



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

•• СЕНТЯБРЬ ••

9

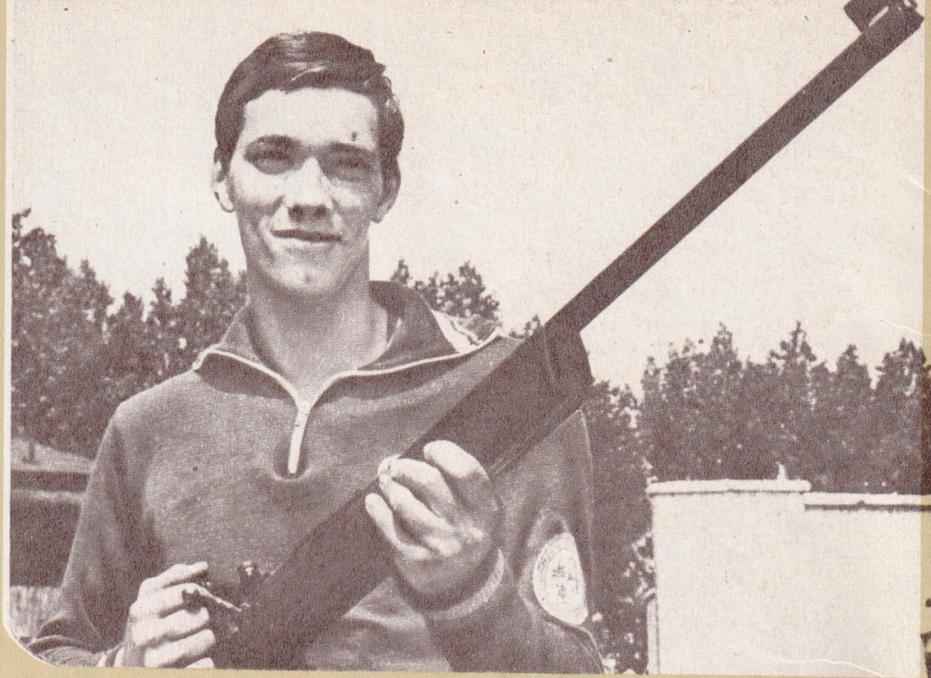
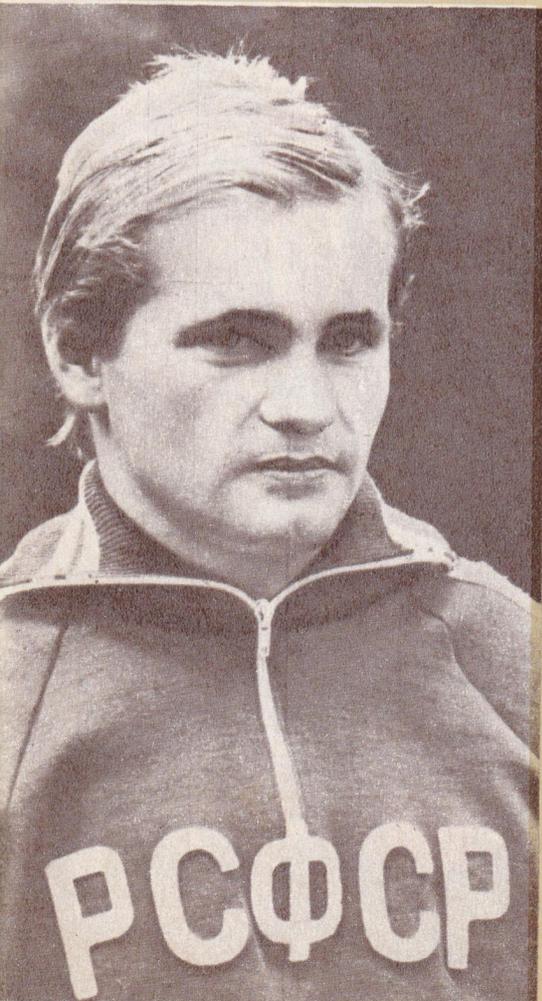
• 1982 ••••



Авиационные старты-82

На наших снимках: победители VII чемпионата СССР по парашютному многоборью.

● Абсолютные чемпионы Галина Осийчук (Украина) и Евгений Прокошин (РСФСР).



● Дмитрий Третьяков (Ленинград) — стрельба.



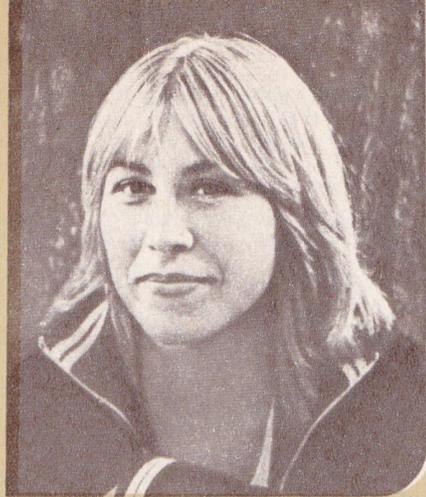
● Евгений Солошенко (Киргизия) — плавание.

В НЕБЕСАХ, НА ЗЕМЛЕ, НА ВОДЕ

Фото В. ТИМОФЕЕВ

● Александр Анিকেенко (РСФСР) — прыжки на точность приземления.





● Ирина Гостева [Узбекистан] —

СПАРТА- КИАДА НА МАРШЕ

плавание.



● Владимир Богомазов [РСФСР] — кросс.

● Любовь Щенева [Москва] — прыжки на точность приземления и стрельба.



О ЖИВЛЕННО в эти дни на заводском стадионе и спортивных площадках. Досаафовцы — авиационные спортсмены харьковского машиностроительного производственного объединения «ФЭД» в этом году многократно выходили на старты VIII летней Спартакиады народов СССР, на ее соревнования по техническим и военно-прикладным видам спорта. Первенство оспаривали парашютисты, дельтапланеристы, авиамodelисты, парашютисты-многоборцы.

У харьковчан действует хорошо налаженная система физического воспитания тружеников, где весом вклад коллектива ДОСААФ. Регулярные физкультурные занятия укрепляют здоровье, создают бодрое настроение, закаляют волю, что эффективно влияет на повышение трудоспособности и производительности труда, на подготовку молодежи к армейской службе, к защите Родины.

Спартакиада! Нет соревнований более грандиозных по размаху, по накалу спортивной борьбы. Ее всеобъемлющая программа дает возможность найти себе состязание по душе, проверить свои силы, волю, выдержку. Тем и привлекает она, что в ней есть победители, но нет побежденных. В выигрыше остается спорт, каждый участник соревнований.

Второй год шагает по стране VIII летняя... Она призвана стать общесоюзным смотром советского спорта, показать, как выполняются задачи, поставленные XXVI съездом КПСС, принятое год назад постановление партии и правительства о дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта. Главная же цель Спартакиады — привлечь как можно больше рабочих, сельских тружеников, представителей интеллигенции, учащихся, особенно школьников, к регулярным тренировкам и соревнованиям, сдаче норм ГТО, повысить выучку спортсменов, выявить новые имена, которым завтра защищать честь советского флага на международной арене.

Велика роль первого этапа VIII летней — самого массового, он длится на протяжении всей Спартакиады (1981—1983 гг.). На этом этапе миллионы спортсменов оспаривают первенство в своих трудовых коллективах, в первичных организациях ДОСААФ. Составная его часть — III Всесоюзные спортивные игры молодежи и Всесоюзные массовые соревнования школьников. От того, как пройдет первый этап, во многом зависит успех Спартакиады в целом. Конечно, лучшим спортсменам, которых выявят ее старты, дорога всегда открыта на соревнования более высокого ранга, вплоть до финальных 1983 года.

Все больше и больше оборонных коллективов и авiakлубов поднимают флаг VIII летней. В Чернигове, например, состязания в первичных организациях завершаются общегородским праздником, ставшим традиционным в спартакиадные годы. Его организуют горком ДОСААФ и авиаспортиклуб. На недавно состоявшемся таком празднике свое мастерство на соревнованиях и в показательных выступлениях продемонстрировали авиамodelисты-кордовники, радисты, автомобилисты. В их распоряжение были отданы городские стадионы и спортивные площадки. Была развернута большая выставка спортивной, в том числе авиационной техники. Воскресный праздник ДОСААФ привлек тысячи горожан и гостей города и, конечно, послужил делу широкой пропаганды спорта.

В ходе первого этапа Спартакиады желательно многие соревнования проводить по программе прикладного многоборья, когда от любого участника требуется не только отличное владение техникой, но и разностороннее физическое развитие. Завтрашнему воину нужны знания и навыки в военном деле, крепкая физическая закалка, позволяющие в любой обстановке безупречно нести нелегкую службу. Это значит, что каждый авиационный спортсмен должен уметь метко стрелять, хорошо плавать, метать гранату, ориентироваться на местности, преодолевать полосу препятствий, грамотно пользоваться личными средствами защиты от оружия массового поражения.

Вот почему комитеты и клубы призваны настойчиво внедрять прикладные элементы в авиационный спорт, распространять новые виды соревнований. Достойн внимания и распространения опыт Брянского авиаспортиклуба, где регулярно проводятся соревнования по парашютному многоборью, включающему прыжки на точность приземления, бег, стрельбу и плавание.

Мощный толчок развитию спорта, привлечению досаафовцев к регулярным занятиям в секциях и командах дало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Успехи налицо. Вместе с тем еще во многих первичных организациях медленно разворачивается оборонно-спортивная работа. Ход первого этапа Спартакиады показывает, что нередко повторяются ошибки прошлого, когда не проводятся занятия с допризывной и призывной молодежью, не готовят инструкторов и судей, не заботятся о спортивных сооружениях. Участники состязаний выступают неровно, медленно прибавляют в мастерстве, особенно это заметно у юных авиамodelистов.

В постоянном внимании комитетов и авиационных клубов нуждаются сельские оборонные коллективы, спортсмены деревни. Следует усилить помощь им, развивать шефство городских спортсменов над сельскими, полнее учитывать запросы сельской молодежи, обобщать опыт лучших первичных организаций. Как велики возможности, если за дело берутся инициативные, энергичные товарищи. В селе Жовтневом, Софиевского района, Днепропетровской области, по инициативе инженера мастера спорта Анатолия Дубинецкого был создан авиамodelный кружок, к нему потянулись ребята, увлеклись постройкой и запуском авиамodelей. Сельские школьники с помощью своего наставника добились заметных результатов: установили несколько всесоюзных юношеских авиамodelных рекордов.

Успех Спартакиады во многом зависит от инициативы и активности всех звеньев оборонного Общества и его многочисленного общественного актива, от совместных усилий ДОСААФ, комсомола, профсоюзов и физкультурных организаций.

Все увереннее спартакиадный шаг. Нужно ли говорить, насколько важна в эту пору широкая пропаганда спорта, соревнований. Благодаря Спартакиаде тысячи людей самых различных возрастов найдут свою дорогу к здоровью и долголетию, испытают радость спортивной борьбы. В незабываемые праздники молодости и силы, в школу мужества и дерзания превратим старты VIII летней, призванные стать мощным средством дальнейшего подъема массовости авиационного спорта в оборонном Обществе.



● А. Короткий и С. Бурцев — чемпионы СССР по гоночным моделям.

51-й всесоюзный чемпионат авиамodelистов-кордовиков

ИТАК, позади 51-й чемпионат страны. Теперь можно проанализировать его итоги, выделить особенности, задуматься над недостатками и определить пути их устранения. Чемпионат, вернее, два чемпионата, по кордовым и по моделям воздушного боя, проходил в Харькове. Заметим, столь крупный турнир — дело хлопотное для его организаторов, требующее заботы и внимания. В этой связи непонятна позиция работников обкома ДОСААФ, которые, мягко говоря, уделили соревнованиям явно недостаточно внимания. А ведь в будущем обкому предстоит еще более серьезное испытание — финал VIII Спартакиады народов СССР, и готовиться к нему надо уже сегодня!

Каковы же особенности прошедших соревнований? Отрадно, что в них участвовали представители всех республик. Думается, что в этом не последнюю роль сыграло то обстоятельство, что 1983-й — год финальных спартакиадных стартов.

Еще особенность — много спортивных встреч, предшествовавших чемпионату. Казалось бы, спортсмены должны были набрать форму и показать высокие результаты. Но на деле все оказалось иначе: высокой результативности не было.

● ИДЕТ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ...

51 экипаж на старте моделей воздушного боя — полный состав участников, и в их числе — все члены сборной команды, которой выступать на чемпионате мира 1982 года. Уже в предварительных стартах, как в зеркале, отразились слабые стороны подготовки отдельных экипажей: атака ленты противника до команды «начало боя»; большое количество столкновений и запутываний; выброс ручки управления в момент острой ситуации; отруб сразу всей ленты и, как следствие, необходимость уходить в защиту; слабое владение обратным пилотированием; просчеты в тактическом построении боя; увлечение защитой, вялые атакующие действия.

В предварительных боях поражение потерпели два члена сборной страны: С. Никифоров и В. Дзампаев, они были вынуждены пробиваться в финальную часть турнира через утешительные бои.

Благоприятное впечатление произвел на зрителей и судей ленинградский спортсмен В. Беляев. — за год он значительно повысил мастерство и заставил многих сложить оружие в финальной части соревнований.

По жеребьевке в 1/32 попали три члена сборной — С. Лебедев и О. Дорошенко (оба — РСФСР) и В. Беляев (Ленинград). Лебедев выиграл свой бой, сделав два отруба, но запутываний было более чем достаточно. Победа выглядела не очень убедительно. Дорошенко выиграл с одним отрубом, не испытав достаточного сопротивления, так как у его соперника долго не заводился двигатель. Беляев при счете отрубов 2:2 выиграл по зачету.

К 1/16 турнира сложилась такая ситуация: команды Москвы, Ленинграда, Латвии, Киргизии и Узбекистана прошли предварительные бои и 1/32 без потерь и были представлены тремя экипажами. О. Титов легко выиграл у представителя Эстонии — его соперник дважды «упал», а затем был снят за то, что оставил в кругу ручку управления. Слабо выглядел С. Никифоров: имели место падения, суета, рисунок боя полностью отсутствовал. Из дальнейшей борьбы Никифоров выбыл.

Зрелищным, интересным был бой В. Беляева и Г. Кашубы (Литва). Здесь были и атака, и защита, и неожиданные решения со стороны обоих пилотов, и достаточное количество отрубов с обеих сторон. Победил Беляев. От О. Дорошенко и В. Дзампаева — членов сборной — можно было ожидать интересного захватывающего поединка. Но борьбы не получилось. Дорошенко переиграл Дзампаева по всем статьям и одержал заслуженную победу. Из членов сборной выбыл из борьбы Б. Киселев (отруб сразу всей ленты и вынужденная защита), проигравший Р. Ясмантасу (Литва).

В 1/16 финала состоялось 5-6 красивых боев, побеждали в них приверженцы атакующего стиля. Они ясно показали, что без острой, атакующей манеры ведения боя победить практически невозможно.

В 1/8 финала только команда РСФСР не имела потерь. Это было уже серьезной заявкой на победу в командном зачете. Титов выиграл хороший бой у спортсмена из Белоруссии, Дорошенко

УДАЧИ И ПРОСЧЕТЫ

Фото В. ТИМОФЕЕВА



в остром атакующем стиле победил О. Артемьева из Ленинграда. Весь бой он «висел» на хвосте у модели соперника, не давая ему возможности перейти в атаку. С. Лебедев победил И. Астратова (Латвия). После этого стало очевидно, что команда России завоевала первое место.

Никого не оставил равнодушным бой между В. Беляевым (Ленинград) и Г. Григорьевым (Узбекистан). Григорьев не только оказал упорное сопротивление Беляеву, но и проявил исключительные бойцовские качества, сумев довести поединок до победного конца.

Итак, 1/4 финала, в которой выступают три экипажа из Российской Федерации. Такого успеха команда добилась впервые. Два ее спортсмена заставили соперников сложить оружие. Из боев 1/4 финала выделялся поединок между Дорошенко и Л. Собченко (Украина). Дорошенко победил с большим преимуществом, переигрывал соперника буквально во всем. Особенно заметен у Собченко провал в обратном пилотировании моделью. Когда Дорошенко пилотировал модель «на спине», Собченко становился беспомощным. А ведь обратное пилотирование — важнейший элемент ведения боя, без его свободного применения добиться успеха теперь невозможно. О. Титов проиграл 1/4 финала спортсмену из Молдавии М. Сатировичу. Он не проявил на этот раз достаточно упорства, гибкости, тактического мышления.

Полуфиналы: С. Лебедев — Г. Григорьев, О. Дорошенко — М. Сатирович. Спортсмены из команды РСФСР в полуфинальных боях проявили бойцовские качества, волю к победе и заслуженно победили. В финале встретились О. Дорошенко и С. Лебедев. За 3-4 места боролись Г. Григорьев (Узбекистан) и М. Сатирович (Молдавия). По очкам впереди узбекский экипаж. Это большой успех узбекских спортсменов, которые в напряженной, упорной борьбе с сильнейшими соперниками страны сумели добиться столь высокого результата.

К сожалению, финал получился недостаточно зрелищным. Очевидно, сказались усталость, нервное напряжение. С. Лебедев выиграл по очкам.

Личный зачет: 1. С. Лебедев — Н. Недеухин (РСФСР). 2. О. Дорошенко — В. Дорошенко (РСФСР). 3. Г. Григорьев — В. Григорьев (Узбекистан).

Командный зачет: 1. РСФСР — 8 очков. 2. Ленинград — 38. 3. Литва — 45.

● ОЖИДАНИЯ НЕ ОПРАВДАЛИСЬ

В классе скоростных моделей борьбы не получилось. Все ждали хороших результатов от членов сборной страны. Ведь буквально через месяц предстоял чемпионат мира. Но ожидания не оправдались. Члены сборной без исключения показали посредственные результаты и оказались во втором эшелоне. А победу неожиданно одержал молодой спортсмен из сборной команды студентов С. Щелканин — 263 км/ч. Конечно, выиграть звание чемпиона СССР — почетно и приятно. Но сегодня и этот результат не может удовлетворять. На недавно прошедших международных соревнованиях в Венгрии (17 участников) показатель 263 км/ч соответствовал только седьмому месту. Скоростники должны приложить максимум усилий,

чтобы в ближайшее время одолеть рубеж 270 км/ч.

Личный зачет: 1. С. Щелканин — 263 км/ч. 2. В. Байдалинов — 258 км/ч. 3. Г. Байдалинов — 256 км/ч.

● ЛИДЕРЫ ТЕ ЖЕ

На пилотажном старте лидирующая группа уже который год прочно удерживает свои позиции. Объясняется это тем, что члены сборной команды действительно сильнее основной массы спортсменов и их постоянное лидерство неоспоримо. Ведущих отличает уверенный, стабильный стиль пилотирования, который и на международных соревнованиях в Венгрии принес нам заслуженную победу как в личном, так и в командном зачетах.

А. Колесников, В. Еськин, А. Листопад — вот наши сильнейшие спортсмены, на которых должны равняться и у которых должны учиться спортсмены второго эшелона. А поучиться у них есть чему: высокая ответственность, большой налет, богатый опыт, хорошая психологическая подготовка — вот основные качества, отличающие наших лидеров. Что касается самих моделей, то они уже давно снискали себе заслуженную славу одних из лучших в мире. Из молодых спортсменов приятное впечатление произвел И. Гаврилов из команды ВВС — 3-е место на чемпионате страны. Большой успех!

Личный зачет: 1. А. Колесников (Киргизия). 2. В. Еськин (РСФСР). 3. И. Гаврилов (ВВС).

● В ВОЗДУХЕ — МОДЕЛИ-КОПИИ

В классе моделей-копий в отсутствие лидеров борьба развернулась между А. Павленко (модель Ли-2, РСФСР) и украинским спортсменом В. Конченко (модель Ту-2). После стеновой оценки впереди Конченко (605 очков). У Павленко на 10 очков меньше. Но стеновая оценка лишь закладывает фундамент, а определяет успех в конечном счете полет. Победил Павленко.

На чемпионате было представлено много хороших моделей. Неудачи, которые имели место, объясняются прежде всего отсутствием у спортсменов достаточного налета моделей, что рождает неуверенность. Но ведь на изготовление модели уходят годы, и такие недоработки, как плохая работа двигателей на малом газу, отсутствие свободного грамотного пилотирования, неизбежно отражаются на реализме полета, а это основное требование.

Личный зачет: 1. А. Павленко — 1329 (РСФСР), 2. В. Конченко — 1318 (УССР). 3. Н. Фисенко — 1192 (ЦСФИС).

● ИНТЕРЕСНЫЕ ГОНКИ

Старт гоночных моделей был одним из самых интересных. Все сильные экипажи приняли участие в чемпионате, каждый участник стремился к спортивному олимпу. И, конечно, основные надежды возлагались на членов сборной. Они прошли проверку боем в поединках за кубок страны, в международных соревнованиях в Венгрии, на республиканских турнирах и, естественно, находились в наилучшей спортивной форме. Но, как и у скоростников, борьбы не получилось. Первую серьезную заявку на участие в полуфинале сделал экипаж Воробьев—Тукьянов. Пройдя базу

без каких-либо потерь, они показали 3'31". Это был вызов членам сборной. Ведь Воробьев—Тукьянов выступали на личном первенстве, и с первой попытки — результат международного класса. Первый тур оказался беден на высокие показатели. А вот «нулей» было предостаточно. У 40% участников нет результата. Тем не менее скрытое напряжение чувствовалось постоянно. Редкий случай произошел с экипажем Онуфриенко—Шаповалов. Судейская бригада хронометристов ошиблась на 10 кругов и зафиксировала 3'24". Пришлось лететь второй раз и в итоге — 3'39".

В конце первого тура стартовали спортсмены из команды студентов — Шаталов—Мазняк. Это была красивая гонка. Они доказали, что не случайно завоевали чемпионский титул 1981 года и на этот чемпионат прибыли с самыми серьезными намерениями. Их результат — 3'35" — более чем убедительный. А все лидеры имели ошибки: плохой запуск двигателя, низкая скорость и даже срывы в остановке модели.

Во втором туре появился еще один экипаж: Титов—Югов (Москва), который с очень хорошим временем закончил дистанцию — 3'35". Этот экипаж отличается серьезное, вдумчивое отношение ко всем составляющим элементам гонки, и поэтому они довольно быстро вошли в группу лидеров. Остальные экипажи по самым разным причинам не смогли пробиться вперед. Самая же главная причина — отсутствие запуска. Эта беда буквально сводит на нет огромную работу, выполненную спортсменами за год.

После двух туров стало ясно, что результативность наших гонщиков несколько не улучшилась: 1-й и 9-й показатели в 1981 и 1982 году практически одинаковые.

По итогам предварительных туров все члены сборной попали в полуфинал. Полуфиналы прошли без особой напряженности. Экипажи старались учесть ошибки, допущенные ранее. И опять экипаж Мазняк—Шаталов делает серьезную заявку на место в финале, показав 3'37". Значит, техника у спортсмена достаточно конкурентоспособна, и в случае успеха они постараются повторить в финале достижение прошлого года.

В финале гонку ведут одни харьковчане: Бурцев—Короткий, Шаталов—Мазняк и Воробьев—Тукьянов (Харьков). Ликование хозяев. Финал проходил спокойно, без особых нарушений, и только недостаточная скорость не позволила победителю показать высокий результат. Впереди Бурцев—Короткий — 7'57", за ними Шаталов—Мазняк — 8'08" и Воробьев—Тукьянов — 8'29".

Чемпионат страны закончен. Одним он принес радость победы, других заставил задуматься о причинах неудачи. Безусловно, всем есть над чем подумать. Ведь 1983-й — год финальных стартов Спартакиады народов СССР. И будем надеяться, что он порадует нас новыми спортивными достижениями.

Ю. СИРОТКИН,
заслуженный мастер спорта,
старший тренер
сборной команды СССР

Харьков—Москва

ПОИСК. Более настойчивый, чем раньше, поиск резервов, возможностей, использование которых позволило бы повысить качество обучения курсантов, сэкономить материальные и трудовые ресурсы. Это стало одним из главных направлений в деятельности новаторов Вязниковского аэроклуба после XXVI съезда КПСС. За минувшее после съезда время учебные классы клуба пополнились рядом оригинальных пособий, помогающих будущим пилотам вертолетов лучше усвоить теорию полета,

тин разработал специальную установку, которая позволила механизировать процесс, уменьшила его стоимость.

В короткий срок к ангару, в котором выполняются регламентные работы, пристроили небольшое помещение. В нем смонтировали установку для промывки деталей. Это — ванна с встроенным центробежным насосом, работающим от сети постоянного тока. От емкости, размещенной вне помещения, мощная жидкость по шлангам через фильтр первичной очистки и фильтр тонкой

каждых 100-часовых регламентных работах с 50 до 15 литров. В течение года в клубе выполняется до 150 такого вида работ, следовательно, общая экономия за 12 месяцев превышает 5200 литров бензина.

Инженеры В. Баринов и В. Кузьменко, ветераны ДОСААФ, разработали силовой энергоузел для централизованного снабжения ангара и рабочей площадки перед ним постоянным током напряжением 28,5 вольт, а лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования нужным им переменным током различного напряжения частотой 400 герц.

В качестве основного агрегата энергоузла инженеры использовали преобразователь ЗП-7,5/30. Обмотка возбуждения генератора включена через угольный регулятор РУГ-82. Это позволяет независимо от колебаний напряжения в сети переменного тока получать на выходе стабильное напряжение. Преобразователь работает параллельно с аккумуляторной батареей 12-АСАМ-144. Управление преобразователем можно вести не только из ангара, но и непосредственно с рабочих мест.

Использование силового энергоузла способствует не только сокращению сроков выполнения регламентных ра-

60-летию СССР — достойную встречу!

НАШЛИ РЕЗЕРВЫ

изучить технику. Новаторы нашли и использовали резервы для повышения производительности труда, экономии материальных средств.

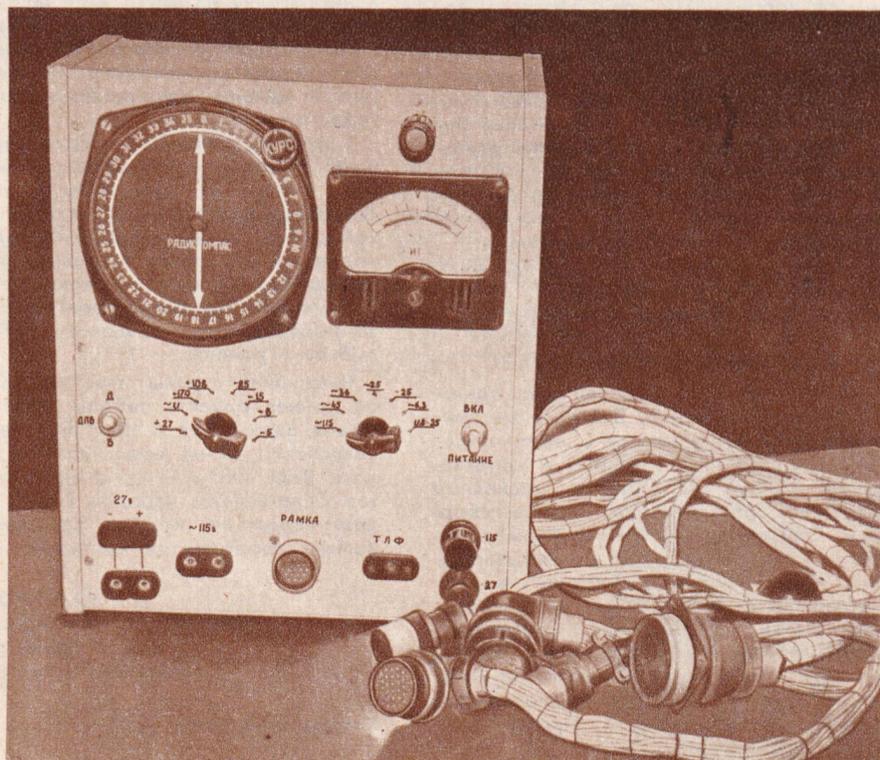
Известно, как много времени при сточасовых регламентных работах занимает промывка деталей вертолета и двигателя. Операция много лет выполнялась вручную, требовала немалых физических усилий и значительного количества промывочного материала (бензина Б-70, керосина). Начальник технико-эксплуатационной части Вязниковского клуба В. Тар-

очистки поступает к промывочным форсункам. Благодаря регулированию напора жидкость хорошо отмывает детали. Загрязненный же бензин не выливается, как раньше, а по шлангам, через три фильтра, вновь идет в емкость. Таким образом промывочная жидкость, проходя по замкнутому циклу, используется многократно.

