалистов для народного хозяйства.

В чем секрет успеха комитета ДОСААФ этого района? Главное — это умелое и конкретное руководство первичными организациями.

Районный комитет, его президиум проводят большую организаторскую работу по разветвлению социалистического соревнования, мобилизуют людей на успешное выполнение взятых обязательств, оказывают действенную помощь отстающим. И еще — оперативная пропаганда передового опыта. На президиуме райкома постоянно рассматриваются отчеты комитетов ДОСААФ пер-

вичных организаций о ходе социалистического соревнования, намечаются меры по устранению вскрываемых недостатков.

При комитете созданы и успешно действуют нештатные отделы организационно-массовой работы, военно-технической подготовки, отдел по работе среди школьной молодежи, отдел военно-патриотической пропаганды, лекторская группа.

Определенную работу проводит Московский авиамодельный клуб. Свою спортивную деятельность коллектив клуба строит в тесном единстве с райкомами ДОСААФ. Неуклонно растет в Москве число юношей, занимающихся авиамодельным спортом. Только в клубе и его опорных организациях насчитывается более 5 тысяч авиамodelистов.

Имена воспитанников клуба мастеров спорта международного класса Юрия Роджерса, Владимира Масленкина, Виктора Югова, мастеров спорта Сергея Никифорова и Владимира Титова, других широко известны. Москвичи неоднократно занимали первые или призовые места на различных крупных соревнованиях авиамodelистов страны.

Следует, к сожалению, отметить, что массовому развитию у нас авиамodelизма, особенно в новых жилых микрорайонах, мешает отсутствие стационарных кордодромов. Под видом борьбы с шумами районные организации противятся отводу соответствующих площадок для занятия авиамodelизмом. Конечно, есть в этом и доля нашей вины. Горком ДОСААФ не проявил еще достаточной настойчивости в том, чтобы каждый район города имел свой кордодром.

В заключение хочу сказать, что досаафовцы города-героя Москвы с каждым днем добиваются новых и новых результатов в своей деятельности по военно-патриотическому воспитанию трудящихся и учащейся молодежи, в подготовке молодых москвичей к воинской службе, в обучении населения массовым техническим специальностям.

Ныне в Москве работает 3 городских аэроклуба, 28 районных спортивно-технических, 206 при крупных первичных организациях ДОСААФ. А число занимающихся военно-техническими видами спорта составляет сотни тысяч человек. Оборонно-массовая работа — не самоцель. Она неразрывно связана с необходимостью повседневно крепить оборонное могущество Отчизны. В современной сложной международной обстановке борьба за мир непременно должна сочетаться с повышением бдительности, готовности каждого советского патриота встать на защиту завоеваний Октября.

И это прекрасно понимает каждый досаафовец столицы. Для нас, членов оборонного Общества, нет задачи более почетной и ответственной, чем выполнить сполна требования Конституции СССР, указания партии, ее Центрального Комитета о повышении экономического и оборонного потенциала родного социалистического Отечества.

**Генерал-майор
Д. КУЗНЕЦОВ,
председатель Московского
городского комитета ДОСААФ**



*Владимир Михайлович Петляков
(снимок 1929 года).*

САМОЛЕТЫ
И ИХ СОЗДАТЕЛИ

ТВОРЕЦ ЛЕГЕНДАРНЫХ ПЕ-2

...ПОЗАДИ остается стена заградительного огня вражеских зениток, через которую, казалось, и муха не проскочит. Выпущены тормозные решетки. Штурман смотрит в прицел. Следует его команда на ввод в пикирование. Самолет ведущего несется к земле подобно снаряду. Бегут секунды. Командир нажимает кнопку сброса бомб, нацеленных на замаскированный в овраге склад горючего. Как лягут бомбы? Перелет метров пятьдесят. Какая досада...

Снова набор высоты, снова преодоление завесы заградительного огня, снова заход на цель. Пикирование! И вот внизу замечаются яркие всполохи, раздался взрыв, поднявший огненный факел. Столь же точно «кладет» бомбы и ведомый. Бензосклад, обьятый пламенем, перестал существовать.

Так отложился этот эпизод в памяти летчика Л. В. Жолудева, ставшего Героем Советского Союза, генерал-лейтенантом авиации. Он был ведомым, а ведущим — знаменитый летчик И. С. Полбин — будущий генерал-майор авиации, дважды Герой Советского Союза.

Первоначально бомбить склад горючего (спрятанный под Сталинградом, в районе Морозовска) намеревались несколькими десятками пикирующих бом-

бардировщиков Пе-2, прикрытыми не меньшим количеством истребителей. Полбин предложил другой план: в операции должны участвовать всего... две машины. Паре самолетов легче, чем большой группе, скрытно прорваться к цели. Экономия боевых сил ясная, а эффект при точном бомбометании практически будет одинаковым. И экипажи Полбина и Жолудева блестяще выполнили сложнейшее задание. Они верили не только в свое мастерство, но и в качество самолетов. Операция эта вошла в летопись боевых действий советских летчиков на фронтах Великой Отечественной.

Создатель пикирующих бомбардировщиков Владимир Михайлович Петляков не узнал о новых подвигах экипажей, сражавшихся на многих тысячах Пе-2, построенных в годы войны после его смерти. Конструктор погиб в авиационной катастрофе при выполнении служебных обязанностей в начале 1942 года. Но имя его навсегда осталось в истории советской авиации.

— Внешность Владимира Михайловича Петлякова мало соответствовала его душевному складу. Словно высеченные резцом скульптора черты лица создавали впечатление, что перед вами холодный, замкнутый человек. Но стоило

В полете пикирующие бомбардировщики.



начать с ним беседу, как сейчас говорят, войти в контакт, и это впечатление рассеивалось раз и навсегда. Мягкая улыбка, негромкий голос, отсутствие всякой позы и аффектации, такт и выдержка сразу делали общение с Петляковым приятным. Ни о какой холодности или замкнутости и речи идти не могло. Более того, Петляков был одним из самых добросердечных людей, с которыми свела меня жизнь.

Так говорит о конструкторе знаменитый советский летчик Михаил Михайлович Громов, хорошо знавший Петлякова.

Через какие только преграды ни прошел он. Нелегкое таганрогское детство: в семье пятеро детей и один кормилец — мать (отец умер, когда дети были совсем маленькими). Сызмальства Петляков научился ценить труд. Он сам начал работать, помогать семье, еще учась в таганрогском среднем техниче-

ском училище, куда поступил в 1902 году. В четырнадцать лет стал подручным в железнодорожных мастерских. Приходил домой в масле и саже, уставал так, что еле добирался до кровати, но никто ни разу не слышал от него жалоб. Он работал и будучи студентом МВТУ.

Стать авиационным конструктором Петлякову помогла Октябрьская революция. В 1921 году он был зачислен в штат созданного при содействии В. И. Ленина Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Андрей Николаевич Туполев и его единомышленники мечтали о строительстве из своего отечественного дюралюминия цельнометаллических самолетов. И когда он был получен в Кольчугино, из него был построен АНТ-2 со свободнотоннелем, лишенным подкосов и стоек крылом. Крыло проектировал Петляков. Оно было двухлонжеронным, неразъемным, прочным и легким.

Тем, кто знает современный авиационный завод, трудно даже представить, как строился АНТ-2. Не хватало самого элементарного. Проволоку, например, снимали на Ходынском поле со старых самолетов. Из-за отсутствия инструментов и металлообрабатывающих станков конструкторы избегали применять круг-

имеющую в мире аналогов, машину — АНТ-4 со скоростью не менее 165 километров в час и грузоподъемностью не менее двух тонн. Столь большая машина требовала новых приемов в проектировании и подготовке производства. В частности, впервые в отечественной практике появился деревянный макет самолета, что помогло быстро разобраться во всех спорных моментах конструирования.

Строительство шло ускоренными темпами. И вот АНТ-4 предстал глазам конструкторов в собранном виде. Петлякова восхитил его вид. Закругленный спереди фюзеляж с остекленной снизу передней кабиной. Два мотора по 450 лошадиных сил крепились на крыльях. Бензобаки были семь, располагались они в консолях крыла и в центроплане. С понятным только ему чувством рассматривал Петляков спроектированное им крыло, размахом около 30 метров. Толстое у фюзеляжа, оно сужалось к концам и выглядело изящным. А ведь сколько сил отдано поиску рационального варианта. Многолонжеронное крыло было конструкторской находкой Петлякова, именно ему принадлежал метод его расчета, значение которого трудно переоценить. Эта работа создала Владимиру Михайловичу известность не только в ЦАГИ, но и далеко за пределами института. Новое конструктивное решение вызвало к жизни и новые технологические процессы. Так родился инерционный метод клепки, необходимый в труднодоступных местах крыла. Как признался потом директор завода «Юнкерс» в Германии, его предприятие перешло на выполнение клепки по методу Петлякова.

Яркая страница биографии конструктора — внедрение в серийное производство АНТ-4 (ТБ-1), а затем активное участие в организации и руководстве грандиозным перелетом АНТ-4 из Москвы в США. Экипаж, возглавляемый С. А. Шестаковым, на серийной машине, символично названной «Страна Советов», пролетел 21242 км, совершил посадки более чем в двадцати городах СССР и Америки, демонстрируя высокие качества советского самолета, отличную выучку авиаторов. И многие американцы встречали представителей советского народа «Интернационалом», красными флагами. Это, естественно, встревожило официальную Америку тех лет, упорно не признававшую Советский Союз.

Успешное претворение в жизнь ленинского плана индустриализации, запланированные на пятилетку высокие темпы развития отраслей тяжелой промышленности открыли конструкторам более широкие возможности для разработки новых типов цельнометаллических самолетов с перспективой приема их в серийное и массовое производство. Владимир Михайлович Петляков активно участвует в проектировании и постройке АНТ-6 (ТБ-3), АНТ-16 (ТБ-4), самого большого в мире самолета «Максим Горький», проектирует крылья АНТ-25, на котором затем экипажи В. П. Чкалова и М. М. Громова совершили выдающиеся беспосадочные перелеты через Северный полюс в Америку.

Петляков работает, как одержимый. Не жалея ни сил, ни времени. Если он приезжал домой к девяти вечера, у домашних был праздник. Если Владимир

льные детали. Понадобилась наковальня — нашли и использовали вместо нее вагонный буфер... Работали, часов не считая. Поздним вечером в мастерскую входил Туполев с колбасой и хлебом, купленными неподалеку в лавочке: — Ешьте, братцы, и по домам.

Только в этот момент люди вспоминали, что рабочий день давно окончился.

26 мая 1924 года летчик ЦАГИ Н. И. Петров на Ходынском поле поднял в воздух первый советский цельнометаллический самолет. После приземления Владимир Михайлович подошел к крылу самолета, погладил ребристую поверхность раз, другой... Так мастер любит изделие своих рук.

Страсть к конструированию сочеталась у него с увлечением техническим спортом. Он участвовал во многих аэросанной пробегах, завоевывал призы. Но главным оставалась крылатая техника. Пришла пора создать небывалую, не

Михайлович спокойно, методично размешивал ложечкой сахар в чайном стакане, близкие знали — он в добром расположении духа. Изредка он делал это резко, задевая стенки стакана. и тогда домашние понимали — на работе что-то случилось. Повышать голос, раздражаться он не умел ни в КБ, ни дома. Поразительно, что при большой занятости Владимир Михайлович выкраивал время и для занятий с детьми, участвовал в домашних спектаклях, рисовал красочные афиши, оформлял декорации...

Он становится правой рукой Туполева по внедрению новых машин в серийное производство. Бьет тревогу, когда, скажем, первые серийные АНТ-6 оказываются значительно тяжелее опытного образца. Ведет борьбу за повышение культуры производства на серийных заводах, за повышение скорости бомбардировщика, за переход с гофрированной обшивки на гладкую.

В связи с пятидесятилетием ЦАГИ В. М. Петлякова награждают орденом Ленина (раньше он был награжден орденом Красной Звезды).

Летом 1936 года из ЦАГИ выделяется завод опытных конструкций (ЗОК). Петляков становится начальником конструкторского отдела. Затем Владимир Михайлович — уже главный конструктор ЗОК. Растет мера ответственности, растут заботы. Основное сейчас постройка тяжелого четырехмоторного бомбардировщика АНТ-42, идущего на смену ТБ-3. При участии Петлякова рождается ряд оригинальных конструкторских решений. Это, прежде всего, идея наддува двигателя с применением центробежного нагнетателя воздуха. Ведь на больших высотах, где должен летать бомбардировщик, двигатели теряют мощность из-за разреженности атмосферы.

Вместе с Петляковым проектированием небывалого самолета занимаются его заместитель И. Ф. Незваль, руководители бригад К. И. Попов, Б. А. Саукке, Н. С. Некрасов, Е. И. Погосский, Б. Л. Кербер, В. Н. Беляев... Называю ближайших помощников Владимира Михайловича не случайно: в каждом самолете плоды коллективного труда, коллективного творчества.

И вот самолет построен. Внешне он мало напоминает своего собрата ТБ-3. Это уже качественно другая машина, знаменующая скачок из тихоходной авиации в скоростную. Аэродинамические формы ее более плавные, обшивка полностью гладкая. Впервые на четырехмоторной машине — убирающееся шасси. Управление заслонками радиаторов двигателями — электрическое. В составе оборонительного вооружения ТБ-7 и скорострельные пушки и пулеметы. В отсеках бомбы до двух тысяч килограммов.

Первый полет выполнил М. Громов и остался доволен самолетом.

— Устойчив по всем осям, — доложил он после приземления, — сам «ходит» за ручкой.

В устах Михаила Михайловича это звучало немалой похвалой.

Коротко об этом самолете, получившем наименование Пе-8. В августе 1941 года Пе-8 участвовали в бомбардировке логова фашистов — Берлина. На одной из таких машин в мае 1942 года экипаж Энделя Пусэпа совершил перелет за океан с советской дипломатической миссией на борту. Новые тяжелые

бомбардировщики успешно применялись в различных операциях в ходе Великой Отечественной войны. Так, с их борта в июле 1943 года на Курской дуге сбрасывались пятитонные бомбы на гитлеровскую ударную группировку.

В конце 30-х годов в жизни Петлякова настал самый напряженный период. Ему поручили разработать скоростной высотный... истребитель. Да-да, не бомбардировщик, а именно истребитель, получивший затем индекс «ВИ-100». Здесь и проявились лучшие качества конструктора. Он не стал повторять пройденное, найденное до него. В этой машине проявилась конструкторская смелость, был применен ряд принципиальных новшеств.

Какой же задумали «сотку»? конструкторы? Нужно было создать необходимые условия летчику, летающим на высоте более восьми тысяч метров. Электрические механизмы управляли закрылками, элеронами, триммерами, подъемом шасси, створками радиаторов и другими элементами конструкции. Над этой проблемой работал опытный специалист-электрик А. А. Енгбарян.

Любопытная подробность. Однажды (уже шла война) на предприятие, где работал Петляков, приехал знаменитый авиаконструктор Н. Н. Поликарпов с группой специалистов. Николай Николаевич попросил показать дистанционно-управляемые агрегаты самолета.

Летчик начал их демонстрацию, и Поликарпов замер, пораженный. Он с нескрываемым изумлением и доброй завистью смотрел на то, как летчик, не дергая никаких ручек, управлял машиной.

— Неужели все действует безотказно? — спросил Поликарпов.

Получив утвердительный ответ, он развел руками:

— Поразительно, просто поразительно.

На первомайском военном параде 1940 года «сотка», выращенная в белый цвет, легко и непринужденно выполнила в воздухе различные эволюции. Прошли праздники, конструкторы уже готовились к внедрению истребителя в серию. И тут неожиданная весть буквально ошеломила Петлякова и его товарищей. КБ получило указание сделать из истребителя... пикирующий бомбардировщик. Срок для изготовления чертежей давался фантастически малый — полтора месяца!

Петляковцы не видели выходных, сидя за чертежными досками с восьми утра до двенадцати ночи. Переделку самолета контролировал нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин. КБ получило ощутимую помощь в лице конструкторов, переданных из родственных организаций А. С. Яковлева, С. В. Ильюшина, А. А. Архангельского.

Каким быть пикирующему бомбардировщику? Таким же принципиально новым, во многом необычным самолетом, наследующим традиции «сотки» — решили петляковцы. Герметизация уже не нужна — иные задачи предстоит решать машине. Но дистанционное управление должно остаться, равно как и остальные новшества.

Через три недели военным показали макет пикирующего бомбардировщика. Макет понравился. В кабину внесли изменения. Место штурмана разместили за креслом летчика. В хвостовой части

фюзеляжа оборудовали кабину стрелка-радиста. На нижней стороне консолей сделали тормозные щитки-решетки для ограничения скорости пикирования. Выпускались они по команде автомата пикирования. Нормальная бомбовая нагрузка самолета 600 килограммов, а в перегрузочном варианте до тонны.

На испытаниях опытный экземпляр пикировщика показал скорость около 540 километров в час. В этом отношении он мог соревноваться с истребителями. Самолет обладал большим запасом прочности и, что самое важное, отлично пикировал. Однако выявились и некоторая особенность его поведения. На посадке перед самой землей он как бы проваливался. Управлять пикировщиком в такой момент оказалось труднее обычного. В целом же он оправдал возлагавшиеся надежды.

Те, кто трудился с Владимиром Михайловичем в тот период, не переставали поражаться его полной самоотдаче делу. Невысокий, плотный, с быстрой походкой, Петляков поспевал всюду. Сколь бы тяжело ни складывались обстоятельства, вызванные бешеным темпом работы, он не изменял своих привычек и склонности, оставался спокойным и уверенным в успехе дела. Отличало его и удивительно мягкое, добросердечное отношение к подчиненным. Если делал замечание кому-то из конструкторов или инженеров, сам потом переживал это. И что любопытно: коллеги, зная такую «слабину» руководителя, не злоупотребляли его добротой. Более того, его деликатные замечания доходили до них куда лучше, нежели окрики и угрозы.

Подвижнический труд руководителя КБ был оценен Советским Правительством. В начале 1941 года Петлякову была присуждена Государственная премия первой степени. Были выделены средства для поощрения конструкторов за сверхскоростные сроки сдачи чертежей и освоения серийного выпуска Пе-2. Сотрудники Петлякова получили большие премии, а сам он от денег наотрез отказался.

— Я уже получил премию, этого достаточно.

Вообще, меркантильности Главный конструктор был лишен начисто...

Пе-2 стал одним из основных советских самолетов в Великой Отечественной войне. Они воевали под Сталинградом и на Курской дуге, во время освобождения Белоруссии и в небе Берлина.

Выдающийся конструктор, лауреат Государственной премии, кавалер двух орденов Ленина и ордена Красной Звезды, Владимир Михайлович Петляков внес большой вклад в создание боевой крылатой техники. Имя Петлякова названо в докладе Леонида Ильича Брежнева, посвященном 20-летию Победы над фашистской Германией. В Таганроге авиационный техникум назван в честь конструктора. Он расположен в том самом здании технического училища, где некогда учился Владимир Михайлович. В новом районе Казани есть улица Петлякова. Издательство «Московский рабочий» выпускает книгу «Профиль крыла», рассказывающую о его жизни и делах.

Творец легендарных Пе-2 жив в памяти народной.

Д. ГАЙ

В ПОСЛЕДНЕЕ ВОСКРЕСЕНЬЕ ИЮЛЯ СОВЕТСКИЙ НАРОД ОТМЕЧАЕТ ТРАДИЦИОННЫЙ ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР. БЛАГОДАРЯ ЗАБОТЕ НАРОДА И КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ НАШ ФЛОТ СТАЛ ГРОЗНОЙ СИЛОЙ, СПОСОБНОЙ ВЫПОЛНИТЬ СВОИ ЗАДАЧИ ПО ВООРУЖЕННОЙ ЗАЩИТЕ СТРАНЫ. НАРЯДУ С ДРУГИМИ СРЕДСТВАМИ ПОРАЖЕНИЯ ПРОТИВНИКА, БОЛЬШУЮ РОЛЬ ИГРАЕТ МОРСКАЯ РАКЕТОНОСНАЯ АВИАЦИЯ — НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА. МОРСКАЯ АВИАЦИЯ ИМЕЕТ СЛАВНЫЕ БОЕВЫЕ ТРАДИЦИИ. ЛЕТЧИКИ 80-х ГОДОВ — ДОСТОЙНЫЕ ПРОДОЛЖАТЕЛИ ДЕЛ ГЕРОЕВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ, ЗАЩИТНИКОВ ЗАВОЕВАНИЙ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ.

ЗАКОН «АЛЬБАТРОСОВ»

Морских летчиков я впервые увидел тогда, когда и сам еще был пилотом — давно и очень далеко, на Востоке возле самого Тихого океана. В тот день на наш аэродром, прижатый сопками к берегу, приземлилось звено не «прописанных» у нас реактивных истребителей. Из кабин неспешно выбрались парни в привычных нам кожанках и шлемофонах, но, в отличие от нас, в черных на выпуск брюках и ботинках. Представившись начальству, гости направились к нам, летчикам.

