



— ПОЛЕТНОЕ ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНИЛИ ОТЛИЧНО, — ГОВОРИТ ПОДПОЛКОВНИК Д. С. КУЦЕКОНЬ
 ДМИТРИЙ СЕМЕНОВИЧ КУЦЕКОНЬ — ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК 1-ГО КЛАССА, КОМАНДИР ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. ЗА УСПЕХИ В УЧЕБНО-БОЕВОЙ И ПОЛИТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ ВОЗГЛАВЛЯЕМЫЙ ИМ КОЛЛЕКТИВ АВИАТОРОВ УДОСТОЕН ВЫСОКОЙ НАГРАДЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ...1979... **2** • ФЕВРАЛЬ •••
РОДИНЫ

ВСЕГДА НАЧЕКУ

...И снова в ночном небе, в знаменательный день 23 февраля, расцветут разноцветные огни праздничного салюта. Страна, как всегда, торжественно отметит День Советской Армии и Военно-Морского Флота.

В нынешнем году этот праздник проходит в атмосфере большого патриотического подъема в стране, вызванного ответственной политической кампанией — выборами в Верховный Совет СССР. Советский народ идет к выборам дружной, единой, многонациональной семьей, сплоченный вокруг родной Коммунистической партии и ее ленинского Центрального Комитета. Вместе со всем советским народом готовятся ко дню выборов и воины Советских Вооруженных Сил.

С огромной любовью относится советский народ к своим родным Вооруженным Силам.

Неразрывны нити, связывающие народ и его армию: в стальных рядах защитников Родины несут почетную службу его сыны, в героических подвигах советских воинов воплощены отличительные черты нашего народа, его славные революционные и боевые традиции — непоколебимая верность социалистическому Отечеству и светлым идеям коммунизма, советский патриотизм и пролетарский интернационализм, постоянная готовность к выполнению своего воинского долга, отвага и воинское мастерство.

Главным решающим источником могущества Советских Вооруженных Сил является руководство великой Коммунистической партии. Ленин, партия создали первую в истории армию нового типа, армию рабочих и крестьян, построенную на социалистических началах и призванную защищать рожденное Октябрем Советское государство, создание нового социалистического мира. В деле укрепления обороноспособности Советской страны, военного строительства, развития Вооруженных Сил партия и правительство неуклонно следуют ленинскому учению о войне и армии, о защите социалистического Отечества.

Руководящая, организующая и направляющая роль ленинской партии запечатлена в славных ратных свершениях советского народа.

В ожесточенных битвах гражданской войны Красная Армия наголову разгромила полчища интервентов и белогвардейцев, дала сокрушительный отпор китайским милитаристам, развязавшим военный конфликт на КВЖД, и японским захватчикам в районе озера Хасан и реки Халхин-Гол.

Поистине безмерно величие всемирно-исторической победы советского народа в Великой Отечественной войне. «...Победа, которая завоевана в сражениях Великой Отечественной войны, — говорил товарищ Л. И. Брежнев, — это победа нашего героического рабочего класса, колхозного крестьянства, нашей интеллигенции, победа всего многонационального советского народа. Это победа славной Советской Армии, армии, созданной революцией, воспитанной партией, неразрывно связанной с народом. Это победа советской военной науки, боевого мастерства всех родов войск, искусства советских полководцев, вышедших из народа».

Наша победа явилась торжеством марксистско-ленинской идеологии, она наглядно показала всему миру преимущества социалистического общественного и государственного строя, великую жизненную силу Советского государства.

Организатором и вдохновителем победы Советского народа над гитлеровским фашизмом и японским милитаризмом была ленинская Коммунистическая партия. Она воодушевила и подняла трудящихся на отпор агрессору, превратила страну в единый военный лагерь. Используя преимущества и неисчерпаемые возможности советской социально-экономической системы, партия обеспечила создание и быстрый рост слаженного военного хозяйства, научно-техническое превосходство Советских Вооруженных Сил своей активной деятельностью подготовила и осуществила сокрушительный разгром врага.

Непоколебимая преданность советских воинов социалистической Родине и делу коммунизма, неудержимый боевой порыв, воспитанные в них партией, воплотились в массовый героизм, в самоотверженное выполнение патриотического и интернационального долга. Летопись Великой Отечественной войны изобилует героическими подвигами славных защитников Отечества. Свыше 11 тысяч советских воинов и в числе их 2420 авиаторов удостоены звания Героя Советского Союза, миллионы награждены орденами и медалями.

В историю военного искусства незабываемыми яркими страницами вошли битва под Москвой, оборона Ленинграда, Сталинградская битва, сражение на Курской дуге, Корсунь-Шевченковская, Белорусская и Висло-Одерская операции, взятие Берлина и многие другие победоносные сражения, исход которых убедительно показал высокие боевые и морально-политические качества советских воинов, замечательное мастерство командных и политических кадров, сочетающих личную отвагу и мужество с умением руководить войсками на поле боя.

Сражающаяся партия! — эти слова с исключительной точностью показывают роль и место нашей великой ленинской партии в исторической битве, которую вел советский народ за честь, свободу и независимость Родины, за будущее всего человечества. И советские люди, единые в своих мыслях и стремлениях с партией, становились в негасимый строй коммунистов-ленинцев. За четыре года, с 1 июля 1941 года по 1 июля 1945 года кандидатами партии стали 3788 тысяч, а членами партии — 2376 тысяч воинов армии и флота.

— Хочу идти в бой коммунистом! — так писали в своих заявлениях о приеме в партию фронтовики. Что может более убедительно выразить патриотизм советского человека, его безграничную веру в партию, чем эта скупая по размеру, но великая по чувствам и мыслям строка?

О воинах, вступивших в партию перед боем, тепло и проникновенно пишет в своей книге «Малая земля» Леонид Ильич Брежнев: «Какие льготы мог получить человек, какие права могла предоставить ему партия накануне смертельной схватки? Только одну привилегию, только одно право, только одну обязанность — первым подняться в атаку, первым рвануться навстречу огню».

Осененный великим знаменем Ленина, ведомый Коммунистической партией, советский народ выстоял и победил в величайшей из войн, которую когда-либо знало человечество. Главной силой, преградившей германскому фашизму путь к мировому господству, явились Советский Союз и его Вооруженные Силы. Они вынесли на своих плечах основную тяжесть войны и сыграли решающую роль в разгроме гитлеровской Германии и милитаристской Японии. Советский народ внес решающий вклад в дело спасения европейской и мировой цивилизации от уничтожения фашистскими варварами.

И когда думаешь о величии нашей Победы, невольно приходят на память пророческие ленинские слова о том, что никогда не победят того народа, в котором рабочие и крестьяне в большинстве своем узнали, почувствовали и увидели, что они отстаивают свою, Советскую власть — власть трудящихся, что они отстаивают то дело, победа которого им и их детям обеспечит возможность пользоваться всеми благами культуры, всеми созданиями человеческого труда.

Эти слова В. И. Ленина, убедительные уроки истории — грозное предостережение тем, кто вздумает посягнуть на неприкосновенность священных границ Советского Союза и стран социалистического содружества, на то, что завоевано и создано свободными народами, строящими социализм и коммунизм.

Четвертое десятилетие советский народ пользуется всеми благами мирной жизни. Построенный в нашей стране развитый социализм открыл новые возможности для дальнейшего повышения благосостояния советских людей, для дальнейшего улучшения условий их труда и быта, замечательного прогресса культуры, способствует формированию нового человека, всестороннему развитию личности, совершенствованию социалистического образа жизни.

В сознании людей планеты слова «Советский Союз» и «МИР» — неразделимы. Отстаивая жизненные интересы человечества, Советский Союз в содружестве с братскими странами социализма не жалеет усилий в своей последовательной борьбе за достижение прочного и длительного мира на земле, за углубление политической разрядки и дополнение ее разрядкой в военной области, за обуздание гонки вооружений, за разоружение. В этой борьбе достигнуты заметные положительные результаты.

Но Коммунистическая партия и Советское правительство учитывают, что успехи, достигнутые на пути разрядки напряженности, не устранили опасности войны. Международная обстановка продолжает оставаться сложной и противоречивой. Усилили свою активность силы империализма и реакции: они пытаются подчинить своему господству независимые государства и народы, всячески противодействуют делу разрядки, усиливают гонку вооружений, наращивают ее темпы и масштабы. Прямым пособником этих сил выступают нынешние китайские руководители, которые, преследуя экспансионистские, гегемонистские цели, стремятся к сотрудничеству с империалистической реакцией на базе борьбы против Советского Союза, других братских стран социализма, против мира.

В этих условиях партия и правительство, неустанно продолжая борьбу за мир, длительно следят за прорисками сил реакции и империализма, уделяют должное внимание укреплению оборонной мощи страны.

«Советские Вооруженные Силы, — указывает член Политбюро ЦК КПСС, министр обороны СССР, Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов, — оснащенные современной боевой техникой, поддерживают постоянную боевую готовность, надежно стоят на страже мирного созидательного труда нашего народа. Беззаветно преданные своей социалистической Родине, тесно сплоченные вокруг ленинской партии, советские воины всегда готовы выполнить свой патриотический и интернациональный долг, в едином боевом строю с воинами стран Варшавского Договора защитить великие завоевания социализма!»

Первоклассная боевая техника — современные самолеты и вертолеты самых различных назначений — вверена Родиной своим верным сынам — славным советскими авиаторам. Они, как и все воины Вооруженных Сил, охвачены единым стремлением с честью выполнить решения XXV съезда партии, свой священный долг перед народом, предусмотренный Основным

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ** № 2
(341)
1979

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО
ОБЩЕСТВА С ОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.

Законом Советского государства — надежно защищать социалистическое Отечество, быть в постоянной боевой готовности, гарантирующей немедленный отпор любому агрессору.

61-ю годовщину Советских Вооруженных Сил советские воины встречают замечательными результатами широко развернувшегося в Армии и на Флоте социалистического соревнования под девизом: «Надежно защищать социалистическое Отечество, быть в постоянной боевой готовности, настойчиво овладевать оружием и боевой техникой, совершенствовать боевое мастерство». В авангарде соревнования в Военно-Воздушных Силах идут гвардейский авиационный, Красногвардейский, ордена Ленина, дважды Краснознаменный, орденов Кутузова полк имени 50-летия СССР, Краснознаменный вертолетный полк имени В. И. Ленина и многие другие передовые авиационные части и подразделения. В ходе соревнования, патристического движения за передовое соединение растет количество отличников боевой и политической подготовки.

Советские воины дорожат вниманием и заботой Центрального Комитета партии, Политбюро ЦК, Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР, Председателя Совета обороны СССР, Маршала Советского Союза Леонида Ильича Брежнева и отвечают на них самоотверженным ратным трудом.

На новые успехи в боевой и политической подготовке наших воинов вдохновляют слова товарища Л. И. Брежнева, сказанные им в выступлении перед воинами Советской Армии в районе Новосибирска: «Партия и народ гордятся Советскими Вооруженными Силами. Хочу выразить уверенность, что вы и впредь будете в постоянной боевой готовности, гарантирующей немедленный отпор любому агрессору, с честью будете выполнять свой священный долг перед народом, нашей великой Родиной».

Укрепление оборонного могущества Родины — дело всего народа. Ярким свидетельством этого является деятельность многомиллионного Добровольного оборонного общества. Всесоюзное ордена Ленина и ордена Красного Знамени Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР) и его предшественник Осоавиахим снискали заслуженную славу боевого помощника и резерва Вооруженных Сил. Оборонное Общество выполняет почетную обязанность подготовки молодежи и службе в Вооруженных Силах, воспитания ее в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, дружбы народов, высокой бдительности и постоянной готовности к активной защите Отчизны. Почти треть авиаторов, удостоенных в годы войны почетного звания Героя Советского Союза, прошли первоначальное обучение в аэроклубах и школах Добровольного оборонного общества. Ныне среди воинов Военно-Воздушных Сил и Воздушно-десантных войск — отличников боевой и политической подготовки — немало воспитанников авиационных учебно-спортивных организаций ДОСААФ СССР.

Авиационный спорт, столь любимый нашей молодежью, имеет богатые патристические и спортивные традиции. Советские авиационные спортсмены — обладатели многих мировых рекордов; ими завоеваны убедительные победы на чемпионатах

4 МАРТА — ВЫБОРЫ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ СССР. ВСЕ НА ВЫБОРЫ!

**ОТДАДИМ СВОИ ГОЛОСА КАНДИДАТАМ МОГУЧЕГО
БЛОКА КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ,
САМООТВЕРЖЕННЫМ ТРУДОМ ДОКАЗАВШИМ
ВЕРНОСТЬ РОДИНЕ, ГОТОВНОСТЬ НЕУТОМИМО
БОРЬБЫ ЗА ТОРЖЕСТВО КОММУНИЗМА.**

мира и международных соревнованиях. Выполняя плановые задания и обязательства, принятые в социалистическом соревновании, многие учебно-авиационные организации успешно завершили учебный год. Почетное место в шеренге передовиков занимают Егорьевский, Брянский, Запорожский, Кемеровский и другие авиационные клубы.

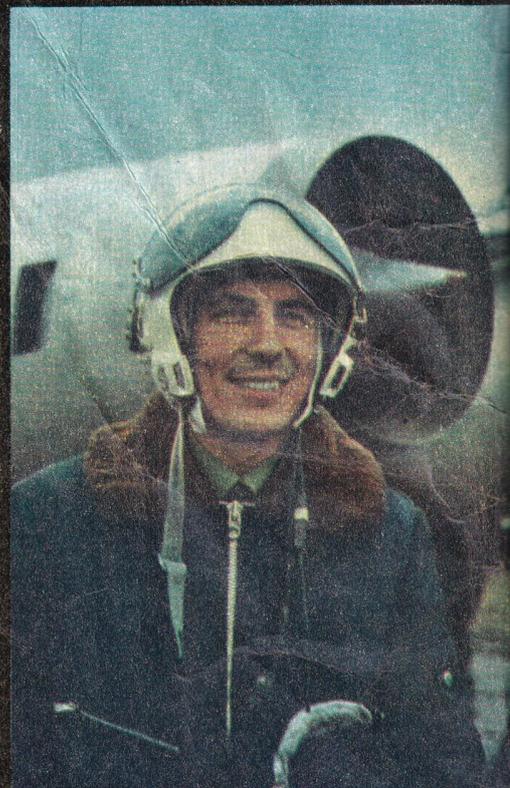
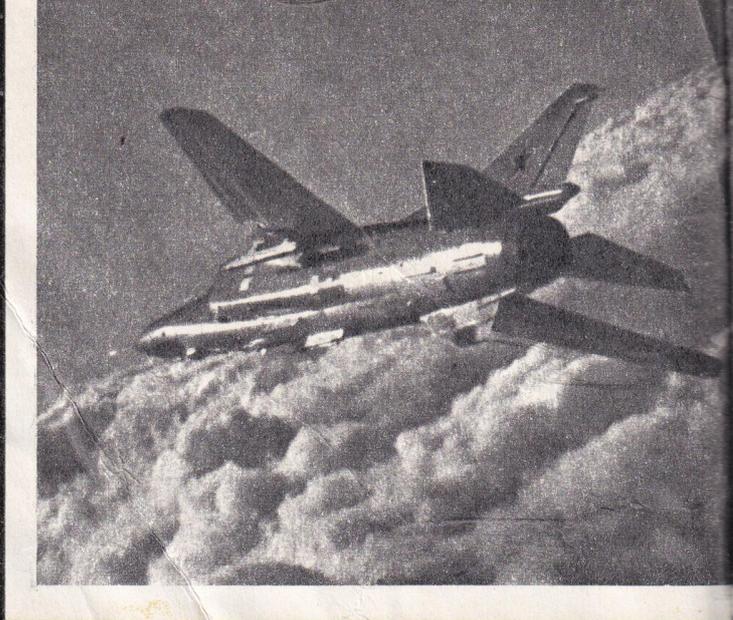
Заслуженной популярностью у молодежи пользуются Всесоюзный поход комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, военно-спортивные игры школьников «Зарница» и «Орленок», участниками которых стали десятки миллионов юношей и девушек, клубы и школы юных космонавтов и летчиков и многие другие формы военно-патристического воспитания и оборонно-массовой работы. Все они, так же как и военно-технические виды спорта, хорошо служат делу воспитания и подготовки будущих воинов.

Всю свою многогранную патристическую деятельность оборонное Общество проводит в тесном содружестве с Ленинским комсомолом, профсоюзными, спортивными обществами. Многомиллионная армия членов ДОСААФ СССР с энтузиазмом отдает свои силы, энергию, творческий порыв укреплению обороны социалистической Родины. В руководстве партии — залог новых успехов оборонного Общества.

Быть всегда начеку. Этот ленинский завет — закон жизни и деятельности наших Вооруженных Сил. И советские воины, тесно сплоченные вокруг Коммунистической партии и Советского правительства, заверяют советский народ, что они будут и впредь бдительно стоять на страже государственных интересов нашей великой Родины.

✱ На учениях в море.
Фото К. КУЛИЧЕНКО





Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

К НОВЫМ РУБЕЖАМ



На этих снимках — лучшие люди подразделений авиации Краснознаменного Закавказского военного округа. В составе коллективов они успешно выполняют учебно-боевые задачи, совершенствуют мастерство, повышают политическую подготовку. Досрочно выполнив социалистические обязательства, взятые на 1978 год, они наметили новые рубежи. И одним из важнейших условий дальнейшего повышения боеготовности своих подразделений они считают рост классной квалификации молодого летного состава.

Недавние выпускники военных училищ быстро входят здесь в строй, уверенно шагают по программе летного совершенствования, обретают боевое мастерство, закаляются идейно. В этом большая заслуга и командиров, их обучающихся, а также партийных и комсомольских активистов и всех тех, кто неустанно передает им свой опыт, знания, умело используя богатый арсенал методических приемов.

...Боевая учеба продолжается.

☆☆☆

На снимках:

К самолетам...

Еще одно слово перед полетом... Командир отличной эскадрильи подполковник А. Свиницкий и летчик старший лейтенант А. Савченко (в кабине). Их эскадрилья награждена переходящим призом Военного Совета ВВС.

Полет выполнен... Командир отличного звена, военный летчик 1-го класса, член партбюро эскадрильи капитан А. Алиферов.

— Товарищ командир, самолет к полету готов! — докладывает старший лейтенант технической службы В. Савоськин. Передового специалиста В. Савоськина коммунисты избрали секретарем парторганизации подразделения.

Разбор полета... Старший летчик капитан А. Головкин (слева) и командир звена капитан В. Титов, награжденный грамотой ЦК ЛКСМ Грузии за успехи в учебно-боевой подготовке.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

В ЦК ДОСААФ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ

БЮРО ПРЕЗИДИУМА Центрального Комитета Всесоюзного добровольного Общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР) и Президиум Центрального комитета профсоюза авиарботников подвели итоги Всесоюзного социалистического соревнования авиационных организаций ДОСААФ СССР за 1978 год.

В совместном постановлении отмечается, что коллективы авиационных организаций ДОСААФ СССР, выполняя решения XXV съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС, постановления новой Конституции СССР, требования VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, широко развернули социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, добились положительных результатов в выполнении плановых заданий и социалистических обязательств на 1978 год по подготовке летно-технических кадров для Вооруженных Сил СССР и авиационных спортсменов. В аэроклубах страны, особенно Украины, Белоруссии, Литвы и ряде областей Российской Федерации (Брянской, Московской, Кемеровской, Рязанской, Курской, Белгородской и других) более целеустремленно и эффективно проводилась политико-воспитательная работа, что способствовало укреплению трудовой дисциплины и организованности работников клубов, улучшению качества обучения и учебной базы, повышению безопасности полетов и парашютных прыжков.

☆☆☆

За успешное выполнение плановых заданий и социалистических обязательств по подготовке авиационных специалистов и авиационных спортсменов переходящие Красные знамена ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников, дипломы и первые денежные премии присуждены:

Волчанскому авиационному училищу летчиков ДОСААФ СССР (начальник Г. Крутилин, председатель месткома И. Межгин);

Запорожскому аэроклубу (начальник В. Орлов, председатель месткома В. Сидорчук);

Кемеровскому аэроклубу (начальник В. Родионов, председатель месткома В. Сычев);

Минскому аэроклубу (начальник В. Ковалев, председатель месткома А. Дорошкевич);

Каунасскому авиационно-спортивному клубу (начальник А. Ионущас).

Вторые места заняли:

Кинель-Черкасский аэроклуб (начальник Г. Олейниченко, председатель месткома И. Мячин).

Рязанский аэроклуб (начальник В. Бойко, председатель месткома А. Дмитриев).

Витебский аэроклуб (начальник А. Сидоров, председатель месткома Л. Мирончик).

Киевский аэроклуб (начальник В. Соловьев, председатель месткома Д. Шерман).

Серпуховский авиационно-спортивный клуб (начальник О. Сулов). Этим коллективам вручены свидетельства и вторые денежные премии.

На третьем месте аэроклубы ДОСААФ:

Курский (начальник В. Афиногенов, председатель месткома А. Дураков).

Воронежский (начальник В. Суховеев, председатель месткома Н. Бадяев).

Аткарский (начальник А. Каракотин, председатель месткома Л. Фомин).

Алма-Атинский (начальник А. Попов, председатель месткома С. Питаленко).

Свердловский авиационно-спортивный клуб (начальник А. Фурман, председатель месткома Л. Сугояева).

Этим учебно-спортивным организациям присуждены свидетельства и третьи денежные премии.

☆☆☆

Бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР и Президиум ЦК профсоюза авиарботников отметили хорошую работу коллективов Ворошиловградского, Сумского, Ижевского, Ярославского, Богодуховского, Таллинского, Хабаровского, 1-го Московского городского аэроклубов, Донецкого, Тамбовского, Паневежского авиационно-технического спортивного клубов и Паневежского авиационно-технического спортивного клуба ДОСААФ. Вместе с тем обращено внимание председателей Чечено-Ингушского, Днепропетровского, Харьковского, Гомельского, Свердловского областных комитетов ДОСААФ на серьезные недостатки в Грозненском аэроклубе, Днепропетровском, Харьковском, Гомельском, Нижне-Тагильском авиационно-спортивных клубах.

Совместное постановление обязывает комитеты ДОСААФ и комитеты профсоюза авиарботников, а также начальников учебных и спортивных авиационных организаций ДОСААФ еще шире развернуть социалистическое соревнование с тем, чтобы добиться в 1979 году образцового выполнения плановых заданий и социалистических обязательств.

ЗА МАССОВОСТЬ СПОРТА

СОСТОЯЛСЯ ПЛЕНУМ Федерации авиационного спорта СССР. В его работе приняли участие руководящие работники ЦК ДОСААФ СССР, руководители авиационно-спортивных комитетов ведомств, работники комитетов и авiakлубов ДОСААФ, члены федераций по видам спорта, тренеры, летчики-испытатели, ведущие авиационные спортсмены, общественные инструкторы, судьи по спорту, представители печати.

Пленум открыл заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов.

Тов. Харламов на пленуме вручил летчикам А. Федотову, С. Савицкой и О. Булыгину медали и дипломы ФАИ за установление мировых рекордов высоты и скорости полета. Начальник Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Ю. Комицын награжден дипломом Поля Тиссандье — за активное участие в пропаганде авиационного спорта и авиационных знаний.

Четыре года отделяют нас от предыдущего пленума Федерации авиационного спорта СССР. За отчетный период произошли качественные и количественные изменения в спорте. Осуществляется перспективный план развития авиационного спорта на 1974—1980 годы. Он был разработан по инициативе бюро федерации и утвержден Президиумом ЦК ДОСААФ СССР. Развиваясь с пользой для военного дела, спорт становится все более массовым, в спортивные коллективы и секции клубов и первичных организаций пришло солидное пополнение. Новые авиаспортклубы начали действовать в Улан-Удэ и Новокузнецке. Расширяется спортивная материально-техническая база. Авиационно-спортивные комплексы сооружены в Киеве и Витебске, строятся в Борках и Волосово под Москвой.

Экспериментальный завод спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР освоил серийный выпуск высококачественных пластмассовых планеров открытого класса, которые уже начали поступать в авиаспортклубы. Там же разрабатываются конструкции пластмассового планера стандартного класса и мотопланера. Для серийного производства авиационной спортивной техники в Литве строится новый завод.

Важнейшая задача авиационных федераций, подчеркивалось в докладе и выступлениях, помочь комитетам и клубам ДОСААФ в дальнейшем укреплении спортивной материально-технической базы, расширении спортивных сооружений и помещений, совершенствовании спортивной техники.

Укрепились наши позиции на международной арене. Известны успехи советских спортсменов — вертолетчиков, парашютистов, летчиков, авиамodelистов, завоеванные ими на чемпионатах мира и международных турнирах. Растет мастерство, улучшается техника. Это радует. Но много еще нерешенных проблем.

В отчетном докладе, с которым по поручению бюро Федерации выступил В. Наумкин, и в выступлениях участников пленума отмечалось, что успешное выполнение задач, вытекающих из решений XXV съезда партии, во многом зависят от постоянного совершенствования форм и методов работы общественного актива, повышения личной ответственности за порученное дело.

Тренеры К. Нажмудинов (Москва) и А. Хмельницкая (Киев) коснулись проблем подготовки наставников сборных команд летчиков и парашютистов. По их мнению, должна быть стройная система обучения тренеров, сейчас же квалифицированных наставников в клубах крайне мало. Председатель Федерации планерного спорта СССР И. Ковалев говорил о неотложных мерах, призванных повысить спортивную выучку сборной планеристов, которая в последние годы неудачно выступала на чемпионатах мира.

Сборные команды планеристов слабо пополняются молодыми перспективными спортсменами. Критике подверглись работники Второго Московского городского аэроклуба, утратившего свое ведущее положение. Резко снизилось мастерство спортсменов, нет надлежащих условий для маршрутных парящих полетов. Серьезные упреки были высказаны и в адрес Пензенского авиаспортклуба, который по-настоящему не развернул спортивную работу, хотя условия здесь несколько не хуже, чем в других клубах.

С тревогой говорилось о состоянии юношеского планеризма. До сих пор нет единого положения о юношеских планерных школах, они с большими перебоями снабжаются учебными планерами, лебедками и другим оборудованием. Федерация планерного спорта недостаточно заботится о развитии юношеского планеризма.

На пленуме отмечалось, что бюро федерации еще мало общается и распространяет опыт лучших спортивных коллективов, ведущих спортсменов, слабо руководит республиканскими федерациями и авиационно-спортивными комитетами ведомств.

Большое внимание было уделено новому виду авиационного спорта — дельтапланеризму. Инженеры В. Бугров (Москва) и В. Овсянников (Ленинград) рассказали об особенностях этого увлекательного спорта — важного средства в воспитании молодежи. Самое главное, подчеркнули они, обеспечить безопасность полетов на дельтапланах. Уже действуют оргкомитеты дельтапланерного спорта. Например, в Томске, Ленинграде, Новосибирске и других городах оргкомитеты возглавляют тренеры дельтапланеристов.

Но первый опыт пока еще не изучен и не обобщен. И этим, видимо, займется вновь созданная Всесоюзная федерация дельтапланерного спорта, состав которой был избран на пленуме. Новая федерация включает комитеты: летно-методический, технический, организационно-спортивный, безопасности полетов, агитации и пропаганды, тренерский совет и судейскую коллегию.

Перед бюро федерации и ее комитетами стоят большие задачи. Следует выработать предложения Управлению авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР по разработке программ летного обучения дельтапланеристов, а также указаний по производству полетов на дельтапланах, перечня необходимых учебников и наглядных пособий, различных тренажеров, требований к спортивным базам и дельтадромам, правилам судейства и положения о соревнованиях.

Работа сложная, кропотливая и ответственная. Она, конечно, будет выполняться совместно с местными комитетами ДОСААФ при активной помощи дельтапланерных клубов. Предполагается, что в городах и крупных населенных пунктах такие клубы будут созданы на общественных началах, они явятся основными центрами нового вида авиационного спорта.

В заключение выступил с речью заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов.

В развернутом решении по отчетному докладу бюро определены конкретные меры, направленные на улучшение деятельности Федерации авиационного спорта СССР. Одна из первоочередных задач общественного актива — помочь комитетам и клубам ДОСААФ тщательно подготовить и умело провести финальные авиастарты VII летней Спартакиады народов СССР, превратив их в массовые праздники авиационного спорта.

Усилия авиационных федераций, как и всего общественного актива патриотического Общества, надо направить на комплексное развитие оборонно-спортивной работы. Она должна обеспечить сочетание общефизического развития, технического мастерства, высоких морально-волевых качеств спортсменов-летчиков, парашютистов, вертолетчиков, планеристов и дельтапланеристов, авиамodelистов, готовности советских патриотов к защите Родины.

☆☆☆

Пленум утвердил изменения, внесенные в Положение о Федерации авиационного спорта СССР.

Среди вновь созданных федераций также — Федерация космонавтики СССР, призванная широко пропагандировать наши достижения в области освоения космического пространства. Избраны руководящие органы. В составе бюро — представители авиационно-спортивной общественности страны.

Председателем бюро Федерации авиационного спорта СССР пленум избрал летчика-космонавта СССР Героя Советского Союза генерал-майора авиации Г. Титова. Его заместители: Ю. Уткин — первый заместитель начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР и заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза С. Микоян; ответственный секретарь федерации — В. Наумкин.

Председателями федераций по видам спорта избраны: самолетного — генерал-майор авиации запаса А. Косс; вертолетного — летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Е. Хрунов; планерного — И. Ковалев — начальник спортивного отдела Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова; парашютного — летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза В. Горбатко; авиамodelного — профессор А. Метелкин; космонавтики — летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза А. Филипченко; дельтапланерного спорта — Е. Елизаров, заместитель начальника Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР, комитета авиационной медицины — профессор Е. Юганов.