Создание и использование не очень сложной установки облегчило и улучшило условия труда мойщиков деталей, позволило снизить расход бензина при



● Фото 2



● Фото 1
4

бот. Оно позволило высвободить аэродромный передвижной электроагрегат (АПА-4), который обслуживал ТЭЧ, следовательно — высвободить одну штатную единицу (шофера), сэкономить определенное количество автомобильного топлива.

Оригинальный эксплуатационно-ремонтный стенд (фото 1) для проверки, ремонта и настройки средневолнового автоматического радиокompаса (АРК-9) разработали инженер В. Баринов и техник-бригадир А. Кириллов. Стенд состоит из коммутационно-измерительного пульта с комплектом соединительных кабелей, коаксиальных кабелей с эквивалентом, ванночки с вращающимся кронштейном для рамочной антенны, сигнальной рамки с распределительной коробкой. Применение стенда в комплекте с промысленными измерительными приборами позволяет специалистам по РЭО быстрее и значительно точнее выполнять все положенные измерения.

Легким и компактным получился разработанный В. Бариновым и А. Кирилловым переносной блок измерения параметров СПУ (бортовых самолетных и вертолетных переговорных устройств). Очень важно, что этот блок (фото 2)

можно использовать в лаборатории и непосредственно на вертолете (самолете). Блок-схема включает в себя: генератор звуковых частот с калиброванным регулируемым выходом, вольтметр постоянного тока и среднеквадратичный вольтметр переменного тока, эквиваленты ларингофонов и нагрузки СПУ. При изготовлении использованы полупроводниковые приборы. Вес блока — 750 г. Он полностью заменил использовавшиеся до этого в клубе громоздкие агрегаты ГЗ-33 и В7-15.

Большое внимание в Вязниках уделяют совершенствованию учебной базы. Преподаватель курса «Конструкция двигателя ГТД-350» М. Выдыш разработал ряд наглядных пособий, действующих стендов, помогающих курсантам лучше изучить материальную часть, в частности, работу топливного насоса, маслосистемы, системы запуска. Стенды позволяют обучаемым приобрести некоторые практические навыки, связанные с запуском двигателя.

Простое, но весьма эффективное наглядное пособие изготовил преподаватель аэродинамики В. Кокорин. На стойке с шарнирной опорой закреплена модель вертолета. Его несущий винт выполнен в виде диска из оргстекла. Курсанты сосредоточенно следят за действиями преподавателя, объясняющего причины возникновения и влияния гироскопического эффекта несущего винта.

— Что произойдет, если резко опустится хвостовая балка вертолета? — спрашивает преподаватель. Ответ курсанту подсказывает сама модель, моментально кренящаяся вправо, вслед за опусканием хвостовой балки. Просто, доходчиво, убедительно.

Полезны и эффективны созданные преподавателями клуба пособия, объясняющие физическую сущность возникновения вихревого кольца, возможные случаи отказов двигателей в полете и действия летчика в этих случаях.

Лучший рационализатор ДОСААФ СССР Д. Алексеев вложил много труда в оснащение наглядными пособиями класса вертолетождения. Эффективны, в частности, действующие стенды определения путевого угла, навигационного ветра, угла сноса и другие.

☆☆☆

Мы рассказали лишь о некоторых установках, наглядных пособиях, предложенных и внедренных инженерами, техниками, преподавателями, инструкторами клуба. Развернувшееся соревнование в ознаменование 60-летия образования СССР, а также участие во Всесоюзном конкурсе изобретателей и рационализаторов, объявленном бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР, несомненно, будет способствовать борьбе коллектива за эффективное, хозяйственное использование всех имеющихся ресурсов.

В. ПОТЯЖЕНКО,
заместитель председателя
Владимирского обкома ДОСААФ,
В. ТУРЬЯН,
инженер

Вязники

Из писем в редакцию

Множим традиции клуба

Наш аэроклуб богат традициями, на которых воспитываются поколения авиационных спортсменов. Здесь начинали свой путь в небо Герои Советского Союза Михаил Бабкин, Николай Мирошниченко, Евдоким Мазков, Михаил Афанасьев. Мы гордимся воспитанником клуба дважды Героем Советского Союза Талгатом Бегельдиновым.

Среди спортсменов, первыми в Киргизии поднявшимися в воздух, были Джумагуль Мусаева, Джипар Джунушбаева, Мария Зазулина. У нас выросли рекордсмены, чемпионы и призеры крупных соревнований: Лидия Зайцева и Евгения Мартова установили мировые рекорды по высоте и скорости на сверхзвуковых истребителях, Валентина Бабко была абсолютной чемпионкой СССР на поршневым самолетах. Анатолий Мишин, Василий Чеботаев, Анатолий Еськов, Чингис Мустафин побеждали на больших соревнованиях. Все они стали мастерами спорта. Всего в клубе это почетное звание присвоено 74 спортсменам, а Владимир Дементьев, Иван Иванников и Владимир Шишков — заслуженные тренеры Киргизии.

Зов синевы

Многие мальчишки мечтают стать летчиками. И первые шаги навстречу своей мечте они делают в авиамodelных кружках, на станциях юных техников. Здесь они изучают основы аэродинамики, изготавливают простейшие модели самолетов, знакомятся с устройством двигателей внутреннего сгорания, учатся владеть рубанком и паяльником, разбираться в сложных радиосхемах.

Всем этим, кажется, совсем недавно занимался старший лейтенант-инженер Г. Кошкин, когда посещал Даугавпилсский дом пионеров. Затем была учеба в Даугавпилском военно-авиационном училище... И вот уже шесть лет авиатор, партгрупорг подразделения Г. Кошкин ведет занятия с авиамodelистами Клинской станции юных техников. Под его руководством больше двухсот ребят из различных школ, профтехучилищ Клинского района научились строить модели. В прошлом году Ю. Кукуев и А. Зайцев завоевали четвертое место на чемпионате Московской области по авиамodelному спорту. Модель В. Козлова недавно демонстрировалась на выставке за рубежом. С



Фрунзенский республиканский аэроклуб ДОСААФ награжден Почетной грамотой Президиума Верховного Совета Киргизской ССР.

Мы свято бережем традиции клуба, стараемся их приумножить. В эти дни в первых рядах соревнующихся за достойную встречу 60-летия СССР идут парашютисты. Об одном из них стоит сказать особо. Это — мастер спорта В. Абросимов. Более пятнадцати лет он готовит начинающих парашютистов, спортсменов — разрядников и многоборцев. В нынешнем году 35 его воспитанников совершили первые прыжки. Второй год В. Абросимов на общественных началах готовит многоборцев-парашютистов к всесоюзным соревнованиям. Наша команда в составе Е. Солошенко, С. Шаменкова и В. Черных — чемпион СССР по плаванию. Вторые — Солошенко — в кроссе на 3000 м., Черных — в стрельбе.

За успехи в подготовке парашютистов В. Абросимов награжден дипломом ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиароботников.

Л. ИСАКОВ,
летчик-инструктор-методист

благодарностью вспоминают своего учителя, экскурсии по летному гарнизону, встречи с летчиками-ветеранами Великой Отечественной войны бывшие воспитанники авиамodelного кружка, проходящие службу в Советской Армии.

Немалую помощь юным авиамodelистам оказывают их шефы — работники Клинского производственного объединения «Химволокно» им. В. И. Ленина.

— И все же хочется, чтобы шефы уделяли нам побольше внимания, — говорит директор станции юных техников полковник в отставке П. Уваров. — Ведь у нас обучается немало детей работников этого объединения. Приезжают на занятия и ученики многих сельских школ, например, из села Воронино, из поселка имени П. И. Чайковского. Немало ребят занимаются и в кружке ракетно-космического моделирования. Сейчас наши питомцы готовятся к областной спартакиаде по техническим видам спорта.

Л. ЗУБАЧЕВ,
заведующий клубом

Клин



В СЕМЬЕ ЕДИНОЙ

СОВЕТСКАЯ ЛАТВИЯ

С ДАВНИХ ВРЕМЕН трудовой народ Латвии идет рука об руку с русским, белорусским, украинским и другими народами страны. Вместе сражались с иноземными захватчиками, на баррикадах против царских жандармов. «Латышский пролетариат и латышская социал-демократия», — писал Владимир Ильич Ленин, — занимали одно из первых, наиболее видных мест в борьбе против самодержавия и всех сил старого строя».

Большой вклад внесла трудовая Латвия в защиту завоеваний Октября. Славную страницу в историю Великой Октябрьской социалистической революции вписали красные латышские стрелки. Однако Советская власть в Латвии объединенными силами внешней и внутренней реакции была свергнута. Целых два десятилетия длилась черная ночь. Латвия, как и вся Прибалтика, превратилась в аграрный придаток западных империалистических держав, в их санитарный кордон против Страны Советов.

Но трудящиеся Латвии ни на один день не прекращали борьбы с угнетателями. В июне 1940 года народ сверг фашистскую диктатуру, провозгласив Латвию социалистической республикой.

И когда разразилась Великая Отечественная война, лучшие сыны и дочери латышского народа в составе Советской Армии, в партизанских отрядах проявили массовый героизм и отвагу. 43-я латышская стрелковая дивизия стала гвардейской и прошла дорогами сражений до победного часа. 28 сынов и дочерей латышского народа удостоены звания Героя Советского Союза, тысячи награждены орденами и медалями.

Немецко-фашистские захватчики нанесли тяжкие раны народному хозяйству молодой Советской республики.

В дружной советской семье Латвия быстро поднялась на ноги и под руководством партии коммунистов семимильными шагами устремилась вперед.

Пример Латвии, других народов СССР наглядно подтверждает, указывал товарищ Л. И. Брежнев, что слияние хозяйственных возможностей и ресурсов всех республик значительно ускоряет развитие каждой из них. Вот только один факт. Латвия небогата энергетическими ресурсами. Местное топливо — торф, а также небольшие электростанции не удовлетворяют и половины ее потребностей в электроэнергии. Эта нехватка с лихвой восполняется из единой энергетической системы Северо-Запада страны.

Из Российской Федерации в Латвию поступают нефть и газ, каменный уголь, из Узбекистана — хлопок и шелк для предприятий легкой промышленности, с Украины — руда, из Казахстана — зерно, цветные металлы, из Белоруссии — химическое сырье.

Не менее обширен и перечень изделий заводов и фабрик Латвии. Всюду хорошо известны изделия с маркой латвийских предприятий. По стальным магистралям, по пригородным линиям курсируют электропоезда, вагоны для которых изготовлены в Риге. По шоссе дорогам мчатся удобные микроавтобусы «Латвия». Безотказны рижские дизельные двигатели, лампы электролампового завода им. 50-летия СССР, славятся радиоприемники ВЭФ и «Радиотехника». В магазинах постоянный спрос на латвийские мотовелосипеды — удобные, легкие, изящные. Парфюмерно-косметический завод «Дзинтарс» выпускает пользующуюся огромной популярностью косметику. Духи фирмы «Дзинтарс» экспортируются во многие страны мира, конкурируют на равных с французскими. А рижская мебель, рижские конфеты, рижский текстиль!

Латвия — край приморский. Ее граница по Балтике протянулась на 490 километров. Большое значение придается в республике развитию мореходства и рыболовства. Суда Латвийского морского пароходства бороздят воды всех океанов. Флот специализирован. В его составе — танкеры и газовозы, рефрижераторы и сухогрузы. Растет рыболовецкий промысел, оснащенный современными судами и средствами лова.

Большие и сложные задачи решают сельские труженики республики. Хотя удельный вес производимой в Латвии сельскохозяйственной продукции составляет всего лишь 1,3 процента от валовой продукции всей страны, однако республика на душу населения производит животноводческой продукции больше, чем, скажем, такая страна, как Швеция. Латыши издавна отменные мастера производства говядины и бекона. Многие совхозы и колхозы специализируются на разведении племенного скота. В последние годы ускоренными темпами развивается птицеводство.

Продовольственной программой СССР на период до 1990 года в Латвийской ССР предусмотрено дальнейшее ежегодное увеличение производства мяса, особенно свинины, молока, масла, зерна, овощей, плодов картофеля.

Советская Латвия — одна из республик, которая располагает густой транспортной сетью — наземной, морской, воздушной. Самолеты Аэрофлота летают в десятки городов страны. Латыши любят спорт. В Рижском авиаспортивном клубе ДОСААФ юноши и девушки свободное от работы время посвящают планеризму и парашютному спорту. Латвийские авиационные спортсмены — серьезные соперники на внутрисоюзных и международных состязаниях.

Расцветает в созвездии союзных республик Советская Латвия.

В ОБОРОНЕ и освобождении от фашистских захватчиков г. Лиепая Латвийской ССР активное участие принимали и авиаторы. 22—27 июня сорок первого летчики 43-й отдельной эскадрильи ВВС Краснознаменного Балтийского флота вместе с пехотинцами, моряками, рабочими и комсомольскими отрядами отбивали атаки врага на город. В 1944—45 гг. летчики Балтики в условиях ожесточенного противодействия истребителей и зенитной артиллерии противника бомбили и торпедировали фашистские корабли в бухте. Лишь в октябре—декабре 1944 года в восьми массированных ударах по порту участвовало в каждом более двухсот пикировщиков, торпедоносцев, штурмовиков и истребителей. За эти три месяца балтийцы потопили и повредили 151 корабль, в том числе 68 транспортов. Не менее эффективными были удары и в сорок пятом.

Ветераны 12-го гвардейского пикировочно-бомбардировочного авиационного Таллинского Краснознаменного ордена Ушакова 11 степени полка ВВС КБФ в нынешнем году были гостями города. Тепло и сердечно приняли трудящиеся ветеранов-авиаторов.

Корреспондент журнала «Крылья Родины» М. Львов встретился с первым секретарем Лиепайского горкома Коммунистической партии Латвии Арнольдом Петровичем Клауценом, попросил его ответить на ряд вопросов.

— Арнольд Петрович! Ветераны, которые здесь не были с сорок пятого, не узнают город...

— В этом нет ничего удивительного, прошло-то почти четыре десятилетия! Город строится, вместо старых ветхих зданий сооружаются новые, современной архитектуры, со всеми удобствами, с магазинами, кафе, столовыми, детские дошкольные учреждения, отличные спортивные площадки. Замечу, что многие новостройки навсегда связаны с именами героев минувших боев. Например, отличный комплекс — жилой массив, стадион, школа — находится на территории, прилегающей к улице имени командира 67-й стрелковой дивизии генерала Н. А. Дедаева, погибшего, защищая Лиепая в первые дни Отечественной войны. Имя дважды Героя Советского Союза балтийского летчика-штурмовика Нельсона Степаняна носит другая улица. Надо сказать, новостройки у нас, как правило, красивы, рациональны. Скажем, средняя школа № 7 со своим спортзалом, стадионом. В ней обучается 2200 детей. Она может быть предметом гордости и для гораздо более крупных городов, чем наша Лиепая, насчитывающая сто десять тысяч жителей.

В этой школе состоялась общегородская встреча ребят с фронтовыми летчиками и штурманами 12-го гвардейского авиаполка. Такие встречи с ветеранами у нас проводятся регулярно. И не только в школах и ПТУ, но и на предприятиях.

Мы стремимся все делать, чтобы юные граждане Лиепай знали и понимали, что нынешнее чистое небо завоевано кровью и жизнью многих славных сынов советского народа. Пробуждению, воспитанию интереса у молодежи к героическому прошлому Латвии, всей Родины, к героике Отечественной войны очень помогают вот такие встречи с бывальными людьми, с фронтовиками. От имени горкома партии хочу сердечно поблагодарить гвардейцев-ветеранов, прежде

ЛИЕПАЯ ПОМНИТ...

Морские летчики в боях за Родину

всего дважды Героя Советского Союза доктора военно-морских наук профессора генерал-майора авиации Василия Ивановича Ракова, Героев Советского Союза гвардии полковника в отставке Константина Степановича Усенко и Михаила Андреевича Суханова. Выступая у нас в школах, технических училищах, у моряков, молодых металлургов, они делают доброе дело, помогая растить новое поколение пламенных патриотов и интернационалистов.

Встречи с героями еще более содействуют активизации поисковой работы следопытов в их походах по дорогам революционной, трудовой и боевой славы отцов и дедов. Приведу один только пример. Ведь за Прибалтику, в частности, за наш город сражались воины многих национальностей. Следопыты той же седьмой школы провели обширную поисковую, можно сказать, исследовательскую работу, ныне переписываются с многими участниками боев, живущими в разных городах и селах страны. Вот, например, письмо из Нальчика, от бывшего летчика Арсена Кафоева, сейчас кандидата исторических наук, старшего преподавателя Кабардино-Балкарского университета. «Нас было четверо братьев, — пишет он следопытам школы. — Старший, Рамазан, сражался за Родину в батальоне морской пехоты Черноморского флота и погиб в сорок втором под Керчью. Магомед, ровесник Октября, летчик-истребитель, защищая подступы к Москве на ЛАГГ-3, сгорел в воздушном бою, но победил противника. Я в двадцать лет вместе с Володей, которому не было восемнадцати, сражался на Балтике. Я — пикировщик, летал на Пе-2, а Володя — на Як-7. Он истребитель и много раз прикрывал меня в бою. Володя, спасая товарища, погиб. Позднее и я был тяжело ранен. Ради любимой Советской Родины мы не жалели ни крови, ни жизни. Спасибо вам, дорогие юные товарищи, за память о боях».

— Такие письма, — продолжает Арнольд Петрович, — несомненно, оставляют большой след в юных сердцах. В этой связи хотелось бы отметить работу сотрудницы городского музея Жанны Федоровны Поповой, умеющей зажечь в сердцах школьников огонек к активной поисковой работе. Ведь это не просто: найти героя, установить с ним переписку, шаг за шагом создавать историю того или иного сражения. Тут необходимы упорство, терпеливость, внимание. Во встречах с героями минувших битв, в переписке с ними каждый юноша или девушка воспитывается, утверждается сердцем и душой в любви к родному краю, к нашей необъятной многонациональной социалистической Отчизне.

Беседа, например, с летчиками, я узнал, что они приехали и прилетели в Лиепая из Москвы, Ленинграда, Калининграда, Риги, Таллина, Харькова, Киева,

Минска, из Кемерово, Красноярска, Орджоникидзе, Нальчика, из Ташкента и Алма-Аты, из Ростовской области. Ведь это настоящее братство народов, замечательный пример для молодежи. Мы будем продолжать поисковую работу в возрастающем объеме, чтобы узнать о всех защитниках города, о всех его освободителях. Ни один герой не должен остаться безымянным. Лиепая об этом всегда помнит.

— Какие еще «опорные пункты» пропаганды боевых традиций и поиска героев боев, в том числе воздушных, вы могли бы отметить?

— Таких «опорных пунктов», как Вы сказали, у нас немало. Заслуживает доброго слова техническое училище имени балтийского летчика-разведчика Героя Советского Союза Александра Курзенкова. Здесь дружно работают руководители училища, особенно заместитель директора по воспитательной работе Людмила Федоровна Стеблиенко, активисты досафовской, комсомольской и профсоюзной организаций. Военно-патриотическое воспитание учащихся они проводят по единому плану, под руководством партийного бюро. Да и становление нынешнего директора училища И. Григорьева происходило в активной военно-патриотической работе. В многочисленных походах по местам боев учащиеся открыли ранее неизвестные имена свыше трехсот авиаторов, отдавших жизнь в битвах за Советскую Родину. Герои воздушных сражений поименно названы на монументе братского кладбища.

Серьезная и целеустремленная военно-патриотическая работа ведется в коллективе объединения «Сарканайс металлургс», на других предприятиях, в училищах. Например, в ПТУ-7 имени А. Курзенкова спортсмены построили макеты боевых самолетов Балтфлота в годы Отечественной войны. Ныне это экспонаты музея боевой славы училища.

Одним словом, делается много хорошего. Однако мы сознаем в то же время, что необходимо усилить внимание к пропаганде подвигов героев минувших сражений, в ежедневной практической работе с допризывной и призывной молодежью добиваться массовости технических, в том числе авиационных видов спорта.

— В год 60-летия СССР, — сказал в заключение А. П. Клауцен, — партийные, комсомольские, профсоюзные, оборонные, другие общественные организации делают все, чтобы поднять на новый уровень воспитание трудящихся, особенно молодежи в духе дружбы народов нашей великой социалистической Родины, укрепления ее экономического и оборонного могущества.

☆☆☆

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

В РЕДАКЦИЮ ЖУРНАЛА «Крылья Родины» в последнее время поступило много писем, в которых читатели спрашивают о наших публикациях в ближайших номерах, о планах на 1983 год.

В журнале по-прежнему будет широко публиковаться материалы, посвященные подготовке к 60-летию образования СССР, ходу социалистического соревнования в честь славной даты. Мы подготовили ряд интересных материалов о подвигах летчиков в годы Великой Отечественной войны, о вкладе советских авиаторов в достижение победы над фашистской Германией. Продолжим публикации в связи с подготовкой к IX Всесоюзному съезду ДОСААФ, из истории оборонного Общества, о развитии авиационных видов спорта. На страницах журнала найдут место репортажи и статьи о соревнованиях, чемпионатах мира и Европы.

Для авиамodelистов в этом номере открываем новый раздел в клубе «Крылышки». В нем редакция намерена последовательно рассказать о постройке моделей от простейших [бумажных] до наиболее сложных. Раздел этот рассчитан на полтора—два года. В нем будут даны и методические советы: как провести занятие в кружке.

Редакция надеется, что материалы клуба «Крылышки» найдут читателей в общеобразовательных школах, ПТУ, в школах юных летчиков и космонавтов. Они помогут преподавателям на уроках труда организовать постройку моделей. По ним можно строить модели и самостоятельно. «Крылья Родины» будут публиковать чертежи моделей, которые получили высшие оценки на международных и всесоюзных встречах, а также чертежи для создания моделей-копий самолетов.

Для тех, кто интересуется историей развития авиации, открывается новый раздел «Послевоенные советские самолеты». Мы продолжим публикации о творцах авиационной техники, расскажем об авиации сегодняшнего дня, о достижениях и проблемах космонавтики.

В журнале найдет широкое отражение жизнь нашей армии [Военно-Воздушные Силы, воздушно-десантные войска, военно-морская авиация]. Журнал расскажет об авиационных училищах, о романтике армейской службы.

Как и прежде, будем уделять внимание работе с подростками, нашим военно-патриотическим объединениям: школам юных летчиков и космонавтов, деятельности школьных авиационных музеев. Редакция намерена опубликовать статьи, которые бы соответствовали программам этих школ, дать методические советы по организации занятий с юными летчиками. В журнале читатель найдет новые стихи и документальные рассказы об авиаторах и спортсменах.

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без ограничений с любого месяца года.

...НА ВЫСОКОМ волжском откосе высится монумент Славы. На сорокаметровой высоте — фигура рабочего. В его поднятых руках — крылья. Это символ Куйбышева, — города, в котором выпускается техника для Аэрофлота. На другой площади города на гранитном постаменте застыл самолет Ил-2 — один из тысяч «летающих танков», на которых советские летчики, в том числе питомцы Куйбышевского аэроклуба, громили фашистские орды в годы Великой Отечественной.

Стремление познать авиационную науку и технику, отдать свой досуг авиационному спорту присуще нашей молодежи. Оно проявляется в большом ежегодном конкурсе желающих учиться в Куйбышевском авиационном институте им. С. П. Королева, заниматься самолетным спортом в двух наших аэроклубах — Куйбышевском и Кинель-Черкасском, в просьбах сотен школьников зачислить их курсантами юношеского авиационно-космического комплекса имени космонавта В. А. Шаталова, в растущем притоке молодежи в авиационные кружки и секции.

В Куйбышеве и других городах области, ставшей одной из наиболее индустриальных в Российской Федерации, производится множество видов современной техники. Этот фактор активисты ДОСААФ учитывают в повседневной организаторской работе. Они добиваются, чтобы первичные организации Общества, особенно крупные, культивировали технические и военно-прикладные виды спорта, в их числе и авиационные.

Благодаря помощи партийных, советских, профсоюзных и комсомольских организаций комитеты ДОСААФ области создали и наладили работу более двадцати крупных спортивно-технических клубов, одиннадцати взрослых и двух детско-юношеских спортивно-технических школ. Лучшие в области Октябрьский, Советский, Автозаводский, Центральный районные комитеты Общества развивают 15—17 технических видов спорта. Члены 420 первичных организаций занимаются военно-прикладным многоборьем, тысячи куйбышевцев — автомобильным, мотоциклетным, водно-моторным и радиоспортом. В соревнованиях по техническим и военно-прикладным видам спорта, — а их, например, в 1981 году было проведено более 16 тысяч, — свыше 30 тысяч участников выполнили разрядные нормы. Участвуя в республиканских и всесоюзных соревнованиях по 31 виду спорта, сборные команды области завоевали 38 призовых мест, а 26 спортсменов стали чемпионами РСФСР и СССР.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» — боевая программа деятельности областной оборонной организации.

Уже достигнуты определенные результаты. Привлечены к занятиям в ранее действовавших секциях, командах клубов и школ ДОСААФ сотни молодых людей. Во многих первичных организациях, составляющих основу оборонного Общества, созданы новые секции по различным

видам спорта. Несколько укрепилась материально-техническая база СТК, вырос отряд тренеров и инструкторов-общественников. Общее повышение активности оборонных коллективов и комитетов ДОСААФ — результат развернувшегося в области соревнования за достойную встречу 60-летия образования Союза ССР, стремления куйбышевцев подготовить к знаменательной дате свои подарки.

Прежде всего мы учитываем тягу молодежи к авиационному спорту. Он культивируется более чем в 200 первичных организациях. В прошлом году в области, включая, естественно, Куйбышев, по авиационным видам спорта проведено более 250 соревнований различного масштаба, в которых участвовало около семи тысяч человек. Сотни школьников, юношей и взрослых спортсменов стали разрядниками, многие выполнили нормативы первого разряда и кандидатов в мастера спорта. Большое количество соревнований проведено в этом году.

Самым массовым был и остается авиамоделизм. В его развитии большую роль сыграли тесные контакты комитетов ДОСААФ с районными и городскими отделами народного образования. Весомый вклад в приобщение юношей к спорту вносят активисты, например, инженер-авиамоделист Куйбышевского аэроклуба В. Киселев. При его непосредственном участии были организованы авиамodelьные кружки в Сызрани, Чапаевске, Жигулевске и других городах области. Сборная команда, которую тренирует В. Киселев, ведущая в Поволжье.