— Привет соколам!

— Салют альбатросам!

И пока техники заправляли и осматривали их машины, мы успели познакомиться и поговорить о всякой всячине, интересующей «высокие стороны». А интересовало нас, естественно, многое. На краю света любой новый человек интересен и дорог, а тут, можно сказать, близкие родственники. Да к тому же, как выяснилось, мы недавно были соседями: они летали над благодатным Черным морем, мы — над благословенным Северным Кавказом.

Очень скоро они улетели. Разбег, отрыв — обычный взлет звена парами. В то же небо, над тем же ставшим для нас привычным океаном. Но что-то изменилось в те мгновения в мире. В заходящем гуле турбин мне слышался призывно-тревожный гудок корабля, покидающего заветную гавань. И люди, минуту назад толковавшие о «всякой всячине» и вот уже умчавшиеся, исчезнувшие в небесах, вдруг четко вспомнились, почти воочию увиделись в новом, озарившем их сущность свете.

Морские летчики... Нам не нужно было объяснять, что это такое. Мы сами тогда летали. И не просто летали. А с аэродрома, расположенного недалеко от океана. И поэтому знали, что значит летать над морем. Достаточно, навер-

ное, сказать, что даже над той — более чем неподходящей для неплановой посадки — сушей, покрытой дубраями, горами, вулканами, озерами, летать было несравненно спокойнее, чем вдаль от берега, над водой, даже если она безмятежна. И не просто летать, а выполнять ответственные задачи.

Для нас, сухопутных летчиков, при всей влюбленности нашей в «самую авиационную» авиацию, в наши ВВС, уважение к морским летчикам было естественным пунктом неписанного кодекса профессионального благородства. И мы, как говорится, молчали, не кичились перед ними своей причастностью к океану. Мы отлично понимали, что каждого из нас ждет «замена» — перевод на материк. Каждый из них при любом переводе, замене, с морем не расстанется. Мы — «соколы», мы можем летать и над морем, но стихией родной оно нам не станет. Они — «альбатросы», их судьба от моря неотделима.

И тут уж ничего не поделаешь. Этим пронизывается и во многом определяется весь образ их жизни, традиции и психология. «Морская душа» флотских авиаторов — тельняшка — не укор и не измена нашему «родимому дому» — небу, общему для всех добрых и честных крыльев.

И вот, через много лет, как подарок, командировка в морскую авиацию. По счастью во стечению обстоятельств, а точнее — благодаря вниманию командования, заветные для меня встречи начались еще в пути. Меня включили в группу ветеранов авиации Краснознаменного Тихоокеанского флота, приглашенных для участия в неделе Боевой Славы. При орденах на парадных костюмах, на специально выделенном военном самолете, они летели в гарнизоны, помнящие их юными лейтенантами и сержантами, в гарнизоны, с которых начиналась мор-

ская авиация советского Дальнего Востока.

Атмосферу этого необыкновенного рейса могут представить лишь те, кто был участником или хотя бы свидетелем встреч фронтовиков-однополчан в День Победы. В воспоминаниях, песнях, шутках радостное и горестное, серьезное и смешное, будничное и праздничное слилось в яркую волнующую своей достоверностью и непосредственностью поэму о подвиге, доблести, славе...

И словно вновь взвихрились, прилегли к земле яркие приморские травы под струями от винтов незабвенных аэропланов — «аврушек», «эрушек», «Чаек», «ишаков»... И погнались зыбь по заливам и бухтам первые отечественные гидросамолеты. И остро пахло пороховой гарью от раскаленных стволов скорострельных «шкасов». И мелькнули под крыльями сопка Заозерная и озеро Хасан, степи КВЖД и Халхин-Гола. И навстречу огню и бессмертию полетели над морями и проливами экипажи августа 1945 года.

Советский Дальний Восток с тревожными границами своими, с необычайной масштабностью, красотой и контрастностью, с бескрайними лесами и изумрудными морями разворачивался своими изначальными красками, картинками и событиями, которые пережили, в которых участвовали возвращавшиеся сюда, как в молодость свою, ветераны.

А ведь каждому из них — не менее шестидесяти, а некоторым перевалило за семьдесят. И у каждого за плечами жизнь, полная предельного и запредельного напряжения, риска, безмерной отдачи сил. И у многих до сих пор ответственная работа.

— В чем секрет вашей жизнестойкости? — допытывался я у ветеранов. — В «железном» здоровье, характере, или, может быть, в «естественном отборе»?

— Вы знаете, за всю свою долгую службу без желания и радости я не встретил ни одного летного дня. Как бы ни было трудно. А стареет тот, кто службу как ляжку тянет, — ответил мне генерал в отставке Иван Сергеевич Сергеев.

— Мы романтики. Вы же помните: «вместо сердца — пламенный мотор». А это значит — взлет, максимальные обороты! Взлет, пока не остановится двигатель, — пояснил Марат Васильевич Семенихин, полковник в отставке, бывший командир полка морских истребителей, летчик-испытатель.

А работающий ныне в гражданской авиации Товий Леонтьевич Троицкий, проживший в небе 14 тысяч часов, основную причину физического и духовного здоровья настоящих морских летчиков видит в их индивидуальных и коллективных человеческих качествах:

— На земле, в море, в небе мы дышим атмосферной истинной солидарности и бескомпромиссной порядочности. «Сам погибай, а товарища выручай» — это у нас не просто принцип, это, если хотите, непреложное рабочее правило, закон жизни. Вот, например...

И не было примерам конца. Рассказывали ветераны, а рассказы их подхватывали и продолжали молодые авиаторы. Один эпизод запомнился мне особенно.

Во время боевых действий против милитаристской Японии наш поврежденный огнем торпедоносец не дотянул до бере-

У ГРАНИЦЫ

*За сопки синие,
 за сопки сонные
 Крест-накрест белые инверсионные.
 Два испытателя, два истребителя —
 Два стража мирных,
 два заградителя.
 Межой раздельною —
 Амура лезвие.
 Два грома вешних
 гуляют резвые,
 Где сопки сонные,
 где сопки синие
 Одеты хвоею в апрельских инеях.
 Полоска взлетная, полоска милая.
 Блестит под плоскостью река
 застылая.
 Земелька белая, земелька
 красная —
 Граница русская, страна
 прекрасная
 По эту сторону, где истребители.
 И мы их строили,
 и вы их видели!
 Два следа белые инверсионные.
 Их свечи с грохотом в зенит
 вонзенные.
 Отвага личная — основа прочная,
 Земля Сибирская Дальневосточная!*

га. Тяжело раненный командир сумел приводить машину так, что она осталась на плаву. Стрелок-радист с огромным трудом сначала плыл до берега с командиром, спасал его, затем, зная, что машина вот-вот пойдет ко дну, вернулся обратно — за истекающим кровью штурманом... хотя сам тоже был ранен и истекал кровью.

Да, войсковое и просто человеческое братство действительно главный закон жизни морских авиаторов. И это не нужно доказывать теоретически. Закон вытекает не из слов, а из поступков, каждый раз по-своему неповторимых и в то же время — необходимо, непреложно обусловленных традициями, честью и совестью.

«Воспоминания о будущем»... Оказывается, эти слова могут иметь совершенно реальный смысл. Прибыв вместе с ветеранами к цели нашего назначения, я очень скоро убедился, что, рассказывая о прошлом, они неизбежно, закономерно раскрывали суть того, что характерно для авиации Флота сегодня. Каждый день недели Боевой Славы был ярким свидетельством преемственности заветных традиций, родства поколений. Горячими аплодисментами встретили воины одного из гарнизонов слова ветеранов о том, что они смотрят в сегодняшний день морских авиаторов как в зеркало, узнают в нем себя, свои черты, характер, свою боевую молодость.

Но преемственность, сохранение сущности не означает ни покоя, ни малейшей приостановки развития. Многие из-

менилось. На плечи защитников Родины легла новая, более суровая ответственность. Вобрав в себя последние достижения научно-технической революции, морская авиация вышла на океанские просторы, стала одной из главных ударных сил Военно-Морского Флота. То, что мне удалось увидеть на кораблях и на аэродромах, лишь частица ее боевой мощи. Но и эта частица произвела впечатление неизгладимое.

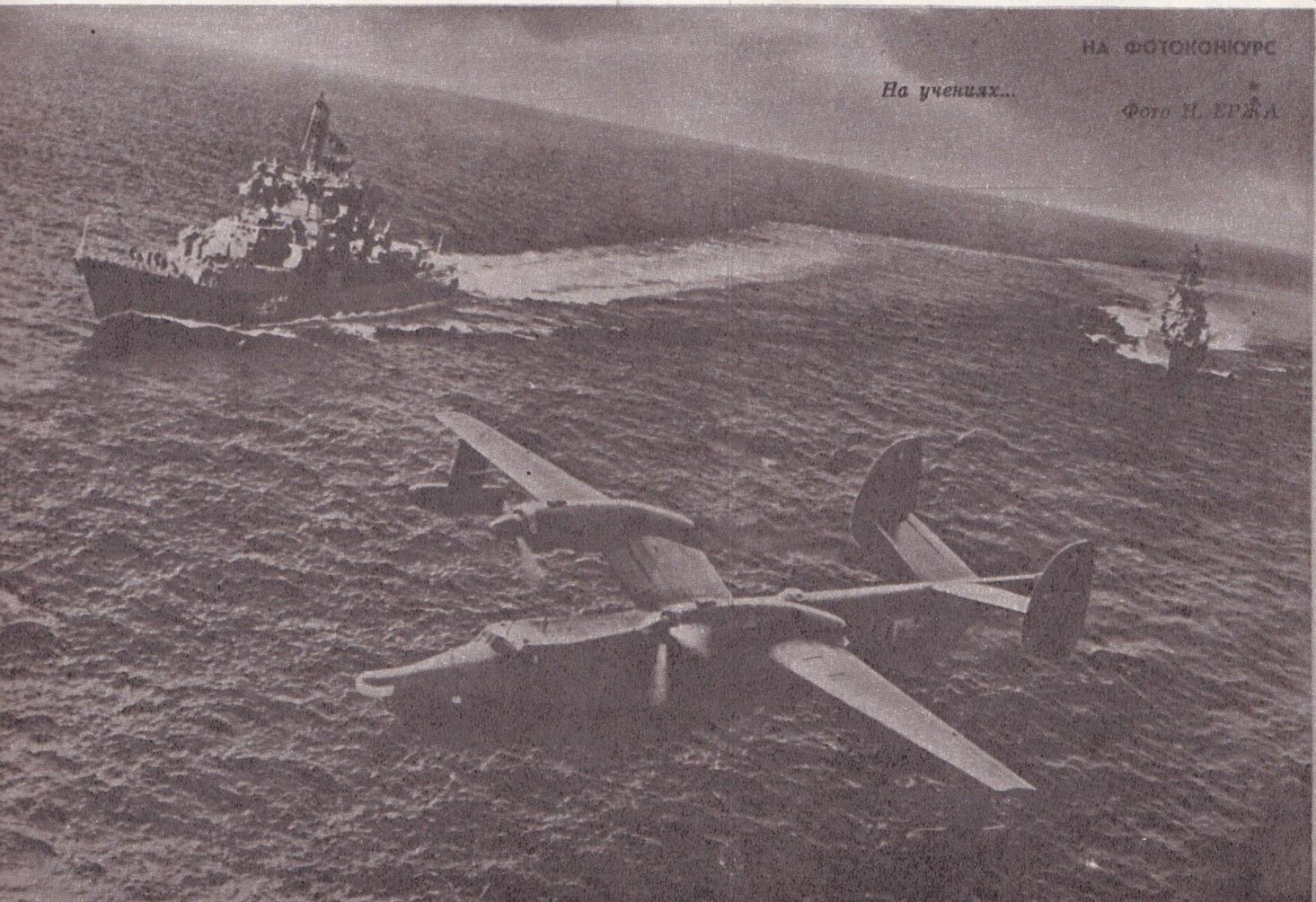
Первые встречи со здешними авиаторами состоялись у машин, которым просторные, да тем более бетонные полосы просто без надобности. Для амфибий, например, что бетон, что вода — все одно; другим вообще ни разбег, ни пробег не нужен. Равно как и наземная площадка вообще. Палуба корабля устраивает их ничуть не меньше.

Амфибии поразили и видом своим, и размерами. Хороший противолодочный самолет — такими словами определяется сущность этой машины. Сущность летающих на них людей тремя словами не выразить. Чтобы летать на этой машине, нужны качества особенные. И среди них в первую очередь — выдержка, упорство и ювелирное мастерство. Представьте себе многие часы полета над океаном. Часы, когда штурман, окруженный целым сонмом приборов, вглядывается и вслушивается в них, в их писк, гуденье, мигание, свечение... И все это необходимо, чтобы выполнить главную задачу — обнаружить зарывшуюся в толщи воды субмарину — подводную лодку и уничтожить ее.

НА ФОТОКОНКУРС

На учениях...

Фото И. ЕРДА



Амфибия — это удивительное «изделие», в котором слились воедино летающая научная лаборатория и грозная боевая машина. Знакомит нас с этой машиной подполковник Синенко Леонид Алексеевич. На Дальнем Востоке служит 15 лет. Летал на всех послевоенных прототипах своего сегодняшнего самолета. Коммунист. Пережил в воздухе всякое, в том числе и сложные ситуации. Ошибок, растерянности — не было. На базу всегда возвращался нормально. О нем мало сказать «верит в технику»; в него техника верит, вот в чем суть.

Рулежная дорожка, по которой мы мчались от амфибий на зеленом штабном «уазике», привела нас к машинам, при виде которых сердце мое дрогнуло по-особому. Это были истребители. И мне вспомнилась наша дальневосточная «палуба», такая же взлетно-посадочная, от обрезки которой, так же, как здесь, простиралась морская гладь. Но время идет. Самолеты здесь иные. Младшие, более быстрокрылые братья тех, на которых летал в пятидесятые годы, и совершенно незнакомые мне палубные самолеты вертикального взлета и посадки. Это такие же экипажи, что летают с крейсера «Минск», который прошел по множеству морей и океанам.

Шел, собственно, крейсер, а летчики жили полетами. Сложными, необычными во всех отношениях. Никто из них не скрывает трудностей и напряжения полетов с корабля. Но всегда ждут похода как праздника, расценивают участие в нем как великую честь. А пока тренируются в кабинах и в воздухе. Поэтому столь досадно короткими были наши встречи и беседы. Утешало одно — удалось посидеть в кабине свободных от полетов самолетов. Нужно ли говорить о чувствах бывшего летчика, вновь увидевшего самолеты морской авиации. Отсекая лирику, скажу только одно: кабины стали удобнее. Чувствуется, что конструкторы в своем стремлении создать сверхмощные, грозные, суперсовременные самолеты не забывают, что летать на них — людям. Особенно великолепен в этом отношении палубный самолет...

Поразителен прогресс и в развитии средств обеспечения безопасности полета.

Забота о морском летчике наглядно проявляется и в хорошем обеспечении предполетной подготовки и отдыха экипажей. Здесь, в помещении для летчиков, стерильная чистота, тщательно продуманный (ничего лишнего) интерьер, все окрашено в спокойные мягкие тона. Для каждого летчика индивидуальное кресло — располагайся в любом положении. У каждого при необходимости появляется удобный персональный столик. У каждого в специальном шкафчике его личное снаряжение. В «натуре», в целом оно составило впечатление легкости и комфорта.

Поздним вечером наш неутомимый «уазик» остановился у штаба последней из запланированных для посещения частей. Воздух вибрировал от специфического рокочущего гула. Здесь царствовали винтокрылые машины. Разнокалиберные по весу — от многотонных гигантов до компактных палубных, посвятившая аэронавигационными огнями, ухотили по своим маршрутам.

А. РОМАНОВ

ПЕРЕД БОЛЬШИМИ ИСПЫТАНИЯМИ

РАССКАЗЫВАЮТ СТАРШИЕ ТРЕНЕРЫ СБОРНЫХ КОМАНД СТРАНЫ

Быстротечно время в спорте. Кажется, совсем недавно наши спортсмены вернулись с чемпионатов мира и международных турниров, а на пороге новые мировые и всесоюзные первенства и снова сборные команды перед большими испытаниями. В олимпийском году спортсменам-летчикам, вертолетчикам, парашютистам и авиамоделистам предстоит в острой напряженной борьбе вести спор за титулы сильнейших. Итак, наш основной вопрос: как проходят спортивные сборы, что нового в тренировках?

АНАТОЛИЙ ШЕХАЛЕВИЧ,
МАСТЕР СПОРТА,
СТАРШИЙ ТРЕНЕР СБОРНОЙ
СПОРТСМЕНОВ-ЛЕТЧИКОВ

С 15 по 24 сентября в Волгограде на базе Качинского высшего военного авиационного ордена Ленина Краснознаменного училища летчиков имени А. Ф. Мясникова состоится XIII чемпионат СССР на реактивных самолетах. В нем примут участие лучшие спортсмены-летчики ДОСААФ СССР, ВВС и ПВО — десять человек от каждого ведомства. К сожалению, не могу назвать претендентов от оборонного Общества. Ведь чемпионату предшествуют отборочные соревнования в четырех зонах (Центральной, Украинской, Приволжской, Сибирской), а также розыгрыш XII первенства ДОСААФ.

В зональных соревнованиях выступают сборные команды аэроклубов (пять спортсменов-летчиков). Могут быть также выставлены не более трех спортсменов от каждого клуба для участия в личном зачете.

Команды, победившие на этих соревнованиях, да еще три спортсмена от каждой зоны, показавшие высокое мастерство, придут 3 августа в Челябинск, где разыграют первенство ДОСААФ СССР.

По итогам выступления будут названы четырнадцать спортсменов — кандидатов в сборную. Затем, на базе Волгоградского аэроклуба планируется методический сбор, в ходе которого состоятся отборочные соревнования, и только тогда станет ясно — кому же доверят защищать спортивную честь оборонного Общества на чемпионате страны.

Наша сборная ежегодно обновляется. В нее вливаются способные мастера пилотажа реактивного самолета Л-29 и многие из них одерживают победы. Этому способствует большая работа спортсменов-летчиков непосредственно в клубах. Каждый из них имеет конкретную программу подготовки, возможности для постоянных тренировок.

Росту мастерства служит Положение о соревнованиях на реактивных самолетах. В нынешнем году оно содержит ряд моментов, направленных на более успешное проведение встречи. Четко сформулированы требования к участникам. Они должны иметь спортивную классификацию не ниже 1-го спортивного разряда, допуск и выполнению программы мастера спорта, налет по ней в 1980 году не менее 15 часов, а общий на Л-29 не менее 200 часов. В летной книжке спортсмена должны быть данные: о проверке техники пилотирования 1-го, 3-го упражнений, на сложный пилотаж в зо-

не с имитацией отказа двигателя, по дублирующим приборам, самолетовождения, о результатах сдачи зачетной сессии в 1980 году, а также медицинское заключение о допуске к полетам на 1980 год. Положение предусматривает и наличие у каждого спортсмена летного костюма, шлемофона с очками, перчаток, ППК-1, кислородной маски, штурманского снаряжения.

По 2-му упражнению сокращено с 15 до 12 число фигур при сохранении общего коэффициента сложности — 300. Это означает, что спортсмен может включать в произвольный комплекс более сложные фигуры и повышать свое мастерство.

В особый раздел выделены указания по безопасности полета. Они стали более жесткими. Увеличен на 200 м потолок, при котором разрешается пилотаж. Полет по маршруту разрешен при высоте нижней границы облачности не менее 700 м и видимости не менее 6 км.

Спортсмены, нарушившие предполетный режим или требования документов, обеспечивающих безопасность полетов, или допустившие по своей вине грубую предпосылку к летному происшествию, в том числе и превышение перегрузки, предельно допустимой для данного типа самолета, отстраняются от участия в соревнованиях, а результаты их предыдущих выступлений аннулируются.

Нет сомнения в том, что соревнования, предусмотренные программой на 1980 год, будут проведены на более высоком уровне, чем они проходили раньше.

ВЯЧЕСЛАВ ЖАРИКОВ,
ЗАСЛУЖЕННЫЙ ТРЕНЕР СССР,
СТАРШИЙ ТРЕНЕР
СБОРНОЙ ПАРАШЮТИСТОВ.

Мастерство спортсменов многих стран значительно выросло за последние годы, поэтому победить на мировом первенстве становится все труднее и труднее. На прошлом чемпионате мира наши парашютисты выступили неплохо, завоевав 11 хрустальных кубков и 28 медалей. Абсолютным чемпионом мира стал И. Тёрло из Львова.

Однако чемпионат выявил и слабые стороны в подготовке команды. Итоги выступления были обсуждены на тренерском совете, Федерации парашютного спорта СССР. Наметили конкретный план подготовки сборной к предстоящему XV чемпионату мира.