НАС РАСТИЛА ЦЕЛИНА

«В дни празднования 20-летия целины я говорил в Алма-Ате об одном удивительном человеке — Иване Ивановиче Иванове. Он родился в Ленинграде, во время войны защищал родной город, был тяжело ранен, потерял обе ноги. После длительного лечения приехал в Казахстан, да так и остался здесь. Сроднился с этим краем, стал отличным механизатором, и к боевым его наградам прибавились награды за труд — два ордена Ленина и Золотая Звезда Героя».

Л. И. БРЕЖНЕВ

В Москве, в Центральном Доме журналиста проходила творческая встреча работников печати, телевидения и радиовещания столицы, посвященная книге товарища Л. И. Брежнева «Целина». Активное участие во встрече приняли знатные первоцелинники — механизаторы, хлеборобы, партийные и советские работники. Один за другим выходили они на трибуну и делились своими воспоминаниями о незабываемых годах освоения целинных и залежных земель Казахстана, Оренбуржья, Сибири. Все отмечали огромное значение книги товарища Л. И. Брежнева в общественно-политической и культурной жизни страны.

Говорили горячо, страстно.

Среди тех, кто выступал, был и депутат Верховного Совета СССР Иван Иванович Иванов. Среднего роста, с поседевшими волосами, худощавый — он не выглядел легендарным человеком. Между тем жизнь Ивана Ивановича — настоящий подвиг, пример того, как надо служить Родине. Бывший горожанин, солдат, он, проявив величие духа, незаурядную силу воли, стал знатным хлеборобом, механизатором. Его имя ныне широко известно всей стране.

— Более 30 лет живу я в совхозе «Новый путь» Оскарковского района, Карагандинской области, — говорил ветеран целины. — За эти годы сроднился со степным казахстанским краем, там нашел свое семейное счастье. И давным давно уже не мыслю себя без профессии хлебороба. Четверть века отдал механизаторскому делу, много-много раз встречал весенние и осенние зори в поле, то за рычагами трактора, то на мостике комбайна.

Всем, и особенно тем, чья жизнь связана с целиной, продолжал И. И. Иванов, невозможно читать без волнения воспоминания Леонида Ильича Брежнева о битве за хлеб, о подвиге нашего многонационального народа. Очень правильно пишет Леонид Ильич о том, что целину поднимала вся страна. Огромный вклад в поистине историческое дело внесли и коренные жители этих мест и наш славный комсомол. Свыше полумиллиона

его посланцев прибыло в наши края. Подавляющее большинство их крепко, навсегда связало свою жизнь с целиной, с ее бескрайними полями.

С момента первоосвоения целины прошли годы. Книга Леонида Ильича Брежнева, возвращает нас к тому героическому времени, когда вершился подвиг, рассказывает о той титанической работе, которую провели партия, народ, чтобы ковыльная степь заколосилась морем пшеницы, выросли мощные хозяйства, производящие продукцию земледелия и животноводства.

Целина играет огромную роль в решении в нашей стране зерновой проблемы. Подъем целины дал мощный толчок развитию Казахстана. Всюду возникли новые дома, школы, больницы, клубы, театры, институты, стадионы, новые промышленные предприятия, бурно развиваются экономика, наука и культура республики.

Хлеборобы Казахстана в этом году с честью выполнили задачу, которую поставил перед ними Леонид Ильич Брежнев. Республика продала государству 16,7 миллиона тонн зерна — на 1,2 миллиона тонн больше установленного объема закупок и в десять раз более, чем в самые благоприятные годы до подъема целины. За 24 года с начала освоения целины в Казахстане произведено более 438 миллионов тонн зерна, создано 1626 новых совхозов, поднято 25 миллионов гектаров целинных и залежных земель. Вот что такое сегодня целина!

Произошли большие изменения и в нашем совхозе «Новый путь», — продолжает рассказ И. И. Иванов, — выросло хозяйство. Если раньше было всего несколько тракторов, то ныне совхоз имеет 143 трактора, 95 комбайнов, повышаются культура земледелия, производительность труда, урожайность.

Люди поднимали целину, целина поднимала и растила нас всех.

В марте 1979 года мы будем отмечать 25-летие целины. Замечательным и волнующим подарком к этой дате стала для

каждого советского человека книга Леонида Ильича Брежнева «Целина». В борьбе за освоение целины закалялись люди. Хорошо об этом сказал Леонид Ильич: «Люди растили хлеб на земле — земля растила людей. Целина, образно говоря, дала богатейший урожай тружеников, патриотов, мастеров своего дела».

О себе Иван Иванович рассказывает кратко.

В Казахстане с 1947 года, а родился и жил в Ленинграде. После школы поступил в техникум, но началась война, и он подал заявление с просьбой послать на фронт, защищать Ленинград. После первого ранения получил возможность навестить мать.

— Это были тяжелые дни блокады, — вспоминает Иванов. — По карточкам давали 120 граммов хлеба. Мать была совсем плоха от недоедания, не могла выйти из дому: не было сил. От нее узнал я, что отец мой Иван Устинович Иванов погиб при защите Ленинграда.

Казахстан стал для Иванова не просто вторым домом. Здесь началась по сути и вторая его жизнь. Здесь он овладел профессией механизатора. Здесь женился. Кстати, жена не меняла фамилии, ее девичья фамилия — Иванова. У Ивановых трое детей.

В юности, — говорил Иван Иванович, — я мечтал о море, видел себя капитаном океанского корабля. Война перечеркнула все планы. Свое счастье и призвание Родина помогла мне найти в другом. На просторах степного Казахстана я сделался настоящим земледельцем, а можно сказать, и капитаном: вожу по необъятной казахстанской земле степные корабли.

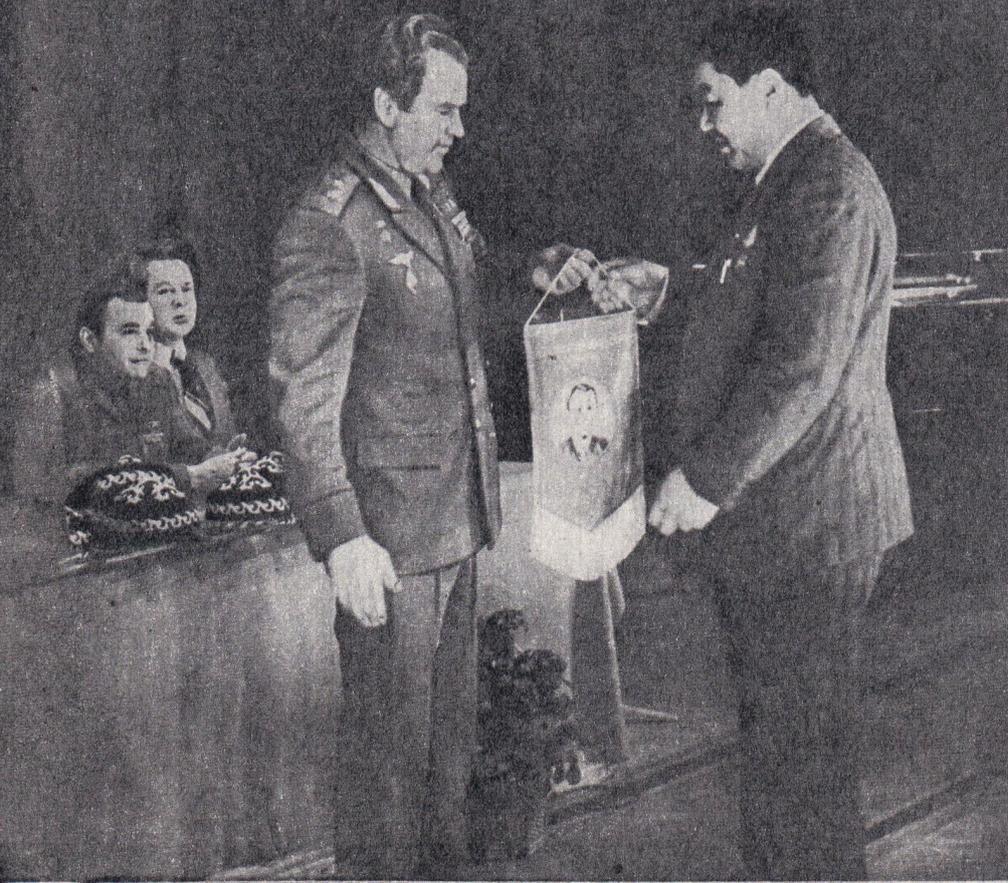
Как дорогую реликвию хранит Иван Иванович барельеф с изображением легендарного крейсера «Аврора», символа Великого Октября с надписью: «Знатному механизатору, Герою Социалистического Труда, товарищу Иванову Ивану Ивановичу от Генерального секретаря ЦК КПСС Брежнева в честь 20-летия освоения целинных земель».

В. ВИКТОРОВ

ПЛАНЕТА СТА ЯЗЫКОВ

«Целинник—фигура историческая, определившая собой героическое время. Этим словом обозначен особый характер, обусловленный потребностью времени».

Л. И. БРЕЖНЕВ.



Колонна автобусов въехала в Звездный городок. Остановилась недалеко от памятника Юрию Гагарину. И трудно сказать, кто больше волновался — герои космоса или гости — герои целины, представители сорока пяти хозяйств, завоевавшие право принять здесь звездные вымпелы имени Юрия Гагарина за победу в социалистическом соревновании.

Давно проторена дорога от Звездного до Байконура, проторена космонавтами, берущими старт с казахстанских степей и возвращающимися к ним.

— Для нас после полета первые запахи родной земли — запахи казахстанских полей, горьковатой травы и конечно же хлеба, — сказал летчик-космонавт В. Шаталов. — И не случайно на орбите космические экипажи встречают друг друга хлебом-солью.

Часто космонавтов называют первопроходцами. Если вдуматься в суть, то слово целинник и первопроходец равнозначны. Поэтому и встретились в Звездном люди, пусть разных профессий, но родственных по окрыленности, готовности к подвигу, готовности, созданной всей жизнью, устремленной на большие свершения. И так же, как имена космонавтов, страна знает теперь и имена целинников — тех, кто почти четверть века назад пришел в казахстанские степи, чтобы сказать: «Здесь будет большой хлеб», а сегодня подтвердил: «Есть миллиард пудов!» И сделали это люди многих народов нашей страны. Не случайно целину зовут планетой ста языков.

★★★

— Почти четверть века прошло с того дня, когда я, двадцатипятилетний украинский парень, приехал по комсомольской путевке в Казахстан. Срок немалый, многое, признаться, стерлось в памяти, — рассказывает бригадир совхоза «Шуйский» Целиноградской области, Герой Социалистического Труда М. Довжик. — И вот прочитал книгу Леонида Ильича Брежнева «Целина» и будто вновь оказался в том времени.

В военные суровые годы не пришлось узнать этому паренюку, что такое блиндаж. Пришлось узнать в мирное время на целине. Рядом с речкой Кумайкой, близ маленького селеньица в одну улочку с домушками из дернины — соорудили первые целинники настоящие военного типа блиндажи, только с мирными названиями «контора», «школа», «медпункт». И жили по-военному: ели сушеную картошку, кипятили и процеживали через марлю талую воду. Но под-



Летчик-космонавт СССР В. А. Шаталов вручает звездный вымпел имени Юрия Гагарина.

линно ратная суровость быта скрадывалась веселыми, песенными, по-теркински озорными вечерами, когда шутка снимала усталость, гармонь звала на огонек. И песни пели поначалу военные — целинные зазвенели позже.

★★★

Блиндаж... Леня Картаузов знал это слово, да не только слово, а из земли и бревен сооружение, которое оно означало. В лицо знал врага, его крестатые танки, что вспахали гусеницами мирную ровность улицы села Стехнево Калининской области. Маленький девятилеток-сирота не пугал фашистов: не знали они, что толково, по-мальчишески зоркий пацан передает партизанам важные сведения о их силах в селе. А когда пришли наши, повела его военная дорога на запад и оборвалась под Тарту, когда воспитанник полка, одиннадцатилетний Леня Картаузов попал на минное поле и через долгие госпитальные месяцы ступил на родную ленинградскую мостовую, близ Литейного моста... на протезах.

Алексей Маресев, Захар Сорокин — военные летчики, протезы которых легли на педали управления боевых истребителей. Герои Советского Союза... На педали трактора легли протезы Леонида Михайловича Картаузова, ныне Героя Социалистического Труда, целинника. Места летчиков могли занять другие, здоровые, как и место тракториста. Но сами они не могли не занять этих мест. Не могли! Такова логика людей цельных, не умеющих жить вполсилы, быть не на переднем крае.

Статистика хранит цифру: за первую неделю после призыва осваивать целину в комитеты комсомола страны от добровольцев поступило 523 150 заявлений, начинались которые со слов: «Прощу направить...» Среди них было и заявление комсомольца Картаузова, ленинградского сапожника.

В весну пятьдесят пятого началась целинная биография Леонида Михайловича и началась не с переднего края, а, что называется, с обоза. Сапожничал в уголке многоместной палатки при свете «летучей мыши», при скудном тепле «буржуйки». Привычно стучал молотком, задумчивым взглядом провожал трактористов, весело притопывающих новыми подметками да каблуками. Успокаивал себя: тоже дело делаю. А спокойствие не приходило. Стало легче, когда выпросился в прицепщики. Рядом дернина ложилась в борозду, закрывалась земляным пластом. А нет-нет да посмотрит вперед, туда, где в кабине маячит голова тракториста.

Однажды не выдержал. Когда тракторист Анисим Сироткин ушел «утрясать» наряды, — сел за рычаги. Борозда, вторая, третья... Только потом увидел, что стоит в стороне Анисим — смотрит вприщур. С того дня и стал трактористом — вышел на передний край главного в те годы фронта продолжатель



Целинники в Музее космонавтики.

Фото В. Тимофеева

династии ленинградских вагоноремонтников. Радовался черным пластам пара, зеленому ковару восходов, золотому морю. И радовались этим краскам и те, кто видел их с высоты.

★★★

В книге «Целина» Леонид Ильич вспоминает о летчике, с которым налетал на Ан-2 не одну тысячу километров:

— Когда я уезжал из Казахстана, командир корабля, прощаясь, сообщил мне, что за два года полетов со мной он совершил 480 посадок в степи в самых разных местах. Сообщил с гордостью, и эта его гордость профессионала была мне понятна. Хорошо зная мастерство замечательного пилота, я и позже, будучи уже секретарем ЦК КПСС, когда приезжал на целину, летал только с Николаем Григорьевичем Моисеевым.

Ныне заведующий методическим кабинетом Казахского управления Аэрофлота, Николай Григорьевич Моисеев рассказывает молодым летчикам о тех днях, вспоминает трудные посадки «на пяточок», ночные полеты, которые на такой машине запрещено совершать. Да, это были напряженные дни и ночи. Сиделись прямо рядом с палатками. Никакие карты не помогали — так множились хозяйства — и штурман отряда от руки наносил новые совхозы. А наедине с собой еще и еще раз вспоминает, как шел по жизни — трудно, но упорно и прямо. Путь к званию аса был не тот, что стал обычным для его сыновей и их товарищей: школа — училище — летная работа.

До войны отец-сибиряк перебрался под Алма-Ату на железную дорогу, а сына «вывел» в киномеханики. А потом была «похоронка» на отца в сорок первом и трудные фронтовые версты до

чешского села Вишня Писаная, где поднял командир пехотного взвода Николай Моисеев бойцов в последнюю атаку. Пулеметная очередь с колокольни прошла ноги, сняла с передовой, но только на время. Человек думал о небе.

Мечты о небе у Николая превратились в реальность. Подал заявление в училище летчиков в Кривой Рог. Волновался — примут ли! Ведь ранение обеих ног... И тогда единственный раз в жизни он... он посылает к хирургу вместо себя товарища. Сыновьям такого делать было не нужно. Путь в небо для них начинался, как положено.

★★★

ЦЕЛИННИКИ... РАЗНЫЕ У НИХ БИОГРАФИИ, ДЕТИ ОНИ РАЗНЫХ НАРОДОВ НАШЕЙ СТРАНЫ, НО ОДНО ЕДИНИТ БОЙЦОВ ПЕРЕДОВОЙ МИРНОГО ФРОНТА — ЖАЖДА БОЛЬШИХ ДЕЛ И УМЕНИЕ ИХ ДЕЛАТЬ.

СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ КОРОЛЕВ ГОВОРИЛ, ЧТО ЕСЛИ КОСМОНАВТ ДУМАЕТ О ПОДВИГЕ, ТО ОН НЕ ГОТОВ К ПОЛЕТУ. В КОСМОС ИДУТ РАБОТАТЬ. ЦЕЛИННИКИ НЕ ДУМАЛИ О ПОДВИГЕ, ОНИ ШЛИ РАБОТАТЬ И СИМВОЛИЧНО, ЧТО В ЗВЕЗДНОМ ГОРОДКЕ ВСТРЕТИЛИСЬ ЭТИ ЛЮДИ, ЧТО В ХОЗЯЙСТВАХ ЦЕЛИНЫ ПОЛУЧИЛИ ПРОПИСКУ ЗВЕЗДНЫЕ ВЫМПЕЛЫ С ПОРТРЕТОМ ПЕРВОГО КОСМОНАВТА ПЛАНЕТЫ ЗЕМЛЯ.

А. ТУРБАНОВ





**Молодежи
о жизни
Военно-
Воздушных
Сил**

СТРАТЕГИ- ЧЕСКАЯ ВЫСОТА

Анатолий Семенович Романов — бывший летчик-истребитель, лейтенант запаса. Списанный с реактивных по болезни, он снова начал учиться, стал преподавателем, кандидатом философских наук, доцентом. Годы посеребрили его виски, но он по-прежнему полон задора, любви к авиации, верности ей. Тому, кто полетал, почувствовал небо, никогда не забыть неизбывной мощи машины, не забыть о хороших и сильных людях, которые провожали его в полет, встречали на земле, с которыми он жил и работал многие годы. Активный журналист, Романов часто бывает в частях ВВС, пишет об авиаторах, проводит большую военно-патриотическую работу.

● СМЫСЛ ИХ ЖИЗНИ

Стратегический бомбардировщик — десятки тонн металла, боеприпасов, горючего и приборов — стремительно уходил ввысь от затерянного в песках полигона. Штурман, удовлетворенно стерев с лица пот, — (бомбы легли в «яблочко»), — устроил меня в передней, сплосшь остекленной части корабля. Только эта прозрачная преграда отделяла меня от распахивающейся все шире и глубже бездны, на дне которой все уменьшались и уменьшались в размерах

города, водоемы, поля, охватываемые во множестве на громадных пространствах единым взглядом.

Одного этого зрелища хватило бы для того, чтобы полет остался незабываемым. И все-таки запомнился он прежде всего не этим. Другой вид, другой взгляд на мир потряс меня больше всего и обнажил сущность нашего полета, смысл жизни и профессии выполняющих его людей — это взгляд через бомбардировочный прицел. С непередаваемым чувством смотрел я сквозь его перекрестие на землю, на большие и малые города, на связывающие их дороги и реки. Рядом, среди тумблеров и рычажков, алела под законтренной скобой кнопка сброса основного оружия. И я по-настоящему осознал, что находясь на борту военного корабля, в боевом экипаже Военно-Воздушных Сил. Осознал и ощутил всем существом своим — до корней волос, до холодка по коже. Так, как не ощущал даже когда летал сам — видимо потому, что был тогда слишком молод.

Военная авиация — дело бесконечно многогранное. Здесь и невероятная красота «рабочего места» — неба, и завораживающее совершенство техники, и притягательная, прекрасная атмосфера человеческих отношений, и романтика... Здесь школа и арена не только мужества и героизма, но и лиризма и поэзии. Но главный, коренной смысл существования и назначения военной авиации, как и всей военной службы — в ином. В боеиспособности. В способности владеть по прямому назначению оружием, грозным для врага. Только на этом основании служба советского воина становится действительно утверждением самых высоких идеалов, утверждением жизни и мира. То есть обретает свой конечный высший смысл.

Для дальней авиации (Д А) — эта истина конкретна и осязаема. Крылья ее могучих машин не запятнаны ни одним агрессивным, аморальным рейдом, подобным налетам на Гернику, Дрезден, Хиросиму, города и села Вьетнама. И в то же время они никогда, ни на день, ни на час — не выключались из активного противостояния оружию социального зла и насилия. Величайших усилий и жертв требовал подвиг советских авиаторов, громивших дальние тылы и само логово фашистского зверя в первые дни Великой Отечественной войны. Предельно велико боевое напряжение экипажей и сегодня, в мирные дни, когда значительная часть полетов экипажей дальней авиации проходит по дальним маршрутам, а каждый из мирных дней нужно завоевывать, отстаивать и оберегать.

● КОМАНДИР ЭКИПАЖА

— Экипаж старшего лейтенанта Колодина к полету готов!

— Взлет разрешаю!

Огромная тяга четырех двигателей бросает напрягшийся ракетносец в вихревой взлетный разбег. Все мягче и мягче касания колес о бетонные плиты — и вот штурман, определяя истинный курс, уже «держит» на экране астрономического ориентатора зеленый луч звезды Арктур.

В кабине стратегического ракетносеца своя «вселенная» — его экипаж. Вот мы видим людей, объединенных целым каскадом обязанностей, окруженных фантастическим множеством приборов, словом дружный ансамбль — единое целое, объединенное теми же обязанностями, осязаемо стянутое силами живого человеческого тяготения, связями взаимонеобходимости.

Командир корабля... Выпускник высшего военного авиационного училища Игорь Колодин стал командиром стратегического в двадцать пять лет. Для современной авиации это факт характерный — «бразды правления» все увереннее берет в руки молодежь. Но это не значит, что каждый молодой летчик срочно приглашается в левое, командирское кресло, автоматически становится во главе воинского коллектива. Высокую и трудную честь руководить людьми, да еще в условиях особой ответственности, нужно заслужить, завоевать авторитетом своим.

К Игорю Колодину авторитет пришел не вдруг, а складывался «кирпичик к кирпичику» в буднях повседневной службы от одной, пусть маленькой, победы к другой, от поступка к поступку, от посадки к посадке. Не скачки и рывки, а неуклонное последовательное движение к спокойным, но негаснущим огням своей цели — настоящему летному и боевому мастерству — вот линия его авиационной жизни. В глазах опытных летчиков эта основательность и неуклонность много стоит, ибо порождает она профессиональную и человеческую добротность и надежность.

Жизнь тому подтверждение. В резко усложняющейся обстановке Игорь не терял ни головы, ни присутствия духа. Ему не довелось преодолеть зенитных заслонов и кинжального огня вражеских истребителей, как летчикам старшего поколения, — он крещен мирными грозами, но в одном из полетов ему потребовалось подлинно фронтное мужество и мастерство. Громадную машину пришлось сажать на запасном аэродроме в ливневой буре, со срезанными молнией антеннами. Самообладание и мастерство в том полете зачислил Игорю по высшей шкале. Но не отдельные события, а опять-таки нечто постоянное в Игоре определяет его «соответствие должности» по большому счету.

Давайте представим себе, что такое авиационный экипаж. Это коллектив, где все зависят друг от друга, где все веряют жизнь друг другу, но командиру прежде всего. И дело не только в том, чтобы машина с экипажем на борту благополучно каждый раз приземлялась, а в том, чтобы экипаж работал, слаженно действовал, выполнял задания. Здесь все — от психологии до идеологии должно быть совместимо. Лишь в таком случае экипаж — коллектив не только «формальный», сплоченный, но и подлинный, сплоченный во всех существенных отношениях. Именно таким складывался первый экипаж Игоря Колодина. Складывался каждым его членом — каждым, но вокруг командира, под его влиянием.

Уважительность, терпимость, умение не афишировать своего значения при успехах и брать основную вину на себя при неудачах, плюс принципиальность

и требовательность — все это для Колодина не «приемы работы с людьми», а естественная норма, стиль жизни и человеческих отношений. Для каждого в экипаже он находит простое сердечное слово, в каждом подмечает определяющее хорошее качество. Один для него «надежный», другой — «незаменимый». Третий — «в деле дотошный»... Ни возраст, ни опыт, ни звания не воспринимаются в этом экипаже «сами по себе». Все оценивается по фактической отдаче делу. И в этом тоже «почерк» Игоря.

В политотделе о Колодине сказали: типичный летчик ДА. Коротко и, насколько мне довелось убедиться — точно. Есть в современных советских летчиках свойство, которое действительно красной чертой проходит через весь их внешний и внутренний облик. Это мужественная интеллигентность. В Игоре эта черта доминирует безраздельно. И определяет все те отношения к людям и делу, о которых здесь говорилось. Интеллигентно уже само его профессиональное мужество. При всей своей очевидности, «доказанности» оно в нем не кричит о себе, оно запрятано вовнутрь и целомудренно защищено естественной и воспитанной скромностью. Он культурен во всех общепринятых отношениях: специалист с высшим техническим и военным образованием, он любит и знает литературу, искусство, особенно живопись, рисует сам... Но есть в нем и нечто более важное — он интеллигентен, глубок в самом строе мышления и чувствования, своего отношения к людям, природе и миру в целом.

Мужественная интеллигентность — определяющая черта Игоря как военного летчика. Он солдат, защитник Родины. Защитник, а не завоеватель. Человек с ружьем, а не бездуховный придачек к ружью. Воин по осознанной необходимости, призванию и долгу, а не по «воинственности» и агрессивности характера и убеждений. Напротив, по натуре своей он лиричен и мягок.

На один из самых важных для меня вопросов: как он понимает небо, высоту, возвышает ли небо человека, Игорь ответил:

— Высота в прямом смысле факт физический, а не моральный. Доброму на высоте не проще. Злому — легче. Что ему оттуда люди — абстракция. Он их не видит. Советский летчик тем и отличается от воздушного пирата, что видит людей всегда, с любой высоты, днем и ночью.

Я хотел сказать тогда Игорю то, что говорю сейчас — как хорошо, что он типичный военный летчик страны социализма.

● «ПАХАРИ»

По свидетельству западной прессы, пилоты «летающих крепостей» любят называть себя «пиратами неба», «ангелами смерти», «черными джинами»... Что ж, им, авторам Корейских и Вьетнамских пепелищ лучше знать свою «родословную». Поинтересовался я на этот счет и у Игоря. Он улыбнулся: — «Нет, мы не джины, скорее всего мы пахари». А в курилке у летной столовой я услышал на эту тему тезис, более развернутый: «Летать — не крыльями махать. Пахать».

«Пахать»... Для меня, бывшего истребителя, летавшего на резвых «мигах», уже с чем-чем, а с пахотой полет не ассоциировался. Средняя его продолжительность была около часа. Полет по маршруту с подвесными баками — целое путешествие. Здесь же масштабы иные. По дальности и продолжительности они очень значительны. И в течение всего времени и всего пути — напряженные учебно-боевые задачи; поиск цели, обнаружить которую, кстати, порой бывает не просто; работа с приборами; необходимость координированных действий всех членов экипажа... А заправка в воздухе! Ювелирная работа и ответственность за ценности, несопоставимые с ювелирными — за человеческие жизни, за совершеннейшие машины, за выполнение задания.

В годы наших довоенных блистательных авиационных достижений подобные (только подобные) полеты были подвигом, а авиаторы, их совершавшие — всенародными героями. Сегодня, ясно, не те времена, не те машины, не те возможности. Знаменитый АНТ-25 «висел» на одном моторе. Вряд ли нужно объяснять, что это такое, особенно если полет проходит над безлюдными труднодоступными районами. Современные тяжелые самолеты — многомоторные, многонадежные.

В перелете через Северный полюс в Америку чкаловский экипаж с громадным напряжением сил преодолел кислородное голодание, мерз даже в теплой одежде. В стратосферных полетах на нашем самолете — когда за бортом было полсотни градусов ниже нуля, — я хорошо себя чувствовал в легком тканевом комбинезоне. А кислородную маску надевал лишь потому, что это положено по инструкции.

И так далее, как говорится, и тому подобное.

Но — обязательнейше здесь должно быть сказано это «но» — были такие полеты подвигом, подвигом и остались. А в рамках выполняемых дальней авиацией задач — тем более.

К маршрутам славного прошлого готовились месяцами чуть ли не вся страна. И остались они для нас навсегда уникальными. А ныне для летчика ДА такие и более сложные полеты — обычная служба, будни. Помножьте самый совершенный самолет, самое надежное обеспечение безопасности полета на регулярность, обязательность дальних маршрутов и в произведении получите физическое и нервное напряжение, ничуть не меньшее, чем в редкостном полете того времени.

А комфортабельные условия, скажем прямо — вещь относительная. Десятки часов отсидеть в ограниченном помещении — само по себе дело не легкое. А во-вторых, смотря как, с какой позиции смотреть на условия. Мне — человеку со стороны — на высоте действительно было нетрудно. Но вот тому же Колодину, «ворочавшему» штурвал в ночном групповом маневренном полете, было совсем иначе.

Нет, комфорт и легкость — мало совместимы с сущностью полета на военной машине, нацеленной на свою задачу. Но не нужны ей, дальней авиации, мнимые ценности: хватит ей ценностей подлинных. Ярких, притягательных, высоких. Небо ее непередаваемо прекрас-

но. Ратный труд ее сегодня столь же благороден и героичен, как и подвиги участников великих перелетов и эпопей, как и боевые подвиги авиаторов грозных военных лет.

Ратный труд... За этими словами стоит не просто труд и не просто служба. И недаром, видно, ассоциируются они не только с ратью, но и с трудом былинного древнего пахаря (оратая), ходившего за плугом (оралом), мечом у бедра — в постоянной готовности к защите земли своей от «злого врага»...

Как хочется верить в мирные всходы на нашем большом земном поле!