Под руководством М. Князева студенты Куйбышевского авиационного института своими силами создали первоклассную авиамodelьную лабораторию. Большую часть свободного времени М. Князев отдает занятиям со спортсменами, участвует в подготовке судей по авиамodelьному спорту и сам охотно и квалифицированно судит соревнования различного масштаба, от районных и городских — до всесоюзных. Член бюро федерации авиамodelистов, руководитель клуба юных техников В. Березовский поддерживает связь со многими кружками, действующими в области, помогает им решать

проблемы материального обеспечения.

В общем авиамоделизм у нас занял прочное место среди технических и военно-прикладных видов спорта. В клубах, кружках и секциях выросло много спортсменов, способных на равных соревноваться с большими мастерами. Команда авиамodelистов области уже много лет подряд занимает первенство в зональных соревнованиях, входит в число призеров чемпионатов РСФСР, а в прошлом году стала чемпионом Российской Федерации.

Однако и в авиамodelизме, наиболее развитом по сравнению с другими авиационными видами спорта, у нас еще много пробелов. Главный из них — недостаточный охват молодежи, особенно учащихся средних общеобразовательных школ, профессионально-технических училищ и техникумов. Почти нет авиамodelьных кружков в совхозах и колхозах области. Мало проводится соревнований модельстов между кружками на первенство района, города. А такие соревнования являются одной из весьма действенных форм пропаганды спорта. Очень важно и то, что они дают участникам, даже младшим школьникам возможность стать спортсменами-разрядниками.

Очень многое предстоит сделать для дальнейшего развития в области самолетного, планерного, парашютного и дельтапланерного спорта. Желающих заниматься этими видами много, но возможности пока ограничены. У нас действуют лишь два аэроклуба и две планерные секции — при авиационном институте в Куйбышеве и при политехническом институте в Тольятти. Обе секции молодые. Сейчас идет их становление. Секция авиационного института имеет лишь 3 планера первоначального обучения типа БРО-11, мотолебедку, перевозочный трайлер. Постоянной полевой базой она не располагает, и поэтому занятия проводятся в основном летом. Стоит отметить, что члены секции сами несколько модернизировали планеры, чтобы продлить срок их эксплуатации и повысить безопасность полетов. В этой секции за все время работы не было ни одного летного происшествия или травмы. Навыки пилотирования получило около 200 спортсменов.



КАЖДОГО

Несколько богаче секция политехнического института в Тольятти. Она имеет 4 планера, свою полевую площадку с летними домиками. Планеристы создали на площадке спортгородок. В секции ежегодно занимаются 60—70 человек. Укрепление этих секций, пополнение планерного парка (возможно учебными аппаратами, дешевыми в производстве и надежными в эксплуатации, разработку которых завершают члены студенческого конструкторского бюро Куйбышевского института) позволит в скором будущем приобрести к этому виду спорта новым десяткам молодых людей.

Парашютный спорт у нас получил «прописку» в 25 первичных организациях. В кружках, секциях и непосредственно при аэроклубах изучают парашют и выполняют прыжки около тысячи юношей и девушек. Понимаем, что этого для области мало. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР требует от организаций нашего Общества настойчивее добиваться массовости парашютного спорта. Один из путей решения этой задачи — повышение качества наземной подготовки спортсменов и эффективности использования имеющихся в области самолетов и парашютов, каждой минуты времени, отведенного по плановой таблице на выполнение прыжков. А этого можно добиться при более дружной работе руководителей Куйбышевского аэроклуба с областной федерацией парашютного спорта и первичными организациями ДОСААФ, которые имеют парашютные секции. Большие надежды на увеличение рядов парашютистов мы связываем с авиационно-спортивным клубом, который планируем создать в области в ближайшее время.

Развивается, привлекая все больше молодежи, дельтапланерный спорт. В бюро созданной четыре года назад федерации, возглавляемой Героем Советского Союза И. Гейбо, вошли энергичные, технически хорошо подготовленные люди: В. Шахмистов, А. Ивович, М. Михайлов, А. Симонов, И. Комиссаров и другие. Они помогли ряду комитетов ДОСААФ предприятий, учебных заведений создать секции, наладить наземную подготовку спортсменов, организованно, с соблюдением соответствующих правил прово-

дить учебные и тренировочные полеты. Благодаря этому ни один почти из трехсот спортсменов, выполнявших учебные и тренировочные полеты в прошлом и в этом году, не имел травм. Комитеты ДОСААФ, где созданы секции и клубы дельтапланеристов, бюро Федерации добиваются дальнейшего улучшения организации обучения молодежи, готовят тренеров-общественников, руководителей полетов.

Успехи, достигнутые передовыми организациями Общества в развитии ряда технических и военно-прикладных видов спорта, конечно, радуют. Но нам предстоит еще много сделать, чтобы они стали по-настоящему массовыми. Обсуждая на пленуме областного комитета ДОСААФ и на спортивных федерациях, как лучше претворять в жизнь постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», активисты предложили много эффективных мер, которые будут способствовать привлечению к занятиям этими видами спорта новых тысяч куйбышевцев всех возрастов.

Среди этих мер: создание при каждой организации ДОСААФ, насчитывающей более 1000 членов, спортивно-технического клуба, а на больших предприятиях — базовых авиамodelьных кружков с лабораториями, таких, как хорошо работающие «Радуга», «Импульс», чтобы в них могли заниматься рабочие предприятий, их дети, ребята из расположенных вблизи школ и жилых домов. Это организация шефства сильных кружков, работающих при Дворцах пионеров, клубах и станциях юных техников, над создаваемыми авиамodelьными кружками при домоуправлениях и в пионерских лагерях. Дружно было поддержано предложение добиваться, чтобы во всех средних школах велись занятия по техническим и военно-прикладным видам спорта, а соответствующим федерациям оказывать школам необходимую помощь. Следует, конечно, чаще проводить в субботние и воскресные дни соревнования между соседними предприятиями, районные и городские. Предлагалось во всех спортивных и учебных организациях ДОСААФ оборудовать городки ГТО.

Эти и другие предложения уже активно реализуются многими первичными организациями Общества, районными и городскими комитетами ДОСААФ. Готовясь к финалам VIII летней Спартакиады народов СССР, опытные спортсмены помогают новичкам. Более тесными становятся контакты комитетов ДОСААФ и СТК с добровольными спортивными обществами профсоюзов, Дворцами культуры, на базе которых можно приобретать молодежь к техническому творчеству. Успешно проходит смотр-конкурс работы 26 спортивно-технических и стрелковых клубов Общества. Они соревнуются за право быть лучшими в области по развитию технических и военно-прикладных видов спорта.

В первые месяцы текущего года проведены массовые соревнования спортсменов первичных организаций, команд районов и городов по различным видам спорта. Сборные команды области завоевали в этом году 8 призовых мест на республиканских и всесоюзных соревнованиях, 11 куйбышевцев стали чемпионами в личном зачете. Дельтапланеристы получили новый отличный дельтадром для тренировок и соревнований.

Областной, районные и городские комитеты ДОСААФ широко пропагандируют опыт передовых первичных организаций Общества, добившихся хороших результатов в оборонно-массовой работе, развитии технических и военно-прикладных видов спорта. Мы ставим в пример коллективы ДОСААФ Волжского автозавода им. 50-летия СССР, металлургического завода им. В. И. Ленина, Куйбышевгидростроя, совхоза «Красный Октябрь» Большечерниговского района. Комитет ДОСААФ совхоза, возглавляемый А. Кузнецовым, умело сочетает военно-патриотическое воспитание членов коллектива с активной пропагандой военно-прикладных видов спорта. Активисты этой первичной организации своими силами построили в совхозе добротный тир. Они показывают пример ударного труда на полях и фермах.

Главное сейчас в том, чтобы закрепить достигнутое и двигаться дальше, к еще большей массовости технических и военно-прикладных видов спорта, занятия которыми помогают людям укреплять здоровье, производительно трудиться, быть готовыми к защите Родины.

В. ГЛЕБСКИЙ,
председатель обкома ДОСААФ

Куйбышев



● Авиамodelьисты Куйбышевского авиационного института Сергей Потапов и Рафаэль Семирханов готовят технику к предстоящему воздушному бою.

● По стопам отца. Сын кандидата в мастера спорта по авиационному спорту Б. Ковалева, член клуба «Юпитер» Володя Ковалев отправляет в полет свой самолет с поршневым двигателем.

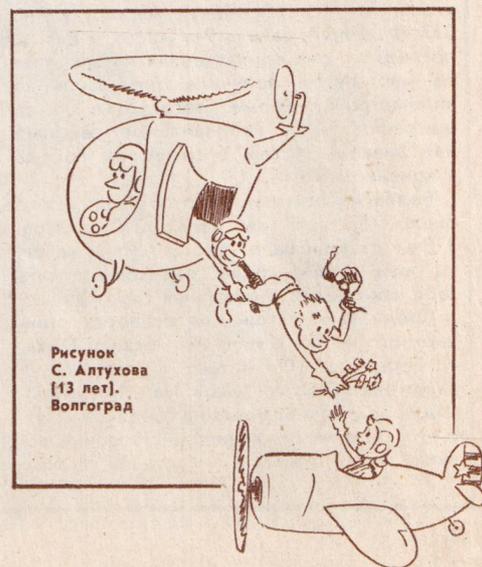
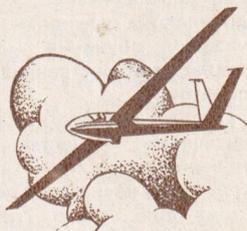


Рисунок
С. Алтухова
{13 лет}.
Волгоград

КОГДА И РОДНЫЕ СТЕНЫ НЕ ПОМОГАЮТ

ПОЧЕМУ ПРОИГРАЛИ НАШИ ПЛАНЕРИСТЫ



В ПЯТЫЙ РАЗ встретились в гостеприимном орловском небе планеристы социалистических стран. В 14-х международных соревнованиях по планерному спорту приняли участие представители Болгарии, Венгрии, ГДР, КНДР, Польши, Румынии, Чехословакии. Советский Союз как организатор выставил две команды.

В каждой команде шесть участников: двое мужчин выступали в открытом классе планеров, двое мужчин и две женщины — в стандартном. Основная техника — «Янтарь-стандарт», «Янтарь-стандарт 2» или «Янтарь-2Б» польского производства. Четверо наших спортсменов летали на литовских планерах открытого класса «ЛАК-12», сборная Чехословакии — женщины на ASW-15, мужчины на «Кестел-15» и «Нимбус-2» (открытый класс) производства ФРГ. У Ф. Кемпки из Польши был новый планер «Янтарь-15с», выполненный из более легких материалов, с увеличенной емкостью для водобалласта.

Многие парители бывали в Орле и прежде. Венгерская планеристка Мария Болла сказала: «Я влюблена в орловское небо — оно мне приносит счастье». Действительно, она заняла здесь первое место в сумме многоборья в 1974 году, и ныне ей сопутствовал успех: она снова выиграла первенство, завоевав три золотые, серебряную и бронзовую медаль. В этой победе немалая доля усилий ее напарницы Евы Дороци, которая, кстати, тоже получила две золотые и две серебряные медали. Им не повезло в первом упражнении — полете по треугольному скоростному маршруту на 217 км. Мария заняла 9-е место, а Ева — последнее, она единственная не закончила маршрут и получила очки лишь за километраж. Кроме того, обе были оштрафованы за неправильные действия над знаком. И тем веселее их победа в конечном итоге.

Болла — опытная спортсменка, летает около 20 лет, ее налет 2400 часов. У Евы Дороци налет около тысячи часов, но она уже успела зарекомендовать себя как смелая, энергичная спортсменка.

Среди выступавших на планерах стандартного класса отличился москвич Михаил Герасимов. Он летает 10 лет, общий налет около тысячи часов. На его счету — ряд побед, завоеванных на соревнованиях. В его спортивном совершенствовании велика роль опытных парителей, таких,

как Н. Болдырев и Ю. Кузнецов, Т. Павлова.

В 1981-м Герасимов впервые участвовал в международных соревнованиях в Венгрии и в первом же упражнении на 200-километровом треугольнике стал победителем. Он летал вместе с Владимиром Извековым.

— Володя тоже впервые выступал на международных, — говорит Михаил. — Никто нас не знал, никто за нами не охотился, мы тоже ни за кем не гнались, а работали вместе, спокойно. Получилось,



● М. Герасимов.

что с первого дня захватили лидерство, выступили стабильно. Правда, в одном упражнении я не дотянул до аэродрома 13 километров, но на следующий день снова были первыми. И сейчас мой успех — это и его победа, наше общее достижение.

В своей группе Герасимов и Извеков заняли первое место, выиграв у таких опытных мастеров, как польские спортсмены Ф. Кемпка — четырехкратный призер чемпионатов мира и его напарник Павел Францковяк, ставший здесь бронзовым призером, венгры Диорди Петроци и Бола Кашшай.

Теперь о третьей паре, опередившей на тысячу очков остальных в открытом классе планеров. Это чехословацкий мастер Франтишек Матушек и его товарищ по команде Валентр Иржи. Они всегда стартовали вместе и вместе шли по трудным небесным дорогам. Матушек четырежды выигрывал на чемпионатах Чехословакии, последний раз — перед отъездом в Орел. Это уже вторая

его победа в Орле, первую он завоевал в 1974 году.

О выступлениях наших спортсменов. Говорят: дома и стены помогают... Но на этот раз поговорка не оправдалась. Первая команда заняла лишь пятое место, вторая — шестое! Тут стоит задуматься: почему же мы проиграли? Кто виноват?

Планерный спорт — не футбол, где и судьи, и зрители, и тренеры видят каждую ошибку спортсменов, где все можно записать на видеопленку и, если нужно, многократно повторять, чтобы ясно понять ситуацию. А в планерном? Пересек спортсмен линию старта и жди его три-четыре часа, пока не прилетит, если прилетит вообще, а не сядет где-нибудь на площадку.

Мужские дуэты — Герасимова—Извекова, Пасечника—Рукаса упрекать не за что — они вошли в тройку лучших в своих классах. Слабое выступление Грибанова—Сильвановича, наверно, можно списать на молодость, они впервые принимали участие в столь крупном турнире. Думаю, что ниже своих возможностей выступили Васков и Силлаиые. Ну, а о женщинах, принесших в командную копилку четыре «баранки», — вычеркнутые 4000 очков, особый разговор.

На вопрос «почему?» многие спортсмены ответили: мало летали в подобных трудных погодных условиях. Если в районе полетов предполагалась погода со слабыми термиками, дождем, хотя бы и кратковременным, и намечаемый полет мог завершиться посадкой вне аэродрома, то такой день просто-напросто объявляли нелетным или выходным. Зачем поднимать планеры в воздух, зная заведомо, что они не смогут вернуться обратно? Зачем рисковать?

Особенно плохо выступили наши женские пары. Первую команду представляли Тамара Загайнова и Валентина Кузнецова. В Орле, в своем родном небе, они заняли последние места в турнирной таблице... Но ведь это наши ведущие спортсменки, опыта им не занимать, общий налет каждой более 5000(!) часов, превышает показатель любого участника (даже среди мужчин) нынешнего первенства. В последние 15 лет они всегда среди призеров соревнований различного масштаба. Не привыкли ли они быть всегда первыми? Может, именно это обстоятельство и тормозит дальнейшее движение вперед, повышение мастерства? В одном упражнении Загайнова, Кузнецова, Тимкова не прошли даже 50 зачетных километров и «заработали» по нулю очков. Правда, в этот день никто из участников не смог финишировать на аэродроме, но большинство женщин сумели все же преодолеть более 200 километров, а мужчины — более 300. Наши спортсменки, видимо, допустили тактический просчет: ждали, пока уйдут на дистанцию их соперницы, стартовали последними и упустили погоду. Да и в полете, чувствуется, не было согласованности: их четверо, и могли бы оказать друг другу помощь, Рятипова все же сумела пройти 213 км!

Эта неудача выбила спортсменов из колеи. Правда, в следующем упражнении — 280-километровом треугольнике — они первыми ринулись в бой и прошли маршрут без особых замечаний, показав

среднюю скорость полета чуть больше 70 км/ч, и заняли места с третьего по шестое. Но в четвертом упражнении (155 км) снова удар — В. Кузнецова произвела посадку на площадку на 101-м километре. 146 очков из 1000 возможных. Низкие результаты и у остальных наших спортсменов — 600—700 очков. Не лучше планеристки выступили и в последнем полете: в намеченный пункт с возвращением обратно (146 км), получив лишь по 400 с небольшим очков.

Вот такой грустный финиш. По коротким обрывкам радиообмена во время полета трудно судить о взаимоотношениях пар. Но чувствовалось напряжение, не было согласованности, взаимовыручки, необходимой душевной поддержки — иначе бы не допустили столько ошибок, просчетов.

Но только ли в неудачном выступлении наших женщин кроется беда? Нет ли просчета и в подборе команд для выступления в таком ответственном турнире? Непонятно, почему в команду не были включены абсолютная чемпионка страны Людмила Клюева, второй и третий призеры Ирина Барковская и Витаутас Сабецкис.

Планерный спорт требует выносливости, хладнокровия, хороших знаний метеорологии, умения анализировать, предвидеть, как будет развиваться воздушная обстановка через десять, двадцать, тридцать минут. Нельзя забывать и о том, что планеристы должны придерживаться твердого спортивного режима, не позволять себе ничего лишнего, в полет уходить хорошо отдохнувшими.

Плохи у нас дела с резервами. Молодые спортсменки, налет которых в клубах в лучшем случае 40—50 часов в год, не могут, конечно, составить конкуренции опытным мастерам. Вот и подошли к важной проблеме: подготовка молодых парителей, спортивной смены. За десять лет в Центральном планерном аэроклубе не подготовлено ни одной молодой спортсменки, которая могла бы хоть сколько-то противостоять мастерам. А ведь здесь, как нигде, есть для этого широкие возможности. В планерном спорте, похоже, мастера не готовят себе смену, слабо передают свой опыт молодым.

Думается, что Федерация планерного спорта СССР разберется в причинах проигрыша команд и сделает надлежащие выводы.

Отметим хорошую организацию соревнований и умелое судейство. Много добрых слов сказано в адрес главного секретаря судьи всесоюзной категории С. Мисявичюте, на чьи плечи легла подготовка всей документации, и судьи республиканской категории Р. Галиулина. Кстати, он подготовил для каждого участника соревнований альбомы с фотографиями объектов поворотных пунктов, что облегчило спортсменам работу на маршруте.

Бэга ВАСИНА,
спец. корр.
«Крылья Родины»

Фоторепортаж
на 4-й стр.
обложки



ПРЫЖКИ, ПРЫЖКИ...

Юноши и девушки с увлечением занимаются в авиационно-спортивном клубе ДОСААФ: летают на планерах, совершенствуют мастерство в прыжках с парашютом, строят авиамодели.

Недавно первозрядник студент комсомолец Евгений Филатов выполнил трехсотый прыжок. Евгений — активист клуба, общественный инструктор, готовит молодых парашютистов в университете. Групповой прыжок с ПО-9 выполняют парашютисты авиаспортклуба.

Ю. СЫТНИК

Днепропетровск

5000!

Ми-6 поднимается все выше и выше. В иллюминатор заглянуло солнце. На земле его пока не видно, а тут вот оно — огромный ярко-желтый диск.

У распахнутой двери стоит среднего роста, худощавый, подтянутый офицер — это подполковник Геннадий Суханов. Лицо Геннадия Анатольевича, кажется, не отражает никаких эмоций. А так хочется узнать, что он чувствует в эти минуты, о чем думает, что вспоминает. Предстоящий прыжок для него не рядовой, не будничной — юбилейный, пятидесятый.

Вертолет выбрался, наконец, из жиденького, молочного цвета облачка и пошел по прямой. Первым шагнул за порог Николай Гресь. Вслед за ним — Геннадий Анатольевич. Парашютисты в свободном падении сблизилась, взялись за руки, поздравляя друг друга:

у Николая Порфирьевича тоже юбилей — шестисотый прыжок.

Так они и летели больше километра, потом разошлись в стороны, раскрыли купола парашютов.

Не успел Геннадий Суханов приземлиться, как сразу попал в объятия друзей, товарищей по сборной команде парашютистов. Обычно сдержанные, не стремящиеся к проявлению чувств, они обнимали Геннадия Анатольевича, крепко жали руку. Кто-то протянул букет полевых цветов...

Но недолго перерыв. Опять подрулил к месту посадки вертолет, опять один за другим потянулись к нему парашютисты, воспитанники Г. Суханова. Вслед за ними снова отправился в небо и семикратный рекордсмен мира в групповых прыжках, чемпион и призер первенств страны и Вооруженных Сил СССР Геннадий Суханов. Учитель всегда должен быть в спортивной форме.

Старший лейтенант
С. ФЕДОРОВ

На снимке: товарищи поздравляют Г. Суханова с 5000-м прыжком.

Фото автора.





Авиационные старты-82

В НЕБЕСАХ, НА ЗЕМЛЕ, НА ВОДЕ

VII чемпионат
СССР
по парашютному
многоборью

В ЛУЧАХ СОЛНЦА и пышной зелени уютный харьковский стадион «Динамо». Торжественное закрытие VII чемпионата СССР по парашютному многоборью. Звучит Гимн Советского Союза. Чемпионы СССР 1982 года Галина Осийчук из украинского города Ровно и брянский спортсмен Евгений Прокошин опускают флаг соревнований. Они достойно стали первыми, победив в упорной, напряженной борьбе в воздухе под куполами парашютов, в бассейне, тире и на трассе кросса своих соперников — представителей 13 союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. И не просто выиграли, а сумели показать наивысшие достижения страны в этом виде спорта.

Отрадно, что среди участников встречи (всего 101 спортсмен) преобладающее большинство — 90 процентов — юноши и девушки моложе 25 лет. Отличительная черта чемпионата — участие в нем женских команд союзных республик.

Как же проходили спортивные подвиги?

● **Одиночные и групповые прыжки на точность приземления.** (Высота 1000 м. Нулевая мишень в центре круга — диаметр — 5 сантиметров).

После первого прыжка среди женщин лидерами с результатом 0,02 м стали М. Вирбицкайте (Литва) и Р. Белобородова (Белоруссия). А после второго вперед вышли И. Шабалина (Молдавия), С. Мишенева (РСФСР) и Л. Таева (Узбекистан). Затем москвичка Л. Щенева обходит соперниц и уверенно выигрывает, показав средний результат пяти прыжков 0,05 м.

У мужчин в первой попытке 12 спортсменов ударили точно по мишени. Еще дважды поражает цель А. Мазак (Белоруссия). Но в 4-м и 5-м прыжках он зажигает на табло по 0,02. Чемпионом СССР становится А. Аникеев (РСФСР), его средний результат — 0,01 м.

Неожиданно большие потери понесли в этом упражнении москвичи — прошлогодние чемпионы, занявшие лишь 9-е место. Впереди многоборцы Таджикистана, Белоруссии и Молдавии. Команда РСФСР — седьмая.

Групповые прыжки. Тренеры команд РСФСР и Москвы, понимая, что нельзя допустить большой отрыв в очках перед наземными видами, внесли коррективы в планы. И надо сказать, многоборцы сумели настроиться на победу. Спортсменки России и мужская сборная Москвы завоевывают первые места. Разрыв по сумме очков двух упражнений в общекомандном зачете сократился, однако впереди по-прежнему многоборцы Таджикистана.

● **Плавание (100 м вольным стилем).** Прыжки затянулись, и на третий день парашютистам пришлось буквально через два часа после приземления последнего участника стартовать в плавании. Чемпионат «перекочевал» из заоблачных высот в олимпийский бассейн «Спартак». Забыты капризы погоды, разнотипность парашютов, превратности жребия. В бассейне выигрывает тот, кто больше трудился на тренировках и лучше сумел сохранить силы после трехдневной борьбы в небесах.

Среди девушек лучшая — И. Гостева из Узбекистана — 1.19,0; вторая — Г. Осийчук (УССР) — 1.23,7, что позволило ей после двух видов выйти в лидеры.

У мужчин первые три результата у спортсменов Киргизии: Е. Солошенко — 0.58,7; С. Шаменков — 1.01,2; В. Метельников — 1.01,3.

Значительные изменения после плавания произошли в командном зачете. Здесь, в бассейне, сдали свои позиции спортсмены Таджикистана и Молдавии, и спор повели традиционные соперники: команды РСФСР, Украины, Белоруссии и Москвы. По сумме трех упражнений впереди многоборцы Украины, за ними спортсмены РСФСР, Белоруссии и Москвы.

● **Стрельба из малокалиберной винтовки (5 пробных + 20 зачетных выстрелов).**

С утра до позднего вечера спортсмены «выясняли отношения» в толь-ко что введенном в строй стрелковом тире Ленинского района города. Самыми меткими среди мужчин признаны ленинградцы Д. Третьяков — 195 очков

из 200 возможных и А. Смирнов — 193 очка. 193 очка и у харьковчанина В. Петрова. Но позиций лидеров им поколебать не удалось. Вперед вышел чемпион СССР и неоднократный победитель международных соревнований многоборцев социалистических стран А. Мазак; за ним два Евгения — Солошенко и Прокошин, имевшие равные результаты во всех видах. Хорошую позицию сохранил и признанный лидер кросса В. Богомазов (РСФСР).

У женщин в этом упражнении вне конкуренции оказались москвичи — Л. Щенева и В. Ткач — 189 очков.

Перед кроссом показатели и в личном и в командном зачете были очень плотными. Но только позиции команды РСФСР казались неизбежными, так как кросс — это главный козырь брянских спортсменов, из которых в основном состояла команда Российской Федерации.

● **Кросс (женщины — 1500 м, мужчины — 3000 м).**

Субботний солнечный день собрал вокруг трассы в Центральном парке имени Горького многочисленных зрителей. Они стали свидетелями увлекательной борьбы парашютистов.

Отлично проходит трассу В. Богомазов — 8.51,1, В. Маслов (Литва) — 9.06,9 — второй, Е. Прокошин — третий — 9.07,3, что обеспечивает ему первое место в сумме многоборья — 4508 очков. Серебряную медаль завоевал В. Богомазов — 4484. Лидировавший до кросса А. Мазак показывает 9.32,1 и набирает в сумме 4454 очка.

Среди женщин победила Галина Осийчук, преодолевшая 1500 м за 5.24,9. Это позволило ей занять первое место и в сумме многоборья — 4143 очка и стать первой абсолютной чемпионкой СССР в интереснейшем виде военно-прикладного спорта. За ней Л. Щенева (Москва) — 4053 очка и Е. Кожевникова (РСФСР) — 3943.

Рассказывая о кроссе, нельзя умолчать о фактах недобросовестного отношения к соревнованиям, нечестного поведения некоторых спортсменов. Многоборец из Одессы П. Корчмарь решил «выиграть» при помощи напарника, который пробежал за него часть дистанции. Он был судьями наказан, а его результат аннулирован. П. Корчмарь подвел команду Украины, которая уверенно шла на втором месте, а после этого случая очутилась за чертой призеров. Думается, что поведение Корчмаря будет осуждено коллективом авиаспортивного клуба.