На тренировках особое внимание обращаем на морально-волевую подготовку, быстроту и четкость выполнения акробатических фигур в воздухе, правильность захода в цель и точность поражения центра мишени — электроноля, слаженности работы спортсменов при групповых прыжках. По-прежнему важное место занимает физическая закалка, ведь на чемпионате мира приходится выступать в очень трудных условиях, находясь на старте по 12—15 часов.

Во время тренировок мы используем видеоматрифон, электронную систему фиксации результатов при прыжках на точность приземления. Спортсмены прыгают с отечественными парашютами ПО-9, а также некоторыми моделями зарубежных конструкций.

Мы благодарны работникам Ташкентского аэроклуба ДОСААФ (начальник В. Озолин), Ордоникиндзевского авиаспортиклуба (начальник В. Джоиев) и командованию Прикарпатского военного округа, предоставившим нам свои базы и создавшим хорошие условия для тренировок.

В последних тренировках участвуют два состава сборной команды страны. Среди вероятных кандидатов для поездки на чемпионат мира — известные мастера неба В. Закощечная, И. Тёрло, А. Швачко, Н. Урмаев, Г. Сурабко и молодые спортсмены — Т. Лысюк, Е. Маракуца, В. Поматилов, А. Дино. Кто будет отстаивать спортивную честь страны, покажут отборочные соревнования и международные старты.

Судя по выступлениям наших соперников на различных соревнованиях, предстоит нелегкая борьба за призовые места. Особенно высоких результатов добились парашютисты из ГДР, Болгарии, Чехословакии, США, Франции, Канады.

Кто победит? Предсказать, конечно, трудно. Мы приложим все усилия, чтобы достойно продолжить славные традиции советских парашютистов — быть впереди!

**ЮРИЙ СИРОТКИН,
ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА,
СТАРШИЙ ТРЕНЕР
СБОРНОЙ АВИАМОДЕЛИСТОВ**

— К мировому чемпионату кордовиков мы готовимся около двух лет. Осенью прошлого года на финалах VII летней Спартакиады внимательно присматривались к выступлениям участников, тщательно изучали их модели. Разумеется, допуском в группу кандидатов явились спортивные результаты, завоеванные на финалах. Правда, не только они. Учитывались также показатели, достигнутые и на других крупных соревнованиях чтобы, так сказать, определить уровень стабильности выступления того или иного спортсмена. В группу кандидатов мы отобрали 24 спортсмена, а в сборную надо 12 (3 по каждому классу). В Польше соревноваться будем по кордовым скоростным, гоночным и моделям воздушного боя.

Ныне на крупных турнирах при прочих равных условиях победу приносит более крепкие нервы. И это подтверждается многочисленными примерами. К сожалению, психологическая подготовка остается слабым местом даже некоторых наших ведущих авиамodelистов. Задача тренера — воспитывать стойких бойцов, не теряющих присутствия духа в самой сложной обстановке. Воспитание характера, как мне кажется, начинается с мелочей. Позволил себе нарушить стартовое правило, влил в бак топлива не тех компонентов, которые требуются, — все это ведет к расслаблению воли.

Жесткая дисциплина, вернее, самодисциплина — вот неотъемлемое качество спортивного бойца.

Подготовка спортсмена подразделяется на два этапа: первый — его самостоятельная работа над моделью в своем клубе и второй — тренировочные сборы, где кандидат в сборную отчитывается о проделанном, испытывает свои модели на отборочных соревнованиях. В команду же отбираются спортсмены, показавшие лучшие результаты.

В Симферополе, на тренировочном сборе, наши скоростники В. Масленкин, Ю. Роджерс и В. Петянкин, тренируясь в различной метеорологической обстановке, показали неплохие результаты. Так, модель Масленкина развивала скорость около 260 километров в час. Примерно с такой же скоростью летают модели ведущих зарубежных соперников...

Для нас хорошей пристрелкой к чемпионату явилась и товарищеская встреча кордовиков социалистических стран, проходившая в мае в Чехословакии.

Думаю, что после сборов в Симферополе, Москве и международной встречи в Чехословакии команда выглядит сейчас и сильнее, и монолитнее, чем прежде. И дело не только в результатах контрольных стартов, которые не могут не гарантировать будущих успехов, а в отношении к тренировкам, настроении и поведении спортсменов.

На сборах команды стремились достичь единства учебно-тренировочной и воспитательной работы. Кроме занятий по тактике и технике, проводим политинформации и политзанятия, встречи с героями боев и труда. Главная задача — это воспитать у спортсмена высокую ответственность за соблюдение трудовой и спортивной дисциплины, за выполнение требований морального кодекса строителя коммунизма.

Авиамodelисты полны решимости порадовать Родину новыми спортивными победами.

Наши короткие интервью



ДЕЛЬТАПЛАНЫ НАД НЕВОЙ

Гора Юкки — излюбленное место ленинградских дельтапланеристов. Каждую неделю по субботам и воскресеньям собираются здесь и новички и опытные спортсмены на тренировки. Здесь находится дельтадром комитета ДОСААФ Ленинграда и области. Что и говорить, прибавилось комитету забот: два дельтаклуба и двадцать одна секция при первичных организациях, объединяющих более трехсот спортсменов. Пятьдесят аппаратов.

● ОРГАНИЗАТОРЫ

НАЧАЛОСЬ с энтузиазма приверженцев нового вида спорта. Среди них был старший научный сотрудник Ленинградского Центрального НИИ лесосплава В. Михайлов, до этого заядлый яхтсмен, а ныне председатель ленинградской секции дельтапланерного спорта.

Еще энтузиаст — П. Суслов — ведущий инженер одного из Ленинградских научно-исследовательских институтов. Он мастер спорта по гимнастике. Вспоминает 1977 год, когда имела в городе всего одна секция при одном производственном объединении, возглавлявшаяся инженером В. Кругликовым. Комитет ДОСААФ выделил этой секции средства на постройку дельтапланов, которая велась под началом Б. Аунапа и В. Михайлова. К тому же периоду относится разработка В. Михайловым аппарата «Сокол», отличающегося высокой устойчивостью, легкостью старта, большим диапазоном скоростей и углов атаки.

Затем в городе были созданы специальные группы, занявшиеся постройкой дельтапланов. Ими руководили слесарь-сборщик А. Панич, инженеры В. Толкачев, Э. Гаврилов, П. Суслов. Исследовательскую группу возглавил В. Михайлов. Все это привело к созданию в октябре 1977 года организационного комитета Ленинградской (Северо-Западной) зоны по дельтапланеризму. На общественных началах при Доме культуры авиарботников базовая секция организовала теоретическую подготовку. За парты сели сто двадцать будущих дельтапланеристов. Начались тренировочные полеты, отработка навыков, совершенствование мастерства. Использовали дельтадромы в Юкки и в Кавголово.

Более опытные раз в месяц направлялись в Эстонию, в район Кохтла-Ярве. В 1978 году появляются аппараты «Сокол-2», «Грач-1», «Грач-2», «Кречет» и другие. Для тренировок выезжали и в другие места, в Казахстан, на Северный Кавказ.

В 1979 году дельтаклуб «Грач» возглавил А. Панич, заместителем начальника по летной подготовке и председателем спортивно-технического совета стал П. Суслов, старостой — В. Марказен. В клубе 50 спортсменов, шесть инструкторов. Наиболее опытные объединены в трех группах, где совершенствуют технику полета. Лучшим инструктором называют инженера А. Владимирову. Хорошо овладевшие дельтапланом, имеют двухгодичный стаж пилотирования старший научный сотрудник Е. Галич, инженеры В. Марказен и В. Толкачев, студентка О. Прокофьева.

Теоретические занятия проводятся раз в неделю. Раз в неделю также проходит предварительная подготовка к полетам, включающая проверку аппаратов, общую постановку задач на полеты, разбор ошибок и возможных критических ситуаций в прогнозируемых погодных условиях. На практических занятиях, полеты выезжают по субботам и воскресеньям. Не затихает жизнь дельтаклуба и в другие дни. Здесь строят аппараты. Для этого имеются рабочие места, сверлильный станок, слесарный инструмент, оснастка-шаблоны для раскрой шести видов парусов, семь типов кондукторов и другие приспособления. Узлы для дельтапланов изготавливают централизованно и комплектно сериями, по заказам на предприятиях. Раскрой и пошив парусов производят в отдельном помещении. Для полной сборки аппаратов арендуется помещение спортивного зала. К теоретическим занятиям члены клуба сами разрабатывают и выполняют наглядные пособия.

Каждый член спортивно-технического совета этого клуба имеет свои обязанности. Так, например, В. Марказен готовит альбомы рабочих чертежей дельтаплана, ведет журнал занятий; Е. Галич тарирует приборы и ведет научно-технической информацией; О. Прокофьева отвечает за подготовку судейства и хронометраж на полетах; А. Панич — за унификацию подвесных устройств, оформление маркировки и соблюдение требований промышленной эстетики в дельтапланах. Много уделяется вни-



ЧЕМУ УЧИТ ОПЫТ ЛЕНИНГРАДЦЕВ

мания формированию групп. Приходится учитывать характеры спортсменов, их темперамент, психологическую совместимость.

Рассказывает председатель спортивно-технического совета клуба П. Суслов.

— Пилоты Ю. Цыганов, Н. Мамаев и другие не умели летать вдоль протяженных склонов, где при крутом повороте аппарата носом к горе возможна потеря скорости. Сначала мы помогли им освоить технику поворотов в более легких погодных условиях при ветре до 3—4 м/с, у пологих склонов на высоте до 5 м. Спортсмены были ознакомлены

с возможными ошибками. Пилоты умело исправляли допущенные ими ошибки.

● КОНСТРУКТОРЫ

НАМ БЫ ХОТЕЛОСЬ снова упомянуть о В. Михайлове, рассказать о его работе, о ближайших помощниках. Работа по расчету и проектированию дельтапланов рождает уйму технических идей и проблем, заставляет искать оригинальные и, вместе с тем, несложные решения. А полеты! Они лишь венчают собой большой творческий труд, являясь средством контроля правильности выбора конструктивного варианта, проверки умелого сочетания теории с практикой. В этом заключена «изюмина» ленинградского дельтапланизма.

Вкус к этой «изюмине» В. Михайлову и его помощникам удается привить единомышленникам по спорту. Идут в Ленинград письма из Якутска, Куйбышева, Томска, Сыктывкара, от друзей из Болгарии, Венгрии, Польши. Ставятся проблемы развития гибкокрылых аппа-

ратов, которые позволят сделать их более совершенными.

Вот краткая хроника ленинградского дельтапланизма.

● 1976 год. В общественном конструкторском бюро «Дельта» под руководством В. Михайлова создается первенец «Сокол», его несущая площадь 17 м², вес — 110 кг с летчиком, размах — 8,62 м, удлинение — 4,4. Материал — сплав Д16Т — для каркаса и лавсан — для паруса.

● 1978 год. Построен «Сокол-2», площадь 18 м², размах 10,3 м, удлинение — 6. Его конструктор В. Михайлов. Беря на вооружение опыт создания «Сокола-2», П. Суслов строит аппараты «Грач» — 1, 2, 4 и 5-й. В их парусах применен объемный и плоский раскрой. «Сокол-2» и «Сокол-3» удовлетворяют спортсменов с весовыми категориями от 55 до 95 кг.

Долго трудились конструкторы, пока не нашли, что развитые концевые части крыла — «лопухи» способствуют сохранению устойчивости дельтаплана в полете. При этом у аппарата устранялась причина срыва на малой скорости и появлялась возможность перехода на режим парашютирования. Применили двойную обшивку по всей длине боковых труб, занимавшую по ширине до 80% хорды паруса, что полет сделало значительно устойчивым. Таких практических усовершенствований много и все они реализованы в создаваемых дельтапланах.

В замыслах конструкторов и разработка экипировки дельтапланиста, вплоть до создания форменной одежды, удовлетворяющей требованиям технической эстетики.

Наиболее опытные конструкторы являются и испытателями.

— Если у мечтающих овладеть полетом на гибких крыльях, — говорит В. Михайлов, — нет железной выдержки, усидчивости, прочных знаний и физической натренированности, то не нуж-

Первым делом дельтапланы! Дельтапланистки Евгения Генкина, Ольга Прокофьева, Елена Стоякина.



Готовят свои крылья.





но убеждать себя в возможности подниматься на дельтаплане.

Теоретические изыскания и практический опыт обобщается в работах, написанных В. Михайловым, П. Сусловым, В. Марказеном и другими. Назовем хотя бы работу В. Михайлова «Руководство по проектированию дельтапланов».

● СПОРТСМЕНЫ

ПОВТОРИМ известную истину, что в летании, как нигде, решающим является гарантия безопасности. Опорой аппарату служит не земля, не вода, а воздух, где, в случае необходимости, не остановишься, не заменишь деталь. Благополучный полет завершается только успешным возвращением на землю. Дельтапланерист обязан все взвесить, не раз проверить еще на земле, чтобы в воздухе не было каких-либо «но».

В Ленинграде ничего не делают на авось, на глазок, не рассчитывают на удачу. Все имеет свою техническую базу, научное обоснование. Так и должно быть.

Возрастной состав спортсменов в основном около 30 лет. Главное — это знания, теоретическая подготовка, высокая техническая грамотность, хорошая физическая закалка. Например, в Ленинградском ордена Ленина Поли-

С долины в гору, с горы — в небо...



Напутствие инструктора М. Котельникова (слева) перед взлетом.

Фото
А. СТАЩАКА



ДЕЛЬТАПЛАНЫ НАД НЕВОЙ



техническом институте имени М. И. Калинина в секцию записалось 150 человек, а осталось — 30. Сказался продуманный индивидуальный подход общественной организации, комитета ДОСААФ, изучение особенностей каждого, желавшего летать.

Но уж те, кто остались в секции (руководитель О. Бадыров), сформировались в сплоченный коллектив, глубоко усвоивший ответственность за каждого и за всех. И такой же индивидуальный подход комитета ДОСААФ к будущим дельтапланеристам в секциях авиапредприятия Аэрофлота, автобусного объединения № 6, производственного объединения «Кировский завод», в дельтаклубе «Грач» и др. организациях. Так, секция автобусного объединения № 6 существует с 1977 года, в ней обучается 37 спортсменов. Ее возглавляет коммунист инженер М. Котельников. Это он в числе группы отважных совершил 9 августа 1978 года 25-минутный полет на дельтаплане с Эльбруса, с высоты 5633 метра! Имеется четыре аппарата, построенных самими спортсменами, есть помещение для их хранения и сборки, аудитория для занятий. Секция окружена вниманием и заботой начальника объединения Е. Данилина, секретаря парткома А. Шишкова, комитета ДОСААФ, которым руководит В. Абрамов. Среди спортсменов ударник коммунистического труда, наставник молодежи А. Коршунов, коммунист мастер Е. Измайлов и другие.

В Ленинграде созданы постоянно действующие курсы подготовки инструкторов первоначального обучения из числа спортсменов. Ныне на них обучается около 50 человек. Читают лекции и принимают зачеты В. Михайлов, О. Бадыров, П. Суслов, Е. Галич, В. Марказен и другие. Теоретические занятия хорошо посещаются всеми, аккуратно сдаются и экзамены. Но если кто не сдаст через две недели после назначенного срока, тот отстраняется от полетов.

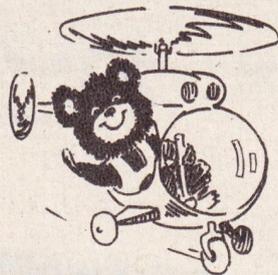
В отборе на курсы и в секции принимают участие комитеты ДОСААФ, а также руководители предприятий, общественность.

Главное — обеспечение безопасности полетов. В каждой секции есть достаточное количество аппаратов, с таким расчетом, чтобы на один приходилось не более пяти обучаемых, а для тех, кто совершенствует мастерство, предоставляется дельтаплан на двоих. При разбивке старта выбираются места, учитывающие индивидуальную подготовку пилотов. В зависимости от навыков дифференцируется право на полеты при различных метеорологических условиях, обязательны тщательный разбор полетов спортсменов, деятельности инструкторов. Высокая требовательность в большом и малом. Так, если член секции пропустил три занятия без уважительных причин, решением спортивно-технического совета его отчисляют.

Чем больше опыта накапливают дельтапланеристы, тем яснее они видят и свои недостатки, пути их устранения. До сих пор не завершено организационное оформление ряда секций, в городе пока нет центрального дельтаклуба, а он нужен.

В. ТУРЬЯН,
инженер

Ленинград



**Трибуна
инструктора**

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ

При взлете, на высоте 50—70 м внезапно остановился двигатель вертолета Ми-1. Ни секунды нельзя было медлить — впереди препятствие. Инструктор-летчик Саратовского аэроклуба В. Захаров не растерялся, произвел посадку на режиме самовращения несущего винта, за что был заслуженно поощрен.

В полете, на вертолете Ми-2 сработала сигнализация, показывающая, что в отсеке одного из двигателей — «Пожар». Инструктор-летчик Г. Панин, быстро оценив обстановку, принял решение о посадке. Руководитель полетов действия одобрил. Задание было прервано, посадка произведена на аэродром.

Можно привести много других примеров, когда правильные четкие действия экипажа приводят к благополучному исходу полета в сложившихся трудных условиях. Встречаются, к сожалению, факты иного порядка: бывает, в сравнительно простой ситуации летчик принимает ошибочные решения, создавая себе и другим сложную обстановку. Вот почему в нашем клубе обращено самое серьезное внимание обучению экипажей действиям в особых случаях в полете.

Эта работа подразделяется на несколько самостоятельных этапов, связанных между собой единой целью.

Первый — теоретическая учеба. Она предусматривает и постоянный устный (изредка письменный) опрос экипажей во время предварительной подготовки. Проверяются знания летчиками порядка и правил действий в особых случаях полета в строгом соответствии с инструкцией экипажу; проводится тренировка долговременной и оперативной памяти летчика (курсанта). Хороший результат достигается, когда опрос дополняется работой на электрифицированном стенде, на котором летчик или курсант отличную оценку получает в том случае, если он включит тумблеры в последовательности, указанной в инструкции экипажу (летчику) для данного особого случая. Инструкция не определяет порядка и последовательности действий при таких особых случаях, как попадание летчика в метеоусловия, к полетам в которых он не подготовлен, ухудшение здоровья экипажа в воздухе и т. д. На такие случаи разработаны методические указания на основании документов, регламентирующих летную работу.

Второй этап — обучение на тренажерной аппаратуре. Наибольший эффект достигается, если во время тренажа создаются конфликтные ситуации, даются ложные сигналы, как с включением, так и без включения сигнализации. Большие затруднения у тренирующихся вызывают выданные ложные команды по радио.

Во время тренировок руководителю видны причины ошибочных действий тренирующегося. Ими обычно бывают: незнание последовательности действий в особом случае полета, отсутствие на-

выка приема и переработки поступающей информации, неумение действовать по принятому решению. Тут же выявляются морально-психологические качества: малый объем внимания, отсутствие инициативы и целеустремленности в действиях, напряженность, несовершенные двигательные способности и т. п. Важно у курсанта воспитывать уважение к тренажеру, стремление тренироваться с напряжением.

Третий этап — тренировки в кабине вертолета на земле. Они проводятся под руководством инструктора. Стремимся при этом научить проигрывать в уме особые случаи, как бы переживая, ощущая их физически. Летчик (курсант) должен уметь моделировать способы действий при особых случаях в полете.

На этих трех этапах изучаются площадки на случай посадки вне аэродрома с различных высот, при всех диапазонах скоростей полета, как в районе аэродрома, так и вне его.

Четвертый этап — практическое обучение действиям в особых случаях непосредственно в полете. Главное при этом обеспечить условия, максимально приближенные к реальным. Любой неожиданный случай воздействует на психику летчика, нарушая восприятие и мышление. В зависимости от степени подготовленности, уровня техники пилотирования, психологической устойчивости один экипаж быстро оценивает обстановку и принимает решение, другие — больше прислушиваются и приглядываются, третьи допускают поспешность. Чаще всего их действия в таких случаях становятся растерянными, летчик начинает искать нужные приборы, которые почему-то в это время «пропали», взглядом бегает по всем приборам, но точно их не считывает, концентрирует внимание на ограниченном количестве объектов и действий вместо того, чтобы принять и переработать в своем сознании всю имеющуюся информацию.

Основное при обучении действиям в особых случаях — воспитать у летчика (курсанта) высокое чувство уверенности. Для этого проводятся тренировки в реально смоделированных аварийных условиях непосредственно в воздухе.

Как формировать способность летчика к оперативному мышлению, которое бы обеспечило переработку даже неполноценной информации, и эмоциональной устойчивости? Для этой цели на тренировке неожиданно вводится «особый случай». Например, имитация отказа двигателя (двигателей), посадка на режиме самовращения несущего винта, посадка с одним работающим двигателем, отключение авиагоризонта, имитация отказа указателя скорости, выполнение полета на предельных режимах, на предельно малой высоте и т. д.