● ВЫСОТА

Это, конечно, не только профессия. Высота и в обыденном деле требует от человека очень большого мужества. И слава всем, кто на высоту такую поднимается, и на ней остается.

В профессиях «чрезвычайных» подъем, высота, риск, самоотдача, не отделяемые подчас от самопожертвования — неизбежны. Служба в военной ракетно-авиации одна из самых, в этом отношении, ярких и определенных.

Людам высоты ничего не нужно особого. Они никому не завидуют и не променяют свое счастье на чужое. Говоря словами древних, — все свое они несут с собою. Но их «свое» — это прежде всего общее наше, важное и необходимое. Они несут его не только для нас, но и за нас. Буквально за каждого, кто не заступает на пост в небе, в шахте, в космосе, под и над океанскими толщами...

И нам всем перед ними, перед лицом их непомерного труда нужно только одно — быть достойными жизни, такой высокой ценой и таким напряжением оплаченной.

★★★

Перед ночными полетами, в которых мне разрешили участвовать в экипаже Игоря Колодина, я зашел за ним на квартиру. Приветливость жены, традиционное «до свидания, папочка!» детей — семилетней Оксаны и четырехлетнего Димки. И сам Игорь — ровный, добродушный, — ласковый отец и муж, собирающийся в обычную ночную смену.

Обычные жесты, обычные слова... Наквось пронизанные тревожной высотой, в которую Игорь был устремлен уже всем своим существом.

А когда мы вышли на темную, не освещенную в обычную ночь улицу, я явственно услышал далекий сдержанно-тяжелый рокот. Такой не спутаешь с тракторным — обычным на наших августовских полях.

И такими мелкими вспомнились мне мои «цивильные» семейные и рабочие неурядицы, конфликты и трудности.

И такую острую вину вдруг почувствовал я перед семьей Игоря, перед его ребяташками.

И такую беспредельную к нему благодарность.

А. РОМАНОВ

Н-ский авиагарнизон

ЭКИПАЖ МАШИНЫ БОЕВОЙ

В далеком гарнизоне, там где начинается утро нашей Родины, служат два авиатора, два боевых товарища — командир звена капитан Александр Мольков и техник его самолета лейтенант технической службы Николай Байдачный. Они вместе работают. Нередко вместе несут боевое дежурство. И всегда техник Байдачный надежно готовит свой самолет к немедленному вылету на боевое задание, а летчик Мольков тщательно к нему готовится, продумывая свои действия по боевой тревоге. Поэтому не было случая, чтобы летчик и техник сработали не в унисон, упустили секунды, необходимые для своевременного взлета и перехвата воздушных целей.

Раннее утро. Над аэродромом нависла низкая облачность. С океана веет холодом. Гарнизон еще спит. Бодрствуют только боевой расчет командного пункта и дежурные экипажи. Локаторы шарят в пространстве, операторы внимательно следят за экранами.

Ночь прошла спокойно, и вдруг появилась цель. Сигнал тотчас же принят в дежурном домике. Первым к самолету подбежал Байдачный. Он быстро сбросил чехлы, открыл кабинный фонарь, окинул взглядом приборы. Как только Мольков опустился в кабину, техник помог ему застегнуть привязные ремни, снял боевую чеку с катапульты. Включив радиостанцию, летчик доложил на «капэ» о занятии готовности.

Тем временем цель приближалась к

рубежу, когда надо поднимать перехватчик. Поступила команда, грохот взлетающего самолета разорвал утреннюю тишину, разбудил все окрест.

Прошло какое-то время, и перехватчик возвратился. Капитан Мольков успешно выполнил учебно-боевую задачу. Он перехватил цель, за что получил благодарность командира. Благодарность получил и техник Байдачный, который своим мастерством обеспечил успех перехвата.

Хотя и различны профессии этих двух офицеров, но главное, что их роднит — это любовь к авиации, преданность делу, избранному на годы, на жизнь.

Саша Мольков с детства мечтал стать летчиком. Как только позволил возраст, он поступил в инструкторскую школу ДОСААФ. После успешного окончания два года работал инструктором, летал на спортивных самолетах. Но этим не ограничился. Душа тянулась к сверхзвуку, стратосфере, учебным воздушным боям. Так возникло решение стать истребителем, и Саша им стал.

Вместе с другими молодыми офицерами Мольков прибыл в авиачасть, быстро вошел в коллектив. Изучив реактивный самолет, начал на нем летать, осваивать перехваты, бои, воздушные стрельбы. Все это было не просто, давалось с трудом. И дело не только в том, что столкнулся с этим впервые, а скорее в том, что нехватало знаний. И Александр сел за учебники. Изучал аэродинамику, тактику, теорию воздушной стрельбы... Ему помогали товарищи, командиры, особенно комэск М. П. Афанасьев, который подметил в молодом офицере незаурядные способности воздушного бойца и всеми путями содействовал их развитию.

Но это было только началом учебы, началом большого труда. Потом Александр изучал философию, политэкономия, сопротивление материалов... Занимаясь упорно, настойчиво, в короткий срок прошел он программу высшего военного авиационного училища летчиков и экстерном сдал госэкзамены.

Так из месяца в месяц, из года в год овладевал он сложной профессией лет-

чика-истребителя. Освоил несколько типов самолетов. Освоил технику пилотирования, самолетовождение, боевое применение днем в простых и сложных метеословиях, ночью — в простых, а затем и в сложных.

По мере обретения опыта ему доверили водить пару. Затем назначили командиром звена. За короткий срок звено вышло в передовые. Пригодились инструкторские навыки. Александр сам обучает летчиков в воздухе, готовит из них воздушных бойцов.

Нелегки будни военного летчика: воспитание подчиненных, полеты, боевое дежурство. И всюду ответственность... Но Александр доволен судьбой. Доволен и тем, что служба привела его в этот суровый край — с холодами, туманами, низкой облачностью. Доволен полетами над морскими просторами. Конечно, переносить все тяготы службы было бы намного труднее, если бы не поддержка жены — самого близкого человека. Светлана Михайловна ко всему привычна — она выросла в семье офицера. Она мать троих сыновей. Но времени у нее хватает на все: на работу в школе — она учительница, — на воспитание детей, заботу о муже, на создание тепла и уюта в доме.

В год славного юбилея Советского государства — 60-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции — Александр Иванович стал коммунистом. Его, передового офицера, рекомендовали в партию начальник политотдела и старший пропагандист части. Но лучшей рекомендацией была его общественная бескорыстная работа, успехи в службе.

Николай Байдачный стал офицером после окончания курсов техников самолета. До этого он отслужил срочную службу механиком, полюбил военный порядок, напряженную аэродромную работу: подготовку машин к полетам, их прохождение, встречу, подготовку к повторному вылету. Понял роль и ответственность техника в боеготовности подразделения, части. Все это и привело его к решению навсегда связать свою судьбу с авиацией, армией.

Но курсы техников — это не училище. Чтобы обслуживать современные самолеты, нужны более глубокие знания. Поэтому Николай Байдачный, как и Александр Мольков, сел за учебники. Два года упорного труда, как говорится, без отрыва от производства, и экзамены за среднее военное авиационно-техническое училище успешно сданы экстерном.

Суровый край стал для Николая Байдачного вторым домом. Здесь он обзавелся семьей, растит сына. Высок авторитет офицера Байдачного и профессиональный, и партийный. Коммунисты избрали его заместителем секретаря партийной организации эскадрильи. Несколько лет подряд его самолет именуется «Отличным». И если летчик выполняет полетное задание на самолете, подготовленном лейтенантом технической службы Байдачным, он может быть твердо уверен в ее безотказности.

Так служат два боевых товарища, два офицера разных профессий. Служат в одной эскадрилье, звене, в одном боевом экипаже. Оба они отличники боевой и политической подготовки, оба вносят достойный вклад в борьбу за право эскадрильи называться «Отличной».

В. УРЮЖНИКОВ

- СПАРТАКИАДА НА ФИНИШЕ
- ОРГАНИЗОВАННОСТЬ И ДИСЦИПЛИНА — ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ УСПЕШНОЙ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

Международный женский день

- СТУПЕНИ РОСТА (очерк о чемпионе СССР вертолетчице Н. Костаревой)
- ШТУРМОВИК ТАМАРА КОНСТАНТИНОВА
- ОПЕРАЦИЯ «ДЕТИ»

Первичная организация — основа Общества

- АЭРОКЛУБ И ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ В ОБОРОННОМ КОЛЛЕКТИВЕ
- ЗНАМЯ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ (о делах спортсменов Каунасского авиаспортклуба)
- Молодежь о жизни Военно-Воздушных Сил
- ВПИТАВШИЙ ОПЫТ ИНСТРУКТОРА

Читайте в следующем номере

● БОЙ НАД ОКОПАМИ

Техника десятой пятилетки

● В ВОЗДУХЕ — АЭРОБУС ИЛ-86

Авиационный спорт: опыт, проблемы

● АКТИВ — СПОРТУ ПОМОЩНИК

● НОВОЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ ЛЕТЧИКОВ-СПОРТСМЕНОВ

● КОРДОДРОМ В КАХОВКЕ

У наших друзей

● АВИАМОДЕЛИЗМ В ПОЛЬШЕ

В стане империализма

● ОСИНЫЕ ГНЕЗДА АГРЕССИИ

● НОВЫЕ КНИГИ

● СТИХИ

● АЭРОСМЕСЬ

● УГОЛОК ДОСУГА



СОКРОВИЩНИЦА РАТНЫХ РЕЛИКВИЙ



Москва. Площадь Коммуны. Это место хорошо известно не только жителям столицы. Здесь находится Центральный музей Вооруженных Сил СССР.

Неиссякаем человеческий поток в сокровищницу реликвий воинских подвигов нашего народа.

О работе музея, его делах и планах корреспонденту журнала «Крылья Родины» рассказывает начальник Центрального ордена Красной Звезды музея Вооруженных Сил СССР кандидат исторических наук полковник В. Д. Терентьев.

★★★

На снимках. В залах музея. Передовой экипаж дальней авиации полковника Д. Беркутова.

— Первый вопрос, товарищ полковник. Когда был создан музей, что составляет его основу!

— Прежде всего хотелось бы подчеркнуть, что у колыбели нашего музея стоял Владимир Ильич Ленин. Как известно, в мае 1919 года состоялся парад полков Всевобуча. После парада Владимир Ильич посетил выставку трофеев, захваченных у белогвардейской армии Деникина. Находилась она тогда в Верхних торговых рядах (ныне Государственный универсальный магазин).

В декабре того же года приказом Реввоенсовета республики было определено, что создается музей — выставка Красных Армий и Флота — первый историко-революционный музей Советского государства. Примерно через десять лет музей разместился в Доме Красной Армии, а после Великой Отечественной войны для него построили новое здание.

Лучше всего о сегодняшнем дне музея говорят цифры. Они весьма убедительны. В его 25 залах и хранилищах ныне сосредоточено свыше шестисот тысяч экспонатов. Каждый год наши фонды по-

полняются тысячами новых материалов. И мы обслуживаем ежегодно более миллиона посетителей, в том числе до тысячи групп иностранных туристов. У нас побывали представители почти всех стран мира.

Десятки тысяч отличников боевой и политической подготовки Советских Вооруженных Сил, ветеранов войны, ударников труда, передовых комсомольцев сфотографированы у Знамени Победы.

Тесная творческая дружба связывает нас со многими военными музеями.

— Особое внимание, — продолжает тов. Терентьев, — мы уделяем созданию на местах экспозиций, отражающих деятельность В. И. Ленина — организатора Красной Армии, руководителя обороны нашей страны, мобилизующую роль Коммунистической партии. Выделяется музей боевой славы гвардейской мотострелковой Пролетарской Московско-Минской дивизии. В нем находится до 900 экспонатов о жизни, революционной деятельности В. И. Ленина. Этому музею, как и многим другим, наш коллектив оказывает повседневную помощь.

Музей выпускает литературу, посвященную дорогим для нашего народа ре-



ликвиям — свидетельствам неиссякаемого героизма советских людей. К примеру, в небольшой книжке «Юность боевая» помещена фотография 16-летнего паренька Кости Феоктистова. А многие ли знают, что прославленный космонавт был отважным партизанским разведчиком? Смело и дерзко действовал юноша. Ничто не могло остановить его. Но однажды разведчик попал в руки фашистов. Приговор один — расстрел на месте. Костя чудом остался жив. За свой подвиг К. П. Феоктистов был награжден орденом Отечественной войны I степени.

— Владилен Дмитриевич, расскажите о новых экспозициях, развернутых за последнее время, об интересных экспонатах.

— Ответ на этот вопрос можно найти непосредственно в залах, в хранилищах.

Перед вами новый экспонат — макет военного городка Песчанка — подарок Генеральному секретарю ЦК КПСС, Председателю Президиума Верховного Совета СССР товарищу Л. И. Брежневу — и письмо от воинов ордена Ленина Забайкальского военного округа, где он начал свою воинскую службу в танковой части.

Рядом с макетом — фотография, где запечатлена встреча Леонида Ильича Брежнева с воинами гарнизона во время его поездки по районам Сибири и Дальнего Востока.

Макет и письмо товарищ Л. И. Брежнев передал Музею Вооруженных Сил СССР.

Три зала посвящены значительно обновленной экспозиции «На страже завоеваний великого Октября». Здесь экспонаты, рассказывающие о мирных буднях советских воинов, об инициаторах социалистического соревнования за высокие успехи в боевой и политической подготовке. Один из запевал соревнования — полк мотострелковой Самаро-Ульяновской, Бердичевской железной, трижды Краснознаменной, орденов Суворова и Богдана Хмельницкого дивизии награжден вымпелом Министра обороны СССР.

Дивизия, награжденная также орденом Октябрьской Революции, в годы гражданской войны принимала активное участие в освобождении Симбирска от белогвардейцев. Читаем телеграмму, полученную В. В. Куйбышевым от В. И. Ленина.

«Взятие Симбирска — моего родного города — есть самая целебная, самая лучшая повязка на мои раны. Я чувствую небывалый прилив бодрости и сил. Поздравляю красноармейцев с победой и от имени всех трудящихся благодарю за все их жертвы».

В этой же витрине снимок Героя Советского Союза В. П. Майборского, повторившего подвиг А. Матросова и оставшегося живым. Здесь же переходящий вымпел его имени. Он вручается лучшему мотострелковому взводу, победителю социалистического соревнования.

Многочисленные фотографии и другие материалы рассказывают о замечательных делах передовых воинов-авиаторов. Вот снимок гвардии подполковника Г. Щитова — командира отличного гвардейского авиационного полка — инициатора соревнования в честь 60-летия Вооруженных Сил. По итогам соревнования полку вручен вымпел Министра обороны СССР.

Фотография снайперского экипажа дальней авиации. Возглавляет экипаж ко-

мандир полка гвардии полковник Д. Беркутов, кавалер ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Его налет на реактивных самолетах составляет 3000 часов.

В экспозиции представлены материалы об отличной авиационной части, которой командует подполковник И. Жуплатов. Коллектив части выступил инициатором социалистического соревнования в 1979 году. Приводится Обращение личного состава полка ко всем воинам-авиаторам Военно-Воздушных Сил.

Недавно музеем получена и выставлена в экспозиции, посвященной Военно-Морскому Флоту, листовка-плакат о пребывании Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева на крейсере «Адмирал Сенявин» Краснознаменного Тихоокеанского флота.

А это снимок двух отважных летчиков — капитана Б. Капустина и старшего лейтенанта Ю. Янова. Во время полета отказал двигатель. Жертвуя собой, они сумели отвернуть самолет от жилых кварталов. За мужество и отвагу при исполнении воинского долга оба офицера посмертно награждены орденом Красного Знамени. Здесь же под стеклом — кислородная маска и рабочая тетрадь командира звена Б. Капустина и наклеенный планшет Ю. Янова.

Несомненный интерес вызовут документальные материалы, посвященные военным парашютистам, их хладнокровию, самоотверженности и самообладанию. Во время учений «Березина» при выброске воздушного десанта командир взвода гвардии лейтенант В. Дудко и стрелок гвардии ефрейтор С. Кувычкин, подвигаченные воздушным потоком, сошли в воздухе. Купола парашютов стали гаснуть. В критический момент, когда до земли оставалось немногим более ста метров, удержав одной рукой ефрейтора, офицер сумел раскрыть запасной парашют.

Тут же находится фотография парашютистов, запасной парашют и нож-стропорез.

Спортсмены-парашютисты, несомненно, помнят экспедицию альпинистов и парашютистов на Памир, где советские спортсмены проявили высокое мужество, стойкость и героизм. Работники музея собрали материал об участнике этой экспедиции, испытателе, заслуженном мастере спорта В. В. Томаровиче. Из совершенных им 1400 прыжков — 1200 испытательные.

Мать отважного парашютиста передала музею дорогие реликвии: комсомольский билет, удостоверение о занесении В. Томаровича в Книгу почета ЦК ВЛКСМ, золотые медали за установление всесоюзных рекордов.

Несколько залов занимает экспозиция, посвященная братству по оружию. Многочисленные экспонаты рассказывают о жизни и боевой учебе армий социалистических стран. Все новые и новые поступления постоянно обогащают экспозицию, делают ее содержательней, интересней.

Центральный музей систематически проводит научные экспедиции в военные округа, на флоты. Всюду недавно одна из таких экспедиций побывала в Дальневосточном военном округе, посетила вертолетный Краснознаменный полк, носящий имя великого Ленина. Интересные материалы собраны о передовом

летчике — заместителе командира эскадрильи майоре, мастере спорта А. Петрушине. За высокое летное мастерство и боевую выучку, показанную на учениях в районе Хабаровска, А. Петрушин награжден Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Л. И. Брежневым именными часами.

Непрерывно пополняются наши фонды материалами о летчиках — участниках гражданской войны. Например, представляют большой интерес материалы о красных летчиках Якове Николаевиче Моисееве и Иване Филипповиче Воедило.

Среди материалов, посвященных Я. Н. Моисееву, — автобиография, портрет летчика, исполненный художником К. И. Максимовым, маузер, шашка, два ордена Ленина, пять орденов Красного Знамени, орден Красного Знамени Хорезмской республики, схема перелета Москва—Кабул—Тегеран—Анкара, членский билет Авиакима от 1926 года, карта агитационного облета десятков населенных пунктов, организованного Авиакимом РСФСР в 1925 году.

В своих воспоминаниях, которые недавно получились музеем, И. Ф. Воедило пишет, что с первого дня создания Красной Армии он вступил в ее ряды. Служил в 13-м Казанском авиационном отряде. Особенно много сказано о друзьях-товарищах, их самоотверженных, героических действиях в борьбе с белогвардейцами, об интернациональной дружбе, цементировавшей воедино братскую семью первых советских летчиков.

И. Ф. Воедило приводит эпизод из боевой жизни на Южном фронте. Начальник авиации фронта тов. Юнгмейстер поручил ему срочно доставить пакет от командующего фронтом М. В. Фрунзе командиру корпуса тов. Каширину. Предполагалось, что штаб корпуса находится в Джанкое. Но там ли он — твердо об этом никто не мог сказать. Приказ есть приказ. Он должен быть выполнен. Несмотря на то, что облетел пилот Джанкой. Установить, в чьих он руках, не удалось. Сел поблизости от станции. Показались три всадника. Началось выяснение — кто они: красные или белые. В конце концов летчик установил, что это красные кавалеристы. Важный пакет был доставлен вовремя.

— Приближается знаменательная дата — 60-летие создания музея. Как вы готовитесь к этому важному событию?

— Ведем большую работу по организации раздела о современных Вооруженных Силах. С этой целью полностью перестраиваются три зала. Намечены встречи с представителями музеев армий братских социалистических стран. Готовится к изданию серия книг о Центральном музее Вооруженных Сил. Вот название некоторых из них: «Оружие победы», «Легендарные клинки», «Юность, прикрывшая грудью Отчизну». Новые научные экспедиции для сбора материалов будут направлены в Ленинградский и Туркестанский военные округа, на Северный флот.

Организуются передвижные выставки в войсках. Их темы: «Боевое красное знамя», «Ленинский комсомол в боях за Родину», «Военные преступления империализма». Готовятся также к выпуску различных сувениры, значки и памятные медали.



ЛЕТЧИК, БОЛЬШЕВИК, УЧЕНый

Воздушный таран — тактический прием боя, грозное оружие советских летчиков. Этот тактический прием не был предусмотрен ни одним уставом, кроме «устава» любви к Родине и ответственности за ее защиту. Всего советские летчики таранили противника свыше пятисот раз. Но когда зародился этот прием и кто был его автором?

☆☆☆

Впервые мысль о таране была высказана в 1911 году в журнале «Вестник воздухоплавания» № 13—14. В заметке «О бое в воздухе» одновременно с мыслью о таране автор Н. А. Яцук предсказал и будущее оружие летательных аппаратов — артиллерийские орудия, пулеметы и бомбы. В более утвердительной форме автор говорил о таране в своей книге «Воздухоплавание в морской войне», изданной в 1912 году. Это была первая книга по тактике морской авиации. Яцуку принадлежит важная роль и в становлении авиации нашей страны. Интересна биография этого выдающегося офицера.

Родился Николай Александрович в местечке Кемери Рижского уезда в 1884 году. С отличием окончил морское инженерное училище, одновременно, в качестве вольнослушателя — курс технологического института. Проходил службу инженер-механиком на миноносце «221», контрминоносце «Бодрый» и крейсере «Аврора». Совершил два кругосветных плавания. Будучи человеком прогрессивных взглядов, лейтенант Яцук оказался в рядах революционно настроенных офицеров. С небом соприкоснулся во Владивостоке, в Морском воздухоплавательном парке, где совершил ряд полетов на свободном аэростате. После 1905 года,

окончив Морскую академию, затем авиационную школу, он целиком посвятил себя авиации.

Исключительную роль в жизни Яцука, как авиатора, сыграл морской инженер капитан Л. М. Мациевич, предложивший первый в России проект авианосца, катапульты и корабельного самолета. Уже в 1910 году Мациевич начал работу над первым научным трудом по тактике авиации. Безвременная смерть Мациевича оборвала эту работу. Продолжил ее Яцук. Результатом совместного труда и явилась книга «Воздухоплавание в морской войне», вышедшая в 1912 году.

В 1912 году Николай Александрович стал членом РСДРП.

К тому же времени относится и первая его встреча с поручиком Петром Нестеровым. Они познакомились в авиашколе Всероссийского аэроклуба, где Яцук был летчиком-инструктором. Член Русского технического общества, один из трех комиссаров Международной федерации в России, а потому и непременный судья всех конкурсов и состязаний, Николай Александрович первым дал путевку в небо Нестерову. По его совету, преодолев многие трудности, Нестеров добился зачисления в авиашколу.

Всесторонне образованный офицер, энтузиаст и зачинатель всего нового, Н. А. Яцук еще в 1910 году в журнале «Воздухоплавание» № 9—10 опубликовал статью «Управление аэростатами по радиотелеграфу», в которой обобщил произведенные им опыты в управлении подводной лодкой.

В 1913 году на 3-й авиационной неделе в Петербурге Николай Александрович продемонстрировал полеты на поплавковом гидросамолете «Фарман-16». На этом празднике гидроавиация была представлена впервые в России.

В феврале 1914 года при Всероссийском аэроклубе была создана особая медицинская комиссия для изучения влияния полетов на организм человека. Яцук, будучи начальником авиашколы, участвовал в работе комиссии. 4 апреля того же года вместе с известным ученым-швейцарцем Н. А. Морозовым, врачом Н. А. Цитовичем и писателем В. В. Водозовым он совершил полет на воздушном шаре с целью изучения влияния высоты на организм человека.

☆☆☆

С началом первой мировой войны капитан II ранга Н. А. Яцук сформировал особый добровольческий отряд из летно-технического состава авиашколы. Отряд, состоявший из шести самолетов-разведчиков типа «Фарман» и «Вуазен», получил наименование 5-й разведывательный. Выполняя задачи воздушной разведки, фотографировав позиции вражеских войск и тыловые объекты, отряд во главе с Яцуком прошел по всем фронтам, обеспечивал боевую работу 3-го армейского корпуса и заслужил высокую оценку командования. После Февральской революции, когда партия большевиков взяла курс на перерастание буржуазно-демократической революции в революцию социалистическую, почти весь отряд во главе с командиром твердо стал на позиции большевиков. Вскоре Николая Александровича откомандиро-

вали в Петроград, ближе к штабу революции. Там требовались его организаторские способности, знание авиации, мастерство военного человека.

В Петрограде он был введен в состав Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом и проработал здесь до конца гражданской войны. Опыт, накопленный на фронте, понадобился и при формировании отрядов красной авиации, и при организации боевой деятельности Красных воздушных сил. Кроме того, Яцук принимал участие в решении ряда специальных вопросов. Так, в январе 1918 года обсуждался вопрос об организации воздушного сообщения между Петроградом и Стокгольмом через Финляндию. Осуществление проекта было возложено на Яцука. В силу различных причин экономического и политического характера этот проект не был реализован, но он вошел в историю как первая попытка советской России организовать международное воздушное сообщение.

В апреле 1918 года на Всероссийской коллегии обсуждался доклад начальника отдела применения авиации Главвоздухфлота Н. А. Яцука и командира Северной группы воздушных кораблей А. В. Панкратьева об использовании самолетов «Илья Муромец» в экспедиции Главного гидрографического управления по исследованию северного побережья. Было признано, что такая экспедиция целесообразна, но в связи с тем, что большевики заняли Архангельск, от посылки ее пришлось отказаться. Жизнь показала правоту идеи Яцука: Север удалось освоить лишь после того, как туда стали летать самолеты.

С начала 1923 года Николай Александрович на преподавательской работе. В это время он активно трудится над созданием первого учебника по тактике Красного Воздушного Флота. В следующем году учебник был издан, в нем — опять развивается мысль о таране: «Следует упомянуть о «таранении» воздушного врага, имеющем немногие, но весьма поучительные прецеденты... Подобный прием останется в тактике воздушного боя навсегда последним средством героя... Маневр, знаменующий угрозу таранить, — сильным средством морального воздействия на врага».

Одновременно с преподавательской деятельностью Яцук принял участие в широко развернувшейся дискуссии «Флот воздушный и флот морской», сыгравшей большую роль в развитии советской военной науки.

☆☆☆

Профессор трех академий, основатель советской школы авиационной маскировки, Николай Александрович Яцук наряду с подготовкой научных авиационных кадров работал над программой применения авиации в народном хозяйстве. Она предусматривала освоение северного побережья страны, поиски с воздуха полезных ископаемых и даже управление погодой с помощью самолетов и другие работы. Многие из этой программы уже осуществлено. Все, что сделано старым авиатором, большевиком и ученым, ценно и незабываемо.

А. ГРИГОРЬЕВ,
капитан III ранга

*Бойцы вспоминают
минувшие дни...*



Война застала многих из нас на школьной скамье. Нам тогда было по 17—18 лет, а некоторым и того меньше. Те, кто летал в аэроклубах, и те, кто с авиацией не был знаком, пошли в военкоматы проситься на фронт.

Авиационным спортсменам отдавалось предпочтение. Большинство из них вскоре стали бойцами Красной Армии. Одни пересели со спортивных планеров на боевые самолеты, другие взяли в руки штурвалы десантных машин. Для обучения планеристов-десантников в Саратове была создана специальная планерная школа, в которую попали сотни аэроклубовцев, в том числе и я. Предстояло освоить новые десантные планеры и летать на них в тыл врага.

Партизаны, действовавшие в тылу противника, нуждались в боеприпасах, оружии, медикаментах, продовольствии. Для доставки грузов командование решило использовать десантные планеры А-7 конструкции О. Антонова, Г-11 — В. Грибовского, КЦ-20 — Д. Колесникова и П. Цыбина.

А-7 позволял перевозить 7 бойцов с оружием или до тонны груза. В Г-11 помещалось 11 бойцов или 1300 кг груза. КЦ-20 мог брать на борт до 20 человек или 2200 кг груза.

Осваивать новые десантные планеры нам помогали известные в то время мастера парящего полета Сергей Анохин, Виктор Ильченко, Вячеслав Чубуков, Григорий Малиновский, Виктор Выгонов, Михаил Романов, Леонид Петрянов, Павел Еремеев.

Основное внимание уделялось ночным полетам, ведь в тыл врага планеристы летали только ночью. Правда, были случаи, когда планеристы выполняли ответственные задания и днем.

Встретились фронтовые друзья планеристы-десантники (1978 г.).

Так накануне перехода Красной Армии в контрнаступление под Сталинградом (в ноябре 1942 года) раньше времени ударили сильные морозы. Для танковых частей срочно потребовался антифриз. Доставить его к линии фронта поручили планеристам.

— Командование нас вызвало неожиданно, — вспоминает планерист Борис Бредихин, — и приказало срочно готовиться к полету. В мой А-7 закатили три бочки. Взлетели мы с аэродрома в 11 часов. Погода была сложная: низкая облачность, сильный ветер, ограниченная видимость. Шесть часов летели на буксире. Вечером совершили посадку в Саратове, а утром направились под Сталинград. Вместе со мной на других планерах летели Николай Покидышев, Сергей Барышников, Александр Стрельников, Николай Нечаев, Николай Щеголев и другие. Руководил этой операцией известный паритель Дмитрий Кошиц. Десятки десантных машин доставили танкистам антифриз вовремя.

Весной 1943 года немецко-фашистские войска предприняли ряд карательных операций против партизан Белоруссии. В районах Бегомля и Селявщины создавалась исключительно тяжелая обстановка. Боеприпасы у партизан были на исходе. Большое количество раненых нуждалось в медицинской помощи и медикаментах. Аэродромов для посадки транспортных самолетов не было. Начали перевозить грузы на десантных планерах. Опыт таких полетов уже был. Иван Селезнев, Александр Чеботарев и другие планеристы успешно летали к брянским партизанам.