В общекомандном зачете переходящий приз ЦК ДОСААФ СССР завоевали многоборцы Российской Федерации, набрав в сумме 27 688 очков. Последующие места заняли многоборцы Белоруссии — 26 758, Москвы — 26 552, УССР-1 — 26 250, Ленинграда — 25 111, Грузии — 25 034, Узбекистана — 24 696, Таджикистана — 24 443, Молдавии — 23 692, Латвии — 22 150, Казахстана — 21 838, Азербайджана — 20 634, Литвы — 20 465, УССР-2, выступавшая вне конкурса, заняла четвертое место — 25819 очков.

С интересом и вниманием отнеслась общественность Харькова к чемпионату многоборцев, за каждой командой были закреплены шефы от крупных предприятий города. На торжественном закрытии соревнований обком комсомола вручил специальные призы. На Харьковском авиационном предприятии для всех участников чемпионата изготовили памятные медали.

Вызывает сожаление, что на соревнованиях не прибыли команды Эстонии и Туркмении. Многоборцы Эстонии на прошлом чемпионате занимали почетное место (8-е), а нынче не смогли выставить команду. Всем, думаю, ясно, что многоборье закладывает основу подготовки парашютистов, развивает качества, необходимые каждому человеку: выносливость, силу, ловкость, меткость, выдержку. Совсем тревожное положение с этим видом в Туркмении. В третий раз отсутствовали многоборцы этой республики на чемпионатах страны. А ведь четыре года тому назад спортсмены Туркмении на равных боролись за призовые места. И не могут служить оправданием ни отсутствие спортивных баз, ни позднее время, представляемое для занятий в бассейне. Например, сборной Москвы тоже «дают воду» после 22-х, а то и 23-х часов, однако коллектив работает и в этих условиях, и результаты налицо: команда — чемпион СССР 81 года, призер нынешнего первенства. Или другой пример: команда УССР-2, составленная из харьковчан, в основном работников авиазавода, также не имеет своего бассейна, приходится арендовать его и также в позднее время, трудности испытывают заводчане и с обеспечением необходимым оружием и патронами, поменьше у них и парашютных прыжков. Однако команда сумела показать на всесоюзном форуме пятый результат.

Радует рост результатов многоборцев Ленинграда (тренер Полозов), Грузинской ССР (тренер Бондаренко), Узбекистана (тренер Коннов). Значительный шаг вперед в развитии многоборья сделан в Таджикистане, Киргизии.

Итоги чемпионата показывают, что парашютное многоборье набирает темп и в ближайшее время станет одним из самых массовых видов военно-прикладного спорта, особенно после введения в Единую Всесоюзную спортивную классификацию женских нормативов и юношеского (IV) разряда, который смогут выполнять 14- и 15-летние юноши и девушки.

В. ПЛОХОЙ,
судья всесоюзной категории
Харьков

**Фоторепортаж
с чемпионата
на 2-й стр.
обложки.**



В краю ледников, прохладных высотных озер, бурных рек и альпийских лугов живет трудолюбивая многонациональная дружная семья, насчитывающая более трех с половиной миллионов человек.

До Великого Октября народ Киргизстана не знал своей письменности. Партия большевиков, Ленин на могучих крыльях Октября принесли в юрты и кибитки бедняков, в разбросанные по горным долинам анлы свет возрождения, процветания и счастья.

Заново создавалась государственность. В 1924 году в составе РСФСР была образована Кара-Киргизская автономная область, через два года — автономная республика, 5 декабря 1926 года она преобразуется в союзную. Киргизия входит в Союз Советских Социалистических Республик на правах равноправной республики.

Все здесь начиналось, можно сказать, с нулевого цикла — развитие промышленности, сельского хозяйства, науки и культуры. Возводятся шахты и заводы, рудники и фабрики, на бурных реках ставятся плотины гидроэлектростанций. Открываются один за другим институты — педагогический, медицинский, сельскохозяйственный, университет. Преобразовывать древний край помогают все народы страны. В край долин и гор по зову партии и сердца ехали умельцы, мастера, люди щедрой души. Работали, засучив рукава. Учили, передавали свои знания и опыт. На угольных колях — донецкие шахтеры, на нефтепромыслах — бакинцы. Москвичи, ивановцы, ленинградцы, харьковчане строили заводы и растили местные национальные кадры. Русские и украинские геологи в горах открывали кладовые с необходимыми стране полезными ископаемыми. Маститые ученые, деятели литературы, художники закладывали основы киргизской науки и профессионального искусства. Молодежь Киргизстана с энтузиазмом шла в военные училища, становилась летчиками, танкистами, парашютистами.

Когда разразилась битва с гитлеровскими захватчиками, народ Киргизии послал в ряды защитников Родины тысячи своих сыновей и дочерей. Они отважно сражались на всех фронтах на земле, в воздухе и на море. Дивизия генерала Панфилова под Волоколамском преградила путь фашистам к Москве. Подвиг 28 панфиловцев во главе с политруком Ключковым у разезда Дубосеково вошел бессмертной страницей в летопись Великой Отечественной. Земля Киргизии взрастила дважды Героя Советского Союза летчика-штурмовика Талгата Бегельдинова.

В послевоенное время в республике произошли еще более разительные экономические, социальные и духовные перемены.

Социалистические преобразования, про-

веденные под руководством партии, дали замечательные плоды. Промышленный экономический потенциал Киргизии, в сравнении с 1940 годом, вырос более чем в 22 раза. Бурными темпами развиваются такие отрасли промышленности, как горнорудная, машиностроительная, легкая, газовая, нефтяная. Гидростанции Киргизии дают миллиарды киловатт-часов дешевой электроэнергии. Каскад Аламединских ГЭС, Токтогульская, Учкурганская, другие гидроэлектростанции известны ныне во всей стране. Их соорудили представители многих наций и народностей СССР.

В наши дни новь этого чудесного согретого, обласканного солнцем социализма края Советской земли поражает воображение. Приведем только некоторые примеры. До победы Великой Октябрьской социалистической революции здесь царил сплошной неграмотности. Ныне на 1000 жителей Киргизии более пятисот человек имеют высшее, среднетехническое или общее среднее образование. В 1940 году в Киргизской ССР 10 тысяч человек обслуживало пять врачей, теперь — двадцать пять!

Далеко не каждое развитое капиталистическое государство Европы может похвастаться такими достижениями.

Величественны перемены и в социалистическом сельском хозяйстве. На колхозных и совхозных полях работают мощные тракторы, самоходные комбайны, другая техника. Бывшие анлы из глинобитных или саманных хибар уступили место красивым, благоустроенным поселкам городского типа. И в каждом — клуб или Дворец культуры, библиотеки, торговые центры, детские учреждения.

Республика связана со всеми городами, промышленными центрами, горными селевыми воздушными трассами. Сыновья и внуки прежних кочевников водят самолеты. Во Фрунзе плодотворно работает авиационный клуб. Его спортсмены-парашютисты успешно выступают на межреспубликанских и всесоюзных соревнованиях. Растут ряды разрядников и мастеров спорта.

Все, чего достигла социалистическая Киргизия в дружной семье народов СССР, — результат совместных усилий всего советского народа. «Наш курс, — говорил Леонид Ильич Брежнев на XXVI съезде КПСС, — наращивание материального и духовного потенциала каждой республики и вместе с тем его максимальное использование для гармонического развития всей страны».

Дружба народов СССР испытана на прочность, прошла сквозь суровые битвы сражений с врагами Отечества, закалилась в ходе грандиозных свершений в годы пятилеток. Она крепка единым биением миллионов горячих сердец, чистой душой, величием помыслов и дел на славном пути коммунистического созидания.

**В СЕМЬЕ
ЕДИНОЙ**

**СОВЕТСКАЯ
КИРГИЗИЯ**

А СТРОИТЕЛИ ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ ТОРОПЯТСЯ

В АВГУСТОВСКОМ номере журнал писал о крайне медленном и неритмичном ходе реконструкции гомельского завода спортивного моделирования. В материале говорилось, что строительные организации систематически срывают ими же назначаемые сроки ввода в строй первой очереди предприятия. В мае на специальном совещании, проходившем с участием представителей местных органов, названы были новые, «окончательные» рубежи завершения работ на головных объектах.

Прошло несколько месяцев, что же изменилось с тех пор? Мы ходим вновь по территории завода, по цехам, в которых должны были бы, по заверениям строителей, уже действовать в полную силу станки, выдаваться продукция, так необходимая моделистам страны. Однако в просторных помещениях цехов по-прежнему пусто. Не слышно и не видно людей, в беспорядке стоит неустановленное оборудование. Правда, стало чище, кое-где заметны и перемены, хотя и весьма незначительные.

Так, управлением «Белэнергомонтаж» проложен кабель от подстанции до цеха, где сконцентрирован станочный парк. При проверке кабеля под напряжением, проводка оказалась негодной. Пришлось все менять и монтировать заново. А это не только дополнительные средства, материалы, но драгоценное время. Устраняются и другие «огрехи».

Начальник отдела капитального строительства завода Г. Кавшук рассказывает, что недоработок очень много.

— Но подрядчики не спешат, — говорит инженер, — рабочих непрерывно отвлекают на другие объекты. Утром придут, послоняются по территории и к обеду исчезают. Некоторые бригады не появляются неделями. «Техмонтаж» приступил к прокладке технологического трубопровода. Работу должны были закончить еще в июне, но она не закончена до сих пор. Правда, решен вопрос с водоснабжением, канализацией. В ближайшие дни должна быть, наконец, открыта столовая.

— Очень медленно ведется монтаж вентиляционной системы, — продолжает Г. Кавшук, — а без ее пуска в глав-

ном цехе нормально работать будет невозможно.

— А как обстоит дело с противопожарными мероприятиями?

— Пока по существу ничего, — отвечает т. Кавшук. — Проект противопожарного оборудования пришлось переделывать. Ведь с начала реконструкции завода минули годы и многое с тех пор, еще не войдя в строй, морально устарело.

Вывод напрашивается сам собой.

Чтобы завод заработал в полную мощность, ему необходима неотложная помощь как со стороны тех, от кого зависит ритм работы строителей на одном из важных промышленных объектов в Гомеле, так и со стороны представитель ЦК ДОСААФ СССР.

А. КЛИМОВ,
наш нештатный корреспондент

*В первичные
организации,
в кружки!*

СЛОВО О НАСТАВНИКЕ



ПРАВИЛЬНО говорится в открытом письме ведущих спортсменов о том, что мастера авиационного спорта призваны растить молодежь, передавать новикам свой богатый опыт. Расскажу о человеке, сыгравшем в моей судьбе видную роль.

Рано стал я мечтать о планеризме. Но по-настоящему увлекся им уже после окончания срочной службы в Советской Армии. Вернувшись домой, пришел в Центральный спортивный планерный клуб. Меня направили в летную группу инструктора Александры Артемьевны Колачевой.

Поначалу растерялся. Как это так, женщина и вдруг — инструктор? Но постепенно, в непосредственной работе с инструктором сомнения исчезли. Както незаметно наступила пора подняться в воздух. Надо было видеть, с каким старанием Александра Артемьевна передавала нам свой богатый опыт. Ее авторитет рос на наших глазах с каждым днем. И мы старались изо всех сил. Так, благодаря усилиям инструктора наша летная группа одной из первых вылетела самостоятельно на планере А-13 «Бланик». Каждого первой поздравляла инструктор Колачева. А мы все благодарили ее за труд, душевность и внимание к нам.

Потом мне посчастливилось продолжить летное образование в Волчанском авиационном училище летчиков ДОСААФ. Практику проходил в Центральном спортивном планерном клубе. И вновь — в группе Колачевой. Три года с ее помощью совершенствовал летное мастерство, приобретал практику самолетовождения, парящих полетов. Здесь ярко проявилось умение нашего инструктора, воспитателя, отдающего все

свои знания, летный опыт подготовке наставников планеристов. Когда мы сами стали инструкторами, непременно обращались к Александре Артемьевне. Как пригодились ее напутствия, советы, помощь!

В настоящее время работаю в Центральном спортивном планерном клубе командиром звена. И всегда с благодарностью и тепло вспоминаю своего бывшего инструктора. Колачева и поныне обучает и воспитывает спортсменов. Являясь секретарем партийной организации, она мобилизует коммунистов и беспартийных работников клуба на выполнение социалистических обязательств, взятых в честь 60-летия образования СССР, на усиление воспитательной работы, пропаганду планерного спорта среди молодежи и сама показывает в этом пример. Наградой за труд стал ей орден «Знак Почета».

В. ЧЕРНЯЕВ,
командир звена

Орел

В СЕКЦИЯХ — МОЛОДЫЕ РАБОЧИЕ

Жители нашего волжского города Камышина не удивляются, увидев в небе распростертые под парусами фигурки людей.

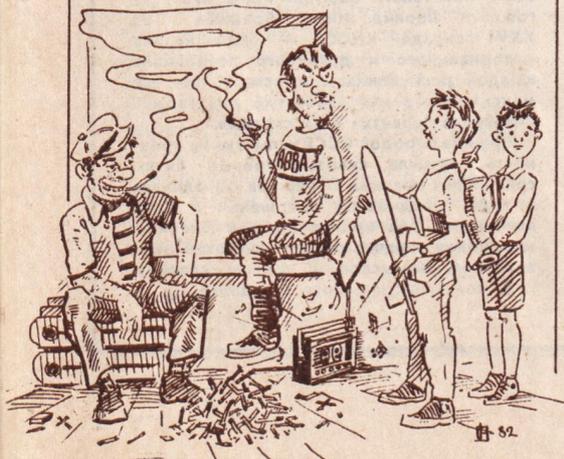
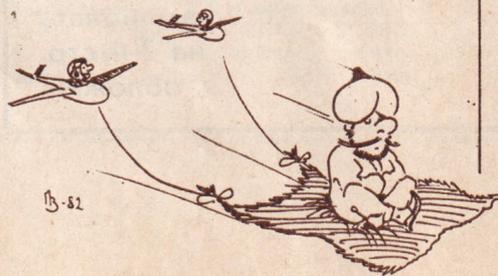
Ныне на трех предприятиях имеются секции, работу которых направляет Камышинская городская федерация дельтапланеризма горкома ДОСААФ. Ее возглавляет коммунист директор Дома пионеров Г. Шуляков. Нам помогают предприятия, городской комитет комсомола (первый секретарь П. Вчерашний).

Разработали и строго выполняем Положение о полетах, что обеспечивает безопасность. Участвуя в соревнованиях на первенство Волгоградской области, мы победили. Чемпионом стал рабочий А. Штуккерт с хлопчатобумажного комбината имени А. Н. Косыгина. Много сил он отдает дельтапланеризму как инструктор-общественник. У него обучается его товарищ по производственному участку рабочий Н. Зарочинцев и другие.

Основной наш костяк — 30 спортсменов — трудится на этом хлопчатобумажном комбинате. К сожалению, не все у нас проходит гладко. Испытываем трудности с транспортом для выездов на дельтадром, с медицинским обеспечением полетов, нет высококачественных материалов для постройки дельтапланов. Как и все спортсмены страны, мы ждем серийный «Славутич-УТ».

Ю. КАНУБРИКОВ,
инструментальщик,
заместитель председателя
Волгоградской областной
федерации дельтапланеризма

Камышин



«ЛЕТНАЯ ДИСЦИПЛИНА — ЗАКОН»

ПОД ТАКИМ заголовком в 4 номере журнала «Крылья Родины» за 1982 год была помещена корреспонденция, в которой рассказывалось о фактах грубого нарушения правил летной работы в Харьковском авиационно-спортивном клубе.

Как нам сообщил председатель Харьковского областного комитета ДОСААФ М. Ванюков, корреспонденция обсуждена в коллективе Харьковского авиаспортивного клуба. В высказываниях товарищей подчеркивалось, что журналом поднят важный вопрос о безаварийной летной работе, являющейся делом государственной важности, и что ее неукоснительное обеспечение — закон. Об этом еще раз напомнило выступление журнала, в котором говорилось о нарушениях летной дисциплины бывшим начальником клуба.

В настоящее время в клубе изжиты нарушения в методике летного обучения, подготовке летного состава и авиатехники к полетам, правил полетов. Строго выполняются требования документов, регламентирующих летную службу. Оживилась работа по подбору и воспитанию кадров авиационных специалистов. В повышении качества летной подготовки и безопасности полетов используется социалистическое соревнование, положительный опыт инструкторов и техников, работающих длительное время без нарушений.

В мае обком ДОСААФ проводил комплексную проверку авиаспортивного клуба. Она показала, что имевшие место недостатки устраняются. Клуб работает ритмично, с поставленными задачами справляется. Результаты проверки обсуждены на заседании президиума обкома ДОСААФ. Особое внимание обращено на необходимость строгого соблюдения законов летной службы, повышение ответственности руководящего состава за состояние политико-воспитательной работы, создание морального климата в коллективе.

☆☆☆

Корреспонденция, как нам сообщили в Управлении авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР, вызвала отклик во всех авиационно-спортивных клубах. Проведены чтения материала, собрания, беседы. В клубах стали более оперативно изучать предпосылки к летным происшествиям, тщательно готовить материальную часть к полетам.

Обращено внимание летно-инструкторского состава, а также спортсменов на личную ответственность за безаварийную летную работу, повышение дисциплины, четкое соблюдение правил летной работы.



Воспитанники оборонного
Общества

«...ЗА МУЖЕСТВО В ПОЛЕТЕ»

● Курсант Игорь НАГАЕВ.

Фото А. ИВАНЧЕНКО

В ЭТОМ ГОДУ, в мае, Игорю Нагаеву, курсанту Ставропольского высшего военного авиационного училища летчиков и штурманов имени маршала авиации Судца В. А. вручили знак ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть».

Дед Игоря Федор Никанорович Середы — активный участник Великой Отечественной, дошел до Берлина, штурмовал логово германского фашизма. Он часто беседовал с внуком, рассказывал о войне, о себе и своих боевых товарищах. Постепенно у юноши созрела мечта посвятить свою жизнь армии, авиации. В восьмом классе он уже твердо решил: будет военным летчиком.

В школе Игорь учился хорошо. В свободное время занимался легкой атлетикой, играл в футбол, плавал. Увлекался авиамоделизмом, но больше всего спортивной радиопеленгацией. Занимаясь в спортивно-техническом клубе ДОСААФ, участвовал в состязаниях на первенство города Краматорска и Донецкой области, занимал призовые места, стал перворазрядником, затем кандидатом в мастера спорта.

И еще есть у него увлечение: любит он мастерить, ремонтировать. Как-то дома остановились настенные часы «Кукушка». Игорь их разобрал и починил. С тех пор это стало его любимым занятием. Он ремонтировал часы соседям и знакомым, а здесь, в училище, товарищам. И чем сложнее работа, тем ему интереснее. А если в курсантском эстрадном ансамбле откажет радиотехника, лучше Нагаева ее никто не исправит.

— Уважают Нагаева в училище, — говорит младший сержант Николай Везерский. — Трудолюбивый, скромный, деликатный. Любое поручение выполняет с душой. Службу несет образцово. Учитесь хорошо. И товарищам в учебе помогает. Например, Александру Бакину и Алексею Зюзину. Ранее они считались неуспевающими, теперь среди лучших.

Доволен своим подчиненным и командир взвода старший лейтенант Виталий Голубев. Говорит, что Нагаев инициативный, примерный воин. У него более десяти поощрений: за активное участие в комсомольской и общественной работе, за успехи в учебе, образцовое несение внутренней и караульной службы. Командование училища посылало благодарственное письмо его родителям.

И летает Игорь отлично. Летчик-инструктор старший лейтенант Александр

Федорин одним из первых представил его для проверки на самостоятельный вылет. Игорь слетал уверенно как с проверяющим, так и самостоятельно. Получил оценку «Отлично». К каждому новому полету готовится старательно, вдумчиво. Как и любой из летчиков, Игорь знает: в воздухе может произойти так называемый «особый случай» и к нему надо быть готовым всегда, постоянно.

Так оно и произошло в том полете, за который курсант Нагаев был удостоен высокой комсомольской награды.

Выполняя тренировочный полет в зону на пилотаж, Нагаев обнаружил, что создалась сложная полетная ситуация.

Курсант сразу же доложил об этом руководителю полетов. В результате короткого и обстоятельного обмена информацией, когда руководитель убедился в умении и выдержке курсанта, было принято решение заводить его на посадку.

Ситуация была довольно сложной. И тем не менее все было сделано так, как и положено.

Сообразуясь с обстановкой, четко выполняя указания, поступающие с земли, курсант в заданном месте выпустил шасси, щитки, скорость на планировании гасил воздушными тормозами и, как и было указано, приземлился на грунт, правее «бетонки».

В приказе по училищу сказано, что курсант Нагаев своими грамотными, хладнокровными и уверенными действиями предотвратил летное происшествие, сохранил дорогостоящую авиатехнику. Начальник училища объявил курсанту благодарность и наградил именными наручными часами. На них выгравировано: «Нагаеву И. В. за мужество в полете». Этим же приказом руководитель полетов майор Е. Капарулин награжден почетной грамотой.

Награды были вручены перед строем эскадрильи, а несколько позже, 24 мая, в день двадцатилетия курсанта третьего курса Игоря Нагаева, на его груди засверкала награда — знак ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть».

Подполковник
Р. ГОЛОВАНЕВ

Герой Советского Союза маршал авиации Руденко Сергей Игнатьевич — один из ветеранов Военно-Воздушных Сил страны, прошел путь от рядового летчика до командующего воздушной армией, первого заместителя главнокомандующего ВВС, начальника Краснознаменной Военно-Воздушной академии имени Ю. А. Гагарина.

Великая Отечественная война застала С. И. Руденко на Дальнем Востоке в должности командира авиационной дивизии. В начале июля сорок первого соединения уже сражаются с врагом в районе Великих Лук, позднее — в небе Москвы.

На Калининском фронте С. Руденко — заместитель командующего по авиации. Потом Волховский, Брянский фронты, зам. командующего 8-й воздушной армией и командующий 16-й воздушной армией, во главе которой С. И. Руденко прошел путь от Сталинграда до Берлина.

Ниже журнал публикует воспоминания прославленного авиационного военачальника о суровых огненных днях Сталинградского сражения, о подвигах и массовом героизме летчиков в небе над Волгой.

ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ — 40 ЛЕТ

НАД ВОЛЖСКОЙ ТВЕРДЫНЕЙ

Маршал авиации,
С. РУДЕНКО,
Герой Советского Союза

НЕДАВНО, погожими летними днями вместе с группой ветеранов минувшей войны довелось мне побывать в городе-герое на Волге, в Мамаевом кургане и Солдатском поле, встретиться с комсомольцами восьмидесятых годов на праздниках возрожденного из руин красавца-города, увидеть плоды вдохновенного труда энтузиастов одиннадцатой пятилетки и, вспомнив события сорокалетней давности, поведать нынешнему поколению о ратных подвигах тех, кто сражался в окопах Сталинграда и в его дымящем небе.

Да, сорок лет минуло с времен Сталинградской битвы, но навечно осталась она в памяти народной как нетленная страница героической истории нашей социалистической Отчизны. События тех дней учат любви к Родине, зовут к новым свершениям на благо нашего народа — созидателя, труженика и воина.

...Шел второй год Великой Отечественной войны. В августе 1942 г. на берегах Дона и Волги развернулось одно из величайших сражений, которое по своим масштабам превзошло все ранее известные в истории битвы. Для наступления на Сталинградском направлении враг сосредоточил около 30 дивизий и 1200 самолетов.

Отважно сражались с врагом в те дни наши летчики, уничтожая его технику и живую силу на земле, сбивая в жаростных воздушных боях десятки фашистских самолетов. И это несмотря на численное превосходство врага. В тот период в составе Сталинградского фронта действовала 8-я воздушная армия, которой командовал генерал Т. Хрюкин, умный,

решительный, энергичный военачальник, человек большой эрудиции и кругозора. Мне довелось тогда быть его заместителем. Он искусно использовал авиацию на главных участках боев. Генерал Хрюкин в прошлом — летчик-доброволец, сражался с фашистами в небе Испании, затем громил японских милитаристов, защищая свободу китайского народа. 22 февраля 1939 года был удостоен Золотой Звезды Героя. Надо ли говорить, насколько высок был авторитет командующего 8-й воздушной армией!

Наши летчики наносили большой ущерб врагу на земле и в воздухе. Только за 20 дней, с 20 июля по 10 августа, они сбили в воздухе и уничтожили на земле 315 самолетов. Особенно славился боевыми подвигами 2-й истребительный авиаполк. Как сейчас стоят перед моими глазами красивые, сильные и бесстрашные ребята: Петр Дзюба, братья Михаил и Николай Гарам, Тимофей Лобок, Иван Черныш, Григорий Алексеенко, Иван Леонов. Они первыми шли на самые трудные задания, горя желанием уничтожить врага. Иван Леонов, Петр Дзюба, Михаил Гарам были удостоены звания Героя Советского Союза.

С каждым днем бои становились все ожесточеннее. Ставка предприняла ряд организационных мероприятий. В связи с тем, что большая протяженность Сталинградского фронта — 700 километров — затрудняла управление войсками, 5 августа фронт был разделен на два — Сталинградский и Юго-Восточный. 8-я воздушная армия вошла в состав Юго-Восточного, а в составе Сталинградского фронта стала формироваться 16-я воздушная армия, командование которой возложили на меня.

На первых порах в 16-ю воздушную армию вошли 220-я и 283-я истребительные дивизии под командованием

полковников А. Утина и В. Китаева, 228-я и 291-я штурмовые дивизии (командиры — полковники В. Степичев и А. Витрук) и соединение ночных бомбардировщиков — командир полковник М. Борисенко. Аэродромы, а их было немало, находились на правом берегу Волги. Враг приблизился к самому Сталинграду, и наши полки были срочно введены в бой. Силы армии составляли 168 штурмовиков, 190 истребителей и 40 ночных бомбардировщиков.

Ожесточенная битва на земле и в воздухе не смолкала ни на час. Уничтожая живую силу и технику врага, советские войска удержали не только часть города, но и необходимые для последую-

щего наступления плацдармы на реке Дон.

Высок был патриотический подъем защитников волжской твердыни. В резолюции на одном из весьма кратких митингов летчики 228-й штурмовой авиационной дивизии писали: «Мы не отдадим Сталинград. Мы будем надежными его защитниками. Наказ народа, приказ Родины будет выполнен. Сталинград есть, был и будет советским!».

Авиационные командиры, штабы непрерывно совершенствовали организацию боевого применения авиации, тактические приемы, распространяли среди летного состава боевой опыт самых умелых воинов. Для лучшего управления авиацией мы организовали радиосеть наведения. Радиостанции находились на моем командном пункте, в авиационных подразделениях на аэродромах и вблизи линий фронта. В то время это было новшеством, оно быстро оправдало себя, и вскоре систему радионаведения внедрились в других армиях.

Наши инженеры, техники и механики не только готовили самолеты к очередным вылетам, а их было по три-четыре в день, не только латали в машинах пробойны от вражеских пуль и осколков снарядов, а их бывало более чем предостаточно, но и проявляли немало творческой инициативы.

Воюя — учиться. Это был наш боевой лозунг. К нам прибывала молодежь. В силу крайне сложной воздушной обстановки и в целях избежания неоправданных потерь в армии ввели строгий порядок — молодых необстрелянных летчиков вводить в бой постепенно.

Вспоминаю, в штурмовой полк пришло пополнение. Молодежь проверили, приняли зачеты. Перед молодыми выступил штурман полка старший политрук М. Скляр. Он рассказал, как возглавляемая им группа Ил-2 уничто-



● С. И. РУДЕНКО
(Осень 1942 год.
Сталинград).