На все такие тренировки разрабатываются методические указания. В них четко определено, кто, что, на каком этапе и как в экипаже выполняет, как осуществляется взаимоконтроль того или иного действия.

Обучая действиям в особых случаях в полете, инструктор прививает курсантам навыки выбора площадки вне аэродрома на случай посадки на нее. При выполнении любого задания они заранее мысленно представляют, с какой высоты и куда могут приземлиться. Активная и целеустремленная тренировка формирует у курсанта высокие морально-волевые качества и устойчивые психофизиологические формы действий в особых случаях в полете. Именно поэтому В. Захаров, о котором мы рассказали в начале статьи, не считал аварийную ситуацию, как нечто неправильное, отнесся к ней спокойно и вышел победителем из создавшегося трудного положения.

Порой вертолет или самолет «предупреждает» об отказе так называемыми «мелкими» дефектами, на что порой не обращают внимания ни техники, готовящие машину к полету, ни экипажи. Пренебрежение этими «мелкими» дефектами недопустимо. Главное — бдительность и настороженность. И тогда любая, внезапно сложившаяся обстановка в воздухе не будет для экипажа (летчика) неожиданностью, он всегда найдет правильное и грамотное решение и обеспечит благополучный исход полета.

А. ЮРЧЕНКО,
инструктор-летчик-методист

Саратов

ОБЪЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Передо мной магнитофонные записи — копии радиообмена руководителя полетов и летчиков при возникновении в воздухе различных сложных ситуаций. Они взяты из фонотеки особых случаев Службы безопасности полетов ЦК ДОСААФ СССР. Здесь же папка с многочисленными бароспидограммами учебных полетов и пленками САРПП-12 (Система автоматической регистрации параметров полета). Это беспристрастные и объективные свидетели, иногда единственные, которые позволяют точно определить ту или иную ошибку летчика или отказ авиатехники в воздухе.

Вопрос объективного контроля — важный вопрос. Многолетняя практика учебных полетов в клубах ДОСААФ неоспоримо доказывает, что дальнейшее совершенствование, как руководства полетами, так и методики летного обучения, невозможны без внедрения в повседневную практику средств объективного контроля. Только объективный контроль позволяет качественно и точно судить о действиях летчиков в воздухе, о порядке выполнения ими заданий, о сохранении заданных режимов полета. Особенно хорошо это положение можно проиллюстрировать на примере наших передовых авиационных организаций — Волчанского авиационного училища летчиков, Липецкого, Грозненского, Запорожского, Волгоградского и других аэроклубов. Большая работа по внедрению объективного контроля в учебно-летный процесс дала свои плоды. При самостоятельных полетах курсантов выявляется до 45 процентов их ошибок в технике пилотирования, до 90 процентов нарушений, связанных с недисциплинированностью. Как не парадоксально, но недостаток летного опыта — куда менее опасен, чем отсутствие летной дисциплины.

Так например, при дешифрировании бароспидограммы было выявлено, что курсант Липецкого аэроклуба В. Якушев, выполняя самостоятельный полет в зону, вопреки заданию снижался до высоты 100 метров. Зная, что нарушение зарегистрировано самописцем и недисциплинированность будет наказана, курсант пытался стереть запись на ленте.

Подобные нарушения, связанные с потерей высоты в зонах пилотажа, были выявлены и в Вяземском, Калужском, Запорожском аэроклубах. А в Ульяновском курсант В. Белочкин при полете в зону на самолете Л-29 вместо двух пикирований выполнил восемь, что также является примером недисциплинированности.

Своевременный, объективный контроль позволил незамедлительно принять меры, быстро устранить недостатки учеб-

но-летнего процесса в целях обеспечения безопасности полетов.

К сожалению, не везде и не в полную меру оценены значимость и важность объективного контроля. Отдельные летчики-инструкторы и даже командиры подразделений иногда заявляют, что мероприятия по объективному контролю не дали ожидаемого результата, оказались недостаточно эффективными. Но проверки показывают, что мероприятия по внедрению контроля были выполнены формально или не выполнялись вообще, как и некоторые другие.

Святая обязанность руководителей и летного состава авиационных организаций ДОСААФ пунктуально, твердо, неуколебно выполнять мероприятия по объективному контролю. Только тогда это даст необходимый эффект.

Методика дешифрирования бароспидограмм не сложна, доступна каждому летчику-инструктору, но требует определенного практического навыка. Применительно к бароспидографам К-2-713, К-2-717, а также для САРПП-12, порядок дешифрирования следующий:

1. Время полета определяется путем замера расстояния по горизонтальной оси. Замер производится масштабной линейкой или по номограмме. Один миллиметр расстояния по горизонтальной оси (при установке скорости вращения барабана на один оборот за 6 часов) составляет 1,6 минуты полета, на один оборот за 2 часа соответственно 4,8 минуты (для бароспидографов К-2-713) и по минутным отметкам на ленте бароспидографа К-2-717.

2. Определение высоты и скорости полета производится путем наложения номограммы на бароспидограмму. Кривая скорости всегда смещена влево по

горизонтальной оси относительно кривой высоты (на бароспидограммах К-2-717 она находится внизу). Для более точного определения высоты и скорости полета используется тарировочный график, составленный для данного бароспидографа, с которого, с помощью измерителя снимается линейная величина скорости или высоты по вертикальной оси от базовой линии и накладывается на соответствующую кривую тарировочного графика. С тарировочного графика снимается числовая величина скорости и высоты полета.

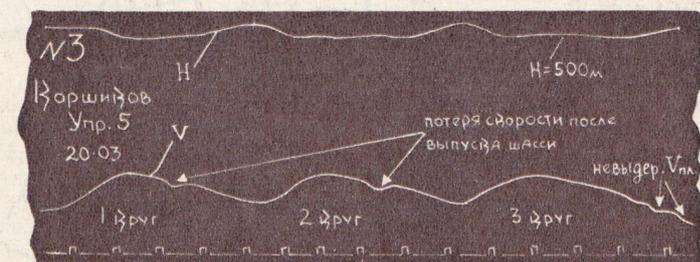
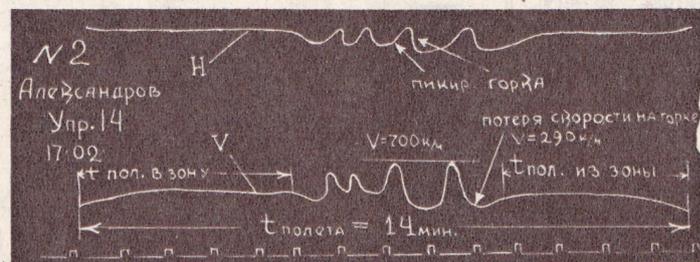
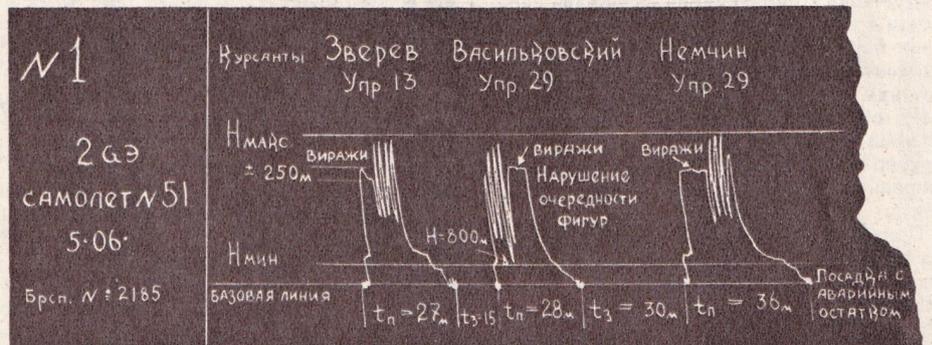
3. По данным изменения скорости и высоты полета определяется, какие фигуры, их количество и в какой последовательности они выполнялись летчиком. Кроме того, количество и последовательность выполнения фигур определяется также путем сличения бароспидограммы полета с образцом бароспидограммы данного упражнения.

Дешифрирование пленки САРПП-12 проходит в такой же последовательности с применением дешифратора.

Теперь извлечем из нашей папки несколько бароспидограмм, реальных полетов, поступивших из авиационных организаций, и по уже изложенной методике проведем их дешифровку.

На прилагаемом рисунке воспроизведены их копии. Для простоты и наглядности на бароспидограмме № 1 линия записи скорости с ленты удалена.

Перед нами запись полета в зону курсантов Зверев, Васильковский и Немчин. Определяем фактическую продолжительность полета и получаем соответственно: 27 минут, 28 минут и 36 минут. Так как данные полеты согласно заданию выполнялись без подвесных баков, то легко определить, что курсант Немчин,



t_p — время полета, t_z — время заправки, H_{\max} — максимальная высота полета, V — скорость полета, $V_{пл}$ — скорость планирования.

Рисунки автора



АВИАЦИОННАЯ ВЕКТОРНАЯ ЛИНЕЙКА

пробывший в воздухе 36 минут, произвел посадку с горящей лампочкой аварийного остатка топлива. Кроме того, время, отведенное на заправку самолета, между 1-м и 2-м вылетами сокращено до 15 минут (вместо 30 минут согласно плановой таблице полетов).

Теперь определяем режимы полета и параметры маневра.

Максимальная высота полета у всех трех курсантов выдержана без нарушений, минимальная высота курсантом Васильковским не выдержана: он снижался до 800 метров, хотя по заданию — 2000.

Далее, следуя нашей методике, определяем количество и последовательность фигур пилотажа и выявляем, что курсант Васильковский выполнял виражи в конце полета, а не в начале, как это определено заданием. Курсант Зверев выполнял виражи с отклонением по высоте ± 250 метров, что согласно существующим нормативам соответствует оценке «плохо».

Таким образом, даже беглый анализ бароспидограмм трех полетов курсантов дал материал, который безотлагательно должен быть использован при разборе полетов.

Переходим к следующему примеру. Дешифрируем бароспидограмму № 2 бароспидографа К-2-717. Все нарушения, допущенные летчиком-инструктором В. Александровым, для удобства анализа нанесены прямо на ленту. В результате выясняем: полет длился 14 минут, вместо 25 запланированных. Летчик, самовольно сократив задание, виражи не выполнял. В верхней точке «горки» летчик допустил грубую ошибку, потерял скорость до 290 км/ч (разрешается до 400 км/ч).

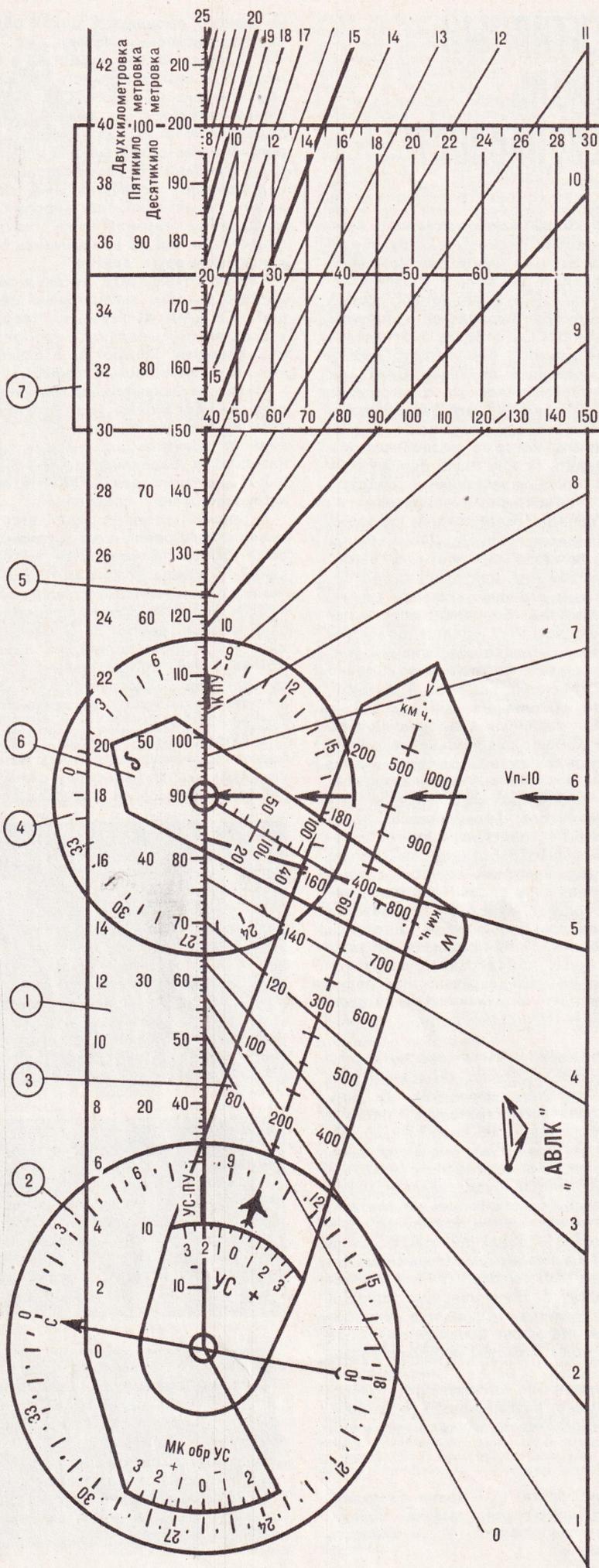
И последний пример (бароспидограмма № 3) — запись полета курсанта Коршикова с «конвейера». «Провал» скорости в первом и втором полетах позволяет безошибочно установить ошибку курсанта: после выпуска шасси перед третьим разворотом он поздно увеличивает обороты двигателя. Бароспидограмма указывает на то, что курсант неуверенно чувствует себя на глиссаде снижения, допускает увеличение скорости до 30—40 км/ч...

Приведенные примеры дают возможность судить о глубине анализа с помощью одних лишь бароспидограмм полетов.

Объективный контроль органично входит в постоянную и общую профилактику безопасности полетов, то есть в предупредительную работу, которая должна вестись в авиационных организациях ДОСААФ по изжитию летных происшествий.

Итак, объективный контроль позволяет получать точные данные о качестве полетов летного состава: дает возможность вскрывать конкретные недостатки процесса летного обучения; повышает ответственность летного состава за точное выполнение полетных заданий, помогает добиваться «чистоты» полета, прививает чувство самоконтроля и дисциплины; дает возможность устанавливать причины предпосылок к летным происшествиям; помогает анализировать правильность эксплуатации авиатехники в воздухе (при наличии САРПП-12), определять отказы контролируемых систем.

Л. ВЯТКИН,
старший инспектор-летчик
службы безопасности полетов
ЦК ДОСААФ СССР



1. Система неподвижных координат.
2. Масштабная линейка расстояний.
3. Стрелка вектора воздушной скорости.
4. Большой азимутальный круг.
5. Номограмма.
6. Стрелка вектора ветра.
7. Визирная линейка (чехольного типа).

К ЗАЩИТЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОТЕЧЕСТВА—ГОТОВЫ!

В этом году журналу «Патриот», издаваемому Центральным Советом Организации по военно-технической подготовке населения при Совете Министров Народной Республики Болгарии, исполнится три года. За этот срок выпущено 24 номера. Это значит — более тысячи страниц летописи о готовности поколений к защите социалистического Отечества, о их горячей любви к партии болгарских коммунистов и великой партии Ленина, о взаимодействии с братскими оборонными организациями социалистических стран.

В каждом номере журнала репортажи, очерки, комментарии,

посвященные международным, европейским первенствам, состязаниям «Дружба и братство», новости под рубриками «Кубки, чемпионы, медали», «Клуб модельной подготовки», чертежи авто-, ракет-, судо- и авиамоделей, «Библиотека патриота» — документальная литература о героических подвигах и беззаветном служении Отечеству, «Хрестоматия призванного» — о психологической подготовке молодежи к вступлению в ряды Болгарской Народной армии.

«Патриот» рассказывает об опыте передовых коллективов оборонного Общества, об успехах со-

ветских спортсменов, о братских оборонных организациях.

В дальнейшем редакция предполагает открыть новые рубрики, но главной по-прежнему остается тематика, связанная с массово-оборонной деятельностью, военно-патриотическим воспитанием, военно-прикладными и техническими видами спорта.

Предлагаем нашим друзьям-читателям журнала «Крылья Родины» некоторые материалы из очередного номера «Патриота».

Лазар ЛАЗАРОВ,
главный редактор журнала
«Патриот»

ПЯТНАДЦАТЫЙ ВСЕМИРНЫЙ

На вопросы корреспондента журнала «Патриот» отвечает председатель Болгарской авиационной федерации, заслуженный деятель парашютного спорта генерал-полковник Август КАБАКЧИЕВ.

— Наша страна — организатор XV чемпионата мира по парашютному спорту. Как готовятся к нему хозяева!

— Ожидаем, что на чемпионат придут команды из 32—35 стран, 230—250 участников и около 450 гостей. Спортсмены в течение 12—15 дней выполнят приблизительно 4500 прыжков. Это исключительно сложные и ответственные соревнования.

Как известно, чемпионаты мира про-

ходят раз в два года. Наша страна в 1960 году проводила пятое первенство (аэродром Мусачево). Его организация была высоко оценена Международной авиационной федерацией. И вот, ровно через двадцать лет, мы вновь являемся хозяевами XV мирового чемпионата. Местом его проведения избран город Казанлык, располагающий хорошей материально-технической базой. Причем Казанлык — Долина роз славится не только гостеприимством, но и благоприятными метеорологическими условиями для парашютных прыжков. По решению Секретариата ЦК БКП и Совета Министров республики, создан Организационный комитет, в который входит оперативное бюро, координирующее и контролирующее деятельность 18 комиссий по всем во-

просам, связанным с подготовкой к чемпионату. Мы ведем большую работу с тем, чтобы социалистическая Болгария была достойно представлена как хозяйка XV первенства мира.

— Позиции болгарских парашютистов в международных состязаниях сильны. Как готовится наша команда к предстоящей встрече!

— Сегодня парашютисты социалистической Болгарии пользуются заслуженным признанием на международной спортивной арене. Болгарские спортсмены установили 24 мировых рекорда. Тринадцать раз мы были в числе сильнейших в мире. В 1956 году, впервые принимая участие в чемпионате в Москве, наша женская команда добилась успеха в групповом комбинированном прыжке, в 1972 — в США — снова победа в этом виде прыжков. По этому поводу наш партийный и государственный руководитель товарищ Тодор Живков в своем письме, направленном комсомольской организации национальной команды, писал: «Народная республика Болгария занимает достойное место в первых рядах парашютного спорта в мире». Эти успехи тогда и утвердили нашу социалистическую

родину как одну из ведущих сил в спортивном парашютизме.

Широко внедряем новые методы обучения, перенимая опыт Советского Союза, Чехословакии, ГДР, увеличили интенсивность тренировок, обучаем тренеров на специальных факультетах при институтах физкультуры. Готовясь к XV чемпионату мира, мы разработали двухлетний тренировочный цикл. Он включает, например, регулярные сборы, на которых совершенствуется мастерство спортсменов в акробатике, прыжках на точность приземления, физической подготовке. Важное место занимают тренировки по укреплению моральной и психологической закалки, твердой решимости достичь самых высоких результатов.

— Наука все более внедряется в спорт. В какой степени современные достижения науки и техники используются в тренировочном процессе?

— Исключительно большое значение для парашютного спорта имеет психологическая и физическая подготовка спортсмена. Для этого в медицинских научно-исследовательских институтах и в высших учебных заведениях по физкультуре и спорту созданы специальные лаборатории и кафедры, занимающиеся разработкой вопросов физиологии и психологии парашютного спорта и методики обучения спортсменов.

Болгарские и советские парашютисты в Казанлыке.

Ведется большая научно-исследовательская и опытно-конструкторская работа по разработке и созданию современных, с более высоким аэродинамическим качеством тренировочных и спортивных парашютов.

В парашютный спорт широко проникает и электроника: электронные «ноли», различные измерительные приборы, компьютеры, автоматически фиксирующие результаты. Сборная команда пользуется видеосистемой, которая записывает работу парашютиста в свободном падении. Это дает возможность детально изучить каждое движение, сэкономить много времени и физических сил спортсменов, сократить количество прыжков. В учебно-тренировочном процессе все шире используются тоннели для отработки элементов акробатического прыжка на земле.

И на чемпионате мира мы планируем данные передавать с аэродрома в вычислительный центр в Казанлык, а полученные результаты немедленно сообщать участникам.

— Что делается для популяризации этих исключительных по своим масштабам соревнований?

— Комиссия по пропаганде и агитации подготовила к печати книгу об истории всех чемпионатов, будут выпущены почтовые марки, плакаты, афиши, значки, эмблемы, печатаются статьи в газетах и журналах...

— Если оглянуться назад и проанализировать результаты мировых первенств, нельзя не отметить преимущества команд из социалистических стран над западными. Как вы полагаете, сохранится ли такое соотношение сил?