Начиная с марта 1943 года в белорусских лесах все больше и больше приземлялось транспортных планеров — с оружием, боеприпасами, различным снаряжением и всем необходимым для борьбы с врагом. Фашисты не сразу догадались, что партизанам доставляют грузы планеристы. Так, об операции в Селявщине, длившейся около месяца, враг узнал только в конце полетов. Гитлеровцы были уверены, что партизаны находятся в плотном кольце, блокированы со всех сторон и долго не смогут оказывать сопротивление. А народные мстители не только успешно отбивали атаки фашистов, но и сами переходили в наступление.

Для усиления действий партизан был высажен на планерах большой десант саперов-подрывников. С их помощью партизанские отряды дезорганизовали железнодорожное движение в тылу врага, уничтожили десятки эшелонов с техникой и живой силой противника, взорвали 16 мостов, 6 складов с боеприпасами, разгромили многие гарнизоны, находившиеся в районных центрах и крупных населенных пунктах. Все это в значительной мере способствовало успешному наступлению наших войск.

В мае 1943 года началась наиболее активная операция по переброске людей и грузов в небольшой городок Бегомль, который стал одним из центров партизанского движения в Белоруссии и являлся источником снабжения партизанских бригад оружием и боеприпасами. Его надо было во что бы то ни стало удержать в своих руках.

Помню, как 22 мая меня вызвал начальник штаба соединения подполковник Кузнецов и приказал: — Сержант Снятков, сегодня полетите на КЦ-20 в



НА ПЛАНЕРЕ В ТЫЛ ВРАГА

Фото Р. БЛЮМКИНА,
бывшего
пилота-планериста.

Пилот-планерист Г. Антонов (слева) и летчик-буксировщик И. Кунов перед боевым вылетом (1943 г.).

Пилот-планерист А. Поздняк у десантного планера (1945 г.).

экипаже старшего лейтенанта Анохина! Это распоряжение я воспринял с радостью. Многие мои товарищи уже побывали у партизан, а мне все не везло. Наконец-то настоящее дело.

Взлетели перед вечером. Тяжело нагруженный планер слушался рулей неохотно. Скоро наступила темная ночь. Ориентироваться приходилось только по огням выхлопных патрубков, так как даже силуэта самолета-буксировщика не было видно. Подходим к линии фронта. Внизу горят деревни и села. Немецкие захватчики свирепствовали и уничтожали целые районы. Напряжение растет. Смотрю кругом — не появятся ли поблизости немецкие истребители, оборудованные радиолокаторами и мощными фарами для поиска наших аэропоездов. Их не обнаружил. Но с земли ударили зенитные орудия. Снаряды рвались рядом.

Вспомнил, что однажды у Юрия Соболева зенитный снаряд перебил буксировочный трос и он был вынужден на планере с боевым грузом, в абсолютной темноте, садиться на территории, занятой врагом. Прошло немало дней, прежде чем партизаны обнаружили его. Боевой груз был доставлен по назначению.

Мы летели уже более двух часов. Начала сказываться усталость. Представил, как трудно моим товарищам, летевшим на других планерах по одному. А со мной рядом сидел такой прославленный

ас, как Сергей Анохин, который уже не раз выполнял рейсы к партизанам. Одно его присутствие вселяло веру в успех.

Человек он удивительный. Еще тогда о нем ходили легенды. На одном из слетов планеристов в Крыму Анохин, в научных целях, преднамеренно разрушил планер в воздухе, а сам спустился на парашюте. В 1940 году повторил такой эксперимент. Рекордсмен мира, признанный мастер безмоторного полета, он вызывал к себе глубокое уважение. Это единственный пилот, которому доверили на планере вывезти на Большую землю тяжело раненных партизан, за что он был награжден орденом Красного Знамени. В послевоенные годы Сергей Николаевич Анохин стал заслуженным летчиком-испытателем, заслуженным мастером спорта, лауреатом Государственной премии. За испытание новой авиационной техники ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В заданный район наш аэропоезд вышел точно. Вдалеке вспыхнул световой сигнал. Отцепились от самолета-буксировщика и пошли на посадку. Садиться на грузеном планере в темную ночь, да притом на ограниченную площадку, довольно сложно. Ошибку уже не исправить — мотора-то нет. Не подтянешь в случае недолета и не уйдешь на второй круг, когда садишься с перелетом. Мы приземлились хорошо. Положительно сказались тренировки, полученная в предвоенные годы в аэроклубах.

Не успели вылезти из планера, как к нам подбежали партизаны. Они обнимали нас, радовались привезенному оружию, взрывчатке, боеприпасам, табаку и соли. Курить у них было нечего, обед с солью варился только по воскресеньям.

А планеры садились один за другим. Партизаны быстро разгружали их и на лошадях увозили бесценный груз на базы. Не прошло и десяти минут после посадки последнего планера, как в воздухе появились вражеские бомбардировщики и начали бомбить площадку. Но они опоздали. Там уже ничего не было. Люди работали с поразительной быстротой.

Интересно, что партизанским отрядом «Мститель», находившимся в Бегомле, командовал ученик Анохина Константин Сидякин. Они встретились, как старые друзья. За активную боевую деятельность К. Сидякин уже в ту пору был награжден орденом Ленина. В эту же ночь Анохина вывезли из Бегомля на самолете По-2. Мне же и другим планеристам пришлось провести с партизанами около месяца, разделить все тяготы их нелегкой жизни.

Некоторые пилоты планеров, по сложившимся обстоятельствам, находились в партизанских отрядах более продолжительное время. Планеристы Б. Комиссаров, Ю. Сушилилин, И. Борисов и многие другие, участвуя в боях вместе с партизанами, показали себя умелыми и бесстрашными воинами.

Около года находился в тылу врага Г. Малиновский. Он один из тех, кто принимал самое активное участие в строительстве «Центрального партизанского аэропорта» в Полоцко-Лепельской зоне, где действовала бригада Героя Советского Союза Ф. Дубровского. С вводом в строй этого аэродрома значительно облегчилось снабжение партизанского края оружием и боеприпасами, медикаментами и продовольствием.

Большими мастерами полетов в тыл врага зарекомендовали себя Александр Синецын, Михаил Ильин, Виталий Бухарин. Так А. Синецын и В. Бухарин совершили по четыре посадки у партизан, а М. Ильин доставлял груз народным мстителям пять раз.

Планеристы-десантники принимали активное участие и в форсировании Днепра. Тогда в тыл врага был выброшен крупный воздушный десант. На планерах Г-11 на правый берег Днепра доставили противотанковые пушки, минометы, боеприпасы.

Советские планеристы достойно сражались с фашистскими захватчиками и внесли весомый вклад в разгром врага. За мужество и отвагу, за умелое выполнение заданий Родины многие были награждены орденами и медалями. Среди них Г. Малиновский, И. Селезнев, А. Баранов, А. Чеботарев, И. Борисов, М. Романов, Б. Комиссаров, Ю. Сушилилин, В. Бухарин, Н. Беляев, А. Агеев, В. Петров. Боевые награды получили и летчики-буксировщики: И. Ширкин, Б. Остапенко, Ю. Желютюв, В. Степанов, Н. Колобов, Н. Мокшанов, командир отряда Н. Визгалов и многие другие.

Со Дня Победы прошло более 30 лет, а планеристы-десантники по-прежнему хранят фронтową дружбу. Они часто встречаются, вспоминают свои полеты и боевые дела, чтят память тех, кто отдал жизнь за свободу своего Отечества.

С. СНЯТКОВ,
Генеральный директор
Киржачского производственного
шелкового объединения,
бывший планерист-десантник

У московского профессионально-технического училища № 23 большая биография. Ему исполнилось уже 35 лет. Первого сентября 1978 года здесь отметили новоселье. В современном, благоустроенном и просторном здании нашлось место для актового зала на 340 мест, удобных лабораторий и мастерских, отличного физкультурного зала.

В училище готовят рабочие кадры для современного производства — токарей, фрезеровщиков, слесарей механосборочных работ. Завод, шефствующий над училищем, обеспечил ПТУ самыми современными станками, помог создать прекрасную производственную базу.

Для многих из выпускников училище было первой ступенью к овладению

ПЕРВИЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ —
ОСНОВА ОБЩЕСТВА

АКТИВИСТЫ ИЗ ПТУ

профессией, именно тут начиналась дорога в большую рабочую жизнь. Есть среди окончивших ПТУ № 23 и ведущие инженеры, и конструкторы, мастера и бригадиры, начальники цехов и отделов. Училище гордится, что в его стенах получило первое представление о профессии такие мастера своего дела, как Герой Социалистического Труда слесарь-сборщик Алексей Михайлович Блинов, кавалер двух орденов Трудового Красного Знамени Александр Михайлович Белов, токари Александр Меньшов и Михаил Никифоров — оба лауреаты премии Ленинского комсомола. А Меньшов — кавалер ордена Трудовой Славы III степени, М. Никифоров дважды завоевал звание лучшего токаря столицы, стал призером Всесоюзного конкурса мастеров, награжден дипломом соревнований токарей социалистических стран...

Профессионально-техническое училище. Сюда приходят подростки, чтобы приобрести профессию, получить среднее образование, пройти первую рабочую закалку, подготовиться к службе в армии. Годы учебы в ПТУ приходятся на самый сложный возраст — 15—17 лет, и потому педагогическому коллективу приходится огромное внимание уделять не только учебному процессу (а программа в ПТУ нелегка — ведь за три года надо пройти курс 9 и 10-го классов средней школы и освоить специальность), но и проблемам воспитания.

Военно-патриотическое воспитание, воспитание гражданина Страны Советов, глубоко сознающего свою личную ответ-

ственность в жизни, иморально, и физически готового к труду на благо Родины, к умелой защите ее в случае необходимости, — велика роль оборонной организации в этом сложном деле. Практика убедительно свидетельствует: успех в нем приходит лишь тогда, когда используются самые разнообразие формы работы, когда педагогический коллектив действует в тесном контакте с комсомольской и оборонной организацией.

Несколько лет назад в училище в торжественной обстановке был открыт музей 9-й гвардейской истребительной авиадивизии, которой в годы войны командовал трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин. На открытие музея ребята пригласили летчика-героя, ныне председателя Центрального комитета ДОСААФ, а в юности представителя армии трудовых резервов.

Свой трудовой путь А. И. Покрышкин начинал в ремесленном училище. В довоенном и военном поколении авиаторов было немало воспитанников трудовых резервов. Этим и объясняют следопыты свой интерес к истории авиационной дивизии. Сказалось на выборе и просто «географическое» положение училища — недалеко от Тушинского аэродрома, где часто можно видеть тренирующихся авиационных спортсменов. Кстати заметить, что близость аэроклуба нередко сказывается и на увлечениях учащихся ПТУ.

В годы создания музея и позже, после его открытия училище в этой работе опиралось на помощь Совета ветеранов 9-й гвардейской авиационной дивизии. До последних дней своей жизни много помогал ребятам секретарь Совета ветеранов С. А. Пыжиков. Был собран богатый фотоматериал, копии архивных документов, наиболее интересные публикации в печати...

Музей с любовью оформлен. Здесь проходят уроки обществоведения у первокурсников. В 9-й гвардейской авиадивизии было 4 полка. Специально закрепленные учебные группы поддерживают связь с ветеранами «своих» полков.

Нет, следопыты из ПТУ № 23 не сделали никаких больших открытий. История прославленной дивизии хорошо известна. Но дружба с героями-летчиками дает юношам очень много. К молодежи приходят дважды Герои Советского Союза Д. Глинка и Г. Речкалов, первый командир дивизии А. Борман, Герой Советского Союза Н. Трофимов, бывший начальник политотдела Д. Мачнев и их товарищи. Встречи с летчиками обычно проводятся в небольшой аудитории, разговор в таких случаях получается искренним, по-особому доверительным. В День Победы ветераны идут к могиле Неизвестного солдата возложить венки, принести высокую дань памяти отдавшим свои жизни за свободу Родины. Вместе с героями-летчиками венки к могиле Неизвестного солдата возлагают ребята.

Сейчас активисты из ПТУ расширяют свой музей, дополняют его материалами о ветеранах войны и труда своего училища и шефствующего предприятия.

Вот один из таких людей — механик Виталий Августович Шульте. Полковник в отставке. 50 лет в партии. Виталий Августович для молодых — яркий пример любви к Родине. Он один из энтузиастов военно-патриотического воспитания молодежи.

Много сил и энергии отдают этой работе секретарь партийной организации училища, преподаватель начальной военной подготовки Н. А. Червов, преподаватель обществоведения Е. Н. Пикуза, мастер производственного обучения В. П. Гусаров и другие.

Оборонная организация ПТУ (председатель комитета ДОСААФ — коммунист А. П. Головачев) во всех своих начинаниях опирается на помощь комитета ДОСААФ шефствующего завода. Проводится интересная встреча для допризывников на заводе — приглашаются учащиеся ПТУ. И наоборот.

— Сейчас мы ходим стрелять в тир аэроклуба, — говорит Н. А. Червов. — Но собираемся обязательно построить свой тир. Завод, как всегда, готов прийти на помощь. Стремимся оборудовать кабинет военного дела современными пособиями. При содействии председателя ЦК ДОСААФ СССР А. И. Покрышкина наше ПТУ получило первый образец экспериментальной военно-прикладной полосы препятствий. Ее создали на одном из предприятий ДОСААФ. Наши мастера производственного обучения с помощью завода изготовили фотоэлектронное ружье. А недавно в училище приобрели электронно-лазерный тир ЭЛТ-1Б. Тоже очень хорошее устройство для тренировки точности прицеливания.

Стрелковый спорт нравится подросткам. Два раза в году проводятся соревнования внутри учебных групп. Лучшие стрелки, такие, как Алексей Шишкин, Лена Павлова, Сергей Ульянов, Юрий Стасков, составляют сборную команду училища, которая выступает на районных соревнованиях ДОСААФ и на городских встречах спортсменов училищ профтехобразования.

Кроме стрелковых в училище проводятся соревнования по летнему и зимнему троеборью, по лыжам и хоккею. Как правило, нормы спортивного комплекса ГТО выполняют все учащиеся. Летом до ста человек выезжают в спортивно-трудовой лагерь, где работают в подсобном хозяйстве завода, а свободное время отдают спорту. Хорошо подготовлен в ПТУ батальон юнармейцев для участия во всесоюзной игре «Орленок».

Недостатком в работе своей организации активисты из ПТУ считают отсутствие в училище технических кружков. Правда, здесь организовали кружок мотоциклистов при спортивном обществе «Трудовые резервы». В нем занимаются 18 человек. Но этого, конечно, мало. Нужны инструкторы, а их нет. А как уместен был бы в этом училище авиамодельный кружок! Да и спортивные клубы ДОСААФ, расположенные рядом, могут и должны оказывать ПТУ настоящую помощь. Работает же, например, на базе ГПТУ № 11 в Петрозаводске клуб «Парашютист», а помогает ему, конечно, Петрозаводский авиаспортклуб ДОСААФ. Мальчишкам и девочкам из профессионально-технических училищ нужны яркие интересные увлечения и занятия. Авиационный спорт развивает в человеке волю и собранность, выдержку, смелость и решительность, умение преодолеть себя в движении вперед. А все это чрезвычайно важно для растущего человека.

Т. ЛЕОНТЬЕВА

Москва

ВЕРТОЛЕТ ШТУРМУЕТ СКОРОСТЬ

Международная авиационная федерация (ФАИ) зарегистрировала рекорд скорости полета вертолета на базе 15—25 км. Его установил летчик-испытатель Московского вертолетного завода мастер спорта Гурген Карапетян. Пилотируемая винтокрылая машина А-10 пролетела эту дистанцию со скоростью 368,4 км/ч. Так быстро ни один вертолет в мире еще не летал.

Наша авиационная промышленность создала вертолеты, которые без посадки покрывают большие расстояния, приближающиеся к двум с половиной тысячам километров. Они поднимаются на, казалось бы, недостижимую для летательных аппаратов вертикального взлета высоту, равную более семи с половиной тысячам метров, и делают это с невероятной скоростью — подвешивая, исчисляемой минутами. Им по плечу оказался груз, превышающий сорок тонн.

А могут ли эти машины демонстрировать высокие скорости полета? Этим вопросом задавались конструкторы, инженеры, испытатели. 21 сентября 1961 года экипаж Ми-6 в составе командира корабля Н. Лешина, второго пилота В. Колошенко, бортингенера Ф. Новикова прошел мерную базу 15—25 км со скоростью 320 км/ч.

За выдающееся достижение Н. Лешин удостоен специального приза имени Сикорского «Золотая лопасть».

Рекорд держался около двух лет, пока не перешел к французам. На вертолете «Суперфрелон» Ж. Буль покрыл такой же отрезок пути со скоростью 350,47 км/ч. В конце 1970 года этот показатель был улучшен на пять километров американским летчиком К. Канноном.

И вот теперь рекорд скорости полета на базе 15—25 км вновь принадлежит советскому спортсмену.

Гурген Карапетян — воспитанник оборонного Общества. Еще студентом Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе он стал летать на планере. В Центральном аэроклубе научился управлять винтокрылой машиной. Не раз участвовал в клубных соревнованиях. В 1960 году на третьем первенстве Советского Союза выиграл золотую медаль в самом трудном тогда упражнении — сбрасывании груза в свободно плавающую лодку, и стал бронзовым призером многоборья.

Ныне к чемпионскому титулу прибавился еще и титул рекордсмена.

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ОБУЧЕНИЯ

Год от года улучшается материально-техническая база учебных и спортивных организаций ДОСААФ; добротными наглядными пособиями оснащаются классы и лаборатории для занятий. Дальнейшее повышение качества и эффективности подготовки курсантов и спортсменов требует совершенствования технической базы. Этой цели подчинен тематический конкурс на создание новых образцов технических средств обучения в школах и клубах оборонного Общества.

Конкурс, объявленный ЦК ДОСААФ СССР, проводится в учебных и спортивных организациях, конструкторско-технологических бюро, на производственных предприятиях ДОСААФ. Он продлится весь 1979 год (по 31 декабря включительно).

Положение о конкурсе предусматривает разработки по 15 темам. Среди них, например, создание для класса конструкции и эксплуатации самолета, вертолета комплекта плоскостных электрифицированных макетов основных систем: топливной, масляной, гидравлической, воздушной, противопожарной, противообледенительной, а также управления машиной. Макеты должны обеспечивать ввод и наглядный показ характерных неисправностей систем с использованием элементов программированного обучения.

В аэроклубах, скажем, в Егорьевском, Волгоградском и других внимание рационализаторов и изобретателей привлекла тема, связанная с изобретением для класса конструкции и эксплуатации авиационного двигателя плоскостных электрифицированных макетов систем, показывающих основные режимы их работы и порядка регулирования двигателя. Или, скажем, электрифицированные настенные действующие стенды, позволяющие имитировать особые случаи, которые могут возникнуть в полете самолета Л-29 и вертолета Ми-2: самовыключение и запуск двигателя в воздухе и на земле; пожар двигателя; помпаж двигателя; аварийный выпуск шасси и закрылков. Важно, чтобы подобный комплект имел электрическое табло, оценивающее действия летчика в особых случаях в полете.

Одна из конкурсных тем — создать электрифицированные планшеты для класса непосредственной подготовки к полетам. Их «обязанность» — имитировать выполнение полета по кругу с высвечиванием поэтапно на табло действий летчика, которые сопровождаются записанным на магнитную ленту пояснительным текстом; определять расстояние, курс и время полета в зону и по маршруту, а также порядок входа и выхода из круга при этих полетах.

Новые образцы технических средств обучения должны строго отвечать требованиям по оборудованию классов, оправданы целесообразностью их применения в учебном процессе, возможностью размещения в классе, надежностью работы, технологичностью и дешевой массовой изготовлением. И, конечно, отвечать условиям технической эстетики, быть компактным и несложным в управлении. Еще обязательное условие: при изготовлении устройств, тренажеров, стендов, макетов, планшетов — строго соблюдать требования техники безопасности и пожарной безопасности. Все электрические и монтажные схемы изготавливаются только из недефицитных электротехнических деталей, узлов и приборов.

Последний срок представления материалов на конкурс в ЦК ДОСААФ СССР 30 декабря 1979 года (по почтовому штемпелю почты отправления).

В конкурсе могут принимать участие преподаватели, инструкторы, тренеры, мастера производственного обучения, курсанты, спортсмены, рабочие, служащие и инженерно-технические работники комитетов, учебных и спортивных организаций, конструкторско-технологических бюро и производственных предприятий, а также летно-технический состав авиационных предприятий ДОСААФ.

Для поощрения авторов лучших работ установлены следующие премии по каждой из пятнадцати объявленных тем: одна первая премия в размере 300 рублей, две вторые по 200 рублей и три третьи премии по 100 рублей. Лучшие предложения будут рекомендованы для внедрения в учебных и спортивных организациях оборонного Общества. Работы, не получившие премий, но заслуживающие внимания, отмечаются Грамотами ЦК ДОСААФ СССР.

На конкурс могут быть представлены работы, на которые уже получены авторские свидетельства на изобретение или удостоверения на рационализаторские предложения.

Задача комитетов ДОСААФ — обеспечить активное участие работников и активистов оборонного Общества в конкурсе, повысить творческую активность изобретателей и рационализаторов.

УЧИТЕЛЯ И УЧЕ



Спортсмен-парашютист С. Савостин.

Шит и меч земли русской, мощный форпост на подступах к Москве — Коломна — торжественно отметила недавно свое восьмисотлетие. В связи с этой исторической датой город награжден орденом Октябрьской Революции. Славное прошлое сочетается со славным настоящим Коломны, одним из крупнейших промышленных центров Подмосковья. Здесь выпускаются известные во всем мире тепловозы, уникальные гигантские станки и прессы, которые покупают США, ФРГ, Япония, Швеция, Норвегия, Бельгия, Турция, Бразилия, Финляндия, Индия — около сорока зарубежных стран.

Коломна знаменита не только мастерами — золотые руки, она славится и своими авиационными спортсменами, которых объединяет авиационно-спортивный клуб ДОСААФ.

Клуб гордится своими воспитанниками. Это — дважды Герой Советского Союза В. А. Зайцев (в течение шести лет возглавлял после войны аэроклуб), Герои Советского Союза Н. В. Быкасов, Б. В. Бирюков, С. И. Захаров, Л. А. Быковец, А. А. Елдышев, М. В. Левин, О. А. Санфирова, А. И. Пчелкин, П. Л. Черябкин.

Первоначальную летную подготовку перед полетами в космос получила в клубе группа летчиков-космонавтов СССР дважды Герои Советского Союза В. Н. Волков и Г. М. Гречко, Герои Советского Союза В. И. Пацаев, и В. В. Лебедев. К первым прыжкам с парашютом здесь подготовили летчика-космонавта Героя Советского Союза К. П. Фоктистова.

Из года в год авиаспортклуб работает устойчиво, планомерно, хотя и не занимал призовых мест. Ощутим его вклад в обучение авиационных спортсменов. Приведем показатели лишь за год — недавно минувший. Так, парашютное звено подготовило 16 спортсменов первого разряда, в три раза больше, чем записано в обязательствах. Чуть ли не вдвое больше обучено перворазрядников — 282. В вертолетном звене 25 спортсменов стали разрядниками, трое — мастерами спорта. В этом большая заслуга командира звена Ю. Громова, призера чемпионата страны по самолетному спорту.

За год было совершено 5686 прыжков при плане 3787. Налет на вертолетах составил 1136 часов вместо 1030.

На специальном стенде демонстрируются десятки кубков, дипломов и дру-

гих наград, завоеванных на различного рода соревнованиях. В их числе — кубок Совета Министров РСФСР. Вот уже два года подряд команда парашютистов Коломны занимает первое место по многоборью на чемпионатах Российской Федерации. В прыжках на точность приземления на первенстве РСФСР лучшие результаты показала мастер спорта Ракля Садыкова. Она же входила в команду-победительницу на чемпионате ДОСААФ. Садыкова — член сборной команды Советского Союза. У нее свыше 3000 прыжков.

Что определяет работу Коломенского авиаспортклуба? Прежде всего люди.

Нынешний его начальник Григорий Ворошилов. Четверть века в клубе. Чуткость сочетается у него с требовательностью. Во всем и всегда он показывает личный пример. Одевается подчеркнуто аккуратно, чисто выбрит. Скажете, мелочь. Нет, это далеко не так. Из таких вроде мелочей и складывается высокая дисциплина. Ведь не секрет, что пренебрежение «мелочами» нередко приводит к летным происшествиям. В летной книжке мастера спорта коммуниста Ворошилова значится налет свыше 4500 часов.

Бывший летчик-истребитель Н. Каталов — заместитель начальника клуба по летной подготовке. У него свыше трех тысяч часов налета на МиГ-15, МиГ-17, Як-18 всех модификаций, Як-12, Ан-2, а теперь и на вертолете Ми-1. Мастер спорта Каталов умело организует и руководит полетами, парашютными прыжками.

Командир парашютного звена А. Ушаков тоже воспитанник клуба. День, когда предложили самому готовить спортсменов, запомнился навсегда. Теперь он мог ежедневно бывать в клубе, заниматься любимым делом. Единственное, что не радовало, нельзя столько совершать прыжков, сколько раньше. Все же время от времени Анатолий Михайлович спускается с неба под куполом парашюта. Сейчас на его счету 1350 прыжков.

Как и Ушаков, до того как стать инструктором, В. Абдалин десять лет был спортсменом. На самолетах и вертолетах его налет составляет больше двух тысяч часов. Всегда спокойный, уравновешенный он, вроде не спеша, без суетливости, успевает умело выполнять свои нелегкие инструкторские обязанности и вести большую общественную работу. Он секретарь партийной организации. Коммунисты — ведущая сила. Их свыше тридцати, часть из них непосредственно не работает в клубе, но охотно участвует в военно-патриотической работе.

В. Абдалин мастер спорта по двум видам — самолетному и вертолетному.

Стоит назвать имена еще нескольких ветеранов, проработавших по двадцать и больше лет. Это — инженер Г. Ф. Семенов, авиационные техники — бригадиры В. И. Соболев, С. П. Сапегин, фельд-

шер М. С. Немытышева, заведующая складом В. А. Хайрулина.

Совсем недавно пришел в клуб помощник начальника по материально-техническому обеспечению А. Ф. Вахрушев. Однако за его плечами 30 лет службы в Вооруженных Силах, 27 лет из них он летал на современных боевых самолетах.

Со своих старших товарищей берут пример более молодые инструкторы. Каждое дело выполняется добросовестно, с полной отдачей сил. Возьмем, к примеру, Бориса Салимова. У него всегда хорошее настроение, улыбка так и не сходит с лица. Это совсем не означает, что он добрячок, готовый простить спортсмену любую оплошность. Когда нужно — требователен.

Капитан команды парашютистов, призер зональных соревнований на точность приземления, Салимов хорошо понимает значение, скажем, строгого распорядка дня. Может ли показать высокие результаты парашютист, если он не отдохнул, не выспался? Конечно, нет. Инструктор за этим следит. В 10 часов вечера отбой. Борис обязательно проверит, все ли спортсмены на месте. Ведь утром в 4 часа начало прыжков. Тот, кто своевременно не ляжет спать, будет отстранен от очередных прыжков.

— Больше всего приходится работать, — рассказывает Борис Салимов, — когда начинается очередной набор. С самими ребятами надо поговорить о том, насколько их интересует парашютный спорт, не отсеются ли после первого занятия. Затем беседы на производстве, где трудятся парень, девушка. Сумеют ли посещать аэродром, участвовать в прыжках? Нередко приходится встречаться с родителями школьников, желающих стать спортсменами, вести с папами и мамами разъяснительную работу. Это отнюдь не легкое дело.

Хорошая работа приносит и хорошие плоды. Среди воспитанников Салимова есть мастера спорта — это Сергей Савостин и Анатолий Бакланов. Студентка педагогического института комсомола Елена Дегтярева оказалась способной парашютисткой. За год она прошла путь от третьего — до спортсмена первого разряда.

Хорошо зарекомендовал себя молодой инструктор, недавний воспитанник Салимова, Александр Харитонов. У него около тысячи прыжков, выполнены нормативы кандидата в мастера спорта.

С отличием окончил Волчанское авиационное училище ДОСААФ Геннадий Ворошилов, он пошел по стопам своего отца, Нелегко ему, как и другим молодым инструкторам. Нет-нет да и проскальзывают в отношениях со спортсменами нотки панибратства. Такое обращение во время занятий недопустимо, но отпор не всегда дается. Можно все же не сомневаться, что со временем этот недостаток будет изжит. Минувший год Геннадий закончил успешно. Им подготовлено

НИКИ

около ста перворазрядников и 18 спортсменов первого и второго разрядов.

Аэроклубовцы многое делают, чтобы привлечь молодежь к авиационным занятиям. В Коломне работают восемь парашютных кружков при первичных организациях ДОСААФ, в том числе в двух средних школах. В них свыше двухсот кружковцев. Но заявлений от желающих заниматься спортом так много, что предполагается создать новые секции.

Ведут кружки работники клуба и общественные инструкторы, которые регулярно готовятся в клубе не только для Коломны, но и для многих районов Московской области.

Комсомолка Ольга Стружанова — электрик на тепловозостроительном заводе имени В. В. Куйбышева. За год совершила 158 прыжков. Теперь она общественный инструктор и ведет кружок. Общественным инструктором стала и Елена Дегтярева. В ее группе свыше двадцати человек, в основном студенты. Она проходит с ними теоретическую часть, укладку парашютов. А затем, после принятия зачетов в клубе, подопечных Дегтяревой допустят к прыжкам.

Уже три года обучает молодых спортсменов в Ступинском металлургическом техникуме Ракия Садыкова. Ею подготовлено свыше ста человек, в том числе спортсменами первого разряда стали шофер Сафа Маликов, студент лесотехнического института Василий Просяников, лаборантка Татьяна Хохлова, студентка МАИ Евгения Сергеева.