жила на аэродроме Обливская 50 вражеских самолетов. Командир эскадрильи старший лейтенант А. Кадомцев поделился опытом борьбы с вражескими танками. Провели полигонные учения. И только после этого — в бой!

Таким же образом вводили в строй и истребителей. В полку, возглавляемом Героем Советского Союза подполковником Н. Герасимовым, практиковали встречи молодежи с опытными воздушными бойцами И. Моторным, З. Семеновым, В. Макаровым. Моторный, например, рассказал о том, как шестерка «яков» над хутором Вертячий атаковала группу в 60 самолетов. Ведущий сбил два вражеских самолета. Воздушный бой закончился победой советских истребителей. Блестящие примеры мастерства и мужества показывал командир 237-го истребительного полка майор А. Исаев, сбивший в первые дни боя пять вражеских самолетов. По всему фронту гремела слава о летчиках части, которой командовал И. Клещев.

В октябре мы подвели итоги боевой работы летчиков 16-й воздушной армии. За первый месяц сражений было сбито 296 вражеских самолетов, ударами с воздуха выведено из строя около 400 танков и бронемашин, уничтожено до 1400 автомашин, много другой боевой техники. Враг был сильным. Победы над ним в воздухе зачастую давались дорогой ценой. Помню, из 434-го истребительного полка вечером 18 сентября мне передали, что летчики части одержали блестящую победу, сбив 19 самолетов врага, но при этом из боя не вернулись и несколько наших соколов, в том числе лейтенант В. Микоян.

Тридцать фашистских самолетов встретила однажды группа истребителей, возглавляемая капитаном И. Стародубом. В завязавшемся воздушном бою наши летчики сразили пять вражеских самолетов. Капитан И. Стародуб сумел унич-

тожить «мессер», затем произвел две атаки по «юнкерсу», повредил его. Зашел в третью атаку, но боеприпасов уже не было, и капитан пошел на таран.

Коммунисты и комсомольцы личным примером показывали образцы храбрости, верности Родине. Комиссар 291-го истребительного авиаполка батальонный комиссар Л. Бинов в воздушном бою сбил «мессер», затем атаковал второй. Кончились боеприпасы, и комиссар бьет врага крылом своей машины. «Мессершмитт» рухнул на землю, а Бинов на поврежденном самолете благополучно приземляется в расположение своих войск. Об этом подвиге комиссара широко рассказывали агитаторы в полках и эскадрильях.

Бои не стихали ни на земле, ни в воздухе. Авиация наносила удары по аэродромам, железнодорожным объектам и резервам противника. Стойкая оборона наших войск для врага оказалась непробиваемой. Уместно привести краткую оценку действий авиаторов, данную маршалом Г. К. Жуковым: «Необходимо отдать должное, — писал он, — воинам 24-й, 1-й гвардейской и 66-й армий Сталинградского фронта, летчикам 16-й воздушной армии и авиации дальнего действия, которые, не считаясь ни с какими жертвами, оказали бесценную помощь 62-й и 64-й армиям Юго-Восточного фронта в удержании Сталинграда».

28 сентября наш Сталинградский фронт был переименован в Донской под командованием генерала К. К. Рокоссовского, одного из талантливейших советских полководцев. Константин Константинович хорошо знал авиацию, принципы ее использования, и мы быстро, как говорят, сработались. В один из хмурых осенних дней он вызвал меня и сообщил о решении Ставки — окружить и уничтожить сталинградскую группировку противника. Не спеша изложил замысел операции. Сказал, что справа от нас создается Юго-Западный фронт с еще одной воздушной армией во главе с генералом С. А. Красовским. К нам придут на усиление новые дивизии и даже целый корпус пикирующих бомбардировщиков.

— Будет чем воевать, лишь бы с умом! — Закончил разговор командующий фронтом.

Ушел я от генерала К. Рокоссовского взволнованный и окрыленный. Еще был! Мы держим тяжкую оборону, а намечаем грандиознейшее контрнаступление, да еще с целью окружения и уничтожения крупнейшей группировки! Есть от чего волноваться и радоваться. Надо было позаботиться и о делах насущных: где и как лучше разместить авиачасти, как организовать еще лучшее взаимодействие, чтобы завоевать господство в воздухе. Думаю, что этим занимались и другие военачальники, храня в строжайшем секрете замыслы операции.

Настало время, и мы получили указание разработать план действий воздушной армии в контрнаступлении. С начальником штаба генералом М. Косых, моим заместителем по политчасти А. Виноградовым и начальником тыла А. Кирилловым такой план мы разработали.

Наш Донской фронт находился в центре, между Юго-Западным и Сталинградским. Мне предстояло взаимо-

действовать с соседями — генералами Т. Хрюкиным и С. Красовским. Наши действия неустанно направлял командующий ВВС генерал А. Новиков. Он передал нам, командующим воздушными армиями, слова Г. К. Жукова о том, что Верховный Главнокомандующий отводит особую роль авиации в предстоящем контрнаступлении. Нам было зачитано письмо Верховного Главнокомандующего.

«Если авиаподготовка операции неудовлетворительная у Еременко и Ватутина, — говорилось в этом письме, — то операция кончится провалом. Опыт войны с немцами показывает, что операцию против немцев можно выиграть лишь в том случае, если имеем превосходство в воздухе...»

Можно представить, с каким чувством ответственности мы вели приготовления к контрнаступлению. Наконец, Г. К. Жуков доложил общее мнение Верховного Главнокомандующего: «Воздушные армии будут в полной готовности к 15 ноября».

Завоевать господство в воздухе! Легко сказать, но как его достичь, если нам было известно, что у врага примерно 1000—1400 самолетов, а у нас в трех армиях около 1200. Значит все зависит от нашего искусства планирования, организации управления, от мастерства и мужества летного состава.

Дни подготовки к контрнаступлению остались позади. Настало утро начала мощного удара по врагу — 19 ноября 1942 года. За час до начала артподготовки мы были на наблюдательном пункте. Погода? Хуже не придумаешь: сплошная облачность, видимость — не более ста метров по высоте. И все-таки через час после начала артподготовки мы выпустили в воздух 30 штурмовиков под прикрытием 24 истребителей для удара по вражеским позициям и для моральной поддержки наступающих. Пусть знают пехотинцы: советские летчики летают, а ни один вражеский самолет взлететь не может.

Так началась боевая работа личного состава 16-й воздушной армии в контрнаступлении под Сталинградом. Летчики буквально рвались в бой. Сотни примеров героизма проявили они в те дни. Очень активно действовали ночные бомбардировщики. Они делали иногда по пять-шесть вылетов за ночь.

Как известно, операция закончилась в феврале полным разгромом окруженной под Сталинградом крупнейшей вражеской группировки. Впервые фашистская Германия надела траур. Советский солдат одержал блестящую победу, изумившую весь мир.

Защищая Сталинград, 16-я воздушная армия успешно выполнила свои задачи. В этих боях с сентября 1942 года по февраль 1943 года итог боевой работы был таков: произведено 21 796 самолетов-вылетов, проведено 563 воздушных боя, уничтожено 933 вражеских самолета, 716 танков, 5660 автомашин, 588 орудий и минометов, более 13 тысяч солдат и офицеров врага.

Сорок лет минуло с тех незабываемых событий. Они живут в памяти ветеранов, в сердцах молодежи Страны Советов, они — грозное предупреждение любителям военных авантур из лагеря империализма.



За массовость спорта

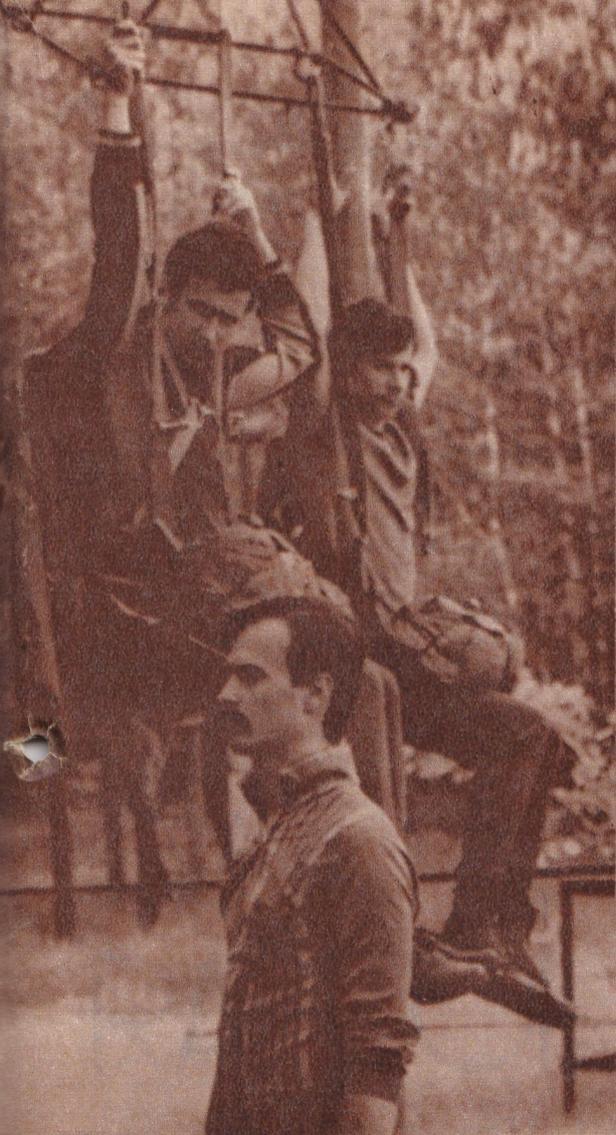
● Инструктор парашютной подготовки Калининского авиаспортилуба ДОСААФ А. Карасев (в центре) с группой спортсменов из сельскохозяйственного института А. Скачковым, М. Ермаковой, С. Герасиной, В. Rogozовым, И. Шейкиным.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПАРАШЮТИЗМ



Наверное, каждый наставник волнуется, провожая ученика в первое плавание или в первый самостоятельный прыжок, доверяя штурвал комбайна или стая к станку. Волновался в этот день Евгений Баранов: его группа готовилась к первому прыжку. Тщательно проверив все парашютное снаряжение, с каждым поговорил по-доброму, легонько похлопал по плечу. И в самолет пошел первым, зная, что когда инструктор рядом, перворазрядник не прыгнет. Сам прыгнул последним.





выполнил юбилейный — тысячный прыжок. Е. Баранов — чемпион области, наш активист. Он ежегодно готовит группу парашютистов из первичной организации ДОСААФ Калининского сельскохозяйственного института. Десятки его воспитанников-кружковцев ныне успешно трудятся в совхозах и колхозах страны.

Таких секций, как в Сахарове, в Калининской области немало. Мы понимаем, что и на селе молодежь хочет заниматься авиационными видами спорта, поэтому стремимся помочь сельским секциям парашютистов создать условия для учебы и совершенствования прыжков.

Почти 20 лет работает парашютный кружок в совхозе «Красноармеец», что в селе Емельяново. Подготовлено более тысячи парашютистов, многие из них стали разрядниками.

● В подвесных системах — студенты Калининского сельскохозяйственного института П. Шалиевский, О. Гайдарова, О. Воронин, С. Куретов. Занятия ведет общественный инструктор Е. Баранов.

Руководит секцией бывший военный летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны Алексей Федорович Михайлов. Кружковцы своими силами построили спортивно-парашютный городок, оборудовали классы. Теперь здесь занимаются ребята не только из Емельянова, но и учащиеся из Старицы. Среди воспитанников секции есть военные летчики и десантники, пилоты Гражданского воздушного флота и авиационные техники.

Общественный инструктор лесничий Александр Абрамузов регулярно готовит группу парашютистов в селе Верхняя Троица. Работают кружки в Кашине, Осташкове, Торжке.



Парашютное звено клуба помогает первичным организациям. Инструкторы, ведущие спортсмены клуба выступают перед молодежью, рассказывают о своем любимом спорте, парашютной технике, совершают показательные прыжки. Для нас главное — приобщить к спорту смелых как можно больше юношей и девушек. Пусть не все из них станут десантниками или авиационными специалистами, но занятия парашютизмом помогут им лучше трудиться, сделают жизнь ярче и полнее.

И. ВЛАДИМИРОВ

Калинин

● После первого прыжка учащиеся из города Старица В. Копейкин, А. Морозов, А. Кузьмин, Н. Гусев.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

ИЕ
ТЫ

своего
ный по-

передная
верил у
или про-
месте с
кам лег-



ЕГО УЧЕНИКИ — СТУДЕНТЫ из поселка Сахарово, будущие специалисты сельского хозяйства — свой первый прыжок выполнили отлично. Начинающие парашютисты радовались новому миру, открывшемуся им с высоты птичьего полета, ощущениям, которые можно испытать, только сделав шаг в небо. Радовался за своих питомцев и их наставник — старший лаборант мастер спорта Евгений Баранов. Кстати, у Евгения этот день был особенно праздничным — он

● Перед первым прыжком.



● В свободном падении.

Фото В. РУБАНА



ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО:
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Советская парашютная школа прочно завоевала ведущее место в мире. Нам всегда принадлежало и принадлежит большинство мировых рекордов и по точности приземления, по воздушной акробатике и по прыжкам с наибольшей высоты. На 1 января 1982 года из 45 регистрируемых ФАИ мировых достижений — 33 принадлежат СССР, 12 — США.

Настоящий спортивный подвиг совершил заслуженный мастер спорта Герой Советского Союза Евгений Андреев. Он, отделившись от gondoly аэростата «Волга» на высоте 25 485 метров, падал не раскрывая парашюта 270 секунд — 24 500 метров! Этот выдающийся мировой рекорд, установленный 20 лет назад, не превзойден до сих пор.

Из 14 чемпионатов мира, в которых приняли участие советские парашютисты, в командном зачете мужчины или женщины 14 раз становились победителями, 9 раз завоевывали серебряные медали ФАИ и дважды — бронзовые.

Звания абсолютных чемпионов мира завоевали И. Федчишин (1954 г.), Н. Прямина и П. Островский (1958 г.), Л. Еремина и В. Крестьянников (1966 г.), Т. Воинова и Е. Ткаченко (1968 г.), Л. Ячменев (1970 г.), Н. Сергеева и Н. Ушмаев (1974 г.), В. Закорецкая и Г. Сурабко (1976 г.), И. Тёрло (1978 г.), Н. Ушмаев (1980 г.).

Ни одна другая страна не знает столь массового развития парашютного спорта.

Бурное развитие авиации требовало создания надежных спасательных средств и разработки методов их практического использования. С 1930 года наша отечественная промышленность начала серийно выпускать различные парашютные системы, которые решили проблему спасения летного состава в аварийной обстановке, а в дальнейшем и широкого развития парашютного спорта. Большой вклад в создание первоклассных парашютов внесли конструкторы и инженеры М. Савицкий, Н. Лобанов, Ф. Ткачев, И. Глушков, А. Петриченко, Л. Калабухова и другие.

Первыми энтузиастами освоения парашютов стали военные летчики Л. Минов, Я. Мошковский, А. Стрилов, К. Зановский, И. Поваляев, И. Мухин. Их прыжки 26 июля 1930 года под Воронежем принято считать днем рождения массового советского парашютизма. В следующем году уже была подготов-

молет уже над собой. Гляжу вниз, земли не видно, ее затянули облака.

На высоте 6000 метров пробиваю первый ярус облаков и здесь попадаю в самый страшный штопор. «Лежу» на спине. Центр вращения где-то около шеи. Мои ноги ходят по большому кругу, а голова по малому. Меня вращает со страшной быстротой, надо выходить из штопора, иначе будет плохо. Делаю обратные рыбки, выбрасываю правую руку, с трудом выхожу из штопора, но земли не вижу.

На высоте 4000 метров — второй ярус облаков... Я даже не знаю, в каком положении падаю. Кровь звенит в ушах. Чтобы уравнять ее давление, пытаюсь петь. Но песня не получается. Тогда я просто зорал, как оглашенный, первое попавшееся слово. И ко мне вернулось спокойствие.

На высоте 3500 метров снова попал в облака. Пролетаю их, а земли все нет. Я попал еще в один штопор. Потеряв ориентировку, ничего не видел. Меня швыряло из стороны в сторону, вертело, кувыркало. Я был оглушен и не мог сообразить, что мне надо делать, чтобы прекратить это мучение. Рука уже

СОВЕТСКАЯ ПАРАШЮТНАЯ ШКОЛА

лена первая группа инструкторов-парашютистов, а вскоре их число достигло 70 человек. Некоторые из них с самого начала увлеклись высотными и затыжными прыжками. В 1932 году Н. Евдокимов сделал задержку раскрытия парашюта 14 секунд, а в следующем он находился в свободном падении 132 секунды, пролетев более 7 тысяч метров.

Освоение затыжных прыжков было вызвано отнюдь не погоней за острыми ощущениями, а суровой необходимостью. Назревала военная гроза. Наша авиация напряженно готовилась к ней. Росли потолок и скорости самолетов. А раз бой на высоте, то надо научиться так пользоваться спасательным парашютом, чтобы не превратиться в воздухе в беззащитную мишень. Надо уходить затыжным прыжком к земле и раскрыть парашют на малой высоте. А выполнить это оказалось не так-то просто. Вот что рассказывает один из опытейших парашютистов того времени Н. Евдокимов о своем рекордном затыжном прыжке с высоты 8100 м (1934 год):

«Вспыхивает красная лампочка — приготовиться к прыжку. Через секунду зажигаются обе лампочки.

Проваливаюсь в люк вниз ногами, успеваю нажать головку секундомера. Первое ощущение — холодно. Очень сильный мороз. Задираю голову и вижу са-

потянулась к кольцу. Но облако кончилось, внизу показалась земля... Довольно. Кладу руку на кольцо. Рывок. Парашют раскрылся. Осматриваюсь и вижу потерю — на ноге нет валенка. Еще секунда, и я сажусь в густой овес».

Естественно, что внедрять затыжные прыжки среди личного состава было еще рано. Надо сперва обуздать этот «неистовый» штопор. Известно, что он возникает при неуправляемом падении парашютиста, который, лежа на спине (за счет размещения центра тяжести) неравномерно обдувается потоком воздуха. Скорость потока, в зависимости от высоты и времени падения, меняется в пределах от 50 до 100 и более м/с.

В 1940 году в Крыму собрались руководители парашютных служб армейской и морской авиации на «борьбу» со штопором. Руководил сбором замечательный организатор, уже в то время награжденный орденом Ленина, начальник парашютной службы морской авиации Василий Иванович Харахонов. Помогали ему Василий Григорьевич Романюк и Игорь Львович Глушков.

Начались первые тренировочные прыжки. В них проявился в полной мере методический талант Василия Ивановича Харахонова.

Как до этого осваивались прыжки с задержкой раскрытия парашюта? Первый — 5 секунд, затем 6, потом 7 и так далее. Причем они выполнялись с ма-

лой высоты. Так предписывали инструкции. Конечно, за 5—10 секунд, да еще когда до земли всего несколько сот метров, научиться управлять телом — дело нереальное. На сборах первая задержка была 500 м, вторая 1000 м, а прыжки с высоты 2500 метров. С каждым прыжком задержка увеличивалась, но неизменной оставалась высота раскрытия купола 2000—1500 м. В первых прыжках никто, конечно, не избежал штопора, и каждый, кто как мог, старался преодолеть его.

Я даже не пытался найти «свой» способ выхода из штопора, а всецело полагался на опыт старших товарищей, имеющих по несколько сот прыжков. Самым опытным был В. Романюк.

На каком-то очередном прыжке мне удалось «зацепиться за воздух» — лететь вниз лицом. Тут мое падение, пожалуй, можно сравнить с действиями начинающего велосипедиста: он едет, правда, широкой улицы ему еще мало, но уже познал, что едет сам. Меня швыряло из стороны в сторону, качало, то ставя вниз головой, то на ноги. И все же, хотя падение и оставалось сумбурным, я летел в основном вниз головой. Появилось чувство «воздуха», тело постепенно начало слушаться своих «рулей» — рук и ног. Уже не мельком, а отчетливо видел падающих под собой парашютистов.

Задержки увеличивались до 4000—5000 м. Тут возникла уже другая проблема. Во время такого падения руки и ноги очень напряжены и быстро уставали. Мы много думали, спорили, пробовали снять это напряжение. Так постепенно выработалось естественное, самое удобное при длительных задержках падение, получившее наименование «русский стиль» — разведенные в стороны руки и ноги полусогнуты в локтях и коленях.

К концу месячного сбора все участники овладели устойчивым падением плашмя лицом вниз, после чего прекратились срывы в штопор. Это дало возможность руководству сборов приступить к попыткам установления рекордов в групповых затяжных прыжках.

18 мая 1940 года группа из 15 человек, в которую входил и я, покинув самолет на высоте 8400 м, раскрыла парашют в километре от земли. 19 мая эта же группа выполнила ночной групповой затяжной прыжок. Барограммы показали среднюю высоту падения 4242 метра. На следующий день Н. Патраков, В. Харахонов, В. Романюк находились в свободном полете уже 8848 м.

Свободное падение определяется, как известно, по показаниям барографа. По нему же легко установить и характер падения парашютиста. Если он срывается в штопор, рыскает и вообще падает неустойчиво, то на барограмме получится зигзагообразная линия.

На большинстве барограмм группового ночного прыжка на сборах в Сарабуре линии были словно вычерчены по линейке. Эти и другие рекордные барограммы и поныне хранятся в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова.

Опыт, приобретенный на сборах, участники стремились быстрее передать летному составу и спортсменам-парашютистам. Освоение устойчивого падения имело важное значение — это было фактически управляемым «полетом».

Достижение таких результатов было бы немыслимо без замечательных страшущих приборов, созданных братьями Дорониными и Л. Савичевым. Доронинский прибор автоматически раскрывал парашют через определенное время, а Савичева — на заданной высоте. В дальнейшем этими конструкторами был создан совместный полуавтомат, получивший широкое распространение не только у нас, но и во многих странах.

Освоение затяжных прыжков спасло жизнь многим советским летчикам в боях Великой Отечественной войны. Дальнейшее совершенствование действий человека в свободном падении продолжалось уже после Победы. И если первый этап — борьба со штопором, отработка устойчивости падения плашмя, вниз лицом — выпали на долю военных парашютистов, то разработка методики управления телом в свободном падении и широкое внедрение ее в массы спортсменов-парашютистов стало делом Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

В конце 1949 года на сборах командиров парашютных звеньев аэроклубов в Москве был разобран накопленный к этому времени опыт затяжных прыжков. Затем издано специальное методическое пособие. Инспекторы парашютного отдела Центрального комитета оборонного Общества на самолете Ли-2 облетели многие аэроклубы страны, проводили занятия и тренировки. После наземной подготовки инструкторы аэроклубов выполняли прыжки. Первая задержка — 50 секунд, страхующие приборы устанавливались на высоту раскрытия 1500 метров. Конечно, инструкторы до этого уже имели прыжки с задержкой на 20—30 секунд. После нескольких таких прыжков инструкторы, спортсмены, как правило, уже более или менее падали устойчиво.

Такие полеты, кроме обучения инструкторского состава, позволяли определить на местах способных спортсменов — кандидатов в сборную команду страны.

Осенью 1950 г. в Богородухе были проведены сборы с попытками установить мировые рекорды в затяжных прыжках. В группе женщин, кроме опытных мастеров спорта Е. Владимирской, Г. Пясецкой, А. Гусаровой, были и молодые парашютистки — В. Селиверстова, А. Султанова, И. Коняева. Эти девушки установили мировой рекорд в ночном групповом прыжке — в среднем они падали не раскрывая куполов по 3500 м. А мужская команда: П. Косинов, А. Калинин, В. Марюткин, К. Попов и Е. Науменко — в свободном падении преодолели 5400 м. Эти рекорды показали, что применяемая методика подготовки парашютистов к длительным задержкам раскрытия парашюта доступна широкому кругу спортсменов.

Эта методика постоянно совершенствовалась, уточнялась и развивалась, она получила повсеместное распространение. Были внесены соответствующие поправки и в положения о парашютных соревнованиях. Раньше на всех соревнованиях по затяжным прыжкам оценивался лишь один показатель — время свободного падения. А как падал спортсмен — не принимали во внимание. Теперь же вводилась оценка и за стиль падения. Парашютист должен был не просто выполнить задержку в 30 се-

кунд, а лететь устойчиво в горизонтальном положении, с разведенными руками и ногами. За ошибки — клевки, рыскания, развороты — начислялись штрафные очки.

Такие же требования предъявлялись и к участникам II чемпионата мира по парашютному спорту, в котором впервые предстояло участвовать советским спортсменам. Тренировать нашу команду доверили автору этих строк. Как известно, абсолютным чемпионом мира в том памятном 1954 году стал И. Федчишин. В командном зачете также победили советские спортсмены. Это была первая, но далеко не последняя выдающаяся победа советской парашютной школы на международных небесных стадионах.

С тех пор много раз поднимался алый флаг и звучал гимн Советского Союза в честь победы советских парашютистов. Совершенствуется мастерство спортсменов, усложняется программа соревнований. В затяжных прыжках перешли от учета стиля падения к выполнению акробатических фигур, а потом и к групповой акробатике. Но это уже другая тема, требующая самостоятельного рассмотрения.

П. СТОРЧИЕНКО,
заслуженный мастер спорта СССР,
заслуженный тренер СССР

Москва

Авиационные старты-82

НА ПРИЗ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»

34-Й ОТКРЫТЫЙ чемпионат Москвы по парашютному спорту одновременно решал три задачи: кто станет сильнейшим парашютистом столицы, кто победит в матче встреч Москва — София и какая команда клуба ДОСААФ завоеует право принять участие в финальных соревнованиях на приз журнала «Крылья Родины».

Соревнования проходили на базе 3-го городского аэроклуба ДОСААФ в одном из живописных уголков Подмоскovie. Кроме хозяев в турнире участвовали спортсмены Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, Московского авиационного института, Вооруженных Сил СССР и гости из Болгарии — парашютисты Софийского аэроклуба — всего 88 парашютистов.

В прыжках на точность приземления лучшими снайперами признаны армейцы Г. Минина, набравшая в сумме пяти прыжков — 0,07 м, и Г. Новосельцев — он во всех попытках ударил точно по центру — 0,00 м.

Чемпионами Москвы по акробатике стали В. Царева (МАИ), показавший средний результат трех прыжков — 7,85 с, и Г. Новосельцев — 6,54 с.

Звания абсолютных чемпионов Москвы удостоены А. Семенова (3-й МГАК) и армеец Г. Новосельцев. Вторые места заняли армеец Г. Минина и А. Парфенов (3-й МГАК), на третьем — Т. Завгородняя и В. Бубликов (Вооруженные Силы).

В групповых прыжках победили первая команда 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ в составе А. Даниловой, М. Мухортовой, Л. Щеневой, А. Парфенова, О. Чернышенко, В. Какичева, А. Антонова, В. Газетова. Тренирует спортсменов заслуженный тренер РСФСР, мастер спорта В. Горбунов. Эта команда завоевала право продолжить борьбу за главный приз журнала «Крылья Родины» на финальных соревнованиях в Донецке.

В. МИХАЙЛОВ

Москва

СПОРТИВНОЕ ДОЛГОЛЕТИЕ

НА ВСЕСОЮЗНЫХ соревнованиях вертолетчиков в Витебске серебряному призёру третьего чемпионата мира, абсолютно-му экс-чемпиону страны, мастеру спорта СССР международного класса Валерию Смирнову был вручен приз «За спортивное долголетие». Вертолетному спорту он отдал девятнадцать лет, почти половину своей жизни. И все эти годы были своеобразными ступенями к летному мастерству, проверкой, вернее сказать, испытанием на прочность мускулов и нервов, выдержки и воли.