— В социалистических странах усиленно готовятся к чемпионату. Несомненно, не собираются легко уступать нам и парашютисты Франции, США, Англии, Канады. Но, судя по результатам, которые показали спортсмены СССР, ГДР, ЧССР, Польши и Болгарии на последних соревнованиях, мы вправе ожидать новых побед.

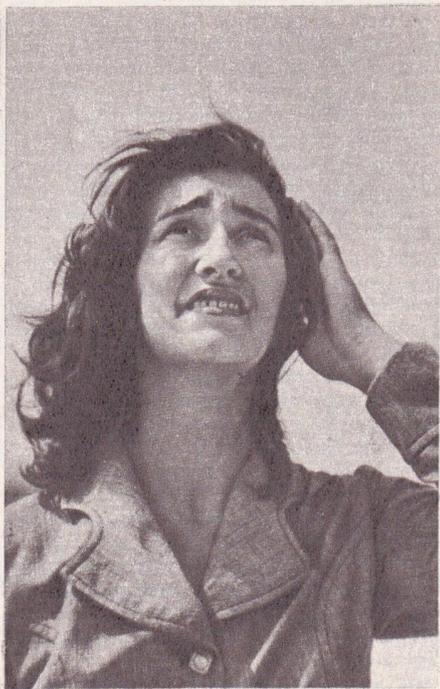
— Как на соревнованиях будет организовано судейство? Кто из наших арбитров примет в них участие? Ожидаются ли представители ФАИ?

— На последнем заседании парашютной комиссии ФАИ уже утверждена главная судейская коллегия. Главным арбитром назначен Бенетти из Канады. Кроме того, в судейскую коллегия включены наши судьи — Ангел Доински и Филипп Киров — заместители главного арбитра и Георги Димитров и Николай Драганов.

На чемпионат мира в качестве гостей и наблюдателей прибудут президент парашютной комиссии ФАИ Брендель (ГДР), вице-президент Бэкман (ФРГ) и Симонс (Англия) и технический секретарь Одетта Русо-Балези (Франция).

Вел беседу майор И. ГАНЧЕВ





Катя

«...На расстоянии ста миль от земли по закрытой орбите летит капсула. На ее борту находится американский космонавт Прут. Космонавт обречен на гибель — отказали посадочные двигатели. Запаса кислорода хватит только на 43 часа. Трагедия в космосе взволновала все человечество. Две космические державы — СССР и США прилагают все усилия для спасения космического пленника. Первым на корабле «Восток-9» летит на помощь советский космонавт Яковлев... Что же произойдет?..»

— Хватит, Катя, оставь эту книгу. Довольно быть тебе в «орбитальном плену». Тебя ждет экзамен, причем, самый трудный — по сопромату.

— Любовь к самолетам не только не мешает мне, а наоборот, помогает. Ведь самолетостроение основывается прежде всего на сопротивлении материалов... И Катя открывает новую книгу. На сей раз это «Аэродинамика самолета и самолетного буксира». На столе другие книги: «Психология и космос», «Летчики и космонавты», «Закаленные крылья», «Угол атаки»...

Ее студенческая комната не похожа на комнаты ее сверстниц. Нет здесь «женской химии». Вместо нее — модели самолетов, большой снимок Юрия Гагарина над кроватью... и стенд — «Особые случаи в полете».

— Это и есть твое приданое, Катя? — улыбаюсь, показывая на все это.

— Да, — смеется. — Моя мечта — выйти замуж за летчика. Он поймет меня, — шутит она и тут же серьезно добавляет, — хочу, чтобы была счастливая свадьба влюбленных в небо людей. Чтоб не была она такой, о которой мне рассказывал мой крестный...

И вспоминает Катя свое родное село...
 ...В деревне Лехчево Михайловградского округа жила девушка необыкновенной красоты. Верка Павлова, так ее звали, и красоте ее радовались все, от мала до велика. Полюбила она Гено Цветанова Маданского.

Дети Цветана Маданского — Симеон, Гено и Димитра были людьми прогрессивных убеждений. Поэтому и дом их стал убежищем партизан и подпольщиков.

Планеристка Катя Георгиева.
 Фото Г. ДЕНЕВА

Но об этом пронюхала полиция и с помощью предателя Иордана Еленковского (Дашко) задумала коварный план... В тот роковой вечер — 28 ноября 1943 года село Лехчево облетела радостная весть: самая красивая девушка выходит замуж.

На свадьбу, как и предполагала полиция, пришел партизан Герго Луканов. К одиннадцати часам гости разошлись. Остались одни ятаки*. Но не суждено было закончиться этой свадьбе. Полиция окружила дом. И когда ятак Киро Михайлов вышел из дома, из темноты он услышал окрик: «Стой, не двигаться! Вы окружены!»

С десяток полицейских ворвались в дом. Среди них был и начальник фердинандской полиции известный кровопийца Светозаров. Началась проверка арестованных. Приговор Светозарова — всех расстрелять.

Полиция выводит свои жертвы на лестницу и, осветив их прожекторами, начинают стрельбу.

— Вот этот дом, — говорит Кате девушка Цветан. — Пусть и старый, но он все еще стоит. А людей... людей больше нет.

— Дедушка Цветан, неужели никто из них не остался в живых? — спрашивает Катя.

— Чудом уцелел один из них, Катя. Моя мать рвала на себе волосы. Разрывалось материнское сердце: «Не убивайте детей! Сердце есть у тебя?»

Но у Светозарова нет сердца. Он равнодушно поднял руку и дал команду стрелять.

— Посмотри на мои волосы, — обращается Цветанов к Кате, — седые! Они поседели в ту самую ночь. Мне было тогда шестнадцать... О таких людях, которые, как Гено, погибли, не успев испытать счастья любви, поэт сказал: «За любовь я бы отдал жизнь, но за свободу отдал бы и любовь!»

Катю взволновали эти слова. Сама она давно уже влюблена. Но влюблена она в небо. И чтобы любовь ее была счастливой, она должна стать настоящим пилотом!

Катя мечтает о большой авиации. Ее дневник — это поэма о небе, полетах: «Словами не описать той красоты, того счастья, которое дало мне небо. Наш Михайловградский аэроклуб празднует свой юбилей — двадцатилетие. Часто мне хочется написать о тех, кто дал мне столько веры и энтузиазма, о тех, благодаря кому я полюбила авиацию на всю жизнь. Это так прекрасно — жить авиацией! Такую жизнь я бы не променяла ни на что. Как я могу жить спокойно на земле, если мое сердце рвется в небо...»

...Когда вслед за огненным следом рождается небо, И легкие крылья скользят, отражая лучи,

И трепет Земли исчезает незримо и немо,
 Ты смотришь на мир со своей серебристой звезды...»

Кто ты, Катя? Пидот или поэт? Перепутали что-то, когда предсказывали твою судьбу? Может быть, они думали, что ты должна была родиться мальчиком и поэтому предназначили тебе мужскую работу?

— Авиация — это не только мужская работа. Авиация — это работа для мужественных людей.

Это слова ее любимого инструктора Ивана Иосифова, но Катя часто их повторяет, когда ее сокурсники говорят: «Ну вот, летчица идет...» То же самое говорит и Елка Нейчева, командир ее самолета-буксировщика на состязаниях в Шумене, в ответ на обидное «мужчина в юбке». «Что они знают? — говорит Катя. — Что знают эти избалованные парни и девушки? Известно ли им что-нибудь о Светлане Савицкой, о том, что



Участники республиканского чемпионата планеристов в Михайловграде.

Фото Б. ЛАЗОВА

недавно она установила свой тринадцатый рекорд? Знают ли они, что на сверхзвуковом самолете Е-133 в горизонтальном полете она достигла высоты 21 209 м? Это превышает мировой рекорд. Известно ли им о существовании женского экипажа, летающего по трассам Аэрофлота на современных лайнерах? Слышали ли они о командире воздушного корабля И. Вертипраховой (Красноярск), о вторых пилотах Е. Мартовой (Москва—Быково), Т. Павленко (Алма-Ата), о штурмане Г. Козир (Домодедово)? Вертипрахова, Мартова, Смагина и Павленко — воспитанницы аэроклубов ДОСААФ. Знаете ли вы о них, ребята? Значит ли что-нибудь для вас эти цифры и имена? Называете нас «мужчинами в юбках», хотя еще не известно, кто, в сущности, заслуживает это обидное прозвище? Потому что мы не пьем и не курим. Может быть, только сердца у нас мужские!»

Катя Георгиева живет в Варне, учится в институте, она хочет стать авиационным инженером, чтобы быть ближе к небу.

Я верю, что такая, как Катя, не отступит от своей цели.

М. КЫНЧЕВ

Ятак* — человек, помогавший партизанам в борьбе против фашистов.

Рассказ инструктора

В классной комнате школы им. Христо Кырпачева в городе Ловеч, где учился первый болгарский космонавт, собрались все его одноклассники. Среди них было двое посторонних, на которых никто не обращал внимания. Но когда вошел подполковник Георгий Иванов и, остановившись перед рядами парт, поздоровался со всеми, он обратился именно к ним:

— Я очень рад, что сюда пришли и мои первые инструкторы из аэроклуба Пенка Недялкова и Милко Алашки.

А перед этим во дворе школы мастер парашютного спорта чемпионка мира 1956 года Пенка Недялкова рассказывала мне, что, когда прогремела слава Георгия Иванова, она не могла его вспомнить.

— Если Георгий узнает меня, значит, он был моим учеником. Буду очень рада, если он меня узнает, — повторяла она.

Не знаю почему но и я, так же, как и эта тихая женщина, с нетерпением ждал этой минуты. Когда она говорила, на ее лице светилась улыбка. Я попытался представить, какой была она в те далекие дни 1956 года. Наверное, с такой же улыбкой она вела к самолету свою группу, которой предстояло совершить прыжок с парашютом.

После торжественной встречи в школе экипаж «Союза-33» по программе должен был посетить Дом молодежи горо-

да Ловеча. По дороге Милко Алашки рассказывал:

— Вот здесь был наш аэроклуб. Как раз по дороге к дому Георгия Иванова. Он чуть выше по улице.

В 1956 году я был председателем секции воздушного спорта при Ловечском окружном совете оборонного Общества. Здесь работали курсы по самолётному, планерному, парашютному и аэромодельному спорту. В клуб набирали спортсменов из учеников старших классов. Основные требования для кандидатов — быть отличниками учебы, обладать крепким здоровьем и, разумеется, любить воздушный спорт. Я преподавал аэродинамику, устройство самолета и двигателя, навигацию и метеорологию. Одним из курсантов по самолётному спорту был Георгий Иванов. Его имя запомнил еще до того, как начались занятия. Из его ответов явствовало, что авиация — цель его жизни.

И на занятиях, и в перерывах, и даже в выходные дни, когда мы вместе гуляли в парке, тема для разговора у нас была одна — полеты!

Юноша строго распределял свое время — для подготовки уроков, для занятий спортом, а все свободное время он проводил в клубе. Я всегда знал, по каким предметам его спрашивали в школе, какие оценки он получил, что прочитал.

Георгий — волевой юноша, с твердым характером. Он всегда точно оценивал обстановку и быстро принимал правильное решение. Поставят ли перед ним задачу, наметит ли он сам себе цель — он не мог не выполнить.

Теоретический курс по самолетам он окончил с отличием. Предстояли практические полеты.

Однажды, вернувшись с работы, я застал Георгия у себя дома. Это меня не удивило. Удивило другое: какое-то особенное выражение у него на лице. Не успел спросить, как он мне сказал, что не сможет летать, потому что его не освободили от полевых работ. Немедленно мы отправились в окружной комитет комсомола. Объяснили товарищам, что Георгий должен летать, что не у каждого такие данные. Меня поняли, и Иванов был освобожден от полевых работ.

Когда Георгий закончил школу, мы с ним расстались. Он уехал в аэроклуб в Оряховицу, чтобы летать на самолетах, я в Плевен для занятий с планеристами. Несмотря на то, что мы расстались с Ивановым, я продолжал следить за его успехами.

Георгий закончил аэроклуб и подал документы в летное военное училище. Однако медицинская комиссия вначале не пропустила его. Но, благодаря настойчивым занятиям спортом, Георгий добился своей цели — стал курсантом и успешно закончил высшее военное авиационное училище имени Г. Бенковски.

Вот таков начальный путь в космос Героя Советского Союза, первого болгарского космонавта Георгия Иванова.

Полковник Л. ВЛАДИМИРОВ

*Перевела с болгарского
Н. ВЕЛЕВА*



Болгарский и советский космонавты Г. Иванов (слева) и Н. Рукавишников во время тренировки.

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Пе-2И

В начале 1944 года опытно-конструкторское бюро, которое накануне Великой Отечественной войны создало пикирующий бомбардировщик Пе-2, получило задание разработать новый бомбардировщик, обладающий скоростью, примерно на 100 км/ч большей, чем у серийного Пе-2, и превышающей скорость находящихся на вооружении врага истребителей. При этом в задании подчеркивалось, что технология производства нового самолета должна позволить заводам максимально использовать оснастку, созданную для массового выпуска Пе-2, чтобы новый самолет в кратчайший срок с минимальными издержками мог быть освоен в серийном производстве.

Коллектив опытно-конструкторского бюро, которое после гибели В. М. Петлякова возглавил Владимир Михайлович Мясичев, воспринял новое задание как боевой приказ Родины. Все работали с максимальным напряжением и высочайшим чувством ответственности. Разработанный на базе Пе-2 опытный экземпляр нового двухместного (летчик и штурман в одной кабине) бомбардировщика уже весной этого же 1944 года был готов и передан на испытания. Они показали, что самолет, получивший обозначение Пе-2И, отвечает заданным требованиям. У земли он показал скорость 556 км/ч, на высоте 2950 м до 617 км/ч, а на высоте 5650 м его скорость достигла 656 км/ч. С бомбовой нагрузкой в 500 кг дальность полета — 2275 км, то есть на 1000 км больше, чем у Пе-2. Высоту 5000 м он набирал за 7 мин, то есть на 2,5 минуты быстрее, чем Пе-2.

Разрабатывая новый скоростной дневной бомбардировщик, способный наносить удары по цели с горизонтального и пикирующего полетов, В. М. Мясичев избрал для него уже оправдавшую себя схему свободносущего моноплана со средним расположением крыла. Само крыло имело переменный профиль: от носка до первого лонжерона НАСА-230, а от лонжерона профиль В-BS. Фюзеляж и крыло, кроме обшивки рулей и элеронов, — металлические.

По сравнению с серийным Пе-2 фюзеляж новой машины длиннее на 1 метр и на 30 мм толще. Это позволило увеличить бомбовый отсек, чтобы в нем можно было разместить бомбу весом в 1000 кг для ударов по мощным фортификационным сооружениям противника. (В отсеке Пе-2 подвешивались бомбы весом лишь до 100 кг). В других вариантах боевого применения конструкция бомбового от-

сека и замков Пе-2И позволяла использовать в фюзеляжной подвеске одну бомбу весом в 500 кг, две по 250 кг или девять по 100 кг. С пикирования можно было производить сбрасывание бомб в 100, 250 и 500 кг. В перегрузочном варианте (при взлетном весе 9928 кг) Пе-2И мог брать до 1500 кг бомб различного калибра. Нормальный взлетный вес самолета 8983 кг, вес пустого — 6722 кг.

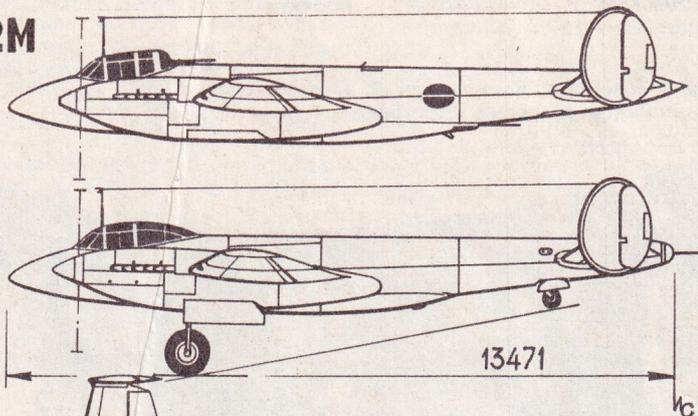
Стрелковое вооружение Пе-2И состояло из двух крупнокалиберных пулеметных установок: носовой — неподвижной и хвостовой — с дистанционным управлением. Это заставило увеличить размах горизонтального оперения на 128 мм. Для того, чтобы расширить диапазон боевого использования нового самолета, конструкторы предусмотрели замену бомбардировочного вооружения пушечным. В бомбовом отсеке дополнительно устанавливалось до 4 пушек. В этом варианте Пе-2И становился дальним истребителем сопровождения с тем же экипажем из двух человек. Мощное вооружение и достаточно высокая скорость и маневренность такого варианта Пе-2И позволяла экипажу уверенно вести бой с любым воздушным противником.

После всесторонней проверки обоих вариантов самолета испытатели рекомендовали построить небольшую серию Пе-2И для войсковых испытаний, внося при построении некоторые изменения для улучшения взлетно-посадочных свойств. Конструкторы приняли их предложение и решили воздушные винты ВИШ-107 Л5 диаметром 3,1 м заменить винтами ВИШ-107 Л6 диаметром 3,2 м. Для снижения при взлете нагрузки на штурвал от руля высоты применили рули уменьшенной площади, с небольшой аэродинамической компенсацией и флетнером.

Для войсковых испытаний было построено пять бомбардировщиков с перекомпонованным оборонительным вооружением — добавлено 2 пушки УБ-20 и введен третий член экипажа. Этот вариант самолета получил обозначение Пе-2М. Однако в серийное производство Пе-2И не запустили, так как к концу 1944 года было ясно, что советская авиация успешно выполнит свои задачи в завершающих войну операциях и на имеющихся на ее вооружении самолетах. Помимо этого, в конструкторском бюро уже начались разработки самолетов под принципиально новые типы двигателей — турбореактивные. Такой реактивный бомбардировщик с условным обозначением ДСБ-17 начали проектировать и в ОКБ, создавшем Пе-2И.

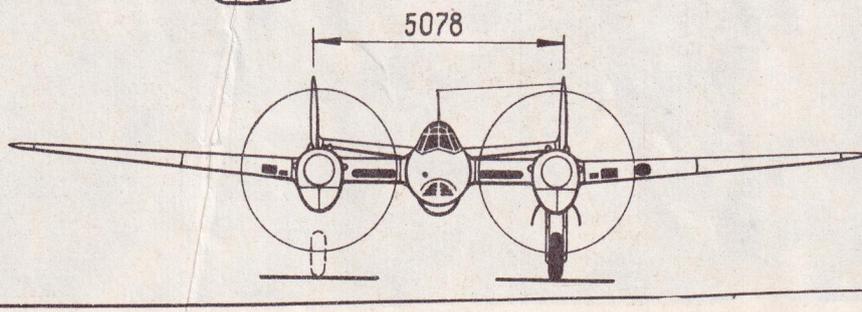


Пе-2М



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

Пе-2И



17180

В зловещих планах подготовки военных авантур, которые разрабатываются Пентагоном, агрессивным Североатлантическим блоком, одно из ведущих мест среди ударных сил отводится авиационным средствам нападения. На развитие, обновление, совершенствование боевой авиационной техники, на подготовку летных кадров ежегодно выделяются многие и многие миллиарды долларов. На полную мощь работают заводы компаний, занятых производством самолетов, вертолетов, крылатых ракет.

В последние годы в США все большее внимание уделяют разработке и строительству беспилотной крылатой техники: летательных аппаратов, управляемых по радио с наземных командных пунктов. Разбойничьи действия американской военщины в Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке показали, что никакая кровавая акция агрессору не проходит безнаказанно. В небе Вьетнама США потеряли сотни бомбардировщиков, истребителей, штурмовиков вместе с экипажами. Вот почему генералы Пентагона, заправилы НАТО лелеют мечту переложить львиную долю задач, которые ныне решают пилотируемые летчиками самолеты, на беспилотные летательные аппараты.

В зарубежной прессе широко обсуждаются возможные варианты использования воздушных крылатых роботов в военных целях. Апологеты «кнопочной» войны полагают, что массовое применение телеуправляемых самолетов даст возможность вести успешные боевые действия без риска нести излишние потери в летном составе.

Беспилотные самолеты, убеждают заокеанские «архитекторы» агрессивных войн, обладают по сравнению с пилотируемыми рядом, дескать, существенных преимуществ. Для них не требуется сложного и дорогостоящего оборудования для жизнеобеспечения и защиты экипажа. К тому же конструкции дистанционно пилотируемых летательных аппаратов проще, дешевле, легче, чем обычных самолетов. Планер беспилотного самолета может быть изготовлен из самых разнообразных и относительно дешевых материалов на основе пластмасс и даже картона. Так, по оценке зарубежных военных специалистов, стоимость беспилотного аппарата массой 1500 кг не превышает 300 тысяч долларов, в то время как истребитель-бомбардировщик F-4 «Фантом» обходится в 3 миллиона долларов, а современный истребитель оценивается в 10—15 миллионов. Агрессор при этом учитывает и трудности в выполнении потерь личного состава пилотируемой авиации. Ведь для подготовки летчиков современного боевого самолета требуется несколько лет и затратить надо огромные средства.