Различны формы военно-патриотической работы. Ну, например, такая, как экскурсии школьников на аэродром во время полетов и парашютных прыжков, беседы об авиационном спорте в школах, показательные парашютные прыжки на воду, на стадион, в пионерских лагерях. Клуб принимает участие в военизированных играх «Зарница» и «Орленок». В массовом парашютном прыжке на Тушинском аэродроме в День Воздушного Флота СССР участвовало сорок спортсменов Коломны.

Здесь обобщается опыт передовых инструкторов. С этой целью два раза в году проводятся летно-технические конференции; регулярно, по звеньям ведутся методические занятия, показательные летные дни.

Бывает и так, что менее опытный инструктор обращается за советом к товарищу по работе. У Валерия Большакова, скажем, никак не получалась отработка техники висения на вертолете. На помощь пришел В. Абдалин. Сначала вместе с Валерием разобрался с теоретической частью этого элемента подготовки летчиков, провел занятия со спортсменами, после чего совершил по одному полету с каждым из них, указав на характерные ошибки и способы их устранения.

Охотно помогают спортсменам во время полетов мастера спорта Л. Коноплев и Г. Лапина. Опыт у них большой.

Поэтому каждый совет, замечание весьма ценны для тех, кто еще начинает свой путь в небо.

Золотые руки у техников, а их здесь немало — 12 человек. Как и летчики, большинство из них — ветераны клуба. Интересное рационализаторское предложение внесли техники Е. Лыкин и В. Капцов. Они сделали комбинированный стенд для проверки радиокompаса АРК-5 и гиросинхронного компаса ГИК-1. Это дало возможность одновременно проверять оба компаса, ускорив устранение неисправностей. Действующий тренажер вертолета создал техник Ф. Алексахин, что позволило повысить качество обучения спортсменов.

Успехи были бы немислимы без высокой дисциплины. Одно взыскание за год. Не стоит называть фамилию нарушителя. Человек прочувствовал свой

проступок и, можно надеяться, никогда не повторит его.

Успехи клуба немалые. Они находят свое отражение и в том, что много вчерашних спортсменов навсегда связали свою судьбу с авиацией. Ю. Бондарев, Ю. Абрамов, В. Долгов, В. Ермишин, А. Гришин, В. Дьяков, Л. Журилкин, В. Павлов, А. Агеев и другие.

Но коломенцы знают и свои слабые стороны, нерешенные проблемы. Задача, прежде всего, состоит в том, чтобы, исправляя недостатки, добиться еще большего вовлечения молодежи в занятия авиационными видами спорта, повышения мастерства спортсменов. Вполне по силам клубу бороться и завоевать призовое место среди авиационных учебных организаций ДОСААФ.

И. ЖАРКОВСКИЙ

Коломна

Учебные будни аэроклуба



Летчик-инструктор В. Абдалин (справа) со спортсменами — перворазрядниками: шофером АТК-15 Н. Сарайкиным (слева), слесарем-сборщиком завода имени Куйбышева В. Лаптевым.

Фото В. СМЫСЛОВА



Как сообщалось в нашем журнале № 12 за 1978 год, советские планеристы, находившиеся на тренировочном сборе в Орджоникидзе, используя волновые потоки, возникающие в горной местности, установили шесть спортивных достижений, из которых пять являются высотными рекордами.

РЕКОРДЫ НА «ВОЛНЕ»

Рассказывает участник этих полетов мастер спорта СССР международного класса Л. ВАСЬКОВ.

Волновые восходящие потоки возникают только при определенном сочетании рельефа местности с метеорологическими условиями. Волновое движение воздушного потока появляется при обтекании им большого препятствия, например, горы, как показано на рисунке. При этом со стороны подветренного склона образуется так называемый ротор — крутящийся воздушный вал. Он почти всегда обозначает себя небольшим серым рваным облаком. Вдоль по ветру за горой может быть несколько роторов (2—3) и соответственно там стоит вторичная (третичная) волна. В максимумах волны на большой высоте (обычно в слоях инверсии) возникают характерные чечевицеобразные облака. Несмотря на ураганный ветер наверху, они стоят неподвижно относительно горы.

Набор высоты в волновом потоке можно начинать различными способами. Например, отцепившись от самолета в восходящей части ротора, в точке А (см. рис.) встать в спираль и парить вплоть до точки Б. Однако роторный поток сильно турбулентен, и пилотирование в нем намного сложнее, чем в термическом потоке.

Можно отцепиться в точке Б — около передней кромки роторного облака. Здесь турбулентность умереннее. Как только планер поднимается выше роторного облака, всякая «болтанка» прекращается и начинается спокойный, будто на лифте, подъем в «волне».

В течение ряда лет планеристы Орджоникидзевского авиаспорта неоднократно наблюдали, как в осенние и зимние месяцы в районе Кавказского хребта, между долинами рек Терек и Ардон возникали волновые потоки. Горный ландшафт здесь представляет сложную систему хребтов различной высоты (от 3800 до 4800 м) и направлений, кру-

тизны склонов. Все это сильно затрудняет поиск потоков и набора высоты. Из теории возникновения стационарных волн известно, что высота ротора превышает высоту склона, его образовавшего, на 300—500 м. Следовательно, высота роторных облаков в месте сборов планеристов достигает, примерно, 5000 м. Поскольку практических навыков набора высоты в роторных облаках мы не имели, то отцепку производили на высотах более 3500 м, а иногда и выше. Это мешало нам добиться выигрыша высоты 5000 м и больше.

К высотным полетам в 1978 году сборная команда страны готовилась очень тщательно. В своем распоряжении мы имели два самолета Ан-2, оборудованных замками для буксировки планеров, три «Бланика» и три «Кобры-15» с кислородным оборудованием. Необходимо отметить хорошую работу тренеров-механиков В. Данкова и В. Ефанова, которые с каждым годом совершенствуют это оборудование, и оно теперь позволяет пользоваться кислородом до четырех часов. Сборам предшествовала хорошая теоретическая подготовка.

Стали ждать благоприятных условий, чтобы попытаться установить женский рекорд высоты в двухместном варианте (до сих пор эта клетка таблицы всесоюзных рекордов пустовала) и мужской рекорд, установленный в 1963 году в городе Майкопе (абсолютная высота 6977 м, выигрыш высоты 4990 м).

Погода с 14 октября на всем Северном Кавказе установилась солнечная и теплая. А нас она не особенно радовала. «Волна» не появлялась. И вот 21 октября во второй половине дня над горами показали чечевицеобразные облака. На планерах «Бланик» поднялись на разведку два экипажа. Полетели Эда Лаан и Светлана Тимкова, я и Владимир Извеков. Направление ветра по высотам западное. Вдоль хребта наблюдалась пологая «волна» со слабыми наборами. Нам с Володей Извековым удалось набрать 6100 м, выигрыш высоты составил 2700 м. Этот полет как-то обнадежил всех.

День 22 октября начался с заметного оживления: спортсмены тщательно коптели барографы, готовили теплое обмундирование. В 10 ч 40 мин тренер-летчик В. Загайнов самолетом Ан-2 забуксировал нас с В. Извековым. Поднявшись на 900 м, мы почувствовали заметную болтанку, которая при приближении к скалистому хребту усиливалась. На высоте 2000 м решили отцепиться. В потоках обтекания с наветренной стороны склонов набрали высоту 3000 м, но пробиться к восходящей части первичного ротора нам так и не удалось. Каждый раз, попав в его сильную нисходящую часть, быстро возвращались и восстанавливали высоту прежним путем. Сказалось незнание местных условий и нехватка практического опыта. Лишь одному экипажу в составе первозрядников А. Морозова и Н. Ермаковой удалось преодолеть нисходящую часть ротора и войти в восходящую, а затем перейти на «волну». Они набрали абсолютную высоту над уровнем моря 7460 м, что является новым всесоюзным достижением. В этот же день Витаутас Сабцекис на планере «Кобра-15» поднялся на 7000 м, Антанас Рукас на том же планере поднялся на 7400 м, а Александр Соколов — на 7600 м.

Это была первая победа над «волной» в горах Большого Кавказа. Уже вечером на разборе полетов коллектив сборной команды сделал для себя очень полезные выводы: в горах Кавказа не только можно летать в волновых потоках, но и набирать большую высоту при значительном выигрыше. Мы поняли, что для перехода в ротор надо первоначально использовать потоки обтекания, причем переход нужно осуществлять через верхнюю часть ротора, где меньше спуск и турбулентность, а затем уже продолжать набор в «волне».

После установления первого рекорда наступило затишье, но не надолго. 26 октября успех сопутствовал С. Тимковой и Э. Лаан. Отцепившись на высоте 4160 м непосредственно в волновом потоке, они набрали абсолютную высоту 9730 м.

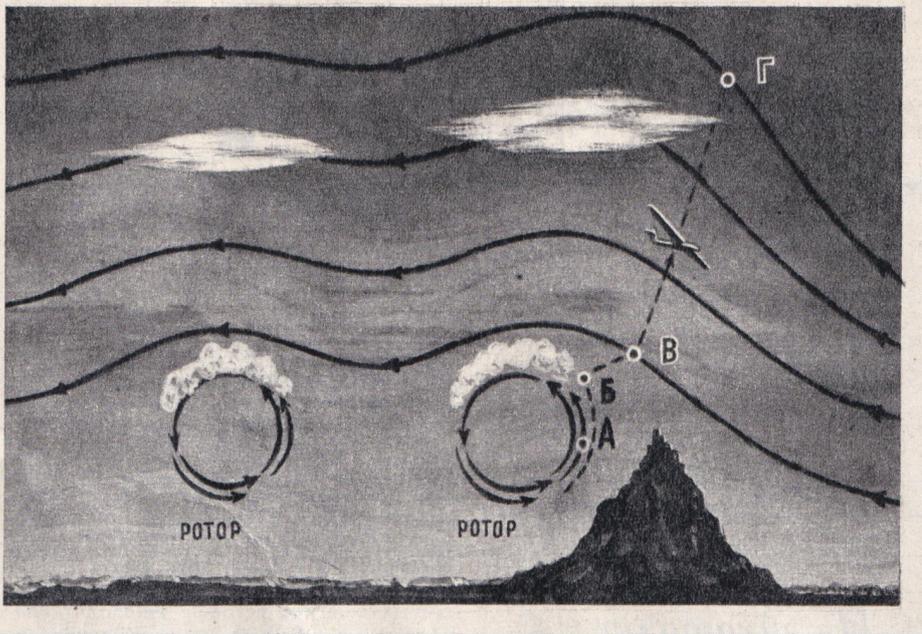


Схема возникновения волновых потоков.

Выигрыш составил 5570 м. Два рекорда в одном полете!

Совершив посадку, Светлана Тимкова рассказала:

— Отцепились мы с Эдой в потоке силой $1,5 \div 2$ м/с. При достижении 5000 м набор стал ослабевать, пришлось выждать. Затем набор вновь усилился до прежней величины, и мы постепенно набрали 7000 м, потом в слабой «волне» метр за метром поднимались вверх до тех пор, пока прибор не показал 9000 метров, что соответствовало высоте над уровнем моря 9730 м. Полет проходил в сложных условиях. Температура упала до 40 градусов мороза, фонарь покрылся инеем и видимости почти не было...

27 октября начали готовиться к полетам. К 10 ч 30 мин была произведена разведка погоды. В 10 ч 50 мин нас с Олегом Пасечником на «Бланике» подняли в воздух. Между Главным и Скалистым хребтами стояла гряда кучевых облаков. Над Главным и Скалистым хребтами виднелся феновый облачный вал. На высоте 1000 м началась сильная болтанка. Ветер был южного направления. Достигнув высоты 2400 м, мы приняли решение отцепиться. Стрелка вариометра в это время показывала набор $5 \div 6$ м/с. Однако отцепившись от самолета-буксировщика, кроме болтанки ничего не нашли. Решили с этой высоты пройти вперед против ветра к Главному хребту, но встретив снижение до 10 м/с, вернулись обратно. Имея высоту 1700 м, пытались выбраться в термических потоках, но они были очень турбулентные и узкие. Высота упала до 1500 м. Необходимо было срочно принимать решение — или садиться, или пытаться восстановить высоту в потоках обтекания с наветренной стороны склонов. Приняли второй вариант. В непосредственной близости от склона нашли восходящий поток до 10 м/с, набрали в нем 3400 м. Теперь можно еще раз попробовать перейти в волну. На этот раз все оказалось проще. В нисходящей части ротора спуск не превышал $5 \div 7$ м/с и был непродолжителен, зато в восходящей части встретили потоки 12 м/с. На

высоте 4000 м стали пользоваться кислородом. До 6000 м набор продолжался со скоростью $4 \div 5$ м/с, затем уменьшился и на высоте 8000 м стал $1 \div 1,5$ м/с.

Поднимались мы в очень спокойной атмосфере, хотя сила ветра все время увеличивалась. На шести километрах, чтобы сохранить свое место в восходящей зоне «волны», пришлось держать скорость планера 120 км/ч. Но чем выше мы поднимались, тем все уже и уже становилась восходящая зона «волны» и сохранять место в потоке стало труднее. Видимых ориентиров на этой высоте не было, чечевицеобразные облака отсутствовали. Выше восьми километров скорость подъема потока иногда доходила до 3 м/с, потом вновь уменьшилась. При достижении 10000 м временами имели набор до 2 м/с, но удержаться в его зоне стоило больших трудов. На высоте 10150 м решили снижаться. Через восемь минут уже принимали поздравления от своих товарищей.

Высота с учетом превышения аэродрома составила 10810 м, а выигрыш 8645 м. Полет продолжался в общей сложности 2 ч 07 мин, из них на подъем было затрачено немногим более часа.

Следует отметить, что высотные сборы в прошлом году прошли наиболее удачно. За две недели планеристы имели возможность шесть дней летать в волновых потоках. Большинство из них выполнило норматив на право получения бриллианта (диаманта) к золотому значку планериста. Этот норматив требует, чтобы спортсмен в свободном парящем полете имел выигрыш высоты не менее 5000 м.

Теперь мы убедились, что в горах Кавказа можно набирать высоту с имеющимся кислородным оборудованием до 13 км, а при соответствующих изменениях в системах жизнеобеспечения, то есть, установки более совершенного оборудования и приобретения специальных компенсирующих костюмов для планеристов, можно подниматься еще выше.

ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ

За высокие показатели на всесоюзных и международных соревнованиях 1978 года звания «Мастер спорта СССР» удостоены: В. Блохин, В. Еськов, В. Ермоленко, М. Ключков, А. Митягин, А. Нютанко, Н. Павлова, С. Попов, В. Пропастин, Ю. Рошин, Ф. Сагитов, Г. Подолья, А. Хало, А. Боченко, А. Бычаева, В. Панов, Л. Попова, Г. Севастеева, А. Сергеев, В. Медведев, А. Родионов, В. Вячарук, Н. Богомолов, В. Пограничный, В. Желтиков, О. Минаева, А. Сухорученко, Ю. Уткинне, В. Иванаускас, Л. Копляева, Н. Кравец, Н. Сидоренко, Л. Свиридова, Н. Архипова, Г. Булгаков, В. Востриков, В. Котова, А. Лунев, В. Никитин, А. Носырев, В. Плешаков, С. Савостин, В. Романенко, Н. Наумов, Н. Ярцев, А. Усенко, Д. Унапошвили, Д. Телегин, А. Агаев, С. Нестерук (ДОСААФ); А. Аксенов, Н. Арефина, Б. Буйский, В. Бучнев, В. Животягин, В. Тюлькина, С. Шуропат, Н. Фомин, А. Герца, Н. Диденко, В. Костюков, Ю. Омельченко, Г. Соловьева, С. Степанов, Ю. Ерофеев, И. Келембет, Л. Бобранова, Г. Сахаревич, Н. Дороднова, Г. Кудряшов, В. Захарова, Н. Лысан, А. Минаков, А. Потемин, Н. Младинова, Л. Переверзева, Г. Сергеева, А. Харюнов, Е. Щербинина, Л. Евдокимова, В. Фурс, З. Ванарева, Е. Егорова, Н. Пронюшина, Л. Фишер, Н. Васильева, Р. Бурака, Э. Фомичева, А. Сезин, О. Черкасова, В. Шаньширов, Е. Петраков (Советская Армия).

Мастерами спорта СССР международного класса стали: Г. Азаренко, О. Баженова, А. Данилова, В. Покатилов (ДОСААФ), Л. Корычева, А. Киселева, О. Комарова, З. Комратова, Л. Мельников, В. Силар, Е. Маракуча, В. Панов, Л. Скворцова (Советская Армия).

Звание «Судья всесоюзной категории» присвоено В. Горбунову, Б. Васини, В. Суурьяли (ДОСААФ).

УЧЕБА НАСТАВНИКОВ И СПОРТСМЕНОВ

В столичной области постоянно действуют семинары руководителей лабораторий и кружков, а также спортсменов-строителей радиоуправляемых моделей. Их организуют областной модельный клуб ДОСААФ и областная станция юных техников, помощь которым оказывает Федерация авиамодельного спорта Подмосковья.

Цель ежемесячно проводимых семинаров — обмен опытом, информация о новых достижениях в авиамоделизме, практические занятия. Радиоавиамоделисты поставили перед собой задачу: в течение двух-трех лет самостоятельно освоить и изготовить образцы радиоаппаратуры, научить спортсменов ее строить и эксплуатировать.

На семинарских занятиях, в которых участвует 169 человек, демонстрируется, оценивается самодельная аппаратура. Спортсмены учатся сами и учат друг друга. И это помогает им в непрерывном творческом поиске. Ныне 90 процентов используемой радиоаппаратуры — самодельная, но по своему качеству не уступающая лучшим образцам.

Опыт семинара оказался полезным не только для спорта, но и для промышленности. Представители более 20 крупных предприятий принимают в нем активное участие и пользуются рекомендациями авиамоделистов.

Опыт проведения семинаров в Подмосковье одобрен Федерацией авиамодельного спорта СССР.

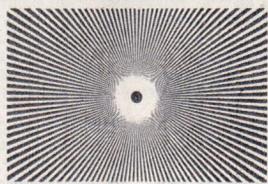
КУБОК ЖУРНАЛА — МОСКВИЧУ В. МАСЛЕНКИНУ

ФЕДЕРАЦИЯ авиамодельного спорта СССР определила, что самым результативным в спортивном сезоне 1978 года оказался московский авиамоделист мастер спорта международного класса Владимир Масленкин. Он установил мировой и всесоюзный рекорды, был первым на международных соревнованиях в Польше и Болгарии, стал чемпионом СССР 1978 года в классе скоростных кордовых моделей.

За высокие спортивные результаты в 1978 году Владимиру Масленкину присужден переходящий кубок журнала «Крылья Родины».

ЗАВТРА ПЕРВЫЙ ПРЫЖОК...

*Завтра первый прыжок! Завтра первый прыжок!
За спиной тренировки, учеба.
Ну, пожалуйста, тише, уймись, ветерок —
Завтра самая первая проба.
Так ждала, так хотела я этого дня,
Этой первой ступени к орбите.
И с гавода с ночной отпустили меня,
Ну, пожалуйста, тучи, уйдите!
Надо спать. Как Гагарин в ту самую ночь,
Чтоб давление — не ниже, не выше.
Прочь тревоги, мечты — все ненужное, прочь!
Ну, пожалуйста, сердце, потише!*



Из шкатулки авиационных курьезов

● **СТРОПТИВЫЙ «ПАССАЖИР».** Тот довоенный день запомнился мне на всю жизнь. Мой инструктор вылез из кабины и направился к Бате — командиру отряда. Еще два контрольных полета, но уже с Батей. Замечаний нет.

— Полетишь сам. Делай все, как при полете со мной.

Повернувшись к спортсменам, скомандовал: «Пассажира!» — и отошел от самолета.

«Пассажир» — семидесятикилограммовый мешок с песком. Его привязывают к сиденью передней кабины, чтобы не нарушить центровки самолета, ведь инструктор останется на земле. К расчалкам крыльев прикрепили алые ленты. В небе летчики других самолетов будут знать: «Осторожно, перед вами спортсмен в первом самостоятельном полете...»

Трудно описать чувство, испытанное в том памятном полете. На маленьком тихоходном У-2 я казался себе сказочным властелином пятого океана. Заученными почти до автоматизма движениями рук и ног «воюю» с кренами, выдерживаю курс и высоту. Убираю газ, перевожу самолет в режим планирования. Последний, четвертый разворот. Земля быстро приближается.

Вдруг чувствительный удар по ноге. Испуг был мгновенным. Я сразу же разобрался в случившемся. Мой «пассажир» оказался строптивым. Его, видимо, не устраивало место, и он выскользнул из-под ремней на пол между передней и задней кабиной, заклинив при этом правую педаль. О благополучной посадке не могло быть и речи. Что делать?

Скоротечность полета требует немедленного решения. «Уйду на второй круг, — решил я, — а там видно будет...»

Но «круг» не получился. «Пассажир» не желал покинуть укромное место и не позволял мне действовать рулем поворота. Набирая высоту, я нещадно колотил строптивца ногой, пытаюсь выбить из него дух сопротивления. Кажется, удалось. Перкалевый мешок разорвался... и песок запылил всего меня. Но глаза не повредил. Их надежно защищали очки (а иной раз спортсмены не считают нужным их надевать!).

Нормально посадив самолет, я зарулил на линию предварительного старта. Обошлось! Но на душе было неспокойно: «А вдруг отстранят от полетов? Ведь я стал виновником ЧП».

Инструктор спокойно сказал мне:

— Иди в палатку. Умойся и отдохни.

На следующее утро на построении начальник зачитал приказ, в котором отмечались сообразительность, хладнокровие летчика. Мне был вручен тяжелый картонный ящик.

И мои товарищи, и сам я еле дождалась конца построения. Очень хотелось узнать, что же в ящике. Возле палаток мы вскрыли его. В нем оказался новенький, еще покрытый заводской смазкой... Что бы вы думали? Мечта, если учесть то далекое время, каждого из нас, — патефон!

М. МЕЙЛАХС,
мастер спорта

ДРУЖБА И БРАТСТВО

С каждым годом крепнут и развиваются международные связи нашего патриотического Общества с оборонными и спортивными организациями социалистических стран. Охватывая все стороны их многогранной деятельности, они основываются на принципах марксизма-ленинизма и социалистического интернационализма, глубокой заинтересованности в успехах друг друга.

Особенно важное значение имеют систематические встречи руководителей оборонных Обществ на совещаниях и съездах, где определяются мероприятия по укреплению дружбы, задачи и планы спортивных связей. Во время таких встреч есть возможность обменяться опытом работы, обсудить, скажем, состояние и перспективы развития технических видов спорта и так далее.

Другая важная форма международных связей — это выезды делегаций ДОСААФ в социалистические страны с целью изучить зарубежный опыт оборонно-массовой и спортивной работы, а также посещение нашей страны делегациями родственных организаций для ознакомления с деятельностью нашего патриотического Общества. Все это укрепляет дружбу, позволяет перенять нам все положительное, что накоплено друзьями.

☆☆☆

В последнее время особое внимание уделяется военно-патриотическому и интернациональному воспитанию трудящихся. Уже традиционными стали конференции оборонных организаций социалистических стран, совместные крупные мероприятия, посвященные юбилейным датам. Оправдывают себя обмен лекторами, взаимные поездки журналистов и работников издательств.

Велико значение и такой формы военно-патриотического воспитания молодежи в духе братской дружбы и готовности к защите социалистических завоеваний, как совместные лагерные сборы допризывников стран социалистического содружества. Они проходят под девизом «Братья по классу — братья по оружию». В 1978 году такой сбор проводился в городе-герое Волгограде, в нем приняла участие допризывная молодежь Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Советского Союза и Чехословакии.

В международных спортивных встречах оборонных организаций социалистических стран особое место занимают комплексные соревнования под девизом «За дружбу и братство». Эти турниры, в отличие от других состязаний, носят подчеркнута военно-прикладной

характер, хорошо способствуют подготовке молодежи к выполнению своего патриотического долга — службе в Вооруженных Силах. В нынешнем году в июле-августе в Советском Союзе состоятся соревнования по парашютному многоборью и радиомногоборью. Участники зимнего военно-прикладного и морского многоборья примет Польша, по летнему военно-прикладному многоборью — Чехословакия, мотоциклетному многоборью — Монгольская Народная Республика, многоборью по радиопеленгации — Германская Демократическая Республика, стрелков — Болгария.

Значительно возросло количество международных соревнований команд социалистических стран по автомобильным и мотоциклетным видам спорта. В 1979 году на трассах и треках Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии состоятся состязания на «кубки социалистических стран» по автомобильным ралли и шоссейно-кольцевым гонкам, по картингу, мотоциклетным гонкам по гаревой дорожке, шоссейно-кольцевым гонкам, кроссу. Такие же встречи пройдут и по водно-моторному спорту.

Друзья и соперники, они в ходе напряженных спортивных поединков выявляют не только сильнейших, но и обмениваются своим спортивным опытом, сообща определяют пути дальнейшего совершенствования военно-технического спорта.

☆☆☆

Непрерывно крепнут и углубляются традиционные связи между оборонными организациями на уровне краев, областей, округов, воеводств, аймаков, уездов и городов-побратимов.

Основное место в международных связях ДОСААФ занимают спортивные мероприятия. Достаточно сказать, что ежегодно спортсмены оборонного Общества принимают участие в 170—190 международных соревнованиях, из которых 20—30 встреч проводятся в нашей стране.

Приятно отметить, что советский технический спорт завоевал прочные позиции на международной арене. На спортивных аэродромах и стрельбищах, гаревых и ледяных дорожках, кордодромах и мотодромах, кроссовых трассах и акваториях многих стран мира все чаще и чаще можно видеть советских спортсменов, «вооруженных» пилотажным самолетом или парашютом, скоростным мотоциклом или радиостанцией, авиационной моделью или стремительным скутером. В сложных состязаниях, где физическая закалка, натренированность гармонично сочетаются с умением в совершенстве владеть техникой, спортсмены ДОСААФ успешно борются за высокие звания чемпионов мира и Европы, золотые, серебряные и бронзовые награды.

В истекшем году советские спортсмены добились замечательных результатов на многих чемпионатах мира и континента. Известны победы наших вертолечников и парашютистов. Не знали себе

равных советские летчицы: они были первыми в командном зачете и заняли первые пять мест в розыгрыше личного мирового первенства. Весь пьедестал почета был советским на чемпионате мира по мотогонкам на льду. Четырехкратным чемпионом планеты стал С. Тарабанько. Третьей победы по мотокроссу в классе 250 куб. см добился чемпион мира Г. Моисеев. Уверенно стартуют советские подводники. На мировом первенстве по подводному ориентированию они завоевали 14 из 16 разыгранных золотых медалей. Успешно выступили судо- и автомоделлисты. Очередной победы добились мотоболлисты в розыгрыше кубка континента.

Немало побед советскому спорту принесли летчики, авиамоделисты, радиисты, стрелки, мотоциклисты.

☆☆☆

Преодолимпийский 1979 год будет насыщен многими международными спортивными встречами. Спортсмены ДОСААФ примут участие в 23 чемпионатах мира и Европы.

Богатым по количеству международных турниров ожидается нынешний год для авиационных спортсменов. В июле-августе во Франции летчикам предстоит защищать звание сильнейших на чемпионате Европы, а последней пристрелкой перед этим европейским первенством явится июньская встреча команд социалистических стран в Венгрии. Парашютисты впервые во Франции примут участие в мировом первенстве по групповой акробатике, а до этого в июне — июле они встретятся со своими друзьями в Болгарии и Польше. Планеристы в июне — октябре будут оспаривать первенство на международных соревнованиях в Чехословакии, Германской Демократической Республике и Румынии.

Лучшие мастера малой авиации в мае выедут в Югославию на чемпионат мира по свободнолетающим моделям и в июле — в Бельгию на европейское первенство по кордовым моделям самолетов. Проверкой боеготовности наших команд к этим турнирам явятся соревнования авиамоделистов социалистических стран: в мае в Болгарии соберутся строители свободнолетающих моделей, а в июне в Советском Союзе — кордовики. Кроме этого, наши спортсмены в июле — сентябре примут участие в международных соревнованиях по кордовым, свободнолетающим моделям ракет. Они состоятся в Болгарии, Корейской Народно-Демократической Республике, Румынии и Чехословакии.

В международном календаре 1979 года и другие крупные встречи по военно-техническим видам спорта. Думается, что читателям «Крыльев Родины», авиационным спортсменам небезынтересно будет узнать, что к наиболее продолжительным по времени следует отнести чемпионаты мира по мотокроссу в классах 125 и 250 куб. см. Первый будет проходить в апреле — августе на трассах Австрии, ФРГ, Голландии, Италии, Чехословакии, Югославии, Финляндии, Швейцарии, Франции, Ирландии, США и Испании, а второй — в эти же сроки в Испании, Голландии, Италии, Бельгии,

Польше, Чехословакии, Югославии, Франции, ФРГ, США, Финляндии и Болгарии. Командные чемпионы мира по мотокроссу в классах 250 и 500 куб. см состоятся в сентябре в Финляндии и Швеции. Трудный путь к финалам личного и командного мировых первенств по мотогонкам на гаревой дорожке предстоит пройти нашим лучшим гаревикам. Их ожидают отборочные соревнования на треках Венгрии, Польши, Чехословакии, Югославии, ФРГ, Италии и Великобритании. Финал личного чемпионата Европы по мотогонкам на гаревой дорожке для юниоров в июле состоится в нашей стране.