— Если есть у человека призвание, если одолевает одна мечта — раздумывать нечего, берись за любимое дело, каким бы трудным оно ни казалось, — так говорит Валерий. Таков он и в своих поступках. Учился в сельской школе прилежно, старательно. В деревне Миронино Ярославской области, где родился и рос, была лишь школа-семилетка. А ему непременно нужно было среднее образование, потому что мечтал о небе. Не поленился ходить в соседнее село. После окончания школы поступил в ПТУ. С дипломом электромонтера пришел на Ярославский ордена Ленина шинный завод.

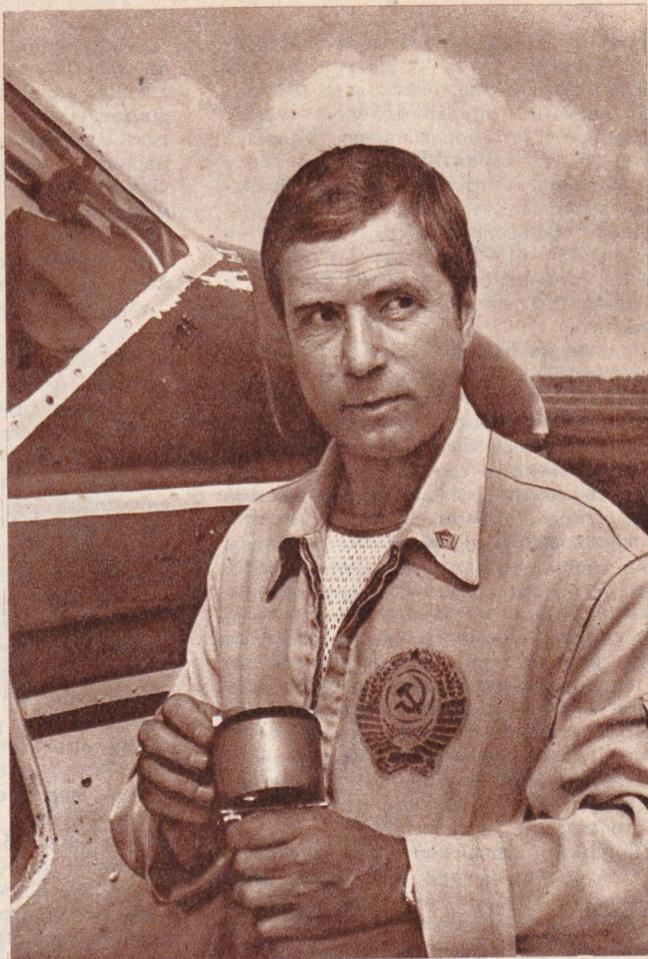
В городе Валерий прочитал объявление о наборе курсантов в аэроклуб ДОСААФ. Сразу подавать заявление не стал. Знал по книгам, рассказам: летчик — это концентрированная воля, характер и умение идти на риск. Знал также, что смелость, решительность, настойчивость, самообладание и другие морально-волевые качества, так необходимые летчику, можно в себе выработать регулярными физическими упражнениями, спортом. Валерий и раньше любил походить на лыжах, покататься на велосипеде, поплавать. Теперь все это стало по-настоящему необходимым. В арсенале средств для физического развития появилась легкая атлетика, гребля. И только когда Валерий решил, что сможет летать, он принес в аэроклуб заявление с просьбой принять его курсантом на вертолетное отделение.

Учился прилежно. Закалялся физически. Но когда впервые вместе с инструктором Крыловой поднялся в воздух на Ми-1, то понял, каких усилий требует полет и как много еще надо заниматься, чтобы быть газовым выполнить его.

По путевке аэроклуба Валерия Смирнова приняли в Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ. И там не расставался с занятиями физкультурой. Участвуя в Спартакиаде народов СССР, выполнил норматив мастера спорта по лыжам. При подготовке пробежал не одну сотню километров. Вернулся в клуб с дипломом инструктора.

Обучение курсантов полетам на вертолете — сложный, трудоемкий процесс, требующий от инструктора огромной

В. Смирнов, мастер спорта СССР международного класса. Фото В. ТИМОФЕЕВА



энергии, постоянной работы над собой и, конечно, — терпения. Разные ученики в группе, разные характеры. Но ко всем Валерий находил подход: одного похвалит, поможет обрести уверенность, с другого спросит по всей строгости. Каждому внушал мысль о том, что первейшая ступенька в небо — физическая подготовка. Ведь любой полет требует напряжения физических и моральных сил. Слабый не в состоянии его выдержать.

В первом же учебном году экипаж Валерия Смирнова был признан лучшим в аэроклубе. Тогда же занял первое место на областных соревнованиях по вертолетному спорту. За три года инструкторской деятельности Валерий зарекомендовал себя вдумчивым педагогом-воспитателем. И когда в клубе появилась вакансия на командира звена, руководство выбрало его. И не ошиблось. Соревнуясь в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, звено Смирнова вышло на первое место; ему было присвоено звание коллектива коммунистического труда. Ныне Валерий Смирнов — заместитель командира подразделения. От своих подчиненных он требует воспи-

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

СЧАСТЛИВОГО ПОЛЕТА!

МЕЧТА О НЕБЕ появилась рано. Среди друзей отца были летчики. Слушал их рассказы о полетах, об авиации. После десятилетий работал мотористом в мастерских Липецкого аэропорта, а через год — экзамены в Сасовском училище гражданской авиации. Здесь его ждала неудача — не прошел медкомиссию.

Владимир Болховитин не пал духом: поступил в аэроклуб ДОСААФ, прилежно постигал летную науку и парашютное дело. Счастливым майским утром впервые поднялся в воздух над аэроклубным аэродромом. Все это время не забывал и о физической закалке. И через год

члены той же медицинской комиссии твердо сказали: «Годен!».

Сейчас Владимир работает в одном из лучших подразделений Липецкого авиапредприятия. Пилот зарекомендовал себя отличным специалистом, в совершенстве знающим авиационную технику и теорию полетов, трудолюбиво постигающим практику летной работы, человеком высокой служебной дисциплины. Так характеризует Болховитина официальный документ. А вот что говорят о нем товарищи: «Образцовый летчик, наша гордость», — отмечает замполит летного подразделения В. Радюков. «Володя отлично знает технику. И не случайно путь в авиацию он начал с самых азов — был слесарем по ремонту двигателей; учился в аэроклубе ДОСААФ», — это слова бортмеханика Ю. Шилова.

Экипаж, в котором Болховитин выполняет обязанности второго пилота, постоянно перевыполняет задания по транспортно-пассажирским перевозкам и в составе подразделения сельскохозяйственного назначения. Коммунисты аэропорта приняли молодого летчика кандидатом в члены КПСС, а комсомольцы отряда избрали его секретарем. И еще для одного большого и важного дела находит время Владимир Болховитин: третий год он работает вожатым-производственным, и среди его юных друзей из подшефной школы уже немало влюбленных в небо ребят.

Большая дорога в небо для Владимира еще впереди. Хочется пожелать ему счастливого полета.

А. БОЛОТОВ

Липецк

тания у курсантов целеустремленности, дисциплинированности, настойчивости, воли. И сам показывает в этом пример.

В 1968 году в упорной спортивной борьбе спортсмен-вертолетчик Смирнов завоевал титул абсолютного чемпиона Российской Федерации. Ему было присвоено звание «Мастер спорта СССР». Вскоре одержал победу и на чемпионате страны. Это давало право войти в сборную СССР.

Перед спортсменом открывались широкие возможности перенять опыт ведущих мастеров пилотажа, таких как Александр Капралов, Лев Чекалов, Владимир Смирнов, Тамара Егоркина и многих других. Шаг за шагом он познавал науку побеждать.

1975 год. Ярославль. Финал VI Спартакиады народов СССР и XVI чемпионат страны. В исключительно сложных погодных условиях первенство среди мужчин оспаривали 49 спортсменов. Валерий был третьим в наиболее трудном первом упражнении. В нем, как ни в каком другом, учитывались многие элементы — умение быстро, точно провести вертолет на малой высоте, выполнить целый комплекс эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время, не допустить отклонений. В следующем году на всесоюзных соревнованиях в Саратове Валерий Смирнов стал чемпионом по четвертому упражнению — вертолетному слалому с грузом.

Самым трудным испытанием для Валерия, как и для всей сборной, был III чемпионат мира в Витебске в 1978 году. 45 спортсменов из шести стран оспаривали лично-командное первенство мира по вертолетному спорту. С первых стартов спортивная борьба приняла острый характер. Выполнялось второе упражнение — полет на малой высоте. Валерий на пятом месте. В упражнении «визит» передвинулся на третье. Уверенно летел и по маршруту, хотя, как сам признался, мог бы лучше. Но третье место по трем упражнениям сохранил. Теперь можно бороться и за абсолютную победу. Оставалось разыграть последнее зачетное упражнение — вертолетный слалом. Требовались величайшая выдержка, собранность, самообладание. И он сумел в самый напряженный момент проявить эти качества. Когда подсчитали очки, то у Валерия их оказалось больше, чем у его соперников. Он стал чемпионом мира, серебряным призерам многоборья. Всего полтора очка недобрал, чтобы стать абсолютным победителем. Кроме трех медалей, Валерию был вручен специальный приз «Лучшему иностранному спортсмену-летчику, выступившему на вертолете Ми-2», учрежденный директором объединения авиационной промышленности Польской Народной Республики.

При вручении приза Валерий дал обещание, что и впредь будет высоко нести победное знамя труда и спорта.

Через два года появилась возможность подтвердить делом свое обещание. Десять команд, сорок четыре спортсмена вышли на старт XXI чемпионата Советского Союза. И самым сильным среди них оказался Валерий Смирнов.

— Я никогда не достиг бы сколько-нибудь положительных результатов в труде и спорте, если бы не уделял постоянного внимания физическому развитию, — говорит Смирнов. — Физическая подготовка дает силу и бодрость, делает человека более выносливым, стойким в условиях полета. Физические упражнения и спорт стали моей повседневной потребностью. Считаю труд и спорт неразделимыми. Мой опыт, как и опыт многих других спортсменов, убеждает — победа в спорте не приходит сама собой, ее завоевывают еще до встречи на соревнованиях в упорном каждодневном творческом труде.

Н. БАЛАКИН

*Из писем
в редакцию*

В ПЕЧАТИ неоднократно критиковались недостатки в снабжении кружков, спортсменов авиамодельными материалами. К сожалению, устраняются они медленно. Например, не могут удовлетворять модельстов двигатели МК-12В, но их качество не улучшается. На мой взгляд, пора снять с производства эти моторчики. Или взять посылки, выпускаемые Гомельским заводом. В описи — шпон, а лежит фанера. Написано липа, а на самом деле сосна...

Порой нельзя приобрести самое необходимое. Нет, скажем, в продаже винтов, расфасованного горючего, различных мелких деталей, крайне необходимых в большом количестве.

Плохое снабжение кружков тормозит развитие массового авиамоделизма.

**«НЕТ
ВИНТОВ,
ГОРЮЧЕГО...»**

А. СЕМЬЯНОВ,
спортсмен-авиамоделист
Тульская область



*На соискание
Государственной
премии СССР*

**АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ
КОМПЛЕКС**

«ТАЛЛИН»

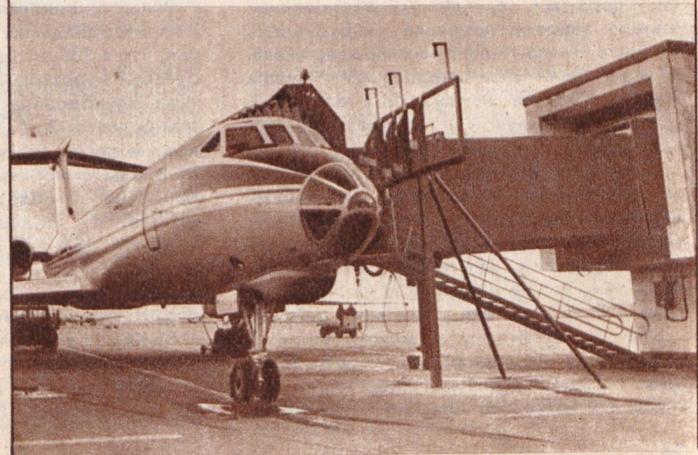
ИЗ ГОДА В ГОД РАСТУТ объемы пассажирских перевозок Аэрофлота. Сооружаются новые аэровокзалы и реконструируются старые. В последнее время введены в эксплуатацию аэровокзальные комплексы в аэропортах Фрунзе, Мурманск, Ростов-на-Дону, Ташкент, Москва-Шереметьево, Москва-Внуково, Таллин, Ереван и другие. Внедряется все более совершенная технология обслуживания пассажиров, новые средства механизации и автоматизации.

Отчетливо выделяется новый аэровокзал в Таллине. Впервые в отечественной практике эксплуатируется и успешно работает целый комплекс технологического оборудования: трапы телескопические стационарные (с неподвижной опорой) для посадки в самолет прямо из здания аэровокзала, управляемые специальными радиолокаторами двери раздвижные автоматические, весы электронные, встроенные в транспортеры, закольцованные транспортеры для выдачи багажа и другое. Аэровокзал — оригинальное здание с тщательно продуманной планировкой.

Аэровокзальный комплекс «Таллин», который высоко оценивают специалисты, выдвинут на соискание Государственной премии СССР 1982 года. Главный архитектор проекта — москвич Михаил Писков. Он является также автором аэровокзала в Риге и строящегося ныне в Казани аэровокзального комплекса.

Будущий архитектор, в прошлом спортсмен ДОСААФ, учился читать чертежи и работать с ними в авиамодельном кружке 705-й школы Ленинградского района, строил и запускал летающие модели, выступая с ними на соревнованиях. Полученные в кружке знания и трудовые навыки пригодились в творческой работе.

Ныне М. Писков — ведущий специалист Аэропроекта Министерства гражданской авиации СССР, имеет ученую степень кандидата архитектуры.



В ЦЕНТРЕ РОССИИ, в ничем не примечательном селе Ижевском на Рязанщине, в многодетной малообеспеченной семье разночинца Эдуарда Циолковского 17 сентября 1857 года родился очередной ребенок, нареченный Константином. Трудной, ой какой трудной и... счастливой оказалась его жизнь. Свою биографию уже убеленный сединами Константин Эдуардович начал словами: «По природе или по характеру я — революционер и коммунист... Почему же из меня не вышел активный революционер? Причины в следующем:

1. Глухота с десяти лет, сделавшая меня слабым, и отсутствие вследствие этого товарищей, друзей и общественных связей.

2. По этой же причине: незнание жизни и материальная беспомощность.

Исход для моих реформистских стремлений был один: техника, наука, изобретательство и естественная философия».

● ВЫБОР ПУТИ

В науке и технике и в прошлом веке было множество проблем, решению которых стоило посвятить силы и жизнь. Циолковский выбрал самую всеохватывающую и перспективную. Осознав, что все блага, за которые люди борются на Земле, — это, в конечном счете, накопленная и законсервированная тем или иным способом солнечная энергия, а ее на нашу планету поступает только одна двухмиллиардная часть, он понял, что



К 125-летию
со дня рождения
К. Э. Циолковского

ЧЕЛОВЕК ИЗ БУДУЩЕГО

будущее человечества связано с широкомасштабным овладением энергией Солнца, освоением околосолнечного пространства. А для этого нужно прежде всего выйти в космос. Главная задача жизни — найти для человечества средства и способы полетов в космос.

Эта великая цель наложила на образ Циолковского черты необычности, подняла его над серостью и однообразием провинциальных будней императорской России, настроила мозг на постоянные поиски необычных решений даже самых обычных задач и на свершение нестандартных поступков. Такая настроенность постоянно прорывалась сквозь скромный облик человека, сказывалась и на его методах преподавания математики и физики в школе, и на взаимоотношениях с окружающими, пугая истораживая одних и восхищая других. Последних сначала было совсем немного, но именно они первыми в глухом застенчивом учителе увидели человека из будущего. Их вера в его талант, их поддержка и помощь были для Циолковского лучом света во мраке непризнания его идей официальной наукой и государственными инстанциями царской России.

«Основной мотив моей жизни, — писал Циолковский, — сделать что-нибудь полезное для людей, не прожить даром жизнь, продвинуть человечество хоть немного вперед. Вот почему я интересовался тем, что не давало мне ни хлеба, ни силы. Но я надеюсь, что мои работы, может быть, скоро, а может быть, в отдаленном будущем, дадут обществу горы хлеба и бездну могущества».

Еще в юности Циолковскому показалось,

что он близок к овладению способом полета в космос. Он придумал машину, приводимую в действие центробежной силой, и уже представлял себе, как поднимается на этом аппарате к звездам, но скоро убедился, что заблуждается. Неудача не обескуражила молодого изобретателя. Он понял, что великую проблему нельзя решать в отрыве от всего хода развития техники.

Сделанные в последней четверти века первые шаги к завоеванию воздуха привлекли внимание Циолковского своей перспективностью. Он разработал теорию и оригинальный проект цельнометаллического управляемого аэростата. Затем, опередив многих других исследователей, разработал схему самолета-моноплана, ставшую в дальнейшем классической, построил одну из первых в России аэродинамическую трубу и с ее помощью провел цикл исследований.

Вклад Циолковского в экспериментальную аэродинамику был настолько серьезен, что в 900-е годы его называли «отцом русской аэродинамики». Работы Константина Эдуардовича вызвали интерес Д. И. Менделеева, А. Г. Столетова, И. М. Сеченова и других передовых ученых России. Журналы стали печатать научные труды, рецензии и обзоры Циолковского, как одного из ведущих специалистов по воздухоплаванию. И тем не менее «официальная наука» упорно не хотела признавать талантливого самоучку. А он продолжал работать.

Возникшая в юношеские годы идея о проникновении в космос не оставляла его. К ее решению он шел целеустремленно, настойчиво. В 1878—1880 годы с

помощью самодельной центробежной машины Циолковский проводит серию опытов по воздействию перегрузок на живые организмы. В 1883 году заканчивает рукопись «Свободное пространство». В этой работе уже осознано значение реактивного принципа движения в космическом пространстве и намечена принципиальная схема космического корабля. В написанной в 1893 году фантастической повести «На Луне», а затем в книге «Грезы о Земле и небе и эффекты всемирного тяготения», появившейся в 1895 году, четко прослеживается мысль, что сказанное — не просто фантазия, а нечто большее, серьезное и глубокое. Оно — предшественник искомого и вынашиваемого автором удивительного решения.

Прошло немного времени, и К. Э. Циолковский создает основы теории реактивного движения, в том числе знаменитую формулу движения ракеты в свободном пространстве. Формула показывает, что скорость полета ракеты может неограниченно возрастать при росте скорости истечения реактивной струи и увеличении отношения истекающей из ракеты массы топлива к остающейся массе ее конструкции и полезного груза.

Опубликованная в 1903 году классическая основополагающая работа «Исследование мировых пространств реактивными приборами» дала миру основу основ современных средств проникновения в космос — теорию жидкостной ракеты, «ракеты, грандиозной и особенным образом устроенной». В этой работе Констан-

тин Эдуардович обосновал возможность использования ракет для межпланетных сообщений, определил коэффициент полезного действия ракеты, исследовал влияние силы сопротивления воздуха на ее движение. В ней указаны рациональные пути развития космонавтики и ракетостроения. Работы Циолковского по теории реактивного движения и принципам создания ракет-носителей предвосхищали развитие науки в этой области на многие десятилетия. Он впервые в мире дал и основы теории жидкостного ракетного двигателя.

Намеченные Циолковским пути покорения Вселенной, указание на то, что это дело по плечу человечеству и его нужно начинать уже сегодня, вызывали у тех, кто читал работы, желание приложить к такому великому делу свои силы. Учитывая это, Константин Эдуардович, не преуменьшая трудностей, старался возможно полнее обосновать реальность создания космических ракет. Поэтому проект своей ракеты он строил, «по возможности, на практической почве». Циолковский выполнил массу всевозможных расчетов, прочностных прикидок, определенных температур и давлений, эффективности различных топлив, наметил конструктивные решения основных узлов, агрегатов и ракеты в целом. Изложенные К. Э. Циолковским в его трудах, они стали исходными при решении многих задач, которые встали через годы перед его последователями и учениками — пионерами ракетно-космической техники и практической космонавтики.

КОГДА ПРИШЛО ПРИЗНАНИЕ

После Великой Октябрьской социалистической революции научная деятельность К. Э. Циолковского получила широкое признание и поддержку Советского государства. В 1918 году Константин Эдуардович избирается членом Социалистической академии. Совнарком Республики назначает ему пожизненную персональную пенсию. Он — почетный профессор Академии воздушного флота им. Жуковского. Внимание советского правительства, научной общественности придает К. Э. Циолковскому новые силы. «Человек из будущего», не переставая работать на грядущие поколения, подсказывает своим последователям, решающим практические задачи по подготовке первого шага в космос, как организационно и методически подойти к созданию ракетно-космической техники. Этому посвящаются его письма в Общество изучения межпланетных сообщений, в Группу изучения реактивного движения (ГИРД), в Реактивный научно-исследовательский институт (РНИИ), в Стратосферный комитет ЦС Осоавиахима СССР, новые труды — «Космическая ракета. Опытная подготовка», «Звездоплавателям», «Теория реактивного движения», а также личные встречи с создателями первых жидкостных ракет и будущих космических кораблей.

Идеи Циолковского находили все большее практическое воплощение. «К звездоплаванию», — говорил ученый, — пока намечаются два главных пути: 1. постепенный переход от аэроплана к звездолету и 2. Чисто реактивный (ракетный) прибор. Именно этими путями пошли энтузиасты ракетоплавления. Этапами на авиационном пути явились разработанные под руководством С. П. Королева ракетопланы РП-1, РП-318-1 и ряд крылатых автоматических ракет. А чисто ракетный путь, начавшийся в 1933 году с запуска ракеты ГИДР-09, привел к созданию баллистических ракет, а с 1957 года ракет-носителей искусственных спутников Земли различного назначения, автоматических межпланетных станций и пилотируемых космических кораблей. И сегодня, на пороге двадцатипятилетия космической эры, создатели ракетно-космических систем очень часто приходят к тем решениям, которые были прозорливо предсказаны Циолковским. Особенно четко это видно в долговременных орбитальных станциях «Салют». Специалисты порой называют их прообразом «эфирных городов», о которых мечтал писавший Циолковский.

Научные интересы К. Э. Циолковского были чрезвычайно широкими. Ему принадлежат многообещающие идеи о завоевании океанских глубин и их использовании для блага людей, о всемирном языке, о преобразовании Земли, об освоении пустынь, о возможных контактах с внеземными цивилизациями. Но на первом месте всегда оставался поиск средств и возможностей полетов в атмосфере родной планеты и за ее пределами.

Калужский провидец еще в 1894 году, за 15 лет до зарубежных авторов, опубликовал работу «Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина», в которой подробно обосновал идею самолета-моноплана со свободнонесущим крылом, тянущим винтом и обтекаемым фюзеляжем. В 1905 году Циолковский начертил ромбовидный и клиновидный профили крыла для аппаратов со сверхзвуковыми скоростями.

В 1930 году в работе «Реактивный аэроплан» он уверенно предсказал, что... «За эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных». Спустя годы монопланная схема стала основной в самолетостроении. Появились сверхзвуковые машины с ромбовидным и клиновидным профилем крыла. Наступила и эра реактивных аэропланов.

Наконец, необходимо сказать и о таком создании гения Циолковского, как космизм — стройное материалистическое философское учение о необходимости превращения человечества из земной цивилизации в цивилизацию космическую. Космизм Циолковского был достойной отповедью мрачным теориям о «неизбежности» гибели всего живого на Земле, порожденным наукой капитализма на рубеже XIX—XX веков. Как основоположник космической философии Циолковский доказывал необходимость выхода человека в космос не только с целью его исследования, посещения и изучения других планет, но в первую очередь, — с целью постоянной жизни в космосе с постепенным освобождением от привязанности к планете — этой крошечной колыбели разума.

Космизм — это учение о возможности и необходимости расселения землян по Вселенной, о превращении человека из земного существа в космическое, или «эфирное», как писал Циолковский. Расселение в космосе, — утверждал он, —

такая же неизбежная ступень в развитии жизни, какой миллионы лет назад было завоевание водными существами суши. Анализируя перспективы развития человечества, Циолковский научно обосновал возможность бесконечного его существования.

Направленные в будущее идеи Циолковского продолжают жить и развиваться, потому что указанный им путь овладения пространством и энергией космоса для совершенствования жизни вечно юного человечества в вечно юной Вселенной беспределен, как бесконечна материя во всем разнообразии форм ее существования. Весьма вероятно, что и через тысячи лет люди того времени в неизбежном стремлении познать и преобразовать мир будут помнить Циолковского и обращаться к нему за советом и духовной поддержкой, как обращались к нему ученики и последователи в нашем XX веке.

Люди тех далеких веков уже не назовут Циолковского «человеком из будущего». Он станет их современником, великим среди великих. О нашем же времени они будут, в частности, судить и по тому, как наши поступки, дела соотносятся с его идеей выхода из земной колыбели на просторы Вселенной.

ЮРИЙ БИРЮКОВ,
инженер

ЦИОЛКОВСКИЙ — АКТИВИСТ ОСОАВИАХИМА

ЛЕТОМ 1923 ГОДА калужская газета «Коммуна» сообщила о создании массового добровольного Общества друзей Воздушного Флота (ОДВФ) и призвала читателей встать в его ряды. Одним из первых в Калуге членом ОДВФ стал основоположник теоретической космонавтики Константин Эдуардович Циолковский. Ученый принял активное участие в работе ОДВФ, а затем и его наследника — Осоавиахима. Он часто бывал в калужском Доме обороны, помогал рождающимся при школах и предприятиях авиакружкам. Авиамоделистам школы № 1 он подарил литературу и кусок гофрированного дюралевого листа для авиаголка. Члены планерного кружка, организованного в 1930 году при Калужском механическом техникуме, держали К. Э. Циолковского в курсе своей работы, часто приходили в скромный домик ученого на берегу Оки за советом.

В августе 1931 года в Калуге была организована выставка Осоавиахима, на которой демонстрировалась модель дирижабля, построенная авиасекцией Дома обороны с помощью ученого. Константин Эдуардович, посетив выставку, остался доволен моделью дирижабля.

Несмотря на преклонный возраст и большую научную работу, К. Э. Циолковский, награжденный значком «Активист Осоавиахима», продолжал участвовать в работе Общества, в патриотическом воспитании молодежи. Он переписывался со школьниками и студентами [в архиве Академии наук СССР хранится 77 писем, полученных им от школьников, юных техников и авиамоделлистов, и 111 писем — от студентов вузов и техникумов]. С большим интересом слушали доклад К. Э. Циолковского делегаты конференции калужской организации Осоавиахима. Почти три часа длилась 4 ноября 1932 года его беседа с воинами в Калужском Доме Красной Армии. Константин Эдуардович рассказывал о развитии авиации в нашей стране, о перспективах изучения Земли и Вселенной, об исполь-

зовании для блага людей солнечной энергии.

Свою постоянную связь с патриотическим Обществом Циолковский подчеркнул в письме-приветствии газете «На страже» 27 мая 1934 года: «Желаю газете... стать боевым распространителем военно-технических знаний среди трудящихся моего Социалистического отечества.