В иностранной печати усердно рекламируются и некоторые тактические преимущества дистанционно управляемых самолетов-роботов. Летательный аппарат, не имеющий на борту человека и, следовательно, оборудования, обеспечивающего его жизнедеятельность, обладает более высокими маневренными характеристиками, чем пилотируемый самолет, получает возможность выполнения фигур с более высокими перегрузками. Широко используемые в конструкциях таких самолетов пластмассы, стекловолокно и другие радиопрозрачные материалы, существенно снижают эффективную отражающую поверхность, что осложняет их обнаружение радиолокационными станциями.

Важнейшим преимуществом беспилотных средств нападения является то, что они не подвержены психологическому воздействию, которое испытывает летчик. Поэтому, говорят в Пентагоне, они могут применяться в любых условиях огневого воздействия средств ПВО и истребительной авиации. Кроме того, самолеты-роботы не требуют специально оборудованных дорогостоящих аэродромов и посадочных площадок. А это позволит оперативно применять их в условиях быстро изменяющейся боевой обстановки.

Сами по себе самолеты-роботы известны и строятся давно. Применялись они до сих пор, в основном, для учебно-тренировочных целей в качестве самолетов-мишеней, а также для ведения разведки, прогнозирования погоды. В настоящее время военщиной США планируется существенно расширить область их применения. Зарубежная пресса пишет, что дистанционно управляемые беспилотные летательные аппараты могут поражать наземные объекты, сильно защищенные средствами ПВО, зенитные комплексы и радиолокационные системы, вести радиотехническую, радио- и фоторазведку, использоваться как самолеты-ретрансляторы связи. С помощью крылатых роботов предлагается усложнять воздушную обстановку посредством использования их в качестве ложных целей, создавать радиопомехи и даже вести воздушные бои с самолетами противника.

В настоящее время в США ведутся работы над созданием многоцелевого беспилотного летательного аппарата с большой продолжительностью полета. Работа эта проводится под ус-

СТАВКА НА КРЫЛАТЫЕ РОБОТЫ...

*По страницам
зарубежной
печати*

ловным наименованием программы «Коспаскоуп». Кроме ведения фоторазведки, создания помех радиоэлектронным средствам, с него могут быть пущены радиоуправляемые ракеты «воздух—земля» и сброшены авиационные бомбы. Многоцелевой робот может нести комплекс оборудования массой около 100 кг, состав которого будет определяться поставленной задачей. Дальность и высота полета многоцелевых ДПЛА сопоставимы с дальностью и высотой полета боевых самолетов тактической авиации.

Американский многоцелевой мини-ДПЛА (дистанционно-пилотируемый летательный аппарат) «Акила» имеет разборный планер, изготовленный из стеклопластика, и выполненный в виде летящего крыла. В хвостовой его части в кольцевом кожухе установлен трехлопастный толкающий воздушный винт, приводимый во вращение поршневым двигателем. Запуск аппарата производится с подвижной наземной пусковой установки, использующей энергию сжатого воздуха. Посадка мини-ДПЛА осуществляется на специальные улавливающие сети. Мини-ДПЛА «Праера-2» оснащен поворотной носовой частью, что позволяет устанавливать бортовую аппаратуру, расположенную под прозрачным обтекателем, в верхнее положение и тем самым уменьшить опасность его повреждения при взлете и посадке. «Праера-2» оснащен маломощным поршневым двигателем с толкающим винтом. Управление полетом мини-ДПЛА «Икуэр» осуществляется по командам с пункта управления или по заданной программе. Несмотря на то, что фюзеляж ДПЛА «Икуэр» рассчитан на одноразовое применение, для него предусмотрена парашютная система, обеспечивающая сохранение его полезной нагрузки: телевизионной аппаратуры, автопилота, радиомаяков...

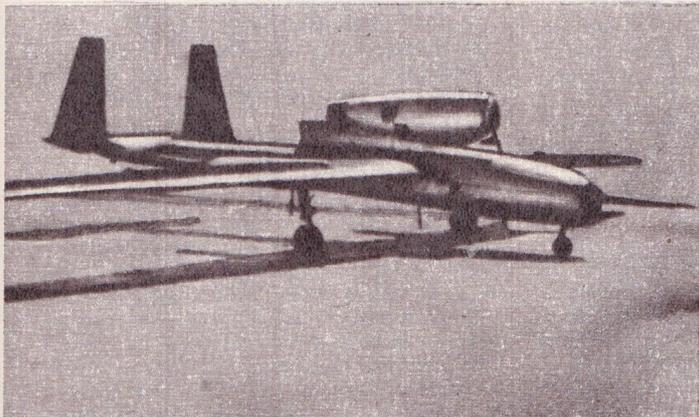
Обладая определенными преимуществами, ДПЛА, по оценке зарубежных специалистов, страдают и серьезными недостатками. Так, система управления подвержена воздействию радиопомех, весьма громоздка, требует значительного количества специалистов и оборудования для обслуживания.

В настоящее время в США на самолетостроительных фирмах «Боинг», «Теледайн Ройан» и др. ведутся работы по созданию системы посадки ДПЛА, использующей воздушную подушку.

Кроме США над самолетами-роботами, сообщает западная пресса, работают в Англии, Израиле, Бельгии и других странах.

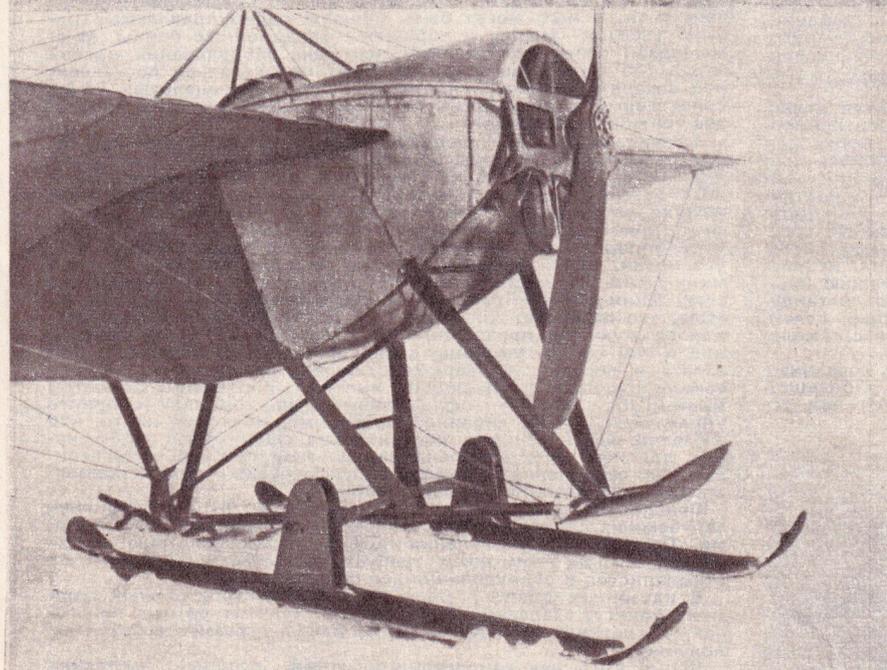
Одним словом, милитаристские круги Запада настойчиво, с упорством маньяков расширяют арсенал средств агрессии. Самолеты-роботы — составная часть оружия массового поражения.

Подполковник-инженер Е. КЛИМОВИЧ,
кандидат технических наук;
майор-инженер Ф. ЧУХЛЕБ



МОНОПЛАН ЛЕТЧИКА НЕСТЕРОВА

Построй
модель-копию



П. Н. Нестеров у самолета.
Самолет «Ньюпор IV». Вид 3/4 спереди.
Самолет «Ньюпор IV» на лыжах.

ЧЕЛОВЕКУ нужны были крылья. И прежде, чем он их создал, немало затрачено было творческих исканий, труда. Смотрят на нас со старинных гравюр и чертежей невероятные крылатые создания первых конструкторов. Среди этих, ставших теперь достоянием истории, летательных аппаратов и многокрылые механические птицы и «летающие этажерки» и, наконец, бипланы. Наиболее удачные из них оказались долгожителями. Возьмем, к примеру, известные всей планете поликарповский По-2 или антоновский Ан-2.

Но на магистральном направлении самолетостроения почти безраздельно господствующим оказался аэроплан, построенный по монопланной схеме.

Моноплан приковывал к себе внимание авиаторов. И прежде всего его возможностью иметь гораздо меньшее сопротивление воздуха в полете. Закономерность здесь простая: чем меньше деталей аэроплана находится в потоке воздуха, тем меньше аэродинамическое сопротивление. И чтобы отдать дань моноплану, инженеры и конструкторы искали новые материалы, новые конструктивные формы деталей, новую технологию.

Первые монопланы для страховки строили с уймой расчалок, тросов, различных усилений, паутиной обвивающих и крыло и даже оперение. Никто не был еще уверен в прочности крыла, освобожденного от всяких растяжек, проволочек, металлических лент.

Сегодня свободонесущий моноплан достойно воплощен в лучших творениях авиационных специалистов. Его возможности далеко не исчерпаны. Он с успехом несет на своих крыльях большие грузы, забирается на самые верхние высоты и, самое главное, не знает ограничений в росте основного преимущества авиации — скорости полета.

Мы познакомим наших читателей с описаниями и основными чертежами таких самолетов-монопланов, на которых каждый сможет проследить, как моноплан учился летать, летать быстро, высоко, далеко и красиво.

Для лобознательных — это новое, интересное о самолетах; для авиамоделистов — это источник для творчества над копиями машин монопланной конструкции.

Первая наша публикация — о моноплане летчика П. Н. Нестерова.

27 августа 1913 года в небо над Сырецким аэродромом в Киеве поднялся небольшой самолет. Размашистыми кругами он набрал высоту, не спеша вышел к центру летного поля и, приглушив двигатель, ринулся вниз. В следующее мгновение аэроплан резко взметнулся вверх и перевернулся «на спину», а через несколько секунд, замкнув первую в мире полную петлю в воздухе, «Ньюпор IV», пилотируемый отважным русским летчиком Петром Николаевичем Нестеровым, под овации зрителей крутой спиралью планировал на посадку.

В Россию этот аэроплан попал в 1912 году, затем выпускался серийно заводами «Дукс» в Москве, РБВЗ в Риге и Щетинина в Петрограде. Русские машины отличались от французских конструктивно, но не уступали в летных характеристиках. Здесь не было чистого копирования. Русские специалисты и летчики внесли много изменений в конструкцию, аэродинамику самолета, а на производстве рабочие более качественно изготавливали к ним детали. Все это позволило получить летательный аппарат со значительно улучшенными характеристиками.

Главная особенность моноплана заключалась в том, что он имел минимальное число стоек, растяжек и подкосов, создающих значительное аэродинамическое сопротивление.

Сolidным источником сопротивления на самолетах тех лет был сам пилот, который либо «целиком» сидел в воздушном потоке, либо был скрыт в фюзеляже не более, чем по пояс. Фюзеляж был таким, что внутри него размещались и оборудование и пилот. А полная обтяжка его каркаса полотном позволила значительно снизить вредное сопротивление. Некоторые конструкторы утверждали, что самолет с таким фюзеляжем будет неустойчив в полете. Однако впоследствии обтянутые фюзеляжи быстро «вошли в обиход».

Вес моноплана был сравнительно небольшим, что в сочетании с мощным по тем временам мотором обеспечило ему достаточно высокую энерговооруженность, которая и позволила П. Н. Нестерову выполнять петли и глубокие виражи.

Самолет долгое время использовался в авиашколах для обучения и тренировки пилотов. По сути дела это был первый спортивно-пилотажный самолет.

Его фюзеляж имел ферменную конструкцию, изготовленную из ясеня. В носовой части было несколько силовых стоек из стальных труб каплевидного сечения. К ним в нижней части крепились шасси, а в средней были приварены поперечные стальные трубы, являющиеся продолжением лонжеронов крыла. Носовая часть закрывалась крышками и капотами из листового алюминия.

Крыло двухлонжеронное, цельнодеревянное. Лонжероны коробчатого сечения с полками из ясеня. Они заканчивались короткими цилиндрическими участками, которые вставлялись в поперечные трубы фюзеляжа. Фиксировалось крыло только натянутыми тросами-расчалками. Эта конструкция допускала быструю сборку-разборку самолета и удобную транспортировку на автомобиле, чему в то время придавало немалое значение.

Крыло имело тонкий, сильно вогнутый

профиль, почти такой же, как на современных свободнолетающих моделях. Аэродинамических продувок в то время еще не проводили. Такая форма профиля, характерная для всех самолетов начала века, видимо, была выбрана интуитивно, по аналогии с профилем птичьего крыла, но сейчас можно утверждать, что для самолетов со скоростью полета порядка 100 км/ч выбор был правильным.

Оперение изготовлялось из труб, согнутых по контуру стабилизатора и рулей. Как и большинство самолетов того времени, моноплан имел только руль поворота без килей. Роль вертикального оперения для создания устойчивости самолета тогда еще не была выяснена, но плоские обтянутые тканью борта хвостовой части фюзеляжа способствовали повышению путевой устойчивости.

Шасси — двухколесное, с небольшой противокатажной лыжей, которая по форме напоминала ложку, за что самолет получил прозвище «Ньюпор с ложкой». К ферме, сваренной из стальных труб, крепилась стальная рессора автомобильного типа с осями для колес на концах.

Управление рулем высоты осуществлялось продольными перемещениями ручки управления, а поперечными ее движениями отклонялся руль поворота. Элеронов на самолетах еще не было. Управление по крену достигалось перекашиванием, или, как тогда говорили, гошированием крыльев. Для этого использовались педали, насаженные на длинную ось — трубу, опускающуюся к ферме шасси. Труба заканчивалась качалкой с закрепленными на ней задними нижними тросами-расчалками крыла. Чтобы не препятствовать перекашиванию, верхние задние тросы-расчалки были пропущены через стальные трубочки, приваренные к фюзеляжной стойке.

Силовая установка состояла из семидициндричного звездообразного ротативного двигателя «Гном» мощностью 70 л. с. (первоначально 50 л. с.).

Имелось два бака. Верхний разделялся перегородкой на две части: для масла и бензина. Под сиденьем пилота располагался дополнительный бензобак. Баки «надувались» воздухом от компрессора, расположенного на двигателе, и топливо к жиклеру карбюратора поступало под давлением.

На самолете был установлен воздушный винт типа «Интеграл», названный так за форму лопастей, напоминавшую известный математический символ. Пропеллеры «Интеграл» устанавливались на многих типах самолетов.

В кабине размещалось два члена экипажа. Приборной доски не было, а все оборудование состояло из тахометра и двух небольших стеклянных колпачков, под которыми при нормальной работе мотора пульсировало масло.

Высоту полета определяли «на глаз», скорость «на слух», по свисту расчалок.

Обычно самолеты обтягивались полотном (светло-кремового цвета) и тщательно покрывались эмалитом, отчего приобретали желтоватый оттенок. К элементам каркаса полотно пришивалось нитками, затем швы заклеивались ленточкой с зубчатым краем. Капоты, как и прочие металлические детали, не окрашивались. Начиная с 1914 г. на русских

аэропланах наносились опознавательные знаки (на крыле сверху и снизу).

Самолет очень прост и по конструкции весьма напоминает летающую модель. Постройка его копии не вызовет затруднений даже у начинающего авиамоделиста, причем легкую модель, полностью повторяющую прототип,