☆☆☆

В 1979 году в Югославии, ФРГ и Чехословакии мотоциклисты впервые выйдут на старты личного чемпионата мира на длинном треке. Интересным обещает быть предстоящий сезон и для мотоболлистов. С нетерпением ожидают в сентябре в Чехословакии и Франции очередных европейских первенств по подводному ориентированию и скоростным видам почитатели наших подводников. Они горячо желают им сохранить за собой славу сильнейших мастеров континента. Кроме этого, советские спортсмены примут в нашей стране своих друзей из социалистических стран — участников соревнований по скоростным видам, а потом встретятся с ними в Болгарии, Германской Демократической Республике. Больше, чем в 1978 году, предстоит встреч по автомобильным и мотоциклетным видам спорта.

Серьезные испытания, как я уже говорил, ждут не только авиамоделистов, но и их товарищей по спортивному оружию — судо- и автомоделлистов. Судомоделисты готовятся к чемпионату мира (ФРГ) и международным турнирам спортсменов социалистических стран, которые состоятся в Болгарии, Польше, Германской Демократической Республике и Чехословакии. У авиамоделистов впереди европейский чемпионат во Франции и встречи с друзьями и соперниками в Болгарии, Чехословакии и Германской Демократической Республике.

☆☆☆

Предстоит много заочных и очных международных встреч по радиоспорту. Победители всех прошедших чемпионатов Европы по «Охоте на лис» — советские спортсмены — будут отстаивать свои высокие титулы на первом чемпионате мира в сентябре в Болгарии.

Таков далеко не полный перечень спортивных встреч в преодолимпийском году. Одно их перечисление говорит о том, что он богат крупными спортивными турнирами. Впереди ответственная и трудная спортивная борьба, которая, как мы надеемся, принесет новые победы спортсменам ДОСААФ, советскому спорту.

В. КРИВОШЕЕНКО,
начальник отдела
международных связей
ЦК ДОСААФ СССР

У наших друзей



КРЕПНУТ КРЫЛЬЯ ПАТРИОТОВ

— Мы рады приветствовать делегацию советских журналистов, работающих в Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту, — этой фразой встретил нашу группу Председатель Центрального Правления Общества «Спорт и техника» ГДР генерал-лейтенант Гюнтер Теллер. В ходе товарищеской беседы он охарактеризовал деятельность Общества, одного из массовых и популярных в Германской Демократической Республике.

— Оборонное Общество «Спорт и техника» — ГСТ, — рассказал Гюнтер Теллер, — на деле является верным помощником партии рабочего класса, оно проводит многогранную работу по патриотическому воспитанию трудящихся и особенно молодого поколения, активно содействуя претворению в жизнь политики Социалистической единой партии Германии, направленной на укрепление обороноспособности рабоче-крестьянского государства и стран социалистического содружества.

ГСТ строит свою деятельность под руководством СЕПГ, при действенной поддержке Национальной народной армии, в тесном сотрудничестве с Союзом свободной немецкой молодежи и с другими общественными организациями. Общество решает задачи воспитания патриотов, допризывной военной подготовки юношей, всемерного развития военно-прикладных видов спорта. Только два факта: в настоящее время почти 95 процентов юношей в возрасте от 16 до 18 лет добровольно проходят допризывную подготовку в первичных организациях, а в различных соревнованиях по военно-прикладным видам спорта за четыре года более 2,5 миллиона человек получили звания спортсменов-разрядников и классных специалистов.

Да, многое делается активистами оборонно-массовой работы, но задачи, стоящие перед ними, большие, многогранные и они требуют непрестанного улучшения, совершенствования всех форм и методов деятельности организаций и комитетов, усиления воспитательной роли, повышения бдительности, во имя мира и безопасности народов перед лицом агрессивных устремлений империализма. Таков был лейтмотив беседы с генерал-лейтенантом Гюнтером Теллером.

Руководящие работники из Центрального Правления рассказали немало интересного из различных областей деятельности ГСТ и прежде всего о поддержке и развитии революционных традиций немецкого и международного рабочего класса. Идеи Маркса, Энгельса, Ленина лежат в основе всей пропагандистской и воспитательной работы.

— Читателям журнала «Крылья Родины» будет интересно узнать о том, как развиваются у вас авиационные виды спорта. Что можно сказать по этому поводу?

Немецкие товарищи на этот вопрос, буквально, засыпали различными справками, живыми рассказами о выращенных в рядах Общества выдающихся авиационных спортсменах-летчиках, планеристах, парашютистах, авиамоделюристах, о чемпионах мировых, европейских состязаний, рекордсменах. В стране созданы учебные клубы авиационной подготовки, при первичных организациях — секции парашютистов, авиамоделюристов, где многие сотни и тысячи юношей и девушек приобщаются к спорту отважных покорителей небесных просторов.

Хорошо поставлена работа в клубе авиационной подготовки в Магдебурге. В этом клубе молодежь из различных первичных организаций города и близлежащих районов получает знания и навыки летчика или парашютиста. Клуб в Магдебурге имеет хорошие учебные и транспортно-десантные самолеты, в нем работают квалифицированные инструкторы-летчики и парашютисты, умелые техники. Программа подготовки летчиков-инженеров предусматривает обучение управлению поршневым самолетом, за время учебы юноша должен самостоятельно налетать 35—40 часов в дневное время в простых метеоусловиях. Таких клубов в стране имеется несколько.

Популярны в стране клубы «Юный летчик», «Юный модельист». При Лейпцигском доме пионеров активно действует клуб «Юный летчик». Опытные летчики-спортсмены ГСТ обучают ребят авиамоделюированию, знакомят с историей авиации, с основами аэродинамики, вывозят обучаемых на аэродром. С 14 лет ребята приступают к овладению полетами на планере, взрослеют, и многие из них идут служить в авиацию.

Словом, авиационный спорт в стране — один из популярных, массовых. Многие первичные организации носят имя Эрнста Шнеллера, революционера, лучшего представителя немецкого рабочего класса, верного друга Советского Союза. Имя Шнеллера присваивается тем коллективам, которые добиваются отличных результатов в военно-политическом воспитании и обучении молодежи, в проведении допризывной подготовки и военно-спортивных мероприятиях. Высшая награда Общества — медаль ГСТ, на которой изображен портрет Эрнста Шнеллера, — свидетельство того, что члены ГСТ являются наследниками и продолжателями революционной борьбы лучших сынов немецкого рабочего класса.

ПЕРВИЧНАЯ — ОСНОВА ОБЩЕСТВА

И вот мы в гостях у металлургов молодого социалистического города Эйзенхютенштадта, на металлургическом комбинате, где активно работает первичная организация ГСТ, носящая имя Эрнста Шнеллера. Более тысячи членов ГСТ насчитывается в этом коллективе, здесь созданы 22 секции по военному многоборью, подводному, радио, стрелковому, авиамоделюному и другим видам спорта.

Работа строится на основе годовых планов, под руководством партийной организации. В секциях прежде всего уделяют внимание идеологической, военно-патриотической, воспитательной работе, с тем, чтобы растить идейного борца-патриота, хорошего спортсмена. Беседы, лекции, встречи с ветеранами партии, экскурсии в Берлин, Потсдам, Дрезден, на Зееловские высоты и в другие места — все это содействует идеологическому воспитанию членов общества.

Мы побывали в учебных классах спортивно-технического клуба, созданного металлургами комбината для молодых патриотов. Вот один из них — радиотехники. Группа юношей, изучив

азбуку Морзе, тренируется в работе на ключе. Скорость приема и передачи пока у них не так уж велика, но они знают, сколь важна радиосвязь в космонавтике, в авиации, в мореходстве, в народном хозяйстве, и потому так увлеченно занимаются полюбоившимся им видом спорта. Класс, кстати сказать, оборудован отлично, на двадцать рабочих мест, в нем — уютно, на стенах — схемы, плакаты.

К услугам любителей автоспорта автомашины, класс теории, класс тренажеров. Эйзенхютенштадт гордится тем, что в их оборонном обществе выросли чемпионы республики, мастера спорта Лютор Гникер, Рудольф Бомгарт и ряд других, которые продолжают совершенствовать свое мастерство и передают его пылливой и смелой молодежи.

— Авиамоделюизмом у нас занимаются школьники, — сказал нам Карл Хайнц, энтузиаст авиационного спорта, — руководят секциями авиамоделюристов нештатные инструкторы, инженеры комбината Малешка, Гайке и Виднер. Ребята с увлечением создают модели, запускают их, проводят соревнования. Есть у них небольшая мастерская, где они после уроков строят авиамодели. В нашей организации есть пионеры, летчики,

авиационные техники. Они работают штатными инструкторами, отбирают наиболее способных ребят, учат азам авиационных наук и готовят к службе в авиационных частях. Должен сказать, что мы в авиационном спорте обязаны сделать еще многое, чтобы он был по-настоящему массовым.

Побывали мы в стрелковом тире, который и действует и достраивается. Стрелковый спорт — популярнейший в республике, им особенно увлеченно занимается молодежь. Метко стрелять должен каждый спортсмен, каждый воин, и это, как говорят, не требует пояснений.

— В военно-патриотическом воспитании молодежи нам большую помощь оказывают офицеры и солдаты нашей народной армии и советские воины, — подвел итог нашей беседы Карл Хайнц, — мы проводим недели боевого содружества, устраиваем дружеские встречи с воинами-отличниками, их рассказы о ратной службе оставляют яркое впечатление в сердцах и умах молодежи. На примерах героических подвигов советских воинов, совершенных в мирные дни, мы воспитываем молодежь в духе патриотизма и интернационализма. Широко пропагандируем подвиги летчиков Капустина и Янова, Шандакова и Владимирова, Виктора Беликова, спасшего немецкую девочку Катрин Леман. Для молодежи часто устраиваем экскурсии на Зеловские высоты, где сооружен величественный мемориальный комплекс в честь советских воинов, разгромивших гитлеровские войска. Здесь, возле братских могил советских бойцов, наши юноши и девочки глубже познают смысл великого подвига воинов Советской Армии, принесших освобождение немецкому народу от коричневой чумы фашизма.

Первичная организация оборонного общества ГСТ — одна из многих в городе металлургов. Деятельность ее многозначна, многогранна и многообъектна, если можно так выразиться. Она проходит и в учебных классах клуба, и в цехах предприятия, и в классах производственно-технического училища, и в общеобразовательной школе, и в различных местах революционной и трудовой славы республики. Так считают энтузиасты-организаторы военно-патриотической и спортивно-массовой работы и потому всемерно расширяют объекты и географию своей деятельности. Крылатая фраза: «первичная организация — основа Общества», на живом примере энтузиастов ГСТ из Эйзенхютенштадта — наглядное тому подтверждение.

ИМЕНИ АЛЕКСАНДРА МАТРОСОВА

— Рекомендую познакомиться с работой спортивно-технического клуба в Котбусе, — сказали нам товарищи из руководства ГСТ, и вскоре мы были на одной из окраин Котбуса, где расположились одно- и двухэтажные здания клуба. Нас встретил его начальник Эрих Маркс, весьма гордящийся своей всемирно известной фамилией, а также возглавляемый им клубом, в создание которого он вложил много труда, энергии, начав свою работу с нуля, с первого колышка.

Нас познакомили сначала с обликом области Котбуса и ее районными и первичными организациями ГСТ. В области

проживает 874 тысячи человек, из них около 50 тыс. сорбов. Округ славен добычей бурого угля, обрабатываемого в электротехнику, например, на комбинате Бобсберг, созданного с помощью советских специалистов и оснащенного агрегатами — продукцией советских заводов. Котбус гордится также продукцией стеклянной, текстильной, машиностроительной промышленности. Вклад Котбуса в общий объем продукции всей республики весом: половину всей электроэнергии, бурого угля, брикета, городского газа в общую копилку дают предприятия этого округа.

В области создано 15 районных, 417 первичных организаций общества ГСТ, в которых работает 672 секции с общим охватом 30 тысяч человек. Лучшим первичным организациям присвоены имена ветеранов революционного движения, прославленных борцов против гитлеризма, знатных людей — Эрнста Тельмана, Вильгельма Пика, Юрия Гагарина, Германа Титова, Владимира Комарова, Георгия Жукова, Фрица Шменкеля и других.

— Наш клуб, — с гордостью говорит Эрих Маркс, — носит имя Александра Матросова, и мы многое делаем для того, чтобы молодежь восприняла лучшие черты советского героя, чтобы она была готова так же свято выполнить свой воинский долг, как выполнил его Александр Матросов.

Возле главного учебного корпуса висит стела с именем Александра Матросова. У подножья — алеют гвоздики. Здесь молодые рабочие, школьники перед началом занятий выстраиваются на торжественную линейку. Потом они группами идут в мемориальную комнату — музей Александра Матросова, где узнают биографию советского воина, суть его бессмертного подвига. В комнате — большая картина «Подвиг возле Чернушек», портрет героя, фотокопия его комсомольского билета, знамена, выпелы, сувениры.

Именно с такой впечатляющей военно-патриотической, высоко идейной зарядкой начинается учеба будущих призывников и молодых спортсменов в этом клубе. В ходе занятий инструкторы решают две задачи — обучения и воспитания как одну. Здесь растут хорошие специалисты для Национальной народной армии ГДР — меткие стрелки, шоферы, парашютисты, моряки, авиационные специалисты, связисты разного профиля — телеграфисты, радисты, телетайписты.

Мы побывали в автогараже, где стояли мощные «Уралы», в автоклассе тренажеров, в классе теории, познакомились с тем, как проходят 250 учебных часов, необходимых для подготовки водителей тяжелых машин. Начальник гаража Вольфганг Кумм с гордостью показал на знаки отличного качества, украшающие «Уралы» — показатель хозяйского отношения инструкторов и обучаемых к учебной технике.

В классе телетайпистов инструктор Блюмель Хорст проводил занятия с будущими связистами, и мы убедились в отличной методике инструктора и в весьма совершенной учебной аппаратуре. Кстати, Хорст энтузиаст радиосвязи, он работает на любительской станции и последнее его достижение — выход на связь через советский космический спутник, на котором связисты ДОСААФ послали в космос свою аппаратуру. Хорст показал нам карточки, фиксирующие

связь с радиолюбителями Таганрога, Флориды и других мест.

В тире тренировались спортсмены — стрелки. Эрих Маркс предложил нам пострелять по бегущему кабану. После наших выстрелов оружие взял молодой спортсмен — школьник и доказал, что он промахов не имеет. Мы поздравили способного стрелка, его имя — Тимо Маркс, младший сын начальника клуба, Старший сын Маркса — Петер служит в армии и свою предармейскую закалку получил здесь. Его мечта — стать кадровым офицером, пойти по пути отца, в прошлом офицера — танкиста, близка к осуществлению.

— Главный критерий вашей работы?

На этот вопрос Эрих Маркс ответил так: за два десятилетия работы клуба воспитаны сотни призывников, многие из них остаются на сверхсрочную службу, многие идут в военные училища, становятся офицерами; выращены тысячи спортсменов-разрядников, мастеров спорта, рекордсменов, верных патриотов социалистического государства.

И СЛОВОМ ПЕЧАТНЫМ

Профессиональный разговор состоялся с журналистами, работающими в органах печати оборонного Общества ГСТ. В нашей беседе приняли участие главный редактор главной редакции общества Мальтер Герберт, его заместитель Гюнтер Шпехт, редактор газеты «Спорт и техника» Ульрих Бергер, редакторы журналов «Флигель ревью» — Карл Хайнц Гарт, «Посейдон» — Ехен Вагнер, «Моделист» — Гюнтер Кампфе, «Функ аматер» — Карл Хайнц Шуберт, «Визир» — Гюнтер Валлерт, «Конкрет» — Ноберт Папье.

После обмена сведениями о штатах, тиражах, периодичности и прочих деталях редакционно-издательской деятельности мы обстоятельно говорили о самом главном — об идеологической борьбе между империалистическими реакционными силами и странами социализма, мира и прогресса. Наши коллеги рассказали о том, какие ожесточенные нападки империалистические державы и их глашатаи ведут через печать, радио, телевидение ежедневно и ежечасно на завоевания трудящихся ГДР и как остро, оперативно и убедительно надо строить нашу многогранную пропагандистскую деятельность, причем, не обороняясь, а наступая, ибо на нашей стороне великая, непобедимая правда жизни, учение марксизма-ленинизма, практика коммунистического строительства.

★★★

Готовить, воспитывать, растить умелых и стойких, идейно могучих защитников стран социалистического содружества, братьев по классу — братьев по оружию, содействовать повышению оборонного могущества стран Варшавского Договора — наша главнейшая партийная задача — таков, кратко, был единодушный вывод из наших бесед, дружеских и искренних, глубокой осенью 1978 года в Берлине — столице ГДР.

М. ГОЛЫШЕВ

Берлин — Москва

ПЕНТАГОН РВЕТСЯ В КОСМОС

По данным
зарубежной
прессы

Главенствующим в стратегических планах американской военщины фантически является концепция «первого удара». Она предусматривает создание в США такого ракетно-ядерного потенциала и средств обеспечения его применения, который обеспечил бы полное или почти полное уничтожение военно-экономического и прежде всего ракетно-ядерного потенциала «вероятного противника».

В стремлении нарушить в свою пользу существующее стратегическое равновесие, получить небывалые сверхприбыли военно-промышленному комплексу за разработку и поставку вооружения, США из года в год увеличивают свой военный бюджет. К настоящему времени он достиг уже 130 миллиардов долларов, а после 1980 года планируется превысить и эту сумму. Значительная часть военного бюджета ассигнуется на разработку новых средств нападения, новых методов ведения войны с их применением. Одновременно под прикрытием пропагандистской шумихи об «усиливающейся угрозе с востока», под которой откровенно подразумевается Советский Союз, широко разворачиваются исследования и опытные разработки так называемых оборонительных систем и систем «наблюдения» (читай — шпионажа или разведки во всех ее разновидностях — К. П.).

В действительности оборонительное назначение оружия определяется не его наименованием, а политикой, проводимой государством. Агрессивный курс американской военщины и США, как государства, направлен на завоевание мирового господства. Обладание оборонительными стратегическими системами оружия, такими, как средства противоракетной, противокосмической и противосамолетной обороны, нужно для неограниченного применения средств нападения.

★★★

В системе военного потенциала США все большее значение отводится средствам космического базирования. В настоящее время уже создан и эксплуатируется ряд космических систем обеспечения боевых действий вооруженных сил, в том числе обнаружения запусков баллистических ракет, метеорологического, топогеодезического, навигационного обеспечения и связи в глобальном масштабе. По заявлению Пентагона, значение и область распространения космических средств на решение военных задач будут непрерывно расширяться. Высокая заинтересованность военно-политического руководства США в космических средствах, по-видимому, исходит из концепции, высказанной в свое время президентом Дж. Кеннеди: «...тот, кто имеет превосходство в космосе, будет иметь превосходство на земле».

Отношение американской военщины к использованию космоса может быть охарактеризовано и заявлением министра обороны США Г. Брауна о том, что «космическое пространство не сможет продолжительное время оставаться запретной областью для ведения боевых действий в нем». Естественно, министру обороны больше, чем кому-либо другому известны собственные планы!

Над какими же средствами борьбы ведутся работы на берегах Потомака? Зарубежная пресса не раз сообщала о них. В первую очередь речь идет об ударных космических системах. Их два типа. Одни предназначаются для поражения наземных объектов, другие — космических.

Космические аппараты со средствами поражения планируются вывести скрытно и разместить («спрятать») на высоких орбитах вплоть до гелиоцентрических. Обладая минимальными отражающей поверхностью и собственным излучением в широком диапазоне частот и находясь на большом удалении от наземных средств наблюдения, они, как предполагают их авторы, могут быть обнаружены лишь в процессе начавшегося уже нападения при сближении ударного космического аппарата с атакуемым объектом или со средствами его прикрытия.

В качестве одного из возможных методов боевого применения подобной системы против, например, ракетных позиций, изучается метод так называемого «запирания» ракет противника в укрытых стартовых устройствах путем методического подрыва зарядов метагонного класса над позиционными районами.

Работая над оружием нападения, империалисты, естественно, придают значение и оборонительным мероприятиям. На первом месте здесь — космические средства противоракетной обороны. В США они рассматриваются в качестве одного из элементов шелонированной системы, предназначенной для поражения баллистических ракет преимущественно на начальном (активном) и на среднем участках траектории их полета.

В целом, по мнению американских специалистов, создание образцов противоракетных средств космического базирования рассчитано на технику 2000-го года.

Из сообщений прессы следует, что в США развернуты широким фронтом исследования и опытные разработки по созданию модульной конструкции и других элементов, необходимых для построения системы противоракетной обороны (ПРО) космического базирования. Сообщалось, что стоимость подобной системы, включая этап ее начального развертывания, оценивается в 105 млрд. долларов.

Работы в области космической ПРО по букве и духу противоречат договору между СССР и США 1972 года об ограничении систем противоракетной обороны. Согласно этому договору стороны обязались «...не создавать, не испытывать и не разрабатывать систем ПРО морского, воздушного, космического и наземно-мобильного базирования...».

В США начали заниматься вопросами противокосмической обороны еще в начале 60-х годов. Современный этап характерен интенсификацией работ в этой области. Заявления руководства министерства обороны и президента США конгрессменам и в печати свидетельствуют, что фронт работ в области противокосмической обороны спланирован так, чтобы к 1981—82 гг. завершить исследовательский и опытно-конструкторский этапы разработки и обеспечить условия для возможности начала развертывания боевой системы.

В 1977 году министерством обороны США был заключен контракт с фирмой «Воут» на сумму около 60 млн. долларов на разработку противоспутника (срок действия договора истекает в 1981 году). Фирмой должен быть создан перехватчик-носитель субснарядов прямого попадания в цель. Система запуска пока не выбрана. Изучается запуск с Земли и с самолета (зенитный вариант), а также с космического аппарата (орбитальный вариант).

Характерно, что все, связанное с противокосмической тематикой, глубоко засекречено. И это не случайно: реализация таких планов является дубиозным нарушением обязательств США о принципах действия государства по исследованиям и использованию космического пространства.

Из печати стало также известно, что уже в начале 80-х годов при одном из запусков космического корабля «Шаттл», который создается в качестве основы космической транспортной системы США на длительный период, предполагается установить лазерное лучевое орудие, по-видимому, в экспериментальных целях.

Другим аспектом боевого применения космического корабля «Шаттл» предполагается использование его для инспектирования и даже захвата космических аппаратов противника на орбите.

Сказанное о космическом корабле «Шаттл» свидетельствует о том, что разрабатываемый «мирный» аппарат сам по себе является потенциальной угрозой в космосе.

★★★

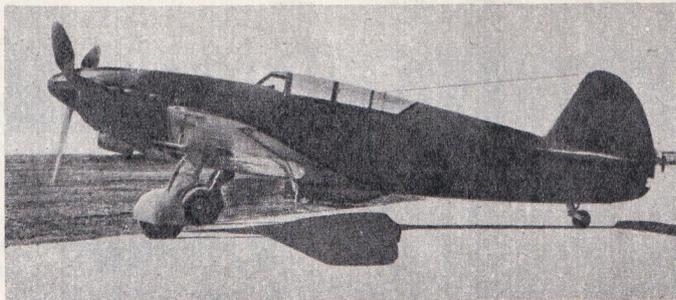
Об объеме исследований в США в области космоса, в том числе по обеспечению боевых действий вооруженных сил и ведения борьбы в космическом пространстве, можно судить по перечню первоочередных работ на ближайшие 10—20 лет. План этот разработан корпорацией «Аэроспейс» — «мозговым центром» американских ВВС. В нем содержится до 100 различных проектов, в том числе более 60 чисто военного характера, над которыми американские ВВС фактически уже работают. Общая стоимость работ по этим проектам превосходит, по их собственной оценке, несколько сот миллиардов долларов.

Все это позволяет с достаточным основанием полагать, что агрессивные круги в США прикладывают большие усилия к новому рывку в космосе, особенно в части его дальнейшей милитаризации.

К. ПОПОВ,
кандидат технических наук

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

И-28 — Як-9ПД



Почти одновременно с разработкой фронтового истребителя И-26 (получившего затем обозначение Як-1), конструкторский коллектив, возглавляемый А. С. Яковлевым, проектировал специальный самолет для борьбы с бомбардировщиками, летающими на высотах 8—10 тыс. метров.

Конструкция высотного истребителя, получившего условное обозначение И-28, смешанная. Двухлонжеронное крыло цельнодеревянное с автоматическими предкрылками. Фюзеляж ферменный из стальных труб с полотняной обшивкой. Оперение цельнометаллическое. Вооружение: пушка ШВАК калибра 20 мм и два пулемета ШКАС.

На опытный И-28 был установлен двигатель М-105П с двухступенчатым нагнетателем В. А. Доллежалея. Взлетная мощность М-105ПД 1220 л. с. на 130 л. с. меньше, чем у специального высотного двигателя АМ-35А, использованного для МиГ-1 и МиГ-3, но М-105ПД при значительно меньшем весе развивал на большой высоте почти такую же мощность, как и АМ-35А. Это, естественно, обеспечило более легкому И-28 хорошие летные характеристики. К сожалению, в ходе испытаний опытный двигатель с нагнетателями постоянно «капризничал», был недостаточно надежным и явно требовал длительной доводки. Из-за этого И-28, показавший на испытаниях, проведенных в начале 1941 года, на высоте 10 тыс. метров скорость 665 км/ч — рекордную для самолетов того периода, — в серию передавать было нельзя. Между тем, по отзывам летчиков, проводивших испытания, самолет обладал хорошими пилотажными качествами и при взлетном весе 2990 кг набирал высоту до 12 тыс. метров.

Развязанная гитлеровской Германией вторая мировая война показала, однако, что предвоенные предположения о большой роли высотных бомбардировщиков в боевых операциях не подтверждаются. Авиация фашистской Германии, да и других вовлеченных к этому времени в войну стран, действовала в основном на высотах до 5 тыс. метров. Поэтому коллектив ОКБ прекратил доводку высотного И-28 и все силы сосредоточил на совершенствовании серийных фронтовых истребителей Як-1, а наиболее удачные элементы конструкции И-28 были использованы при разработке самолетов Як-7 и Як-9.

Необходимость в высотном истребителе возникла в 1943 году, когда над Москвой и другими городами нашей страны стал появляться специально оборудованный немецкий самолет-разведчик. С большой высоты (до 13 тыс. метров) его экипаж в ясные дни фотографировал цели, по которым затем пытались наносить удар обычные фашистские бомбардировщики. Находящиеся в тот период на вооружении наших частей серийные истребители не обладали нужной высотностью. Конструкторским бюро А. И. Минояна и А. С. Яковлева было дано задание в кратчайший срок создать истребитель, который мог бы «достать» и атаковать вражеский высотный разведчик.

Чтобы быстрее выполнить задание, А. С. Яковлев решил не проектировать высотный истребитель заново, а модер-

низировать серийный средневысотный Як-9 для выполнения новых задач. При этом был использован опыт, приобретенный при разработке И-28. Этот путь оказался наиболее эффективным в условиях военного времени.

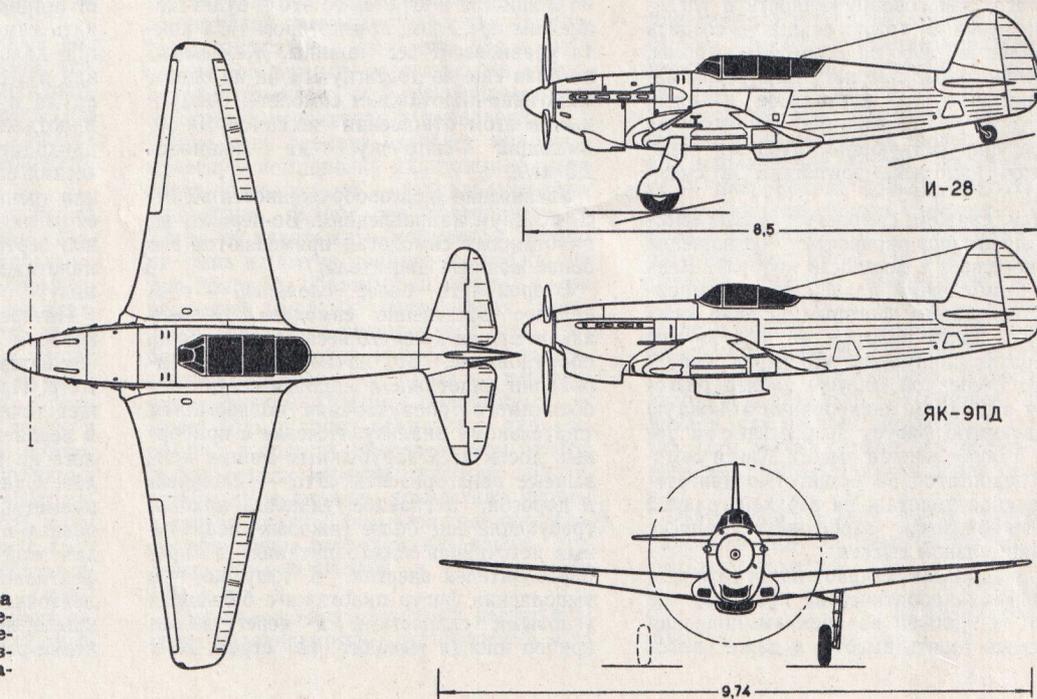
Через три недели опытный высотный истребитель, получивший обозначение Як-9ПД, был готов. Одновременно с первым опытным строились еще четыре самолета. В полетах, выполненных летчиком-испытателем И. Шунейко летом 1943 года, Як-9ПД при взлетном весе 2745 кг набирал высоту до 12500 метров. Остальные летные данные были практически аналогичными с серийным фронтовым истребителем Як-9.

Новые высотные истребители были переданы в 12-й гвардейский авиаполк, защищавший небо Москвы. В полку Як-9ПД сразу включили в дежурное звено, хотя их доводка еще продолжалась. Специалисты полка и ОКБ работали так, что при появлении врага можно было немедленно поднять истребитель в воздух. Это были своего рода войсковые испытания нового самолета.