Охотно становлюсь Вашим постоянным читателем и готов помочь молодым научным кадрам освоить проблемы металлического дирижабля. Я много обязан многомиллионному Осоавиахиму.

Желаю газете воспитывать ударников труда, обороны и энтузиастов науки и техники».

Константин Эдуардович Циолковский искренне радовался каждому успеху организации Осоавиахима в развитии авиационного спорта. Одним из памятных в своей жизни он назвал день открытия в Калуге в 1935 году аэроклуба его имени. Ученый охотно встречался с учителями, читал им лекции по авиации и аэродинамике.

«У нас, в Советском Союзе, много юных летателей — так я именую детей-авиамоделлистов, детей-планеристов, юношей на самолетах, — их у нас десятки тысяч. На них я возлагаю самые смелые надежды», — говорил ученый в своем выступлении по радио 1 мая 1935 года. Циолковский получал немало писем от тех, кто под его влиянием вступил на трудную дорогу поиска средств для полета в космос. А таких людей — и молодых, и пожилых, — становилось все больше. Они не только писали, но и приезжали в Калугу рассказать о своих успехах, поделиться мыслями, получить совет, помощь.

Один из организаторов Группы изучения реактивного движения (ГИРД) — С. П. Королев в 1934 году издал свой первый труд «Ракетный полет в стратосфере» и подарил его К. Э. Циолковскому. По этому поводу ученый писал в Комитет по изучению стратосферы: «С. П. Королев прислал мне свою книжку «Ракетный полет»... Книжка разумная, содержательная и полезная».

ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ

Раздел редактирует доктор технических наук,
генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев,
лауреат Государственной премии СССР

Узнав о работах Группы изучения реактивного движения, а затем созданного в стране на базе ГИРДа и Газодинамической лаборатории (ГДЛ) Реактивного научно-исследовательского института, Циолковский писал: «Сильно поднялось мое самочувствие, когда я увидел, что мои последователи скромно и незаметно ведут большую техническую работу». 8 декабря 1934 года он посылает очередное письмо в Центральный Совет Осоавиахима членам реактивной секции: «Я очень тронут Вашим вниманием и благодарю за него. Ваши надежды разделяю и верю в их осуществление. Работаю мысленно с Вами».

Ветераны Ракетной группы Военно-научного комитета ЦС Осоавиахима с большой любовью вспоминают ученого, считают его своим наставником.

После знакомства с работами К. Э. Циолковского начал заниматься вопросами ракетной техники Сергей Павлович Королёв — Главный конструктор ракетно-космических систем. Над его письменным столом всегда висел портрет калужского ученого.

Своим учителем считает Циолковского и один из пионеров ракетной техники академик В. П. Глушко. В книге почетных посетителей он написал: «Ему, моему учителю, я обязан тем, что узнал путь осуществления мечты, ставшей для меня главным в жизни».

Огромно влияние идей Циолковского и на советских космонавтов. У многих из них интерес к космическим путешествиям появился после знакомства с работами Константина Эдуардовича. В книге «Дорога в космос» Ю. А. Гагарин писал: «Циолковский перевернул мне всю душу. Это было сильнейшее и Жюль Верна, и Герберта Уэллса, и других научных фантастов. Все сказанное ученым подтверждалось наукой и его собственными опытами». Ровно через два месяца после своего исторического полета в космос Ю. Гагарин приехал в Калугу, чтобы отдать дань уважения человеку, посвятившему всю свою жизнь разработке идеи космического путешествия. Теперь все космонавты после полета приезжают в Калугу. Они посещают памятные места, связанные в нашем городе с жизнью и деятельностью К. Э. Циолковского.

В Государственном музее истории космонавтики им. К. Э. Циолковского к 125-летию со дня рождения ученого открыта выставка «Эстафета поколений». Она раскрывает связи Константина Эдуардовича с подрастающим поколением нашей страны, показывает преемственность его идей.

Л. ЭНГЕЛЬГАРТ,
научный сотрудник
Музея
им. К. Э. Циолковского

Калуга

Вести со спортивных аэродромов

НА КУБОК ИМЕНИ Ю. ГАГАРИНА

ДОБРОЙ традицией стало проводить на родине первого космонавта Вселенной соревнования парашютистов. Ныне в них участвовало 10 команд из авиационных клубов Белоруссии, Российской Федерации, Украины.

Капризная погода — дождь, низкая облачность — мешала спортсменам, но как только появлялись «окна», руководитель полетов начальник Смоленского авиаспортилуба ДОСААФ В. Галицкий давал добро на полеты.

В сумме двоеборья победу одержали мастера спорта международного класса Е. Виноградова (Смоленск) и Е. Моторин (Иваново).

Кубок имени Ю. Гагарина, учрежденный Смоленским обкомом ДОСААФ и областной Федерацией авиационных видов спорта, второй раз подряд выиграла сборная команда Смоленска.

А. ДЕМЧЕНКО,
председатель областной Федерации
авиационных видов спорта
Смоленск

В годы Великой Отечественной войны наша авиационная промышленность, ее научные и конструкторские кадры держали самый суровый экзамен на зрелость. В труднейших условиях они успешно выполнили поставленную Коммунистической партией и Советским правительством задачу — обеспечить фронт нужным ему количеством самолетов, которые по основным боевым качествам не только не уступали бы вражеским машинам, но и превосходили их.

Конструкторские коллективы, при активном содействии научных организаций, создали в военные годы свыше ста типов новых самолетов. Более двадцати из них, в том числе модифицированных в соответствии со все возрастающими требованиями, промышленность освоила в серийном производстве. Из месяца в месяц наращивая поставки фронту, заводы уже в 1942 году построили более 25 тысяч самолетов, а в следующем году — 35 тысяч. Это позволило советским летчикам завоевать превосходство в воздухе, разгромить хваленую немецкую авиацию, внести большой вклад в достижение окончательной победы над врагом.

О серийных и большинстве опытных самолетов, созданных в 1939—1945 гг., «Крылья Родины» рассказали читателям в специальных разделах «Самолеты второй мировой войны» и «Опытные самолеты периода второй мировой войны», которые публиковались в 1974—1981 гг.

После окончания Великой Отечественной войны советский народ сосредоточил главные усилия на восстановлении и развитии народного хозяйства. Но в то же время, учитывая агрессивный курс американского империализма, владевшего тогда монополией на атомное оружие, Коммунистическая партия и Советское правительство приняли необходимые меры для укрепления обороноспособности страны. Авиационная промышленность, резко сократив производство самолетов конструкции первых военных лет, продолжала серийный выпуск наиболее удачных образцов, разработанных в последние годы войны. Они нужны были для поддержания боеспособности Военно-Воздушных Сил на нужном уровне. Научные и конструкторские коллективы получили конкретные задания на ускоренную разработку новых типов военных и гражданских самолетов, мощных поршневых и реактивных двигателей, обеспечивающих достижение околосвуковых, звуковых и сверхзвуковых скоростей.

Этот очень сложный переход к новому этапу в строительстве советского Воздушного Флота потребовал от ученых и конструкторов, от коллективов самолетостроительных заводов большого напряжения, самозабвенного творческого труда. В кратчайшие сроки необходимо было решить множество новых сложных проблем в области аэродинамики больших скоростей, управляемости и устойчивости аппаратов, прочности авиационных конструкций, технологии, материаловедения, приборного оборудования самолетов и т. д.

В годы войны основные силы и ресурсы страны были направлены на обеспечение нужд фронта. Исследования и разработка перспективных проблем, в частности реактивной техники, велась в скромных масштабах, особенно в двигателестроении. Чтобы не задерживать разработку первых реактивных самолетов, было принято решение временно использовать на них трофейные и лицензионные турбореактивные двигатели, хотя они и не обладали достаточной тягой. В

это время конструкторы вместе с учеными и производственниками разрабатывали и осваивали свои оригинальные двигатели большой мощности.

Правильность этой стратегии была подтверждена жизнью. Уже в начале 50-х годов советские ВВС по своей технической оснащенности и летным данным самолетов заняли одно из первых мест в мире. Советские летчики, успешно осваивающие реактивную технику, получили все необходимое для охраны неба Родины от возможных провокаций со стороны империалистических государств.

В программе послевоенного развития Воздушного Флота страны большое место было уделено разработке и внедрению в серийное производство самолетов для гражданской и спортивной авиации. Стоит напомнить, что вопрос о необходимости создать для Аэрофлота экономичные, простые в эксплуатации самолеты обсуждался еще в конце 1943 г., что свидетельствует об уверенности в победе над врагом и дальновидном планировании послевоенного мирного строительства. И такие самолеты появились на аэродромах уже в 1946—1947 годах.

Послевоенный период советского, как и всего мирового самолетостроения, характерен интенсивным переходом к практической реализации гениального предвидения К. Э. Циолковского, что «за эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных». Наступало время больших скоростей и высот. Между тем, силовая установка, состоящая из поршневого двигателя и воздушного винта, уже себя исчерпала. При скоростях выше 750 км/ч ипд воздушного винта резко падал. Доля веса поршневой силовой установки в общем весе самолета становилась непомерно большой. Для достижения скорости более 800 км/ч нужна была принципиально новая силовая установка с меньшим удельным весом и большей тяговой мощностью.

Чтобы как можно быстрее дать Военно-Воздушным Силам скоростные, высотные самолеты, конструкторские коллективы на первых порах создали несколько типов боевых машин с комбинированными силовыми установками. В помощь обычному поршневому двигателю и воздушному винту в хвостовой части самолета или под крылом монтировался дополнительный жидкостный реактивный двигатель (ЖРД) или прямоточные воздушно-реактивные двигатели (ПВРД). При запуске этих ускорителей в воздухе максимальная скорость самолета увеличивалась на 40—90 км/ч. Однако такие комбинированные силовые установки значительно утяжеляли самолеты и давали прирост скорости и потолка лишь на очень короткий срок. Их применение было мерой временной, вынужденной. Комбинированные установки перестали использоваться сразу после появления надежных газотурбинных (ТРД и ТВД) двигателей достаточной мощности.

В редакцию поступает множество писем, в которых читатели просят рассказать на страницах «Крыльев Родины» о самолетах, построенных в нашей стране в первые годы после победоносного завершения Великой Отечественной войны. Об этом написали В. Захаров из Барнаула, И. Щербаков из Усть-Илимска, В. Шакин из Пензы, И. Шматко из Сальска, А. Полевин из Николаевска-на-Амуре, А. Грехидер из Лозовска, М. Анисимов из Нижнего Одеса, А. Пашков из Красноярска, С. Иващенко из Ленинграда и многие другие.

Выполняя просьбы читателей, редакция с этого номера открывает новый раздел: «Послевоенные советские самолеты».



Як-11

ЛЕТОМ 1945 ГОДА летчик-испытатель М. И. Иванов опробовал в воздухе новый двухместный учебно-тренировочный самолет Як-11, созданный коллективом ОКБ под руководством А. С. Яковлева. Конструкция самолета — металлическая. Фюзеляж — ферменный из стальных труб. Кабина с двойным комплектом приборов, оборудования и органов управления. Двухлонжеронное крыло площадью 15,4 м² и хвостовое оперение цельнометаллические, как на последних моделях истребителя Як-3, который был принят за исходный образец при проектировании Як-11. Рули, элероны и борта хвостовой части фюзеляжа имели полотняную обшивку. Многие системы и агрегаты, включая убирающиеся шасси, бензо- и пневмосистемы, оборудование кабин взяты с серийного Як-3 без каких-либо изменений. Все это позволило завершить разработку нового самолета в кратчайший срок. Он быстро прошел государственные испытания и был запущен в серийное производство.

С мотором воздушного охлаждения АШ-21 мощностью 700 л. с. серийный Як-11 при взлетном весе 2450 кг развивал максимальную скорость 460 км/ч. Высоту 3000 м он набирал за 6 минут. Практический же потолок самолета до-

стигал 7 тыс. м. С нормальным запасом топлива (270 кг) дальность Як-11 превышала 1200 км, а продолжительность полета — 4 часа.

Тактико-технические данные и оборудование Як-11 в основном рассчитаны на его использование в авиационных училищах для подготовки курсантов, прошедших начальный курс обучения на обычных учебных самолетах, и овладению техникой пилотирования боевого самолета и навыками применения оружия. В строевых частях Як-11 использовался для тренировки летчиков-истребителей, что позволяло экономить ресурсы боевых самолетов. Чтобы эти навыки были более полными, Як-11 вооружались синхронным пулеметом УБС калибра 12,7 мм с коллиматорным прицелом и фотокинопулеметом. Для тренировки в бомбометании под крылом имелись специальные держатели, позволяющие подвешивать две 50- или 100-килограммовые бомбы.

Простой в пилотировании, устойчивый на всех режимах, позволяющий выполнять фигуры высшего пилотажа, Як-11 эксплуатировался также в аэроклубах ДОСААФ. Летчики-спортсмены установили на нем пять мировых рекордов скорости и дальности полета для самолетов 4-й весовой категории.

В течение нескольких лет Як-11 серийно строился в СССР на двух заводах, а с 1953 года его начали строить в Чехословакии для всех стран социалистического содружества. Всего было выпущено 3860 самолетов этого типа. Они широко использовались вплоть до середины шестидесятых годов, когда стали заменяться реактивными учебно-тренировочными машинами.

В начале пятидесятых годов в нашей стране заканчивался переход к самолетам с носовой стойкой шасси. В 1951 году были разработаны и построены два варианта Як-11 с такой стойкой, получившие обозначение Як-11У и Як-11Т. Внешне они не отличались, но комплект оборудования Як-11Т полнее соответствовал оборудованию истребителей тех лет и включал радиотехническую систему захода на посадку в сложных метеоусловиях, более совершенную радиостанцию, ответчик системы опознавания и т. д.

Вес конструкции самолетов с передней стойкой увеличился почти на 100 кг. Чтобы летные данные и взлетный вес остались такими же, как у серийного Як-11, на опытных «У» и «Т» пришлось уменьшить запас топлива. Соответственно дальность полета сократилась до 770 км. В ходе испытаний выявилась еще одна особенность: самолеты с носовой стойкой имели худшую проходимость по снегу и грунту малой плотности. Там, где самолет с хвостовым колесом мог выполнять нормальную рулежку и взлет, носовое колесо «зарывалось». Это было одной из причин того, что Як-11 с носовой стойкой серийно не выпускались.

Текст и схемы инженера В. Кондратьева.

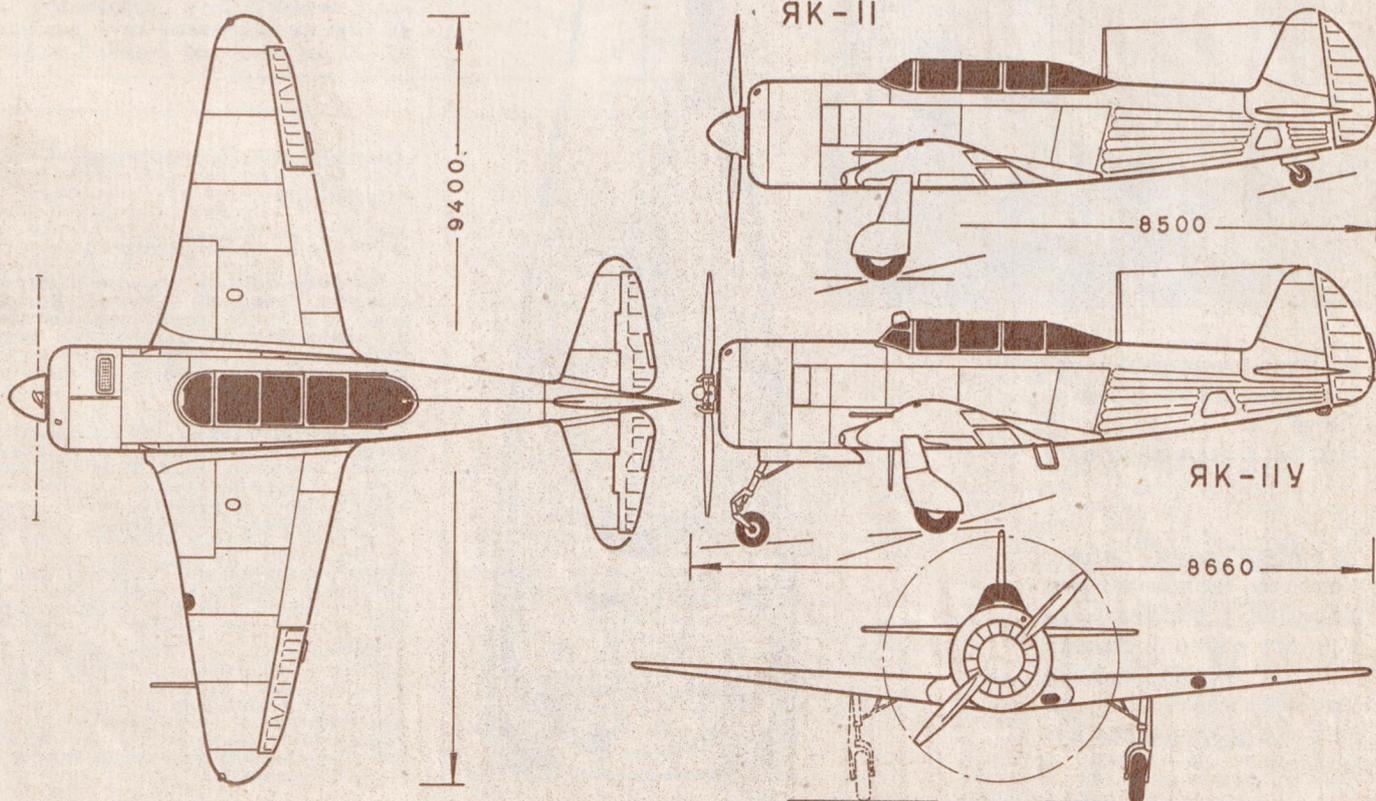


ФОТО- ВИКТОРИНА-82

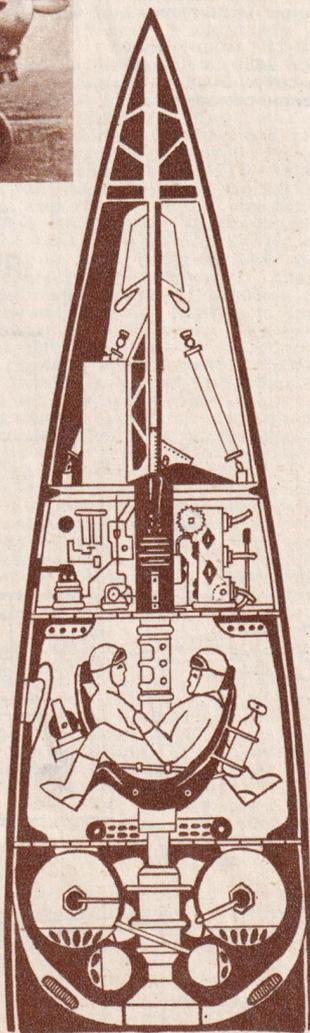
1. Имя этого человека связано с историей развития космонавтики. Кто это?

2. Расскажите об истории создания этого самолета, о его модификациях.



3. Какой двигатель установлен на этом самолете? Что вы о нем знаете?

4. Перед вами проект первого космического корабля, спроектированного в нашей стране. Кем и когда создан проект, для каких целей предназначался корабль?



В помощь
спортсмену

КОГДА ДЕЛЬТАПЛАН В ВОЗДУХЕ...

Для первоначального обучения полетам на дельтаплане выбирают ровные, свободные от препятствий склоны высотой 5—10 м и крутизной не более 15—30°, расположенные так, чтобы ветер дул на них, а его скорость не превышала 3—6 м/с. В штиль взлет затруднен и велика скорость дельтаплана относительно земли. Площадка для приземления — с мягким грунтом (песок, травяное покрытие и т. п.), без препятствий, могущих нанести повреждение спортсмену и аппарату.

Каждый дельтапланерист, а начинающий особенно, должен быть уверен в технике, на которой он летает, и гарантирован от неудачных взлетов или посадок. Этого можно достигнуть, оборудовав учебный дельтаплан простыми приспособлениями, исключающими удар пилота о землю при падении. Остановимся на них более подробно.

Действенным, с точки зрения безопасности, приспособлением является установка колес диаметром 10—20 см и шириной не менее 4 см на рулевою трапецию (рис. 1). Их можно изготовить из плотного пенопласта и оклеить стеклотканью с любым эпоксидным клеем.

Для повышения безопасности также устанавливают носовую штангу длиной 60—80 см из трубы (Д16-Т) диаметром не менее 40 мм и толщиной стенки не менее 1,5 мм (рис. 2). Носовая штанга с килевой трубой стыкуется втулкой.

Вместо штанги можно установить носовую лыжу (рис. 3). Более эффективными являются дуги безопасности (рис. 4). Они из дюралевых труб диаметром 25—30 мм толщиной стенки 1,5—2,0 мм.

Авиационно-спортивный календарь

СЕНТЯБРЬ

Сентябрь 1912 г. Впервые испытан с самолета ранцевый парашют Котельникова — РК-1. До этого все испытания проводились лишь с аэростата. Несмотря на то, что парашют показал прекрасные качества, военное министерство царского правительства им не заинтересовалось.

13 сентября 1922 г. Под председательством старейшего русского воздухоплатвателя инженера Н. В. Фомина состоялось «предварительное собрание по устройству Российского аэроклуба, при участии ряда ответственных работников воздушного флота и примыкающих к нему отраслей». На состоявшемся 30 сентября учредительном собрании был принят проект устава и избран Совет, в состав которого вошли Анощенко, Арцеулов, Лапчинский, Фомин и другие.

Сентябрь 1922 г. Институт инженеров Красного Воздушного Флота, ректором которого был профессор Н. Е. Жуковский, реорганизован в Академию Воздушного Флота имени профессора Н. Е. Жуковского, ныне — Военно-воздушная инженерная академия имени профессора Н. Е. Жуковского.

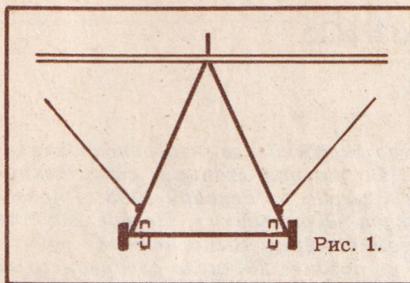


Рис. 1.

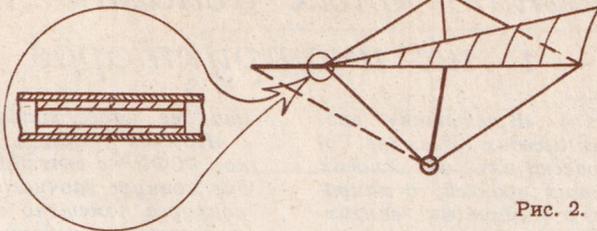


Рис. 2.

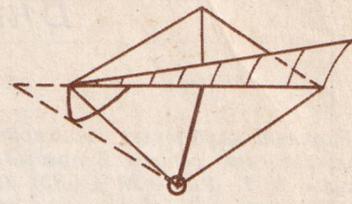


Рис. 3.

Перемещения относительно рулевой трапеции ограничиваются «подвязкой» пилота к килевой балке и трапеции (рис. 5). Это позволяет предотвратить не только чрезмерное взятие ручки на себя, что может привести к крутому пикированию, но и касание земли грудью при падении. Фал, привязываемый к килевой балке, из синтетического троса диаметром не менее 8 мм, выдерживает нагрузку до 600 кг.

Экипировка дельтапланериста включает: подвесную систему, шлем, ботинки, комбинезон (или брюки и куртка), перчатки, наколенники и налокотники.

Подвесная система нужна для обеспечения зазора между грудью пилота и ручкой рулевой трапеции 15—25 см, она исключает перевертывание пилота вниз головой и выпадение его из подвески. Все элементы подвесной системы и их соединения должны выдерживать не менее десятикратной перегрузки, иметь ножные обхваты, не сдавливать грудную клетку пилота и не затруднять дыхание. Они изготавливаются из материалов, не

подверженных гниению, и должны иметь надежное и простое устройство для подцепки к аппарату и отцепки от него; не затруднять разбег пилота на взлете.

Шлем дельтапланериста — парашютного или мотоциклетного типа. На нем амортизационные ремни или подкладка регулируются так, чтобы исключить касание головы пилота внутренней поверхности шлема (зазор не менее 20 мм). Он всегда после надевания застегивается, чтобы произвольно не спал и не напознал на глаза. Шлем не должен мешать пилоту «слушать ветер» для определения скорости полета. Для этого, в случае если он плотно прилегает к ушам, необходимо в этих местах шлема сделать несколько отверстий. Желательно оборудовать его дугами безопасности для защиты нижней части лица.

Обувь дельтапланериста — на толстой подошве с протектором (туристские ботинки), желательна с высокой шнуровкой (высокими голенищами) для защиты голеностопных суставов в слу-

чае неудачной посадки на ноги. Одежда (комбинезон или брюки и куртка) из прочной ткани (джинсового типа). В зимнее время пользоваться легкой, теплой и не стесняющей движений пилота одеждой. Перчатки такие же, как для хоккея, защищающие суставы пальцев мягкими прокладками. Наколенники и налокотники защищают локтевые и коленные суставы от ударов.

Учебный дельтаплан обязательно облетывается инструктором, сбалансирован (летать с брошенной ручкой, т. е. без усилий на ручке управления). На все нижние тросы одевают мягкую оболочку, например, из хлорвиниловой трубки. На верхних частях стоек рулевой трапеции и передней части килевой трубы желательны мягкие накладки из пористой резины, каучука или поролона.

Дельтаплан должен иметь антипикирующее устройство.

В. РЫБКИН,
старший тренер
по дельтапланеризму

Москва

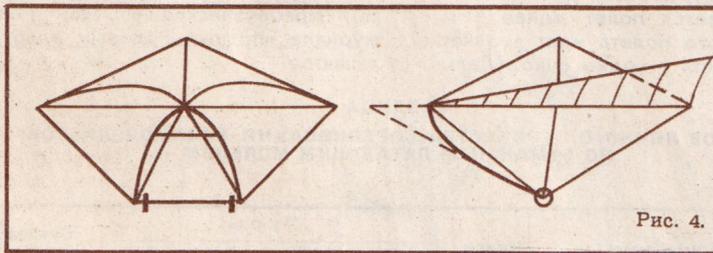


Рис. 4.

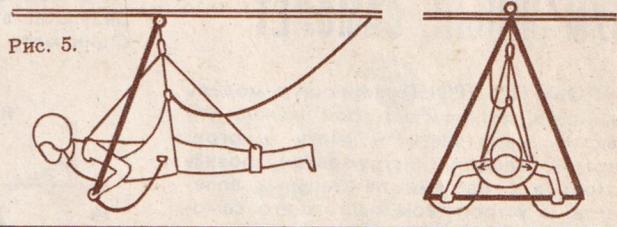


Рис. 5.

23—24 сентября 1937 г. Начальник летной части Воронежского аэроклуба А. Гусаров и командир эскадрильи аэроклуба В. Глебов на самолете САМ-5-2 бис с мотором М-11 совершили дальний перелет по маршруту Москва — Красноярск. Расстояние 3513 км пройдено за 19 ч 59 мин, что являлось международным рекордом дальности. Самолет САМ-5-2 бис был создан группой под руководством А. С. Москалева при содействии Воронежской областной организации Осоавиахима и студентов авиатехникума.