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА

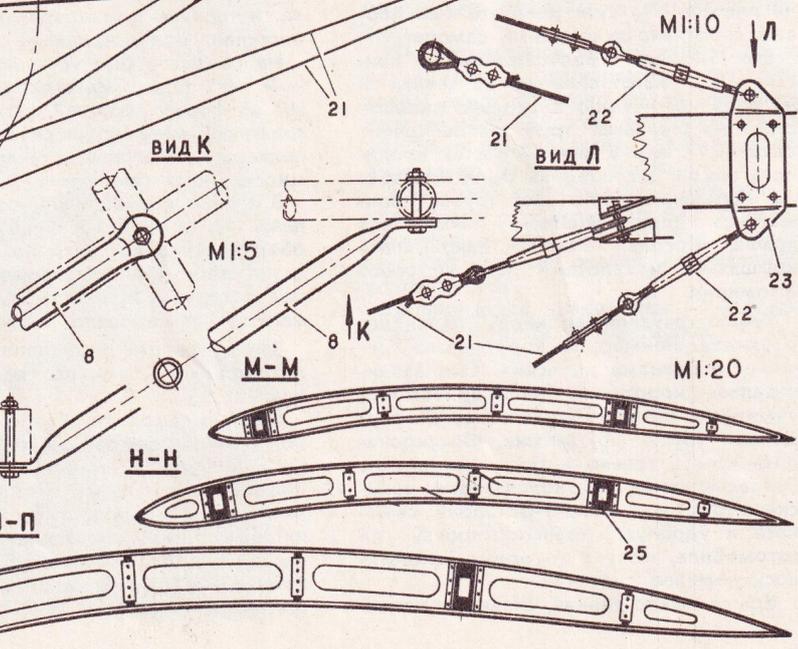
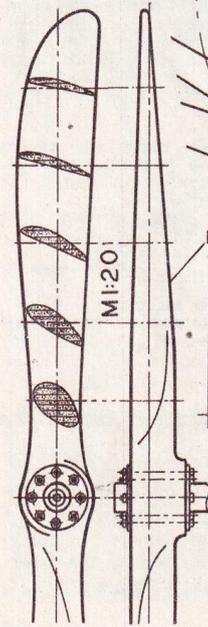
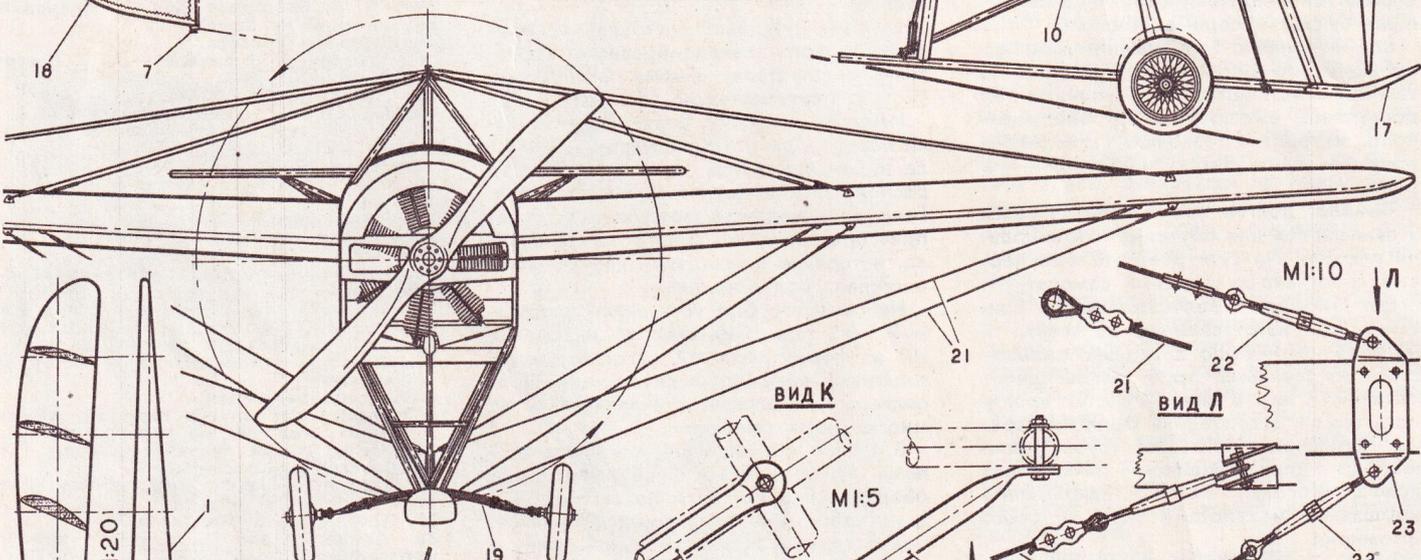
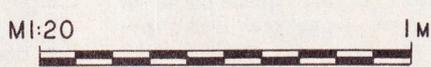
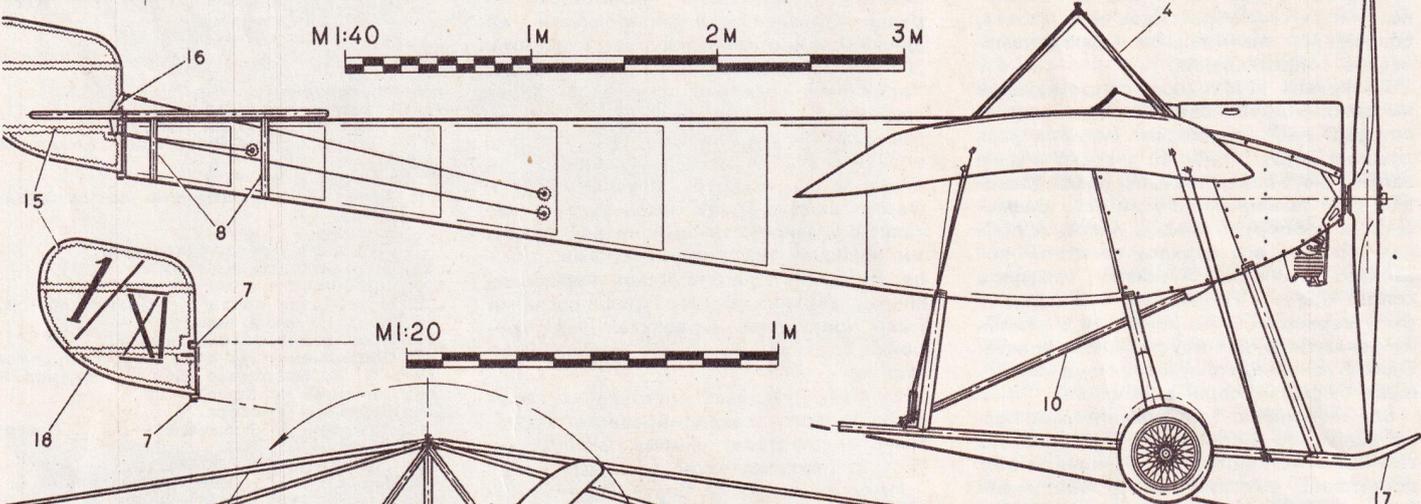
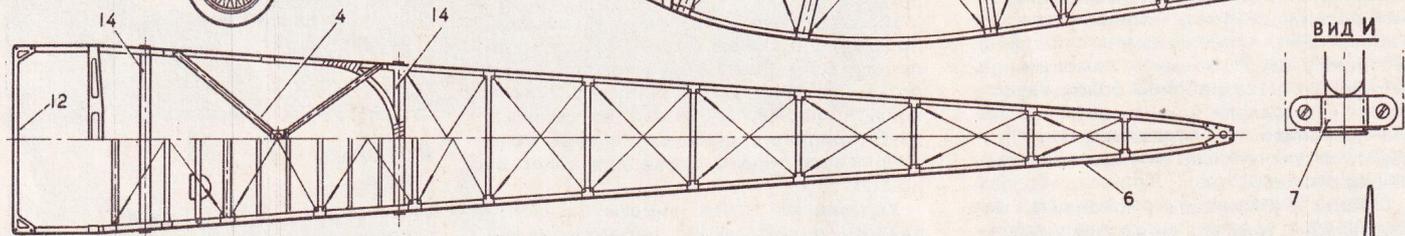
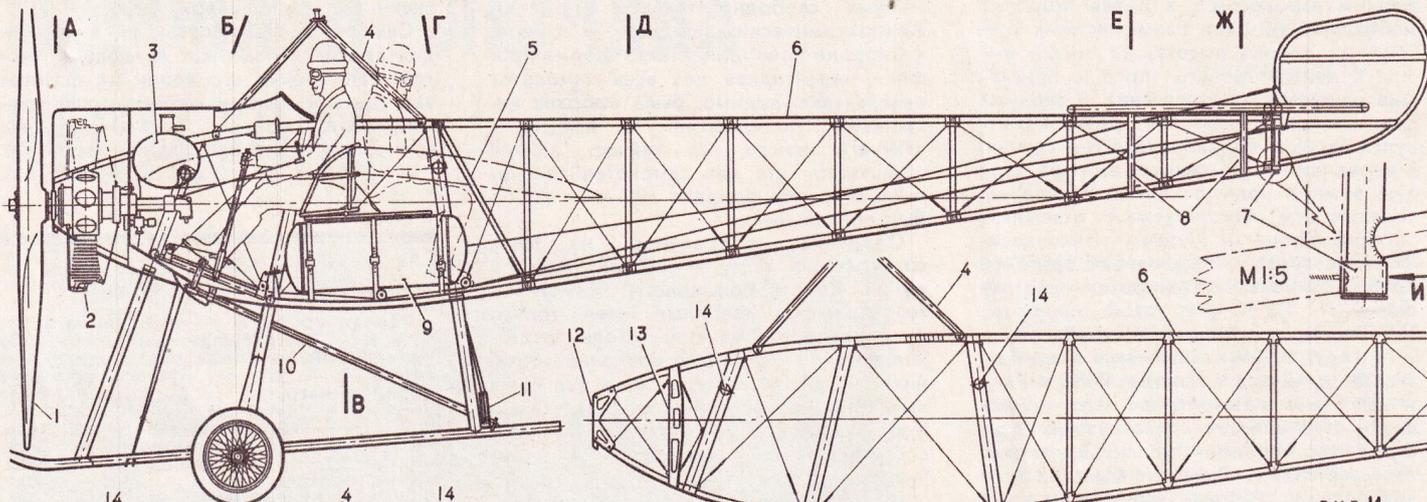
Размах крыла, м — 10,6; длина самолета, м — 7,8; площадь крыла, м² — 21,5; нормальный взлетный вес с одним пилотом, кг — 600; вес пустого, кг — 420; удельная нагрузка на крыло, кг/м² — 28; удельная нагрузка на мощность, кг/л. с. — 8,5; максимальная скорость, км/ч — 110; скороподъемность у земли, м/с — 2,5; продолжительность полета, час — 3; потолок, м — 2000; разбег, м — 100; пробег, м — 75 (данные расчетные).

Чертежи на стр. 32—33

1. Воздушный винт (черный).
2. Двигатель «Гном» (металл без лакокрасочного покрытия).
3. Бак для масла и бензина.
4. Стойка для крепления расчалок крыла.
5. Перегородка (ткань).
6. Фюзеляжная ферма.
7. Узел навески руля направления.
8. Подкос стабилизатора (стальная труба).
9. Бензобак.
10. Труба для управления перекашиванием крыла.
11. Качалка.
12. Передняя опора двигателя.
13. Задняя опора двигателя.
14. Поперечная стальная труба.
15. Матерчатая лента с зубчатым краем.
16. Качалка руля высоты.
17. Противокатажная лыжа.
18. Обозначение на руле поворота самолета П. Н. Нестерова (других знаков и обозначений не было).
19. Стальная рессора.
20. Козырек на самолете П. Н. Нестерова.
21. Трос-расчалка крыла.
22. Танкер для натяжения расчалки.
23. Узел крепления расчалок к лонжеронам крыла.
24. Передний лонжерон крыла.
25. Задний лонжерон крыла.
26. Тахометр.
27. Ручка управления рулем высоты и рулем направления.
28. Педали.
29. Трубочки для прохода задних верхних тросов-расчалок крыла.
30. Опознавательные знаки русских самолетов с 1914 года (внешний круг красный, внутренний синий).
31. Швы на стыках полотнищ матерчатой обтяжки.
32. Выхлопной клапан.
33. Клапан для впуска горючей смеси в камеру сгорания из картера мотора.
34. Неподвижный коленчатый вал.
35. Дроссельная заслонка.
36. Заборник воздуха и жиклер для подвода бензина.
37. Качалка руля направления.
38. Танкеры для натяжения тросов управления.
39. Узел навески руля высоты.
40. Колесо 500×90 (показано при стоячном обжатии рессоры).

можно сделать без использования дефицитных материалов.

Следует обратить внимание на центровку модели, так как моноплан имеет очень короткую часть фюзеляжа.



М1:10 Л

ВИД К

ВИД Л

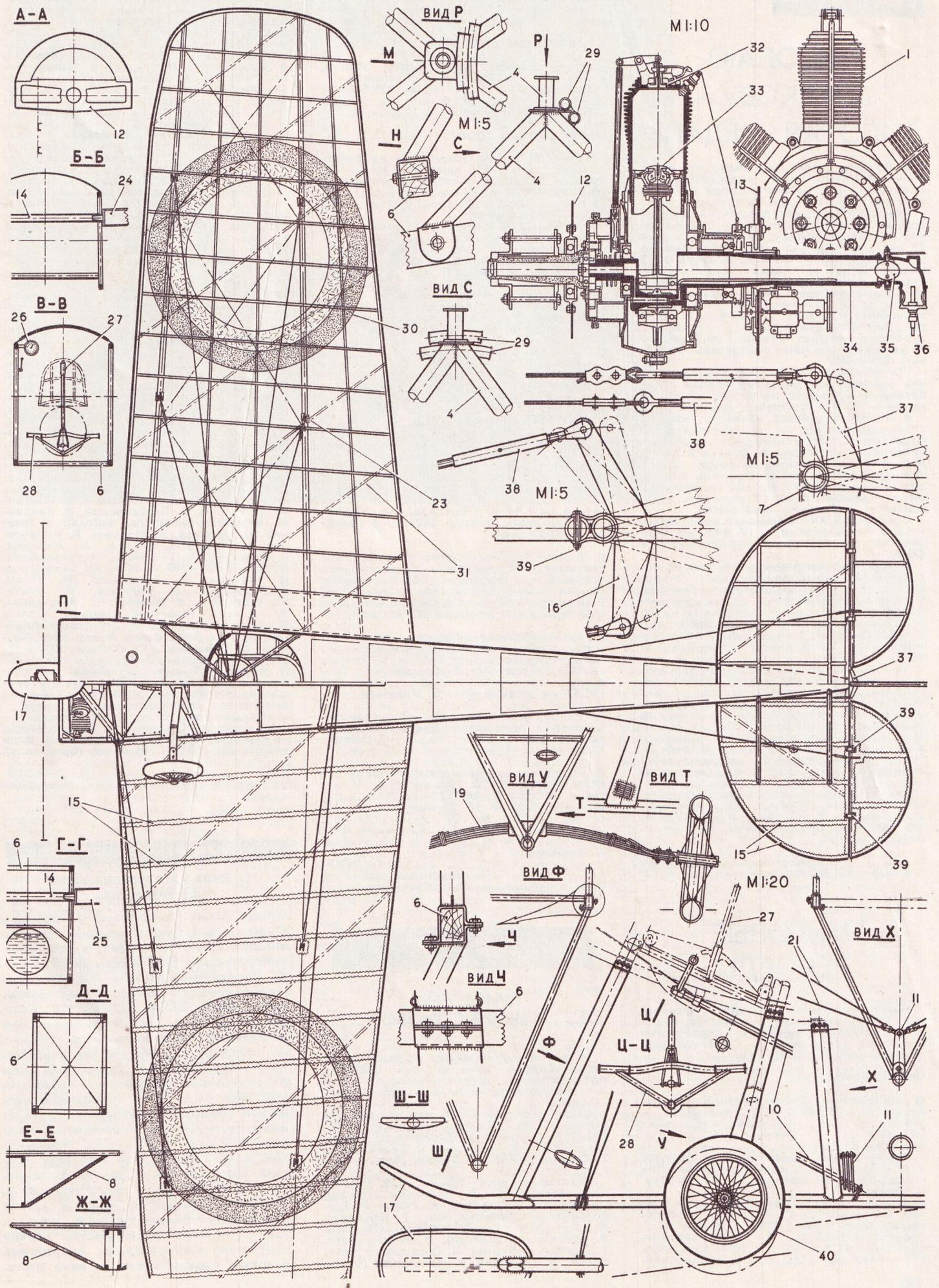
М1:5

М-М

Н-Н

П-П

М1:20



НИКОЛАЮ ГЛАДКОВУ — ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ

В Париже состоялась очередное заседание Международной парашютной комиссии ФАИ, в работе которой приняли участие представители 29 стран.

Комиссия обсудила положение об очередном XV чемпионате мира по классическому парашютному спорту. Он состоится 15—28 августа 1980 года в Болгарии. Решено уменьшить радиус зачетного круга до 5 метров. Будет действовать прежняя система оценки результатов командного и личного многоборья; занятое место участником по упражнениям или командой в групповых прыжках возводится в квадрат. Для командного зачета — сумма результатов четырех лучших спортсменов по упражнениям плюс показатель групповых прыжков.

Программа соревнований включает такие упражнения: индивидуальная акробатика — 4 прыжка, на точность приземления — 10 и 4 групповых прыжка.

В состав судейской коллегии каждая страна выдвинула по два кандидата. От Советского Союза утверждены судьи международной категории А. Дунаев и В. Жариков. В международное жюри вошли представители стран — участниц заседания. Главным арбитром XV чемпионата мира утвержден Бенет (Канада), его заместителем — Доински (Болгария).

Следующий XVI чемпионат мира состоится в Чехословакии, а IV мировое первенство по групповой акробатике — в США.

Внесен ряд поправок в 5-й раздел кодекса ФАИ, в том числе в сетку рекордов. Предложено регистрировать рекорды в групповой акробатике с раскрытыми парашютами (построение пирамид из парашютистов с раскрытыми куполами). Это предложение войдет в силу после утверждения Генеральной конференцией ФАИ.

За большой вклад в развитие парашютного спорта Золотой медалью ФАИ награжден заслуженный мастер спорта СССР Н. Я. Гладков. Начав свою спортивную деятельность в тридцатые годы, он продолжает плодотворно работать по сей день. Смелый экспериментатор, участник многих испытательных прыжков, победитель ряда соревнований, неоднократный рекордсмен мира, наставник, воспитавший десятки мастеров спорта.

Комиссия рассмотрела организационные вопросы. Президентом комиссии вновь избран Х. Брендель (ГДР), первым заместителем Бекман (ФРГ), вторым Симондс (Англия).

А. ГУСКОВ,
заместитель председателя
Федерации парашютного спорта СССР

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве мировых рекордов следующие достижения советских авиационных спортсменов, установленные в 1979 году.

КОСМИЧЕСКИЕ

● Абсолютные. Продолжительность полета 4200 ч 35 мин 36 с; дальность — 116 411 557 км. «Салют-6», «Союз-32» («Союз-34»). 25 февраля — 19 августа. В. Ляхов, В. Рюмин.

Общее время пребывания в космосе 4249 ч 21 мин 36 с. «Союз-25», «Союз-32» («Союз-34»). 25 февраля — 19 августа. В. Рюмин.

● В категории многоместных космических кораблей (2—4 человека). Продолжительность полета 4200 ч 35 мин 36 с; продолжительность в состыкованном состоянии 4171 ч 40 мин 20 с; дальность 116 411 557 км; дальность в состыкован-

ном состоянии 115 616 541 км. «Салют-6», «Союз-32» («Союз-34»). 25 февраля — 19 августа. В. Ляхов, В. Рюмин.

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Скороподъемность на высоту 3000 м 4 мин 21,4 с, 17 января. С. Савицкая.
Скорость на базе 15—25 км 379,6 км/ч (в классе С-1-в) и 380,9 км/ч (в классе С-1-с) 4 и 18 сентября. В. Лойчиков.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Точность приземления днем на электронный ноль: 25 приз. = 0,00 м, 26 приз. = 0,07 м 22 октября. О. Комарова; 50 приз. = 0,00 м, 24 октября. А. Аасмяз; 25 приз. = 0,00 м, 26 приз. 0,04 м 24 октября. З. Николаева.

Групповые (4 человека) прыжки на точность приземления днем (электронная фиксация): 8 приз. = 0,00 м, 20 октября. В. Александров, Е. Бровкин, В. Цупко, Г. Юрко; 6 приз. = 0,00 м, 22 октября. Е. Алексеева, О. Комарова, З. Николаева, Л. Пятак. 9 приз. = 0,00 м, 23 октября. А. Аасмяз, А. Белоглазов, С. Гулак, Х. Юсупов. Группа 8 человек: 5 приз. = 0,00 м, 23 октября. А. Аасмяз, В. Александров, А. Белоглазов, Е. Бровкин, С. Гулак, В. Цупко, Г. Юрко, Х. Юсупов; 1 приз. = 0,00 м, 20 октября. С. Александрова, Л. Какуля, О. Комарова, З. Комратова, Л. Леонова, З. Николаева, Л. Пятак, З. Шупулинг.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

● Модели гидросамолетов с резиновым двигателем. Продолжительность 4 мин 04 с. 30 апреля. Л. Каштанов. Дальность полета 2236 м. 30 апреля. Л. Каштанов. Скорость по прямой 22,06 км/ч. 8 апреля. Н. Сидоров. Продолжительность полета 6 мин 14 с. 9 октября. Л. Каштанов. Дальность полета 3450 м. 9 октября. Л. Каштанов.

● Модели гидросамолетов с поршневым двигателем. Продолжительность полета 7 мин 0,1 с. 4 февраля. В. Мерзлякин, 11 мин 25 с — 5 февраля, 18 мин 0,5 с. 7 октября. В. Мякинин. Скорость по прямой 29,26 км/ч. 19 марта. В. Мякинин.

● Радиоуправляемые модели самолетов с поршневым двигателем. Дальность по замкнутому маршруту 749 км. 17 октября. Ю. Заславский, А. Смоленцев. Скорость по замкнутому маршруту 103,57 км/ч. 18 марта. В. Мякинин.

● Радиоуправляемые модели гидросамолетов с поршневым двигателем. Скорость по замкнутому маршруту 53,33 км/ч. 14 октября. В. Мякинин.

● Ракетопланы. Продолжительность полета. Рекорд № 12. 15 мин 10 с. 15 октября; рекорд № 14. 12 мин 11 с. 3 октября; рекорд № 14. 23 мин 25 с. 12 октября; рекорд № 15. 2 ч. 17 мин. 3 октября; рекорд № 16. 2 ч 18 мин. 4 октября; 2 ч 29 мин 19 с. 29 ноября. В. Мякинин.

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

В ФЕДЕРАЦИИ ПАРАШЮТНОГО СПОРТА СССР

ПРИСВОЕНЫ ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие показатели на стартах VII летней Спартакиады народов СССР и международных соревнованиях по парашютному спорту почетных званий удостоены:

«Мастер спорта СССР международного класса» — Р. Садыкова (Коломна), И. Тивелькова (Москва), В. Валюнас, Е. Короткова (ВВС), Ю. Гутникене, С. Гулак (ВДВ), Т. Соколова (ПВО), Т. Лысюк (Ворошиловград).

«Мастер спорта СССР» — В. Найдич (Петрозаводск), В. Матохин (Тула), С. Мирный, П. Задиров, А. Попов, Н. Очеретянная, Н. Филимонов, Г. Гриценко, А. Кузовлев, С. Хамидулин (Москва), В. Дроговоз (Арсеньев), Л. Меньшанова, Т. Дьяченко (Пермь), Л. Сапелькина (Челябинск), В. Стрелков, В. Мельников (Орел),

М. Невельский (Казань), С. Александрова (Рязань), А. Хрулев, Ю. Мишанов (Егорьевск), И. Шарфутдинов (Уфа), Е. Елисеев (Горький), Е. Буйякин, Г. Ермакова (Барнаул), С. Панкратьев, А. Сухарев (Арсеньев), Г. Воскресенская (Брянск), А. Марков (Магнитогорск), А. Салахутдинова (Чехов), Л. Малинина (Уфа), А. Сабанцев (Киров), Ю. Квасов (Киев), А. Кузнецов, В. Кузнецов, П. Корчмарь, А. Прейсман (Одесса), Т. Карусь, Ю. Карусь, Л. Дьячек (Донецк), Ф. Ковель (Минск), Г. Буркова (Могилев), В. Мудрак, Н. Усаков (Ташкент), Г. Геворкян (Владимир), Л. Байбинов, В. Солдатов (Ленинград), Л. Меньшова (Кумертау), Е. Ларионова, С. Никитенко, Л. Саднова, Е. Жарова (Абатуровск), Е. Курдюков, М. Селичев (Тюмень), В. Бобыренко, С. Зайцев (Белгород), О. Толстикова, Я. Ильиних, Ю. Серейко, Н. Филинова (Свердловск), Б. Мишунов, В. Мисник (Ессентуки), Р. Жакимов (Артем), В. Рудаков (Омск), В. Белецкий (Винница), Л. Седлар (Чернигов), В. Усов (Гомель), Ю. Игамбердиев (Чимкент), С. Васильев (Рига), С. Карлис, В. Ласкова (Вильнюс), С. Рудяков, М. Луцугин (Новосибирск), В. Петин (Тамбов), Г. Самойлова (Куйбышев), В. Полякова (Харьков), М. Некрасов, В. Стрельчук (Ровно), В. Коваль (Чернигов), В. Ястремицкий (Алма-Ата), А. Алтунян, Е. Леонова, И. Гриценко (Тбилиси), С. Вайтвичу (Каунас), В. Захаров (Ставрополь), В. Волков, Л. Шевченко (Целиноград), В. Кошевец (Душанбе) — все из организации ДОСААФ; А. Сизов, В. Никоноров, С. Васильева, С. Пошивил, Б. Казак, Г. Трунов, Т. Лещинская, Ю. Парфенчиков, М. Чурсанов, В. Никитин, Л. Буйская, Г. Беланов, Т. Акимова, Р. Кургаева, Н. Усов, С. Ульев, С. Крайнев, Л. Хилобок, Л. Абдурахманов, И. Куропятник, Л. Мещикова, Л. Какуля, А. Кургаев, Т. Кулигин, В. Карпенко, А. Масюк, О. Накалиев, Н. Еласов, А. Плышевский, Л. Булавина (Воздушно-десантные войска); А. Зеленин, Б. Беляков, В. Моржин, В. Провоторов, А. Воинов, А. Вериго, А. Иванов, В. Силичев, А. Голенков, А. Коновалов, А. Лотышев, А. Фалалев, Ю. Сухоруков, В. Жатын, А. Бордуков, Н. Титов, В. Псалтара, В. Глинов, М. Куцев, Ю. Шатилов, В. Быков, Т. Медведева, В. Кучев (Военно-Воздушные Силы); В. Литвиненко, Н. Налетко, А. Абрамашвили (Венно-Морской Флот); В. Симушев, С. Гриценко, С. Рычков, Ю. Тимошенко, Е. Засорин, В. Гурылев, А. Костин, И. Маричев (Сухопутные войска); И. Полионина, М. Пфунд, Н. Сидорова, Т. Грозмазина, И. Надолин, Н. Осипова (Войска противовоздушной обороны страны).