Ясным июльским днем 1943 года посты ВНОС обнаружили приближавшийся к Москве фашистский разведчик. Его экипаж был уверен, что и на этот раз большая высота гарантирует безопасное выполнение задания. Эту уверенность развеял летчик 12-го гвардейского авиаполка гвардии лейтенант Л. Самохвалов. Взлетев из положения боевое дежурство на аэродроме, он повел свой Як-9ПД на сближение с врагом. Первые же выстрелы советского летчика напугали гитлеровцев. На максимальной скорости они покинули московское небо и больше в нем не появлялись.

Помимо высотного двигателя опытный истребитель отличался от серийного Як-9 несколько увеличенным по размеру и площади крылом, другими водяными и масляными радиаторами. Его вооружение состояло из одной пушки калибра 20 мм.

Конструкторский коллектив в течение 1944 года провел с учетом результатов полетов в 1943 году доводку одного из пяти построенных самолетов. После этого высотность Як-9ПД (он показан на схеме) достигла 14500 метров. В то время на такую высоту не поднимался ни один другой боевой самолет в мире. За создание в короткий срок высотного истребителя группа инженеров была удостоена Государственной премии первой степени.



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

СПОРТИВНО-ПИЛОТАЖНЫЙ САМОЛЕТ: ИДЕИ И ПРОБЛЕМЫ

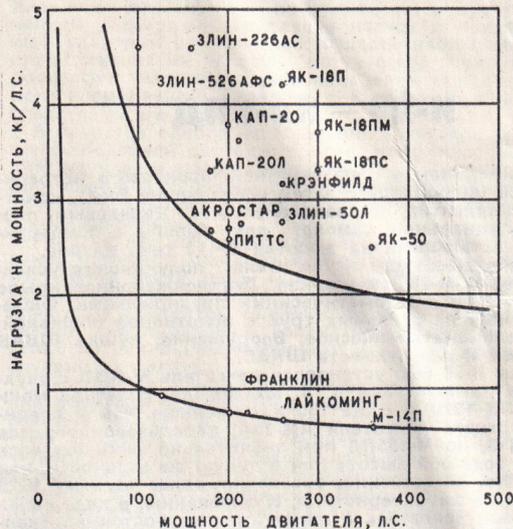
Уважаемая редакция!

Читал в журнале «Крылья Родины» об устройстве пилотажного самолета Як-50. Но не смог найти на приборной доске вариометра. Это меня удивило. Летаю 16 лет на Як-18, Як-12, МиГ-15, МиГ-17, Ан-12, Z-326. Видел много других типов самолетов, но не встречал еще такого, в оборудовании которого отсутствовал бы вариометр. Чем обусловлено, что его нет на Як-50?

В журнале помещены чертежи Як-50 обычной схемы с убираемым шасси и сдвижной средней частью фонаря кабины, а также с неубираемым шасси, закрытыми обтекателями и с коком винта. На некоторых фонарь каплевидной формы, удлиненный обтекатель маслорадиатора. Когда и в каких целях произведены эти модификации?

Кривой Рог

Г. ТРУСОВ



Что собою представляет современный спортивно-пилотажный самолет? Как известно, эта машина целевого назначения, на которой выполняется пилотаж в районе аэродрома в хороших метеословиях, что, естественно, накладывает определенный отпечаток на выбор параметров конструкции и геометрических пропорций, оборудования. Создавая такой самолет, конструкторам приходится сталкиваться со сложными техническими проблемами. Прежде всего, надо достичь необходимых удельных параметров самолета — его энерговооруженности и удельной нагрузки на крыло. Далее — создать специальные аэродинамические формы, обеспечивающие самолету наилучшие маневренные характеристики. И наконец, придать ему законченные эстетические формы, способствующие лучше всего восприятию пилотажа зрителями и судьями.

Зачем, скажем, самолету нужна высокая энерговооруженность (отношение взлетного веса к мощности мотора)? Ведь даже безмоторный планер может выполнять пилотажные фигуры. Однако каждый, кто видел пилотажа на нем, не мог не обратить внимания, что перед выполнением очередной фигуры планер разгоняется в пологом пикировании и каждую последующую фигуру выписывает на все более и более низкой высоте. Так и самолет с недостаточной мощностью двигателя, начиная пилотажа на верхней границе пилотажной зоны, завершает комплекс на минимальной высоте.

По мнению же летчиков-пилотажников, идеальный акробатический самолет не только не должен во время выполнения комплекса терять высоту, а даже наобо-

рот, иметь возможность подниматься и зависать в воздухе на винте подобно вертолету. Это позволит спортсмену выполнять любую фигуру, на которую только способна его фантазия, и стать настоящим хозяином пространства, отведенного для пилотажа.

Современный самолетный воздушный винт развивает тягу около 2 кг на каждую лошадиную силу мощности двигателя. Если же обеспечить вес самолета, не более чем в два раза превышающий мощность мотора, то есть добиться нагрузки на мощность 2 кг/л. с., то это и будет желаемым пределом, при котором тяга винта уравнивается вес машины. Желаемым, но пока еще не достигнутым ни на одном спортивно-пилотажном самолете. Рекордным в этом отношении является Як-50, имеющий нагрузку на мощность 2,5 кг/л. с.

Увеличение энерговооруженности ведется по двум направлениям. Во-первых, на пилотажных самолетах применяются все более мощные двигатели.

Второй путь более сложный — предельное облегчение самолета. Обычно значительная доля его веса приходится на оборудование. Вот почему при проектировании пилотажной машины состав необходимого оборудования подвергается тщательному анализу. Исчезли с приборных досок всех зарубежных машин привычные авиагоризонты. Это — сложный и дорогой, а главное, тяжелый прибор, требующий еще более тяжелых специальных источников электропитания и преобразователей энергии. К тому же, при выполнении фигур пилотажа с большими угловыми скоростями и перегрузками прибор иногда выходит из строя, да и

точность его работы недостаточна. Более эффективным оказался способ ориентирования по линии естественного горизонта. Для этого кабина пилота обычно выносится назад по фюзеляжу, чтобы пилот мог видеть крыло самолета на линии горизонта. Применяются и другие простейшие приспособления. Отказавшись от авиагоризонта, удалось облегчить машину примерно на 20 кг.

Лишними на пилотажном самолете оказались и другие приборы, например, вариометр. На обычной машине он помогает летчику летать в облаках и удерживать самолет в горизонтальном полете при дальних перелетах. Пилотажная же, как известно, в облаках никогда не летает, да и горизонтальный полет во время пилотажного комплекса выдерживать не приходится, а редкие перелеты акробатических самолетов (к месту соревнований или тренировок) обязательно выполняются за лидером, которым является самолет или вертолет, имеющий полный комплект пилотажно-навигационного оборудования.

Интересно заметить, что на Як-50, на котором Игорь Егоров выступал на VIII чемпионате мира, был установлен вариометр. Предполагалось, что прибор поможет точно определить момент зависания в верхней точке и начало падения самолета на хвост при выполнении «колокола». Однако характерный недостаток вариометра — небольшое запаздывание в показаниях, — сделал его непригодным для этой цели, а значительно более эффективной оказалась простая матерчатая ленточка, наклеенная одним концом на крыло, которая чутко реагирует на изменение режима полета.

Зарубежные пилотажные машины, как правило, вообще не имеют электрооборудования, так как отсутствуют основные потребители энергии — авигоризонт и радиостанция, использование которой запрещено правилами соревнований.

Для максимального облегчения с пилотажных машин обычно снимается все, что только можно снять, включая систему наземного запуска двигателя. Мотор запускается либо от переносного источника энергии, либо вручную за винт. Как правило, на акробатических самолетах нет регулировки кресла и педалей по росту летчика. Иногда отсутствуют даже эксплуатационные разъемы крыла с фюзеляжем, как это сделано на самолетах «ЗЛИН-50Л» и «Акростар».

Чтобы упростить и облегчить пилотажный самолет, автоматические воздушные винты изменяемого шага стали заменять на легкие простые фиксированного шага с малыми моментами инерции. Такой винт не годится для машины с большим диапазоном скоростей. Но пилотажному самолету, как известно, максимальная тяга винта требуется лишь на небольших скоростях полета, то есть в очень узком скоростном диапазоне. И как показывает практика соревнований, самолеты с винтами фиксированного шага обычно ни в чем не уступают аналогичным образцам с винтами-автоматами, а в чем-то даже превосходят их.

Каков же предел снижения веса в зависимости от мощности двигателя? На этот вопрос дает ответ приведенный график. Верхняя кривая характеризует минимально достижимые удельные нагрузки для спортивно-пилотажного самолета в зависимости от мощности используемого двигателя. Нижняя показывает удельный вес современных двигателей в зависимости от мощности, применяемых на пилотажных машинах.

Из графика видно, что наилучшие характеристики имеет советский М-14П.

Нетрудно также сделать важный вывод: чем выше мощность двигателя, тем меньшую величину нагрузки на мощность можно получить на данном самолете. При мощностях, менее 350—360 л. с. желаемая величина нагрузки на мощность 2 кг/л. с. вообще не достижима.

Часто задают вопрос: а почему бы на пилотажный самолет не установить газотурбинный двигатель? Действительно, скажем, четырехсотсильный турбовинтовой двигатель был бы легче поршневого той же мощности примерно на сто килограммов. Несколько лет назад в нашей стране был объявлен конкурс на лучший проект пилотажного самолета. Среди представленных на конкурс был проект и турбовинтового самолета. Однако авторы не учли, что применение газотурбинных двигателей на спортивно-пилотажных машинах запрещено правилами ФАИ, к тому же турбовинтовые двигатели в силу недостаточной приемистости не обеспечивают некоторые режимы полета, характерные для современного пилотажного самолета. Як-50 (тогда еще проект) одер-

жал в том конкурсе свою первую спортивную победу.

Большой запас мощности, очевидно, должен отразиться на аэродинамике пилотажного самолета. Надо отметить, что его аэродинамика в корне отличается от других машин. Вся история авиации — это борьба за максимальное снижение лобового сопротивления самолетов, борьба за скорость. А нужна ли скорость спортивно-пилотажному самолету с большим запасом мощности? На такой машине, имеющей небольшое аэродинамическое сопротивление, легко устанавливать рекорды скорости, но вряд ли она сможет выполнять пилотаж в зоне размером 1000×1000×900 метров.

Итак, большая мощность и тяга двигателя, но невысокая скорость — вот что должно отличать современный спортивно-пилотажный самолет. Чтобы он мог, не срываясь в штопор, держаться в воздухе на очень малых скоростях при выполнении фигур, должны быть достаточно высокими несущие свойства его крыла. Самый эффективный способ их повышения — снижение удельной нагрузки на крыло и применение толстых аэродинамических профилей крыла. Сейчас удельная нагрузка на крыло у пилотажных самолетов не превышает 60 кг/м², и есть тенденция к дальнейшему ее снижению (у легких машин, не предназначенных для пилотажа, более 100 кг/м²), а относительная толщина профиля достигает 18—20% против 9—15% для самолетов, у которых основной режим полета — крейсерский.

Существует и другой способ увеличения несущей способности крыла — это управляемые закрылки, аналогичные тем, которые применяют авиамоделлисты на кордовых пилотажных моделях. В большой авиации такие закрылки, работающие вместе с элеронами, были впервые установлены на зарубежном спортивно-пилотажном самолете «Акростар». Пока трудно судить о целесообразности применения такой системы управления на спортивно-пилотажном самолете. Во всяком случае все летчики, летавшие на «Акростаре», отмечают, что эта машина очень сложная и неприятная в управлении.

Еще один элемент отличает аэродинамическую компоновку пилотажных самолетов последних лет — аэродинамическая симметрия. Зачем она потребовалась? Когда-то пилотажные комплексы состояли лишь из фигур прямого пилотажа, затем появился обратный пилотаж, а на последних мировых чемпионатах программа настолько усложнилась, что уже более 50 процентов времени при выполнении комплекса приходится на перевернутые фигуры. Поэтому пилотажный самолет должен иметь одинаковые характеристики в прямом и перевернутом полете. И вот поиски аэродинамической симметрии стали принимать конкретные формы в конструкциях: симметричные профили, среднепланное расположение крыла, нулевые углы установки и V-образности крыла и т. д.

Для пилотажного самолета велико значение управляемости и устойчивости. Два

эти фактора неразрывно связаны между собой: выше устойчивость — хуже управляемость и наоборот. Среди летчиков-пилотажников сейчас бытует мнение, что современный акробатический самолет должен быть в этом отношении нейтральным. Для обеспечения минимальных запасов продольной устойчивости на акробатических самолетах обычно делается более задняя центровка (до 35% против обычных 18—20%), а для уменьшения поперечной устойчивости крыло пилотажной машины делается плоским, без V-образности. Этим же достигается симметрия в характеристиках устойчивости машины в прямом и перевернутом полете.

Большое влияние на компоновку спортивно-пилотажного самолета оказывает, на наш взгляд, эстетика. Однако на этот счет существуют различные точки зрения. Французский самолет «КАП-20», например, признан самым элегантным пилотажным самолетом. А его летные качества невелики. Наоборот, американский минибиплан «Питтс» — пример полного пренебрежения эстетикой. Зато высокая энерговооруженность, эффективные органы управления, почти полная аэродинамическая симметрия (симметричный профиль крыльев и их расположение относительно оси самолета) обеспечили высокие пилотажные качества.

Ныне принято делать неубирающееся шасси с обтекателями, «обрубленные» законцовки крыла и оперения, применять яркую, даже пеструю окраску.

Силует самолета с убраным шасси гармоничнее, лучше смотрится в полете, однако, если подходить к позиции надежности и простоты конструкции, то преимущество будет иметь неубирающееся шасси. Зарубежные конструкторы не применяют убирающееся шасси на спортивно-пилотажных самолетах.

На одном Як-50 мы установили неубирающееся шасси, заключенное в обтекатель. Летные испытания показали: пилотажные качества несколько не ухудшились.

Эстетикой, а не аэродинамикой обусловлен большой дутовый фонарь обтекаемой каплевидной формы кабины пилота — непременная принадлежность современного спортивного самолета. Такой фонарь был установлен и на первых опытных образцах Як-50. Но начавшиеся испытания выявили неприятную особенность фонаря такого типа — возникновение в полете подсосывающей аэродинамической силы на подвижной части фонаря, препятствующей его открытию в аварийной ситуации. Аварийный сброс фонаря, как на всех зарубежных самолетах, для Як-50 решили не делать. Фонарь типа Як-18 признан более безопасным.

Разумеется, в этой статье затронуты далеко не все проблемы создания пилотажных самолетов.

**А. ЯКОВЛЕВ,
В. КОНДРАТЬЕВ**

Москва

НАД КАРТАМИ ВОЗДУШНЫХ СРАЖЕНИЙ

Грани героизма, грани доблести... По-разному проявляются они на войне. У солдата — в храбрости, у командира, военачальника — в мудрости.

О неocenимом вкладе, который внесли в достижение победы над врагом советские авиационные командиры и военачальники, интересно и убедительно рассказывается в книге кандидата военных наук генерал-майора авиации в отставке М. Н. Кожевникова «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»* Ее автор — один из старейших советских авиаторов — пришел в ряды Военно-Воздушных Сил весной 1931 года по призыву Коммунистической партии. После учебы в Оренбургской военной школе летчиков служил в строевых авиационных частях. В 1940 году окончил командный факультет Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского. Участвовал в боях в советско-финском конфликте, прошел суровую школу Великой Отечественной. После войны снова учеба — в академии Генерального штаба. Длительное время работал в Главном штабе ВВС Советской Армии, а затем стал военным историком, внес большой вклад в разработку истории советской военной авиации, оперативного искусства и тактики ВВС.

И вот новый труд исследователя, основанный на богатых архивных источниках, документах, личных воспоминаниях. В нем обобщается многогранная деятельность командования, Военного совета, штаба ВВС Советской Армии за весь период войны, рассматривается состояние Советских ВВС и гитлеровской авиации накануне Великой Отечественной войны, мероприятия Коммунистической партии и Советского правительства по укреплению Военно-Воздушных Сил. Ярко и убедительно показана деятельность командования и штаба ВВС по руководству боевыми действиями в летне-осенних операциях 1941 года, в ходе контрнаступления советских войск под Москвой. Большое внимание уделено проблеме борьбы за стратегическое господство в воздухе. Запоминаются страницы, посвященные воздушным сражениям над Кубанью и над героической Малой землей. В специальной главе раскрывается оперативно-стратегическое применение советских ВВС в Курской битве. Отдельные главы посвящены деятельности командования, Военного совета, штабов и политорганов в операциях завершающего периода войны в Европе, а затем в Дальневосточной кампании по разгрому милитаристской Японии.

В книге публикуется (нередко впервые) большое количество директив, приказов и распоряжений командования ВВС Советской Армии, показывается, как эти решения тесно увязывались с решениями Ставки Верховного Главнокоман-

дования, Генерального штаба и командования войсками фронтов. Широко показана деятельность представителей Ставки по авиации на фронтах войны, что до сих пор было слабо освещено в нашей историко-теоретической литературе.

В труде дана характеристика многим авиационным командирам и военачальникам — тем, кто возглавлял Военно-Воздушные Силы, руководил их боевой деятельностью. Не только в тиши кабинетов разрабатывались планы боев и операций, но часто под артиллерийскими снарядами, под авиабомбами противника. В этой обстановке командные кадры ВВС сохраняли спокойствие и присутствие духа, проявляли ясность мышления, смелость и обоснованность решений, потому что мерилом их поведения была забота не о личной безопасности — о нашей победе, потому что от их решительности, инициативы, верности замысла зависели жизни людей, судьбы частей и соединений, выполнение боевой задачи.

Нередко командирам приходилось действовать непосредственно в боевых порядках советской авиации, и тогда еще виднее становилось, что это — люди, не знающие страха, смелые, негибкие, готовые на подвиг во имя святого дела коммунизма.

Книга густо населена людьми. Всего в ней упоминается свыше 660 фамилий славных авиаторов. Не забыл автором инженерно-технический состав, работники тыла и других служб ВВС. Они проделали за годы войны колоссальную работу: построили тысячи аэродромов, обеспечили сотни тысяч боевых самолетов-вылетов, подвезли огромное количество боеприпасов, горючего, продовольствия...

Ярко и убедительно отражен в книге массовый героизм советских авиаторов. Вот только один пример. В ходе войны воздушные тараны совершили 404 советских летчика-истребителя. Таранными ударами было уничтожено около 500 вражеских самолетов.

Один из разделов книги рассказывает о послевоенном росте авиационных кадров — участников Великой Отечественной. Автору удалось связать события минувшей войны с современностью. Многие авиационные командиры-фронтовики и в настоящее время продолжают служить в Советских Вооруженных Силах.

Среди летчиков Севера не раз отличался командир истребительной эскадрильи, а затем авиаполка — П. С. Кутахов. Сегодня Павел Степанович Кутахов — Главный маршал авиации, Герой Советского Союза, Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами, заместитель Министра обороны СССР.

Книга, написанная хорошим литературным языком, читается с большим интересом. Она нужна и ветеранам, и молодым. Как отмечалось на XXV съезде партии, утверждение в сознании трудящихся, прежде всего молодого поколения, идей советского патриотизма, гордости за Страну Советов, за нашу Родину, готовности встать на защиту завоеваний социализма было и остается одной из важнейших задач партии. Советские люди непоколебимо верны героическим боевым традициям, свято чтут и приумножают их. Никто не забыт, ничто не забыто.

Одновременно книга имеет и практическую ценность. Выводы, которые дела-

ет автор на основе исследования исторических фактов, не потеряли своей актуальности и в современных условиях. В книге приведен список всех командующих воздушными армиями, начальников штабов и командиров авиационных корпусов.

К сожалению, издательство выпустило книгу малым тиражом, далеко не удовлетворившим запросы читателей. Несомненно, необходимо второе издание.

Полковник В. ШУМИХИН,
доктор исторических наук

К ПОБЕДНЫМ РАССВЕТАМ

В документальной повести Героя Советского Союза И. Киндюшева* рассказывается о боевых делах и героических подвигах экипажей 19-го гвардейского Краснознаменного Рославльско-Катовицкого авиационного полка 2-й гвардейской Севастопольско-Берлинской авиационной дивизии.

С первых строк впечатляет простота и доходчивость повествования. Боевые вылеты автор описывает с непосредственностью, свойственной очевидцу и участнику героических дел славного поколения воздушных бойцов.

Многие страницы повести рассказывают о фронтовой дружбе, товариществе, которые не раз выручали авиаторов в сложной обстановке. Вот как, например, пишет автор о ночном вылете на Берлин 27 августа 1942 года.

Над столицей фашистского рейха самолет, пилотируемый старшим лейтенантом В. Борисовым, оказался в лучах вражеских прожекторов. «Вот они нащупали и схватили в свои холодные объятия наш корабль. Но что это? Справа воздух распорол огненный след трассирующей очереди».

— Внимание, истребители! — предупреждает Борисов.

Но прожекторы вдруг отпустили нас и стали шарить по небу правее.

— Что произошло? — спрашиваем друг друга.

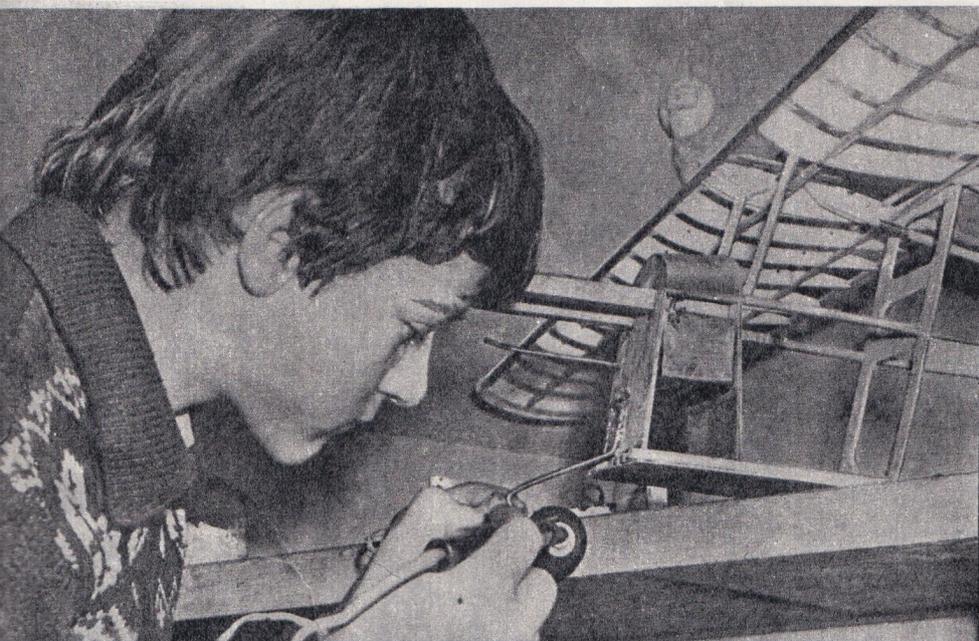
Разгадка пришла позже, на земле. Эти трассы выпустил экипаж Федорова как дерзкий вызов противнику. Чтобы помочь нам, он открыл демаскирующий огонь и увел прожекторы за собой. Как мы были благодарны ему за такую поддержку. Она всегда сопутствовала авиаторам в бою».

Думается, документальная повесть «К победным рассветам» будет с интересом встречена молодежью. Подвиги фронтовых летчиков, описанные в ней, послужат и для нынешнего поколения авиаторов примером беспредельной преданности Коммунистической партии, советскому народу. Правдивые рассказы автора о павших и живых героях помогут молодым летчикам, осваивающим сложную современную технику, глубже осмыслить суть своей героической профессии. Они призывают молодежь поддерживать высокую политическую бдительность, безусловно выполнять свой священный долг по защите любимой Родины.

И. СЕМЕНОВ

* М. Н. Кожевников. «Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.». М., «Наука», 1977, 288 стр., 1 р. 40 к.

* Киндюшев И. И. «К победным рассветам». М., Воениздат, 1978. 245 стр. 1 р.



У БЕРЕГОВ АМУРА

У школьников дальневосточного города Комсомольска-на-Амуре популярен авиамodelный спорт. Они строят и испытывают на соревнованиях авиамodelи самолетов и планеров. Родители почти всех кружковцев трудятся на авиационном заводе имени Ю. А. Гагарина. Юная смена идет по стопам своих отцов и матерей. В Ленинском районе города авиамodelная лаборатория клуба юных техников работает 18 лет. Многие ребята уже покинули ее стены, но навсегда связали свою судьбу с авиацией. Курсантом летного училища стал Андрей Рухля, студентами самолетостроительного факультета политехнического института — Олег Ящук, Сергей Алешин и другие. А какое замечательное пополнение рабочего класса из бывших авиамodelистов влилось в цеха завода имени Ю. А. Гагарина! Среди них передовик производства Владимир Белозеров, он депутат районного Совета народных депутатов, Игорь Шевченко, Валерий Боруткин, Слава Супонев... да всех не перечислить. Упорно изучают юные кружковцы основы теории и с большим старанием создают свои модели, готовясь к соревнованиям VII летней Спартакиады по военно-техническим видам спорта.

В. ШУБИН,
руководитель авиамodelной лаборатории
клуба юных техников
г. Комсомольска-на-Амуре



Восьмиклассник Саша Ярошенко за сборкой кордовой модели-копии.

Идет очередное занятие. Внимательно слушают ребята своего наставника Владимира Анатольевича Шубина.

Восьмиклассник Сергей Сизов с большим увлечением собирает радиоуправляемую модель планера.



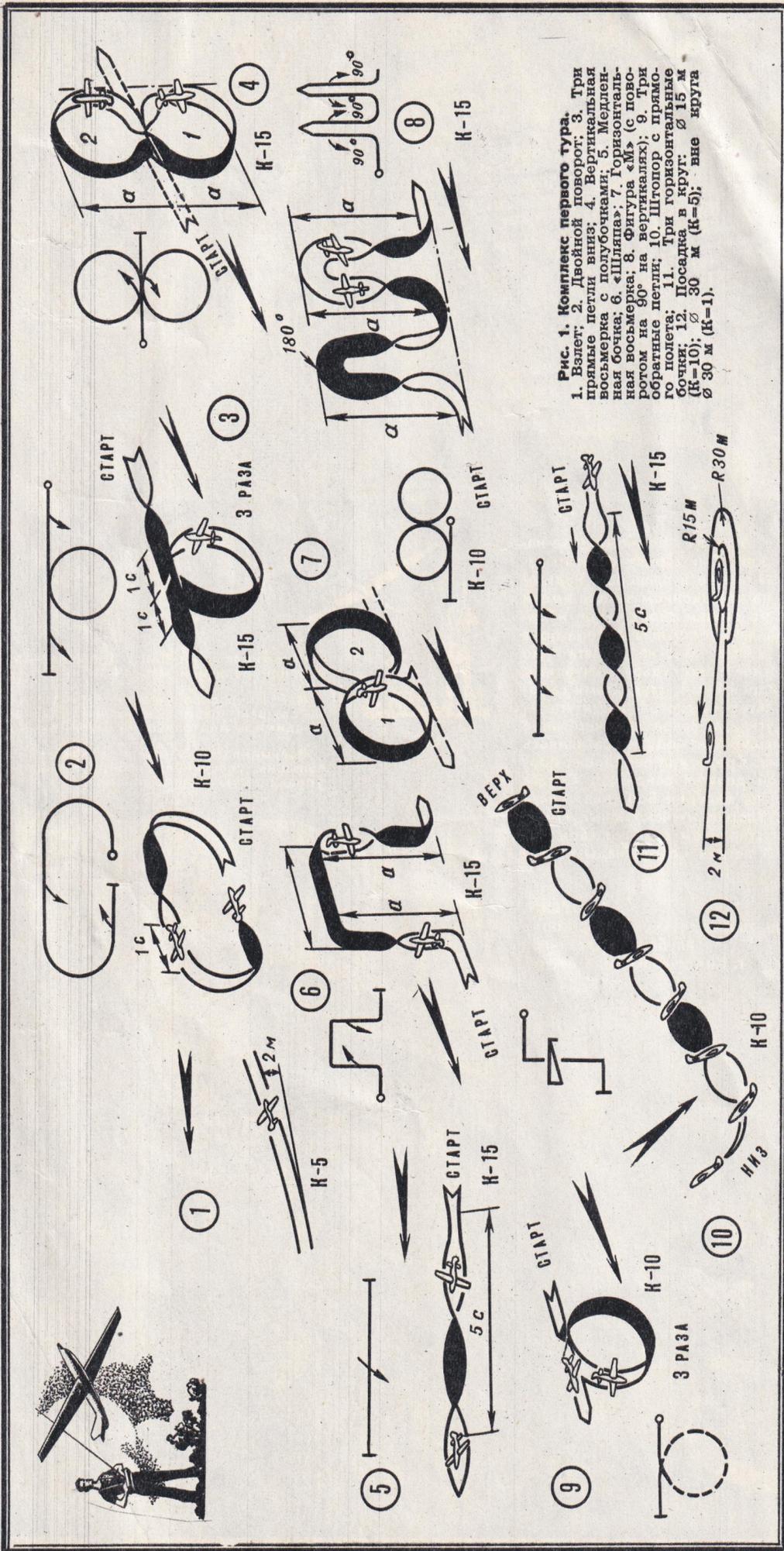


Рис. 1. Комплекс первого тура. 1. Валет; 2. Двойной поворот; 3. Три прямые петли; 4. Вертикальная восьмерка с полубочками; 5. Медиальная восьмерка; 6. «Шилпа»; 7. Горизонтальный поворот на 90° на вертикалях; 8. Три обратные петли; 9. Три горизонтальные бочки; 10. Посадка в круг; 11. Три горизонтальные бочки; 12. Посадка в круг: $\varnothing 15$ м (K-10); $\varnothing 30$ м (K-5); вне круга $\varnothing 30$ м (K-1).