«Судьи всеоюзной категории» — М. Анненков (Воронеж), Е. Бабкин (ВДВ), Н. Гончаров (ВВС), Г. Вишняков, Л. Вишнякова (Одесса), В. Шабанов (Ярославль).

Н. КОКОРЕВ,
ответственный секретарь федерации

☆☆☆

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИИ

«МЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ СПОРТСМЕНА»

Под таким заголовком в «Крыльях Родины» № 1 за 1980 год была опубликована статья, в которой, в частности, критиковалась работа парашютного звена Ижевского аэроклуба ДОСААФ. Эта статья, сообщил редакции председатель Удмуртского обкома ДОСААФ Н. Баранов, была обсуждена партийным бюро и местном профсоюзном клубе, а также на собрании личного состава парашютного звена. Намечены конкретные меры по улучшению тренировок парашютистов. Все спортсмены, отобранные мандатной комиссией, закреплены за опытными инструкторами. Более четко спланированы дни парашютных прыжков. Так, в январе—феврале 1980 года каждый спортсмен выпрыгнул по 25 прыжков. Командир парашютного звена В. Ф. Пасынов, сообщает далее в письме председателю обкома ДОСААФ, освобожден от занимаемой должности. Случай присвоения инструкторами спортивных разрядов парашютистам не имел места.



У наших друзей

ЛЕТАТ ВОЗДУШНЫЕ ШАРЫ

В Венгрии популярны полеты на воздушных шарах, наполняемых теплым воздухом. Спортсмены республики, выступив на международных соревнованиях, добились высоких результатов.

*Фото:
МЕМ РС—Студия.
Варади.*

У книжной полки

«СВОБОДНЫЙ ПОЛЕТ»

О парашюте, его истории и сегодняшнем дне, о его многочисленных «профессиях» и о романтиках неба — парашютистах рассказывает книга «Свободный полет», выпущенная в свет издательством «Молодая гвардия».

Автор ее — генерал-лейтенант И. И. Лисов прошел большой путь от командира взвода до заместителя командующего воздушно-десантными войсками, ряд лет возглавлял Федерацию парашютного спорта СССР, был президентом парашютной комиссии Международной авиационной федерации (ФАИ).

Составившие книгу очерки написаны интересно, содержательно, со знанием дела, ведь автор был не только свидетелем, но и участником многих описываемых им событий и эпизодов.

В книге представлен значительный по объему фактический материал по истории парашюта. Проект, расчеты и рисунок-схема устройства для прыжков с высоты, разработанные Леонардо да Винчи, послужили первоосновой для последующих работ создателей парашюта.

Взлет первого воздушного шара, открывшего человеку путь в небо, вызвал жизненную необходимость в надежном средстве спасения аэронавта в тех случаях, когда он вынужден покинуть гондолу. Парашют стал неотъемлемой частью снаряжения воздухоплавателя.

Автор рассказывает о пионерах парашютизма. Над совершенствованием парашюта и освоением искусства прыжка работали энтузиасты во многих странах, в том числе и в России. Вот семья воздухоплавателей Древницких. В конце прошлого столетия они демонстрировали прыжки с парашютом с воздушного шара во многих городах страны. Почти четверть века Ю. Древницкий поднимался на воздушном шаре и опускался на землю с парашютом, выступал с лекциями, публиковал в газетах и журналах статьи о парашютизме. Много раз он терпел аварии, падал, получал тяжелые травмы, но, выпавший из болыницы, снова появлялся на аэродроме и снова поднимался в воздух...

Автор ведет читателя от этапа к этапу покорения человеком воздушной сти-

хии. Создание летательного аппарата тяжелее воздуха открыло эру авиации. Пилоту самолета потребовался парашют, отвечающий совершенно иным требованиям, чем парашют воздухоплавателя.

Создателем первого ранцевого авиационного парашюта был наш соотечественник Г. Е. Котельников, в конце 1911 года подавший авторскую заявку на разработанную им систему. Полностью конструкторский талант Г. Е. Котельникова раскрылся после Великой Октябрьской революции.

Книга рассказывает, как советское парашютостроение заняло одно из ведущих мест в мире. Большой вклад в техническое оснащение парашютизма, в создание многоцелевой парашютной техники внесли М. А. Савицкий, П. А. Гроховский, Н. А. Лобанов, И. Л. Глушков, В. А. Еремин, В. А. Воробьев и многие другие конструкторы, создавшие парашюты различного назначения, с высокими качествами.

Наряду с учеными и конструкторами большие заслуги в создании парашютной техники принадлежат и парашютистам-испытателям — Героям Советского Союза В. Г. Романюку, П. И. Долгову, Е. Н. Андрееву, лауреату Государственной премии А. А. Петриченко...

Глава «Крылья парашютиста» знакомит читателя с устройством современного парашюта и принципами действия его основных частей, с отечественными и зарубежными этапными конструкциями. Раздел дополняют схемы и чертежи.

Страница за страницей книга ведет читателя в увлекательный мир парашютизма, мир отважных, сильных и умелых, полный романтики и дерзаний. Многие очерки, помещенные в ней, посвящены советскому парашютному спорту — одному из действенных средств военно-патриотического воспитания.

Значительная роль в становлении, развитии и замечательных успехах нашего парашютного спорта принадлежит Ленинскому комсомолу. Всесоюзному ордена Ленина и ордена Красного Знамени Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР) и его предшественнику — Осоавиахиму.

Возникший в 1930 году советский парашютный спорт за короткое время стал подлинно массовым, охватившим

широкие слои молодежи. Автор рассказывает о тех, кто закладывал основы массового авиационного спорта и советской парашютной школы, смело брал первые рубежи мастерства, — о Л. Минове, Н. Евдокимове, В. Евсееве, Н. Камневой, К. Кайтанове, В. Федоровой, О. Яковлевой, Г. Пясецкой, А. Шишмаревой, Н. Бабушкиной и других спортсменах 30-х годов.

Славу советского парашютного спорта умножили спортсмены послевоенных лет. Нашим парашютистам принадлежит сейчас значительная часть мировых рекордов, много раз завоевывали они звание абсолютных чемпионов и командное первенство на чемпионатах мира и международных соревнованиях.

Немало нового о применении парашюта в военном деле узнает молодой читатель, готовящийся к службе в воздушно-десантных войсках. В нашей стране впервые в военной истории была осуществлена выбороска воздушного десанта. Советской военно-инженерной мысли принадлежит первенство в разработке и применении многих образцов воздушно-десантной техники. Автор отмечает, что достигнутый уровень ее развития позволяет воздушно-десантным войскам иметь все необходимые средства ведения боевых действий, обеспечивает их подвижность во вражеском тылу. Десантники готовы выполнить любые задачи, поставленные перед ними.

Каково же будущее парашюта? О некоторых перспективах его дальнейшего развития рассказывает заключительная глава книги «Метаморфозы современного парашюта». Автор знакомит читателя с катапультируемыми капсулами и трехкаскадными парашютными системами, с попытками использовать в качестве средства спасения и десантирования дельтаплан. Ученые многих стран провели успешные эксперименты по применению этих аппаратов для переброски по воздуху различных грузов, спасения потерпевших аварию экипажей самолетов.

Книга зовет молодежь в небо. И она несомненно будет с интересом прочитана и авиационными спортсменами, и теми, кто мечтает о парашютном спорте, о службе в наших героических воздушно-десантных войсках.

С. СМОЛЕНСКИЙ

ИЮЛЬ

- 1804 г. Академин Я. Д. Захаров совершил первый в мире научный полет на воздушном шаре.
- 1882 г. А. Ф. Можайский закончил постройку первого в мире самолета. Начались его летные испытания.
- 1909 г. В Петербурге начал действовать самолетостроительный завод «Первого Российского товарищества воздухоплавания».
- 1918 г. Под председательством В. И. Ленина Совет Народных Комиссаров утвердил ассигнование Московскому аэротехническому заводу.
- 1919 г. Утвержден Устав профессионального союза советских летчиков. Малый Совнарком постановил отпустить Народному комиссариату по военным делам аванс на расходы по складу-авиапарку, школе и по складу аэроавиационных инструментов и авиамастерской. Протокол подписан Председателем Совета Народных Комиссаров В. И. Лениным и членами Малого Совнаркома.
- 1920 г. Малый Совнарком постановил отпустить Народному комиссариату по военным делам для Главного управления военно-воздушного флота сверхсметный кредит. Протокол подписан Председателем Совета Народных Комиссаров В. И. Лениным и членами Малого Совнаркома.
- 1920 г. На распорядительном заседании Совета Труда и Оборона принято постановление о снабжении продовольствием членов семей рабочих и служащих авиационных заводов и парков. Протокол подписан Председателем Совета Труда и Оборона В. И. Лениным.
- 1922 г. На Московском аэродроме проведены первые опыты по применению самолета для борьбы с вредителями сельского хозяйства.
- 1927 г. Вышел первый номер журнала «Техника воздушного флота».
- 1928 г. Летчик Б. Г. Чухновский вылетел на поиски дирижабля «Италия», потерпевшего аварию во льдах Арктики.
- 1929 г. В Крыму организована Центральная планерная школа Осоавиахима для подготовки инструкторов планерного спорта.
- 1930 г. На сборах в Воронеже военные летчики Л. Минов, Я. Мошковский, А. Стоилов, К. Затонский, И. Поваляев, И. Мухин выполнили тренировочные прыжки с парашютом, положив начало развитию парашютного спорта в нашей стране.
- 1931 г. Совершила прыжок с парашютом Л. Кулешова, ставшая первой советской парашютисткой.
- 1936 г. На самолете АНТ-25 летчики В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и штурман А. В. Беляков совершили дальний беспосадочный перелет по маршруту Москва — Северный Ледовитый океан — Камчатка — Николаевск-на-Амуре — остров Удд (ныне остров Чкалов). Путь в 9374 км пройден за 56 ч 20 мин.
- 1937 г. Беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Сан-Джасинто (США) на самолете АНТ-25 осуществлен экипажем в составе М. М. Громова, А. Б. Юмашева и С. А. Данилина.
- 1941 г. Советские летчики-истребители совместно с зенитной артиллерией ПВО отразили первый массированный налет на Москву более 250 немецко-фашистских бомбардировщиков, при этом уничтожили 22 вражеских самолета.
- Летчики-комсомольцы Ленинградского фронта И. С. Черных, С. К. Косинов и Н. П. Губин повторили подвиг Н. Ф. Гастелло.
- Во время Великой Отечественной войны первыми звания Героя Советского Союза удостоены летчики Ленинградского фронта П. Т. Харитонов, С. И. Здорозцев и М. П. Жуков.
- Второй медалью «Золотая Звезда» награжден летчик-истребитель Герой Советского Союза С. П. Супрун.
- 1943 г. Летчик-истребитель старший лейтенант А. К. Горовец в одном воздушном бою сбил 9 вражеских самолетов.
- Четыре советских летчика-истребителя во главе с лейтенантом Бондарем атаковали 25 вражеских бомбардировщиков, шедших под прикрытием истребителей. Советские летчики сбили 4 немецких самолета, остальные сбросили бомбы в поле и поспешно ретировались.
- 1944 г. Сформирована 15-я воздушная армия — на базе части ВВС Брянского фронта и трех отдельных авиаполков. За время боевых действий в Великой Отечественной войне армия совершила около 160 000 самолетовылетов.
- За время наступательных операций войск 1-го Прибалтийского, 1-го, 2-го и 3-го Белорусских фронтов с 23 июня по 23 июля 1944 года освобождены от захватчиков столица Советской Белоруссии город Минск, столица Литвы город Вильнюс, много других городов. В числе огромных потерь, понесенных противником в живой силе и боевой технике, — 631 самолет.
- Второй медалью «Золотая Звезда» награждены летчики Герои Советского Союза Н. Д. Гулаев, П. М. Камозин, В. Д. Лавриненков, С. Д. Луганский, В. И. Раков, Г. А. Речкалов.
- 1957 г. Состоялся первый полет лайнера Ил-18.
- 1970 г. Второй медалью «Золотая Звезда» награжден летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза А. Г. Николаев.
- 1973 г. Советские летчики впервые участвовали в чемпионате мира (втором) по вертолетному спорту, проходившем в Великобритании, и выиграли все главные призы.
- Летчик А. Федотов на самолете Е-266 достиг высоты 36 240 м, что явилось абсолютным мировым рекордом высоты, установленным при полете человека на летательных аппаратах.
- 1974 г. Состоялся полет транспортного космического корабля «Союз-14» с экипажем в составе П. Р. Поповича и Ю. П. Артюхина; после экспериментов на станции «Салют-3» 19 июля 1974 года экипаж вернулся на Землю.
- 1975 г. Состоялся первый в истории совместный полет космических кораблей двух стран: советского корабля «Союз-19» (А. А. Леонов и В. Н. Кубасов) и американского — «Аполлон» (Т. Стаффорд, В. Бранд и Д. Слейтон). Осуществлены стыковка кораблей, взаимный переход космонавтов из корабля в корабль, совместные эксперименты и исследования.
- Второй медалью «Золотая Звезда» награждены летчики-космонавты СССР Герои Советского Союза А. А. Леонов, В. Н. Кубасов, П. И. Климух, В. И. Севастьянов.
- 1976 г. С 23 июля по 5 августа в Киеве на аэродроме «Чайка» прошел VIII чемпионат мира по высшему пилотажу. Советские летчики завоевали 23 медали из 30-ти, вернувшись на родину кубок имени П. Нестерова. Звание абсолютного чемпиона мира присуждено советским летчикам-спортсменам В. Лецко и Л. Леоновой.
- Запущен космический транспортный корабль «Союз-21» с экипажем в составе Б. В. Волынова и В. М. Жолобова; 24 августа 1976 г. экипаж возвратился на Землю.
- 1978 г. Космонавты В. Коваленок и А. Иванченко осуществили очередной выход в открытый космос с борта комплекса «Салют-6» — «Союз-29».
- 1979 г. Президиум Верховного Совета СССР утвердил Общее положение об орденах, медалях и почетных званиях СССР.

Открытое письмо авиационных спортсменов советским олимпийцам

- Обучать и воспитывать 1
- Б. Котельников. Под созвездием Пяти колец 2
- Космическая эпопея продолжается 3
- Ю. Утгин. Новаторы совершенствуют учебную базу 4
- Куполами небо расцветивай 6
- М. Анненков. Традициям — верный! 8
- Д. Кузнецов. Комитет и клубы 10
- Д. Гай. Творец легендарных Пе-2 11
- А. Романов. Закон «альбатросов» 14
- В. Каплун. У границы. 15
- Перед большими испытаниями 16
- В. Турьян. Дельтапланы над Невою 17
- А. Юрченко. Особые случаи в полете 20
- Л. Вяткин. Объективный контроль и безопасность 21
- В. Клименко. Авиационная векторная линейка 22
- У нас в гостях болгарский журнал «Патриот» 24
- Опытные самолеты периода второй мировой войны 28
- Е. Климович, Ф. Чухлеб. Ставка на крылатые роботы 29
- Построй модель-копию. Моноплан летчика Нестерова 30
- В комиссиях ФАИ 34
- В Федерации парашютного спорта СССР 34
- С. Смоленский. «Свободный полет» 35

На 1-й и 4-й стр. обложки рис. Л. МИХАЙЛОВА.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЬКИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), И. И. ЛИСОВ, А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, В. А. ТАРХАНОВСКИЙ (зам. главного редактора), Ю. Н. УТГИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА

Художественный редактор Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.05.80.
Подписано в печать 12.06.80.
60×90% 5 п. л. Г-31373.
Тираж 56 000 экз. Зак. 319
Цена номера 30 коп.
Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

СОЧИ...



ШКОЛЬНЫЙ МУЗЕЙ «МАЛАЯ ЗЕМЛЯ»

Пять лет назад в день 30-летия Победы над фашистской Германией, в торжественной обстановке в сочинской школе № 8 был открыт музей «Малая земля». Перед учащимися выступили с воспоминаниями о героических днях участники боев В. Кайда, Н. Ченчик, А. Петрунин.

Открытию музея предшествовала большая работа школьников и их старших друзей. Следопыты вели обширную переписку, поиски материалов о героях огненного десанта. В школе прошли встречи с малоземельцами.

Большую помощь в оформлении музея оказал ребятам Н. С. Цветков (в дни десанта он перевозил на катере бойцов на Малую землю).

За пять лет существования музея здесь проведена немалая работа по военно-патриотическому воспитанию учащихся. Ежегодно проходят конференции

участников боев на Малой земле. Традицией стало прием в комсомол и в пионеры проводить в музее.

Совет музея, которым руководит И. М. Елисеев, активисты оборонно-массовой работы собрали за это время много новых интересных материалов и решили к 35-летию Победы переоборудовать, дополнить экспозицию.



Идет оформление новой экспозиции. Члены совета музея А. Сарьян, А. Майрамян, Е. Пенъкина и председатель совета А. Цветков.

★★★



СУХУМИ...

КЛУБ ЮНЫХ СЛЕДОПЫТОВ

Не первый год действует в этой школе клуб юных следопытов «Поиск». В нем нет пассивных. Один из законов клуба: «Научись сам — научи другого». Совет клуба использует самые разнообразные формы работы: лекции и беседы, встречи с интересными людьми, коллективное чтение книг и их обсуждение, походы, экскурсии по местам боевой славы воинов, героически защищавших перевалы Кавказа. Ребята узнают о жизни героев: о прославленном летчике Киазине Агрба, повторившем подвиг капитана Гастелло, Михаиле Гочуа, бросившемся под танк со связкой гранат.

Следопыты собрали материал о 79 учащихся и учителях своей школы, не вернувшихся с фронта. Их имена золотыми буквами высечены на фронтоне школы.

Запомнились ребятам встречи с Героем Советского Союза Кузнецовым, с ветераном войны кандидатом военных наук Денисовым.

Большую помощь в работе клубу оказывают ветераны Великой Отечественной войны — первая летчица Абхазии М. Авидзба, Герой Советского Союза Н. Усов, подполковник запаса Ш. Кокалия.

М. ГУБАЗ

★★★

Депутат Верховного Совета Абхазской АССР, бывший штурман звена 46-го гвардейского Таманского женского полка ночных бомбардировщиков М. Авидзба на встрече с учащимися школы.

На уроке начальной военной подготовки. Занятия ведет подполковник запаса Ш. Кокалия.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



6-96 ат



ЗА 50 ЛЕТ ПОДГОТОВЛЕНО: 60 заслуженных мастеров спорта СССР, 75 мастеров спорта СССР международного класса, 3325 мастеров спорта СССР, 32 судьи международной категории, 116 судей всесоюзной категории, 12 заслуженных тренеров СССР, 16 заслуженных тренеров РСФСР.



НА ЧЕМПИОНАТАХ МИРА ЗАВОЕВАНО 260 медалей — из них: 101 золотая, 102 серебряные, 57 бронзовых.

УСТАНОВЛЕНО 822 всесоюзных рекорда, из них — 715 мировых. Ежегодно проводится 2000 соревнований различного масштаба, которые охватывают около 100 тысяч участников.



Прыжок «звезда» включен в программу XXV чемпионата СССР.

Ворошиловградки В. Чайка и В. Закорецкая, на счету которой наибольшее количество прыжков в мире среди женщин — 7800! Фото мастера спорта

А. САМСОНОВА

50 ЛЕТ

50 ЛЕТ

СОВЕТСКОМУ ПАРАШЮТИЗМУ

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс 70450.

Цена 30 коп.