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ: НОВЫЙ ПИЛОТАЖНЫЙ КОМПЛЕКС

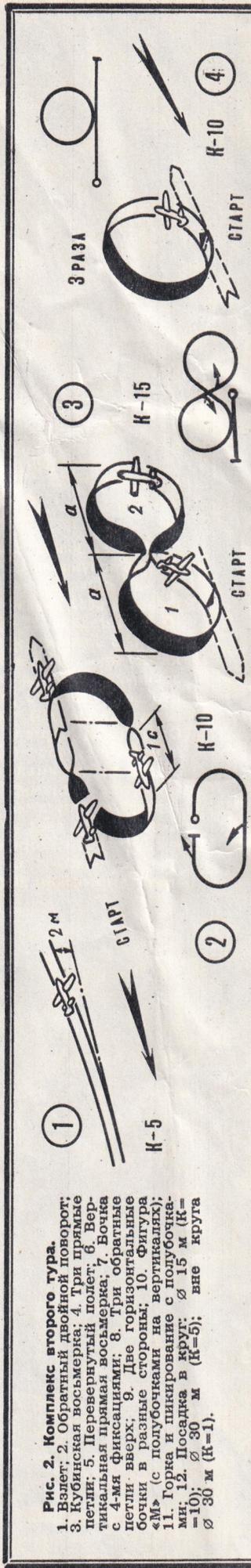


Рис. 2. Комплекс второго тура. 1. Обратный двойной поворот; 2. Крутильная восьмерка; 3. Три прямые петли; 4. Вертикальная восьмерка; 5. Медиальная восьмерка; 6. «Шилпа»; 7. Горизонтальный поворот на 90° на вертикалях; 8. Три обратные петли; 9. Три горизонтальные бочки; 10. Посадка в круг; 11. Горка и пикирование с полубочками; 12. Посадка в круг: $\varnothing 15$ м (K-10); $\varnothing 30$ м (K-5); вне круга $\varnothing 30$ м (K-1).

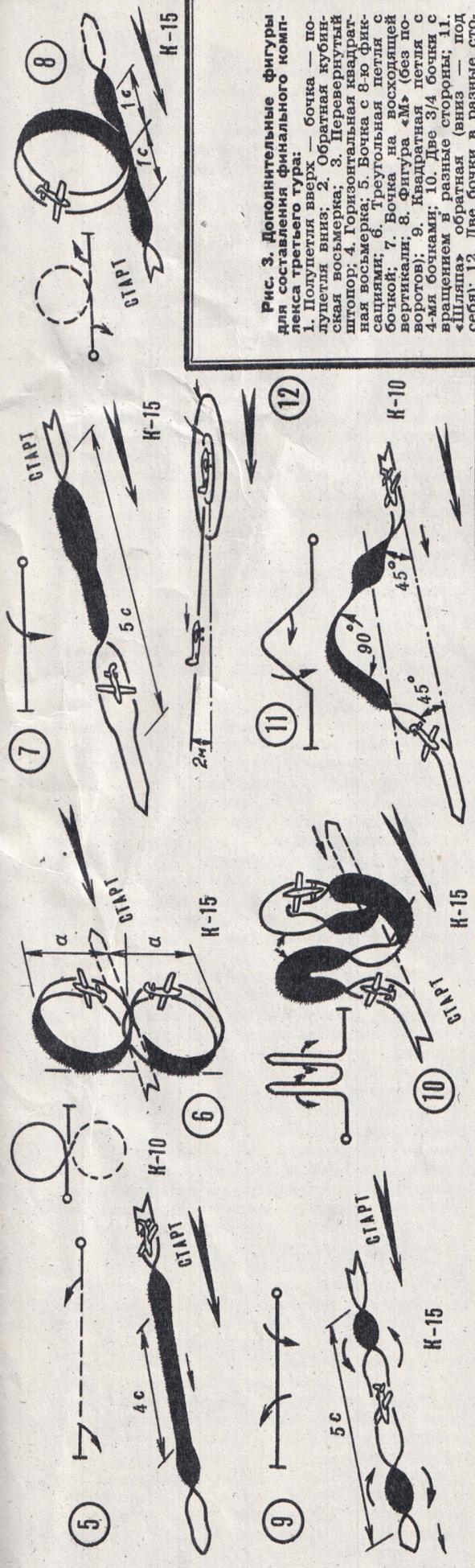
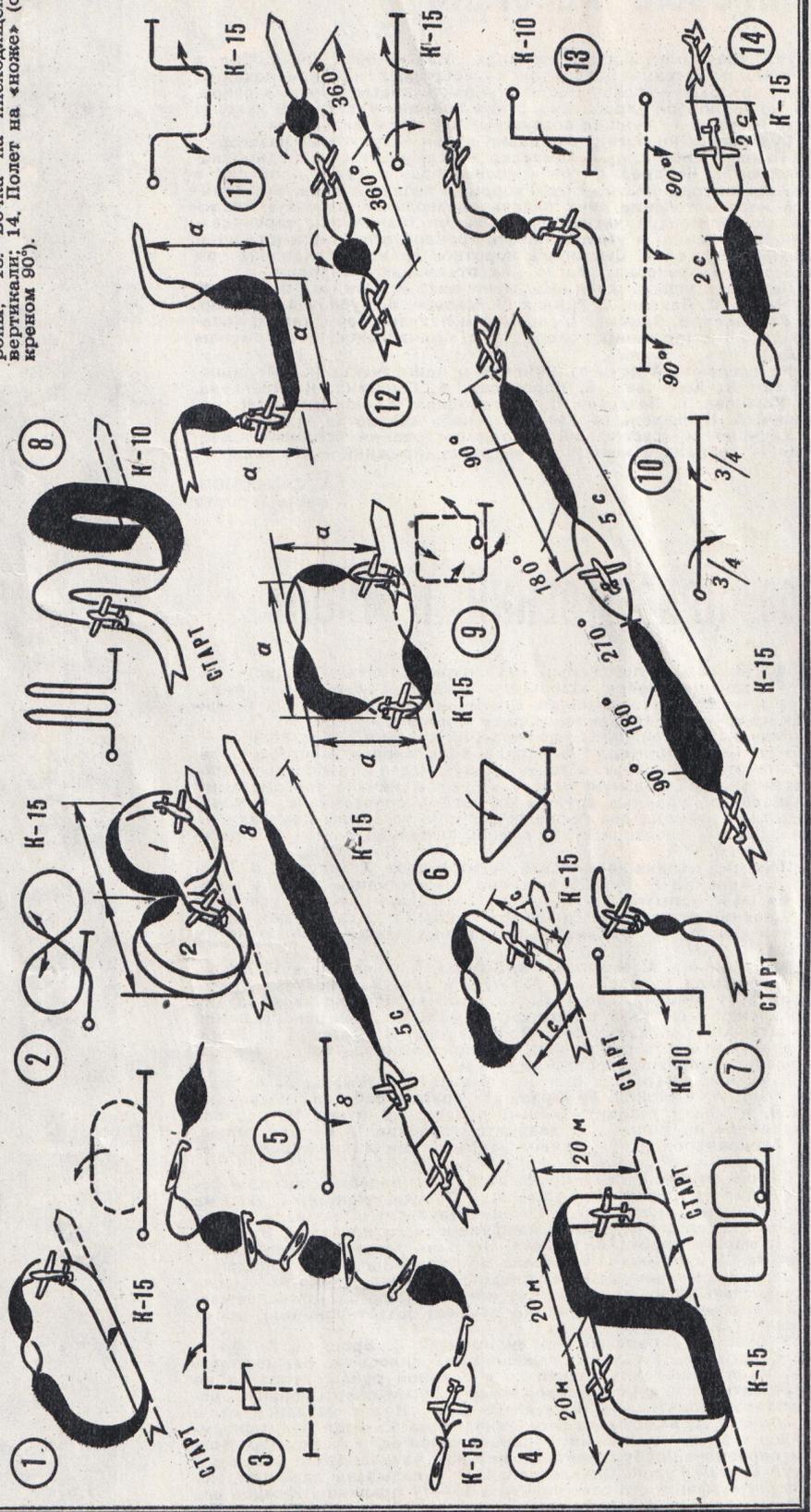


Рис. 3. Дополнительные фигуры для составления финального комплекса третьего тура:
 1. Полулетя вверху — бочка — полетля вниз; 2. Обратная кубинская восьмерка; 3. Перевернутый штопор; 4. Горизонтальная квадратная восьмерка; 5. Бочка с 8-ю фигурами; 6. Треугольная петля с бочкой; 7. Бочка на восходящей вертикали; 8. Фигура «М» (без поворотов); 9. Квадратная петля с 4-мя бочками; 10. Две 3/4 бочки с вращением в разные стороны; 11. «Шляпа» обратная (вниз — под себя); 12. Две бочки на нисходящей вертикали; 13. Бочка на нисходящей вертикали; 14. Полет на «ноже» (с креном 90°).



МЕЖДУНАРОДНАЯ авиационная Федерация в 1978 году ввела новые фигуры и новые комплексы на соревнованиях по планажным упражнениям (категория F-3A). Они будут проводиться в три тура; в первом и втором набор фигур задается и исполняется в определенной последовательности; в третьем туре спортсмен сам составляет набор фигур для комплекса с учетом своих технических возможностей и тактических замыслов. Комплекс 3-го тура включает 14 фигур, выполняемых в любой устраивающей спортсмена последовательности. Список фигур финального тура и последовательность их исполнения определяется судьей легко заблаговременно. В общий зачет спортсмена идет сумма очков, набранная в лучшем из первых двух туров, и очки третьего, финального тура.

В приведенных схемах (рис. 1, 2 и 3) начало фигуры обозначается кружочком или точкой, конец фигуры — поперечной черточкой; сплошная линия — полет с положительной штриховой линией, полет с отрицательной — пунктирная линия — полет «на ноже».

МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ

По традиции сборная команда Военно-Воздушных Сил в конце истекшего года вновь собралась на соревнования, цель которых — попытаться установить новые мировые рекорды по групповой акробатике. В них приняли участие 26 мужчин и 18 женщин — лучшие воздушные акробаты ведомства.

Судейскую коллегию возглавил судья всесоюзной категории Б. Пеккер, спортивный комиссар — судья международной категории Н. Кокорев. Встреча проводилась в Туркмени, где в это время года обычно стоит хорошая теплая погода. Безоблачное небо в течение двух недель «позволило» работать плодотворно. Благодаря четкой организации (начальник соревнований В. Фисенко) и умелой работе тренерского совета (старший тренер сборной В. Сырчин) в короткое время установлено три всесоюзных рекорда, два из них превышают мировые.

Первыми успеха добились мужчины: А. Осипов, В. Ершов, В. Чайка, Е. Бахтин, Е. Гринех, В. Маляев, В. Суббочев, А. Дино, В. Гаврилов, В. Валунас в свободном падении собрались в кольцо за 8,8 с (прежний рекорд 9,4 с принадлежал спортсменам США).

На следующий день отличились и наши женщины. Парашютистки Л. Корычева, Е. Короткова, Н. Сырчина, Н. Киселева, З. Ушакова, Г. Нетесова, Т. Завгородняя, Е. Ползикова, Л. Лозович, А. Конишева образовали в небе кольцо за 11,7 с.

Улучшен и всесоюзный рекорд построения большой «звезды» — собрали в кольцо 23 человека (прежний — 20 человек).

А. САМСОНОВ,
мастер спорта

106 ПРИЗЕМЛЕНИЙ В «НОЛЬ»

Минувший спортивный год парашютисты Воздушно-десантных войск завершили установлением новых мировых и всесоюзных рекордов в одиночных и групповых прыжках на точность приземления днем и ночью.

Результаты рекордных достижений сегодня очень велики — у мужчин, например, 105 попаданий в «ноль», и чтобы перекрыть этот результат, в течение двух недель требовалось провести очень серьезную работу. В самом начале соревнований создали две ударные группы по восемь спортсменов. Каждый участник имел по два парашюта, кроме того, ему помогали их укладывать. Работали в две смены, выполняя по 10—17 прыжков в день.

Первыми успеха добились В. Александров, Х. Юсупов, В. Цупко, Е. Бровкин — они 23 раза все приземлились точно в цель, а на 24-й попытке в сложных метеорологических условиях Е. Бровкин отклонился от центра круга на 32 см. Прежний мировой рекорд — 17 «нолей» — принадлежал парашютистам США.

З. Курицына, А. Машкова, В. Козина, А. Киселева в 17 прыжках показали нулевой результат, а в 18-м А. Киселева отклонилась от мишени ...на 1 см. Отлично выполнила свою задачу и женская восьмерка, в которой кроме известных рекордсменок участвовали Ю. Гутникане, О. Комарова, Л. Пятак и З. Николаева. Они шесть раз подряд все приземлились точно, а в 7-м прыжке отклонение составило 0,16 м.

К мужской четверке присоединились спортсмены А. Аасмяэ, Е. Усов, А. Смирнов, Г. Юрко, эта группа работала несколько дней, чтобы установить новый рекорд. В итоге 19 раз все «ударили» по мишени, в двадцатом прыжке 14 см дал только В. Александров и тем самым закрыл свой личный рекорд — 60 попаданий в «ноль».

Самой сложной, конечно, была задача перебить высшие достижения в одиночных прыжках. Правда, женщины уже на седьмой день превысили прежний результат. Спор вели между собой мастер спорта СССР международного класса З. Курицына и мастер спорта В. Козина. Но Валя закончила соревнования на 69-м прыжке. Выиграла З. Курицына — 81 попадание в цель. К сожалению, из-за плохой погоды девушка не смогла продлить прыжки. Превышен мировой рекорд, принадлежавший американке Ч. Стернс (43 прыжка без отклонения), почти в два раза.

У мужчин с первого дня лидировали Е. Бровкин, Г. Юрко, А. Белоглазов, С. Гулак. Тяжело приходилось А. Белоглазову. Он, имея лишь один парашют, с большой рукой, старался не отставать от лидеров. Борьба между этими спортсменами продолжалась почти до последнего дня. И вот остались двое: Г. Юрко и А. Белоглазов. Но Геннадий на 95-м прыжке приземлился в 11 см от мишени. Теперь остался один Александр. Время соревнований истекло. На помощь Александру пришел его друг Сергей Гулак. Он еле успевает укладывать парашют, потому что Александр совершает по 15—17 прыжков. Каждое его приземление спортсмены встречают бурей аплодисментов. Испортившаяся погода усложняет работу в последние дни, но Белоглазов уверенно каждый раз бьет по пятаку. В итоге — 106 «нолей!» Молодец, Саша! Проявил себя в этих соревнованиях настоящим снайпером!

В последнюю неделю спортсмены работали ночью. Успеха добилась мужская восьмерка — пять прыжков точно в цель, на шестом — сумма отклонений составила 1,06 м. Новое всесоюзное достижение показала А. Машкова — 20 попаданий в цель. К сожалению, соревнования закончились и не хватило времени продолжить борьбу.

В итоге парашютисты ВДВ установили шесть всесоюзных рекордов, пять из них превышают мировые.

Материалы о достижениях советских парашютистов направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

А. ВОЛКОВ,
мастер спорта

Парашютисты XIV чемпионата мира

Техника XIV чемпионата мира по парашютному спорту показала, что конструкторы разных стран прочно стали на путь создания планирующих парашютов-крыльев.

Впервые купол прямоугольной формы РЛ-6 продемонстрировали спортсмены ГДР во время показательных выступлений на IX чемпионате мира в Австрии. Площадь купола РЛ-6 составляла всего 32 м², наполовину меньше, чем у обычных парашютов. Скорость горизонтального передвижения — 5—6 м/с, вертикального — 4 м/с. Над подобными конструкциями велись работы и в других странах — в США, Англии, Франции. Но все эти парашюты имели недостаток — при управлении плохо регулировалась скорость горизонтального перемещения, а при торможении резко увеличивалась скорость вертикального снижения. Поэтому их нельзя было использовать как спортивные парашюты.

Лишь в 1974 году в Сольноке на XII чемпионате мира 12 спортсменов выступили с новыми парашютами-крыльями. Но купол в отличие от РЛ-6 состоял из двух оболочек, соединенных между собой нервюрами. Достигнутые результаты, а также тактико-технические данные показали, что «крылья» имеют большое преимущество перед куполами круглой формы. Через два года в Италии уже половина участников чемпионата — все ведущие спортсмены совершали прыжки с «крыльями».

Многие модели имели ряд недостатков, но уже всем стало ясно, что у «крыльев» большое будущее. Конструкторы упорно работали над тем, чтобы повысить тактико-технические данные оболочковых куполов, смягчить удар при раскрытии.

На нынешнем первенстве в Загребе были представлены лучшие конструкции планирующих парашютов: СССР — ПО-9 серии 2, ГДР—РЛ-10, Югославия — ПС-11, США — несколько вариантов куполов: «Страто-Стар», «Страто-Клауд», «Пара-Фoil». Многие спортсмены прыгали с парашютами «Страто-Клауд», изготовленными во Франции.

Купола у всех моделей прямоугольной формы, изготовлены из двух оболочек. Различаются они между собой в основном тканью и площадью. Самый маленький «Страто-Стар», его верхняя оболочка имеет площадь 16,70 м², а у «Пара-Фoil» — 23,4 м². У большинства парашютов стропы крепятся непосредственно к нервюрам, только у ПО-9 серии 2 и «Пара-Фoil» — к силовым нервюрам, выходящим за пределы нижней оболочки, которые образуют косынки. У боковых нервюр косынки увеличены и выполняют роль стабилизирующих полотнощ.

Наблюдая за работой куполов в воздухе, трудно сказать, какой из них лучше. Так как у всех тактико-технические данные почти одинаковые, то результаты зависели от мастерства спортсменов. Единственный «Страто-Стар» по-прежнему был неустойчив. Особенно это проявлялось при резкой работе стропами управления.

Остальные же парашюты выгодно отличались от «Страто-Стара» — работали надежно. Наибольшее количество медалей завоевали спортсмены, пользовавшиеся ПО-9, «РЛ-10», и «Пара-Фoil».

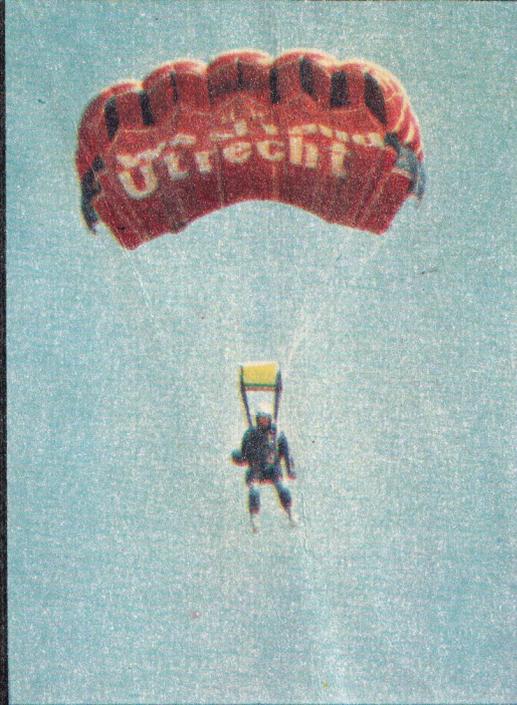
Советские спортсмены и на внутрисоюзных соревнованиях, совершая прыжки с ПО-9, показали высокие результаты, установили мировые рекорды на точность приземления. Особенно отличился мастер спорта СССР Александр Белоглазов (ВДВ), поразив мишень 106 раз подряд. Это говорит не только о высоком мастерстве спортсмена, но и о хорошей парашютной технике, позволившей добиться такого выдающегося успеха.

Бэта ВАСИНА,
мастер спорта



▶ **ПО-9 серии 2 (СССР)** — площадь верхней оболочки — 22 м², скорость горизонтального перемещения — 10 м/с, вертикальная составляющая скорость снижения — 4 м/с, при одновременном натяжении строп управления вниз скорость может быть уменьшена до 1—2 м/с, а кратковременно — до нулевой.

▶ **«Страто-Стар» («Strato-Star» — США)** — площадь верхней оболочки — 16,7 м² (размах крыла — 4,23 м, хорда крыла — 3,9 м), скорость горизонтального перемещения до 13,6 м/с, скорость снижения — 4,8 м/с, вес системы — 7,7 кг.



▶ **РЛ-10 (RL-10 — ГДР)** — площадь верхней оболочки — 21 м², максимальная горизонтальная скорость — 9 м/с, вертикальная — от 2,5 до 3 м/с, с РЛ-10 можно совершать прыжки с самолета, летящего со скоростью от 120 до 240 км/час. Минимальная высота раскрытия — 300 м.

▶ **«Страто-Клауд» («Strato-Cloud» — Франция)** — площадь купола верхней оболочки — 20,70 м² (размах крыла — 6,1 м, хорда крыла — 3,7 м), скорость горизонтального планирования — 11,6—17,4 м/с, скорость снижения при планировании — 3,7—4,9 м/с, вес системы — 8,2 кг.



▶ **ПС-11 (PS-11 — Югославия)** — площадь верхней оболочки — 21 м², скорость горизонтального передвижения вперед — 9 м/с, вертикального — 3,5 м/с.

▶ **«Пара-Фойл» («Para-Foil» — США)** — площадь верхней оболочки — 23,4 м² (размах крыла — 6,4 м, хорда крыла — 3,65 м), скорость горизонтального планирования — 15,5 м/с, скорость вертикального снижения при планировании — 3,5 м/с, вес системы — 8,2 кг.





Александр Александрович АРХАНГЕЛЬСКИЙ

18 декабря 1978 года на 86-м году жизни скончался главный конструктор самолетов, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук Архангельский Александр Александрович.

А. А. Архангельский родился 30 декабря 1892 года в Казани. В 1912 году он поступил в Московское высшее техническое училище, где стал одним из учеников крупнейшего ученого — отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского. В 1918 году, после окончания МВТУ принял активное участие в организации ЦАГИ, где непрерывно проработал до 1936 года.

В 1936 году А. А. Архангельский был назначен главным конструктором серийного завода по выпуску самолетов. Среди самолетов, спроектированных и построенных под руководством Архангельского, осо-

бенно известен самолет СБ, принимавший участие в Великой Отечественной войне.

На протяжении более шестидесяти лет А. А. Архангельский работал плечом к плечу с выдающимся авиационным конструктором А. Н. Туполевым. Являясь его первым заместителем, принимал активное участие в проектировании и постройке всех самолетов марки «АНТ» и «Ту».

Все свою научную энергию, талант конструктора и организатора Архангельский отдавал работе. Эти качества сочетались в нем с большой человечностью.

Память о выдающемся конструкторе самолетов Александре Александровиче Архангельском — пламенном патриоте социалистической Родины, посвятившем всю свою жизнь делу развития авиации нашей страны, навсегда сохранится в наших сердцах.

Группа товарищей

Всегда начеку	1
К новым рубежам	2
В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников	3
За массовость спорта	4
В. Викторов. Нас растила целина	5
А. Турбанов. Планета ста языков	6
А. Романов. Стратегическая высота	8
В. Урюжников. Экипаж машины боевой	10
Сокровищница ратных реликвий	11
А. Григорьев. Летчик, большевик, ученый	13
С. Снятков. На планере в тыл врага	14
Т. Леонтьева. Активисты из ПТУ	16
Вертолет штурмует скорость	17
Совершенствовать технические средства обучения	17
И. Жарковский. Учителя и ученики	18
Л. Васнов. Рекорды на «волне»	20
Спортивная хроника	21
Н. Бессонова. Завтра первый прыжок	22
М. Мейлахс. Из шкатулки авиационных курьезов	22
В. Кривошеено. Дружба и братство	22
М. Голышев. Крепнут крылья патриотов	24
К. Попов. Пентагон рвется в космос	26
Опытные самолеты периода второй мировой войны	27
А. Яковлев, В. Кондратьев. Спортивно-пилотажный самолет: идеи и проблемы	28
Новые книги	30
В. Шубин. У берегов Амура	31
Радиоуправляемые: новый пилотажный комплекс	32
А. Самсонов. Мировые рекорды	34
А. Волков. 106 приземлений в «ноль»	34
Б. Васина. Парашюты XIV чемпионата мира	34

На 1-й стр. обложки: фото Д. Петряева

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия: А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, 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. СМIRНОВ, П. С. СТАРОСТИН, А. С. ТУРБАНОВ (заместитель главного редактора), Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор Л. Шарапова.

Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ СССР

**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 22.12.78 г. Подписано в печать 12.01.79 г. 60×90¹/₈ б. л. 5 п. л. Г-21353. Тираж 70 000 экз. Зак. 2294. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата



ЧЕМПИОНЫ 1978



Людмила Корнева — инструктор-летчик Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, мастер спорта, чемпионка страны по 1-му упражнению, серебряный призер чемпионата.

Любовь Губарь, летчик-инструктор Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, мастер спорта. 1-е место по 4-му упражнению, бронзовый призер чемпионата страны.

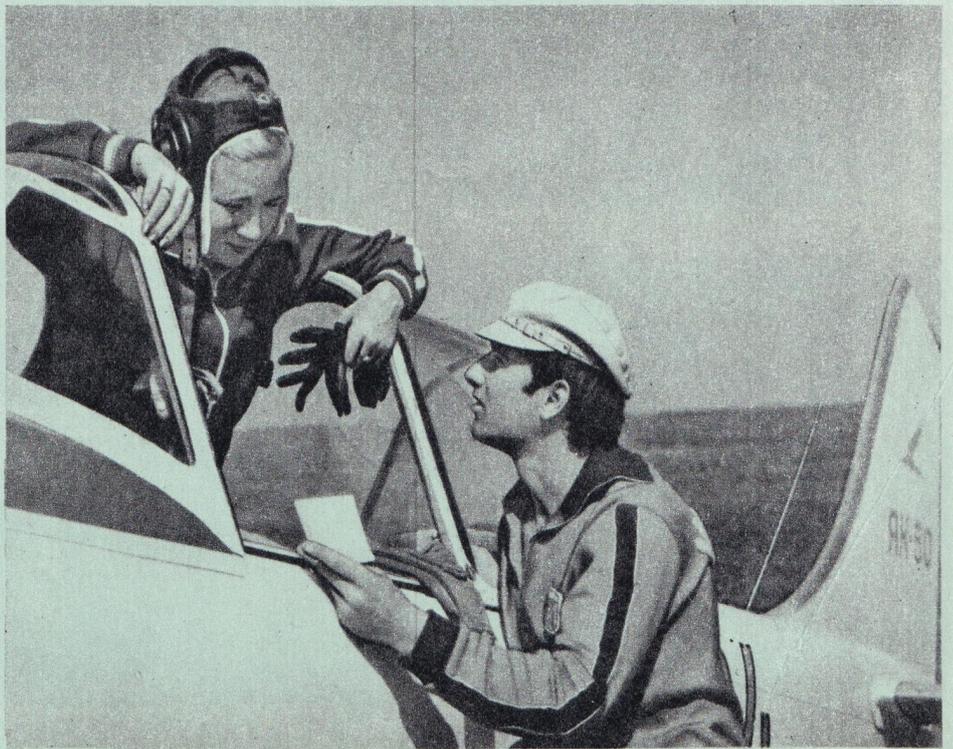
Виктор Филипенко (слева) и Тимон Милешко, летчики-инструкторы Витевского аэроклуба, мастера спорта. 1-е место во 2-м упражнении чемпионата страны.

Заслуженные мастера спорта Лидия Леонова и Игорь Егоров — абсолютные чемпионы СССР 1978 года.

★★★

Валентина Яикова (в кабине) — мастер спорта СССР международного класса, серебряный призер чемпионата страны и чемпион по 1-му упражнению инструктор-летчик Каунасского аэроклуба, мастер спорта СССР Стяпас Артишкавичюс.

Фото Н. КОЗЫРЕВА





9 февраля 1923 года по инициативе В. И. Ленина был создан Совет по гражданской авиации, позже преобразованный в Главное управление Гражданского Воздушного Флота (Аэрофлот).

Начиная с 1937 года в Аэрофлоте было учреждено много различных знаков, которыми награждались лучшие работники гражданской авиации. На 4-й обложке журнала воспроизведены некоторые из них.

Первый знак «Отличник Аэрофлота» был введен приказом Главного управления ГВФ 5 ноября 1937 года. Знаки были разных размеров и изготавливались из алюминия, томпака и серебра. Знаком № 1 был награжден Герой Советского Союза В. Горанов, а знаком № 2 — В. Гризодубова.



Индекс 70450
Цена 30 коп.

В феврале 1973 года к 50-летию Аэрофлота был выпущен новый знак «Отличник Аэрофлота» — объемная пятиконечная звезда, на фоне которой развернуты флаг СССР, флаг и эмблема Аэрофлота и надпись «Отличник Аэрофлота».

Тогда же, 5 ноября 1937 года были введены знаки за налет 300 и 500 тысяч и 1 миллиона километров. Ими награждались летный состав за безупречную безаварийную работу. И первый такой знак за налет 1 миллиона километров получил пилот Н. Шебанов.

В мае 1963 года вместо знака «За налет километров» введен новый — «За безаварийный налет часов». Им награждаются пилоты, штурманы, борт-

инженеры, бортмеханики и бортрадисты. Знаки для всего летного состава одинаковые, меняются только шильдики с обозначением специальности и часов налета.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 сентября 1965 года учреждены почетные звания для летного и штурманского состава гражданской авиации — «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный штурман СССР». Они присваиваются Указом Президиума Верховного Совета СССР за особые заслуги в освоении современной авиационной техники, за высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров и многолетнюю безаварийную работу.