11 сентября 1962 г. Летчик П. Остапенко установил абсолютный мировой рекорд высоты горизонтального полета на летательном аппарате — 22 670 м. Этот полет явился также мировым рекордом высоты в горизонтальном полете на самолете с реактивными двигателями.

18 сентября 1962 г. Группа вертолетов Ми-4, пилотируемых Героем Советского Союза В. Борисовым, А. Спицей и И. Малаховым, совершила полет в Арктику. Впервые в истории советской авиации вертолеты действовали там без участия самолетов.

5—10 сентября 1967 г. Успешно прошли первые в истории самолетного спорта Всесоюзные соревнования на учебно-тренировочных самолетах Л-29 с реактивными двигателями.

П. И. БАРАНОВ

ПЕТР ИОАНОВИЧ БАРАНОВ — один из видных организаторов и создателей Красного Воздушного Флота и отечественной авиационной промышленности. Его отличали преданность делу партии, блестящий ум, необыкновенные организаторские способности.

П. И. Баранов родился 10 сентября 1892 года в Петербурге, в семье водовоза. На Черняевских общеобразовательских курсах, куда он поступает учиться, происходит первое его знакомство с революционной молодежью.

Подпольные маевки, пропагандистская работа среди рабочих привели Баранова в 1912 году в большевистскую партию.

Во время первой мировой войны солдат-большевик Петр Баранов ведет революционную работу в армии, но в 1916 году он был выслежен, арестован и приговорен к 8 годам каторги.

После Великого Октября, решительно борясь с врагами советской власти, он разоблачает меньшевиков и эсеров, создает первые отряды Красной Армии. В дни гражданской войны командует 4-й Донецкой армией, организует борьбу с наступающими на Украину кайзеровскими войсками и белоказаками.

Партия посылает Баранова на самые опасные участки фронтов гражданской войны. За блестящее руководство борь-

бой против басмачей Петр Баранов отмечен высшими наградами Хорезмской и Бухарской республик. За «исключительную личную храбрость и пример» при подавлении Кронштадтского мятежа его награждают орденом Красного Знамени.

1924 год: П. И. Баранов назначается начальником ВВС Красной Армии. Выполнив волю партии, Петр Иванович все свои силы, знания и опыт отдает созданию воздушного флота Страны Советов, подготовке кадров для авиации и авиационной промышленности.

Большое внимание он уделял исследовательским работам молодого, еще не окрепшего тогда ЦАГИ. Для укрепления связей науки с практикой направил в ЦАГИ большую группу молодых военных инженеров — выпускников военно-воздушной академии. При непосредственном его участии был создан Центральный институт авиамоторостроения (ЦИАМ).

В январе 1932 года Баранов назначается заместителем наркома тяжелой промышленности и одновременно — начальником Главного управления авиационной промышленности.

Много внимания уделял он и деятельности Осоавиахима.

5 сентября 1933 года трагически оборвалась жизнь П. И. Баранова. Он погиб в авиационной катастрофе. Имя Петра Ивановича Баранова золотыми буквами высечено на Кремлевской стене, где покоится его прах.

Вниманию юных авиамоделистов и их инструкторов

Заочный клуб юных авиамоделистов «Крылышки» продолжает свою работу. В предыдущих беседах («Крылья Родины» № 1—81 — № 4—82) мы рассказали об основах аэродинамики и конструкции летающих моделей, о микро-двигателях и их топливной системе, о воздушных винтах.

Теперь настала пора заняться постройкой летающих моделей, начиная с самых простейших. В этом вам, ребята, поможет наш клуб, цель которого — оживить работу авиа-модельных кружков, школ, ПТУ, домов и дворцов пионеров, станций юных техников. У «Крылышек» опытные наставники — это ведущие инструкторы, тренеры, спортсмены.

Членами клуба могут стать все желающие — школьники, учащиеся ПТУ и техникумов, а также кружки юных авиамоделистов. Для этого следует зарегистрироваться в редакции журнала, сообщив письмом наименование органи-

зации, ее адрес, количество кружковцев, кто руководитель. «Крылья Родины» и Центральная станция юных техников РСФСР с сентября 1982 года по декабрь 1983 г. проводят конкурс заочного клуба «Крылышки». Первое задание конкурса помещено в этом номере. Выполненные работы высылаются в редакцию не позднее 25 числа следующего за выходом журнала месяца.

Активные участники конкурса и авторы наиболее интересных работ, а также их руководители будут отмечаться дипломами, грамотами журнала и Центральной станции юных техников РСФСР.

Победители конкурса клуба «Крылышки» будут приглашены к участию во Всесоюзной неделе науки, техники и производства, на Всероссийские слеты юных конструкторов и актива научных обществ.



ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ

„КРЫЛЫШКИ“

Первую беседу ведет мастер спорта В. НАСОНОВ, заведующий авиамодельной лабораторией Дворца пионеров Бауманского района Москвы

БУМАЖНЫЙ САМОЛЕТ

ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ летающую модель самолета, полетом которой можно управлять, надо знать и уметь многое: чертить, владеть инструментом, познакомиться с частями летательных аппаратов, с устройством настоящего самолета и планера, с законами аэродинамики, приобрести опыт конструирования.

Путь в небо для летчика начинается с учебного самолета, а для тебя, будущего авиамоделиста, — с учебных моделей, которые раскроют секреты аэродинамики.

В учебнике «Природоведение» для четвертого класса на 151-й странице показана простейшая летающая модель самолета. У нее те же основные части, что и у настоящего самолета (отсутствуют лишь двигатель и воздушный винт). На рис. 1 показаны эти основные части: 1 — фюзеляж, т. е. корпус самолета, к которому крепятся крылья, хвостовое оперение, двигатель, шасси; в фюзеляже расположены кабина пилота, салон для пассажиров или отсек для груза; 2 — крыло — несущая плоскость, на которой во время движения возникает подъемная сила; 3 — стабилизатор — горизонтальное оперение, на нем находится руль высоты — глубины; 4 — киль — вертикальное оперение, оно имеет руль поворота, позволяющий самолету разворачиваться влево-вправо; 5 — шасси — «ноги» самолета, приспособление для взлета и посадки.

Попробуй построить модель, показанную на рис. 2. Для изготовления ее сложи пополам лист плотной бумаги, ка-

рандашом вычерти на нем сетку со стороной квадрата 1,5—2 см. Нарисуй контур, вырежь и сложи, как показано на рис. 5 (линии сгиба отмечены на чертеже пунктиром).

На модели укажи опознавательные знаки: свои инициалы и порядковый номер модели, например ЮАМ-01. Свой первый самолет, пока бумажный, попробуй запустить. Хорошо, если модель будет летать по прямой с небольшим снижением.

Теперь проведем соревнования на дальность полета. Предварительно подготовь площадку (можно в спортивном зале), сделав мелом на полу разметку (рис. 3). Каждый участник запускает свою модель в пяти турах. В каждом туре разрешается две попытки. Попыткой считается полет менее 5 м, результат второго полета идет в зачет. Один метр полета — одно очко. (Даль-

ность измеряется с точностью до 0,5 м на глаз).

Победителем считается тот, кто набрал в сумме пяти запусков наибольшее количество очков. Рекордом соревнований будет наибольшая дальность полета.

На первых соревнованиях — запуск модели с руки, на вторых — с направляющей (рис. 4).

Первое задание: Проведите соревнования на личное первенство кружка, школы. Итоговые таблицы просьба выслать в редакцию (см. образец).

Второе задание: Что вы знаете об истории авиации? Назовите создателя первого самолета, известных советских авиаконструкторов и их машины.

Письма шлите по адресу: 107066, Москва, Новорязанская ул., 26, Редакция журнала «Крылья Родины», клуб «Крылышки».

ТАБЛИЦА
ИТОГОВ ЛИЧНОГО ПЕРВЕНСТВА СОРЕВНОВАНИЙ АВИАМОДЕЛИСТОВ
ПО БУМАЖНЫМ ЛЕТАЮЩИМ МОДЕЛЯМ

« » 1982 г.

№ пп	Фамилия, имя	Класс	Туры					Сумма очков	Место
			I	II	III	IV	V		
1.	Иванов Дима	4А	6 м	4 м	10 м	8 м	1 м	29	III
2.	Петров Саша	3Б	8 м	4 м	3 м	10 м	5 м	30	II
3.	Павлов Вова	5А	9 м	8 м	10 м	4 м	2 м	33	I
4.									

Судья соревнований

ТАБЛИЦА
АВИАМОДЕЛЬНЫХ РЕКОРДОВ (КРУЖКА, ШКОЛЫ) НА 1982-83 ГОД

Категория моделей	Вид рекорда	Результат	Фамилия, имя, класс	Дата установления рекорда
Бумажная модель планера, самолета	Сумма пяти полетов	40		
	Наибольшая дальность полета	15 м		
Бумажная модель парашюта с самопуском	Сумма пяти полетов	38		
	Наибольшая продолжительность полета	10 с		
Вертолет «муха»	Сумма пяти полетов	22		
	Наибольшая продолжительность полета	6 с		

Рис. 1.

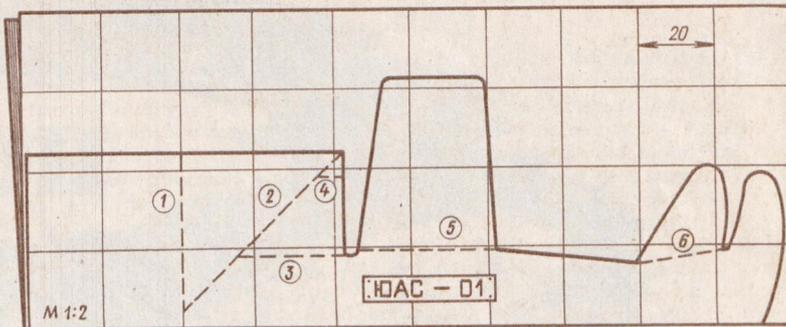
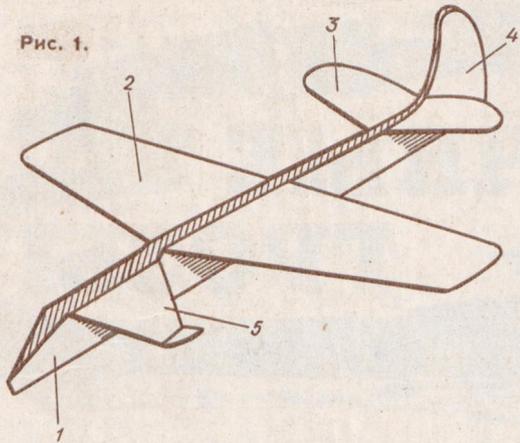


Рис. 2.

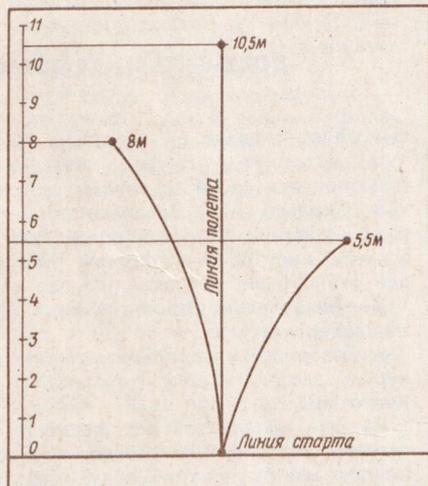


Рис. 3.

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ
ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ
„КРЫЛЫШКИ“

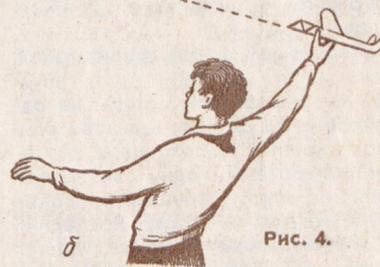
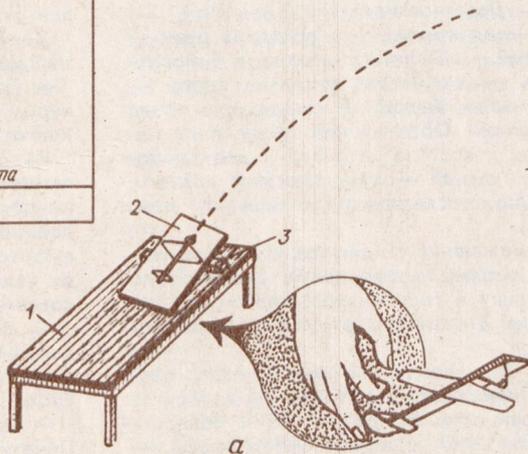
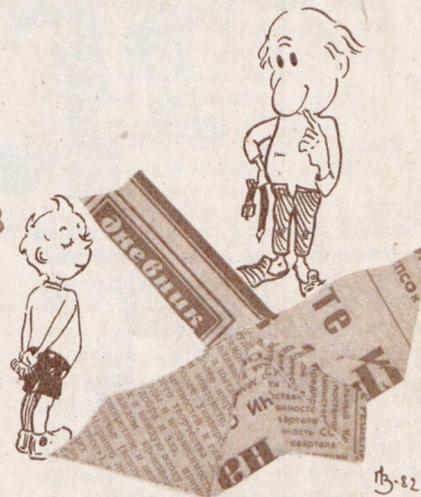


Рис. 4.

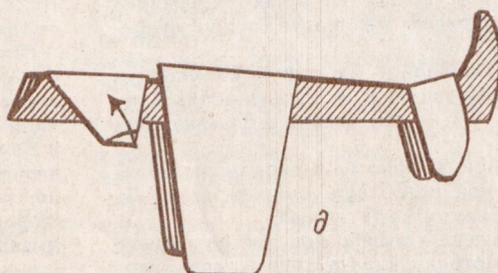
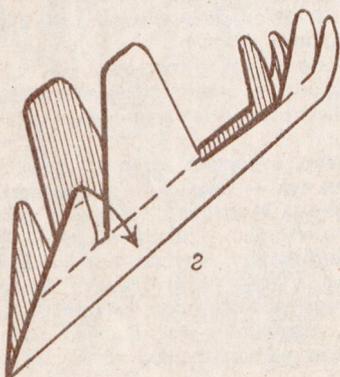
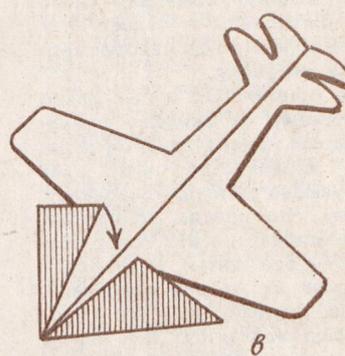
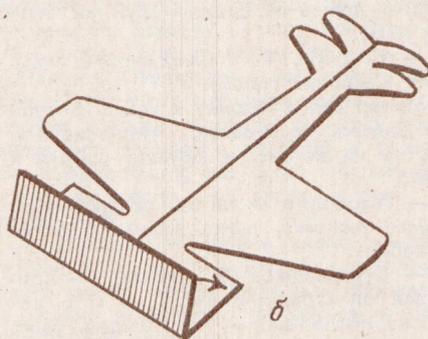
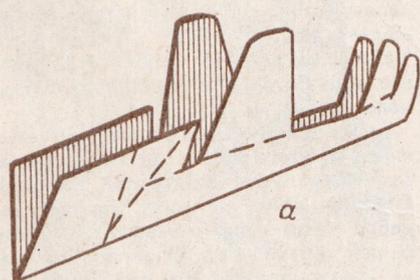


Рис. 5.

Рис. 5. В такой последовательности складывается модель бумажного микросамолета.



ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ПОВЕСТЬ

Громадное красное солнце, похожее на раскаленный шар, лежало на вершине облака. Казалось, что оно прогибается под тяжестью этого «шара». Все вокруг принимало красноватый оттенок — и крыши видневшегося вдали села, и деревня на краю аэродрома, и даже замаскированные бомбардировщики.

— Солнце красно вечером — нам бояться нечего, — изрек штурман самолета Штанев, подходя к своему командиру сержанту Хрущеву.

— Похоже, врет поговорка, — возразил сержант, — есть чего бояться: быть грозе.

— Не впервые. Гроза фронтальная, обойдем.

В этот миг заработали моторы на одном самолете, на другом, и вскоре весь аэродром дрожал от могучего грохота: бомбардировщики один за другим порулили на старт. Хрущев проводил каждый взглядом и, когда последний скрылся в огненном мареве, достал портсигар.

— А нам, значит, командир снова сюрприз приготовил, — подвел итог штурман. — Какую-нибудь малоразмерную цель или разведку.

Хрущев не ответил. Он и сам давно догадался, почему их экипажу приказали задержаться. Самые трудные задания майор Омельченко часто дает именно им, улыбается и приговаривает: «Вы везучие». Что правда, то правда: вот уже год воюют и, как говорится, бог миловал — все живы и здоровы; правда, самолет их не раз подбивали, однажды даже горели, но... Все хорошо, что хорошо кончается. Зато на их счету три «мессершмитта», десятки танков, орудий, автомашин. Но везение — штука изменчивая.

По сообщению Совинформбюро положение на фронте очень тяжелое: немцы развивают наступление на Сталинград.

Хрущев собрался было пойти покурить, когда увидел мчащуюся к нему командирскую эмку. Майор Омельченко выскочил из машины на ходу и, выслушав рапорт о готовности к выпол-

нению задания, энергично прошел к самолету.

— Сколько бомб взяли? — спросил он у Штанева.

— Как и приказано: десять ФАБ-100 и две ФАБ-250.

— Двестипятидесятки снимите, — приказал командир и протянул руку за картой. — Полетите далеко, в Белоруссию, — он указал точку на карте. — Вот сюда. Выход на цель ровно в час тридцать. Обозначение цели: пять костров с востока на запад и два по бокам, сигнал — две красные ракеты. Только после этого дать команду прыгать.

Омельченко обернулся, и Хрущев увидел у эмки молоденькую русоволосую девушку в голубеньком платице в горошек с ватником в руках и рюкзаком у ног.

— Это ваш новый член экипажа, вернее, пассажир. Доставить в целости и сохранности. Выбросите ее и поверните вот на эту станцию. Отбомбитесь и домой. — Омельченко подошел к девушке, пожал ей руку: — Ну, ни пуха ни пера.

— Спасибо, — поблагодарила она, чуть наклонив голову.

Майор сел в машину и уехал. Девушка взялась за рюкзак, чувствовалось, он не из легких, и Хрущев шагнул к ней.

— Разрешите, — он одной рукой взял лямки рюкзака, легко поднял и отнес в кабину.

— Сурдоленко, разместишь, — приказал он стрелку-радисту. — И о девушке позаботься — чтоб сидеть было удобно...

За хвостом самолета у врытой в землю урны стояла их юная пассажирка и раскуривала папиросу. Хрущев направился к ней.

— Командир! Сагитируй ее остаться в нашем экипаже, — бросил вслед Штанев. — Я из нее такого штурмана сделаю!

— Боюсь, Яша, ты в первом же полете с ней потеряешь ориентировку. Да и кабина у тебя тесная.

Девушка сделала вид, что не слышит их, смотрела куда-то вдаль, где никого и ничего не было. Подходить к ней стало как-то неловко. Густая копна ру-

сых волос спадала ей на плечи. Носик чуть вздернут — гордо, независимо; губы сочные, яркие — совсем девчоночьи. Сколько ей? Восемнадцать? На руке — ватник. Хрущев представил ее в этом несуразном одеянии, но она все равно была хороша.

Девушка словно прочитала его мысли, повернулась.

— Товарищ сержант, идите вместе покурим, заодно я хочу спросить у вас кое о чем.

«А она не из робкого десятка», — отметил сержант. Собственно, другую и не послали бы. Ему и раньше доводилось видеть подобных пассажиров. Их выбрасывали в тыл врага по три, четыре человека, в основном мужчин. А эту, совсем девчужку, — одну.

— Во сколько полетим? — спросила девушка, взглянув на свои ручные часы, и, спохватившись, представилась: — Эльза.

— Иван. Хрущев, — ответил сержант. — Полетим скоро... Эльза — из немцев Поволжья, наверно? — задал сержант первый пришедший на ум вопрос — не молчать же.

Девушка чему-то улыбнулась, смутив его еще больше, и отрицательно покачала головой.

— Из Белоруссии. Гостила у родственников в Воронеже, а тут война. Теперь вот таким путем приходится домой добираться, — в ее синих, как весеннее небо, глазах играли смешинки. Нашел, о чем спрашивать... Она папе с мамой не скажет теперь, кто она, куда и зачем летит. И он решил подыграть ей:

— Надолго домой?

— А это от вас будет зависеть. Судя по сводкам — надолго. Прилетайте в гости. Встречу обеспечим на высшем уровне.

Разговор внезапно прервал упавший с высоты гул — нудный, с прерывистым завыванием. Запоздало застонала сирена, и все, кто был у самолета, рванулись к бомбоубежищу. Хрущев бросил было папиросу и тоже приготовился бежать, но, глянув на девушку, смутился: она стояла спокойно и насмешливо поглядывала то на убежавших, то на их командира.

— Это же «фокке-вульф», разведчик, — с мягким упреком прозвучал ее

голос. — Разве вы по гулу не узнали?

Хрущев поразился ее слуху: в небе и в самом деле завывала «рама». Разведчик бомбить не станет, наверняка прилетел фотографировать аэродром. Очень вовремя угодил — пусть снимает, когда самолеты в небе. Покружив, «фокке-вульф» удалился.

— Так вот о чем я хотела вас спросить, — продолжала как ни в чем не бывало девушка: — Как зависит длина взлета и посадки вашего самолета от наклона взлетно-посадочной полосы? Конкретно: когда быстрее взлетит самолет — на гору или под гору?

— Разумеется, под гору.

— А почему?

— Под гору он быстрее наберет необходимую для отрыва скорость.

— Выходит, и под ветер он быстрее оторвется?

— Нет. Скорость берется относительно воздушной массы, а не земли. Значит под ветер самолету потребуется время, чтобы догнать его.

— Понятно, — кивнула девушка. — Это я на случай, если к вашему прилету придется площадку подыскивать. Мой позывной — красная и зеленая ракеты.

Из бомбоубежища показались штурман со стрелками и авиаспециалистами.

— Что, командир, решил проверить выдержку нашего нового члена экипажа? — сострил Штанев.

— Нет, Яша, это она нашу проверила.

— Так я не от «ганса» — за папиросами бегал, чтобы с вами за компанию покурить.

— Опоздал, Яша, пробегал. По кабинкам! — скомандовал Хрущев...

Вокруг — чернильная темнота; частые вспышки молний бьют по глазам, ослепляют и оглушают. Не видно ни стрелок

приборов, ни лампочек подсветок, не слышно гула моторов, лишь чувствуется, как бомбардировщик то проваливается вниз, то взмывает вверх. Иногда Хрущеву кажется, что самолет разламывается — трещат и стонут нервюры, звенят от напряжения стрингеры, с консолей крыльев срываются голубые огненные язычки — электрические разряды, и там, где крутятся винты, светятся круги. Непонятно, как ему, молодому летчику, удается вести самолет в кромешной тьме, в этом адовом небе. А молнии сверкают все чаще, все оглушительнее гремят раскаты грома.

— Штурман, стрелки, как вы там?

— Нам-то что, а вот ты как — я даже компаса не вижу, — сквозь треск рядов донесся голос Штанева. — Может, вернемся? Облака плотнеют, и если мы врежемся в самую грозу...

Перед самым носом бомбардировщика снова сверкнула молния, ударила сверху вниз, и в кабине запахло озоном. Не выдержал и стрелок-радист Сурдоленко.

— Товарищ командир, многие экипажи, что пошли на бомбежку, сообщают, что не смогли пробиться сквозь грозу.

— А командир полка приказал нам доставить ее в целости и сохранности, — напомнил Штанев.

— Заботливый, гляжу, — усмехнулся Хрущев. — Рассчитываешь провести занятия по ориентированию по звездам? Да, гроза такая, что действительно, благоразумнее вернуться. Сурдоленко! Свяжи-ка меня с пассажиркой, — приказал командир.

— Товарищ командир, Эльза слушает. — раздался приятный бодрый голос.

— Как самочувствие?

— Терпимо. Ваши ребята леденцами угостили — помогает.

— Вернуться придется, видите, какая гроза.

— Очень красивая.

— Из этой красоты можно легко в преисподнюю попасть.

— Догадываюсь. И все же возвращаться никак нельзя: меня ждут именно сегодня. Представляете себе, что значит переносить встречу в тылу врага?

— Ясно. Значит, летим на запад...

Наконец, болтанка стала приутихать. Минут через пять мелькнула одна звезда, другая, и вскоре впереди по курсу обозначилось «окно», в которое и вошел бомбардировщик, все еще вздрагивая изредка, словно от воспоминаний о пережитом.

— Доверни на десять влево, — попросил штурман. — До цели осталось всего десять минут лету. Так держать. И можно потихоньку снижаться, а то заморозим девушку.

Со штурманом Хрущеву повезло: толковый, дело свое знает в совершенстве. Воевал на Хасане, в Финскую, орден Красного Знамени и Красной Звезды имеет, но не кичится наградами и старшинством.

Хрущев убрал обороты моторам, и гул заметно ослабел. Внизу то слева, то справа вспыхивали трассы, но до самолета не долетали — он шел выше пяти тысяч метров. И снова у сержанта шевельнулось тревожное чувство: кто и что ожидает девушку внизу? Ведь фашисты, слышал он, перехватывают радиogramмы и выкладывают ложные костры; да и сам прыжок в ночь, в неведомое...

ИЗ БОЯ

— Что с тобой, родная? Взгляни! — Штурман с места в кабине встает, — Скоро нам просигналят огни... Но молчит, наклонившись, пилот. — Мы с тобой рисковали не зря, А десяток пробован не в счет... Как желанной победы заря, Видишь, зарево в небе растет. Мы прошли через фронт, мы спаслись, Командир, на рули не дави! Отчего мы посыпались вниз? Козырек у кабины в крови? Командир! Что? Ранень? Всерьез? Летчик вздрогнул и шлем свой сорвал. Пламя девичьих светлых волос Ветер хлестко во мле растрепал. Пахла ночь и дождем, и весной, Пыхлали вдали облака, А девчонку к землянке лесной Осторожно несли на руках. Военврач словно к месту прирос И склонился подруги в слезах, Увидав отражение звезд В неподвижных открытых глазах...

ПАРАШЮТИСТКА

Эта встреча долго будет помниться:
Луг, ромашки белые цветут,
А из бездны синевы и солнца
Девушку выносит парашют.
Приземлилась. Купол яркий дрогнул,
Увядая, лег у самых ног.
Уложила, ласково потрогала:
Верный друг, ты сделал все, что мог.
Летчик в небе пусть не беспокоится,
Помахала гулкой высоте,
Стройная и юная, как школьница,
В озаренной счастьем красоте.
Подошла, улыбка — ослепительна,
А в глазах — неугасимый блеск,
Будто бы неожиданно и стремительно
Чудо, к нам сошедшее с небес.

Отчаянная дивчина. Такая наверно и немецкий в совершенстве знает. И стреляет только в десятку.

— Командир, костры по курсу, — доложил штурман. — Хватит снижаться.

— Сурдоленко, готовь девушку. Проверь парашют, рюкзак.

— Понял, командир.

— Спасибо, товарищ сержант, за благополучную доставку, — прозвучал в наушниках мягкий голос. — Прилетайте в гости. Буду ждать. Не забудьте мои позывные.

— Не забуду, Эльза, — голос Ивана неожиданно дрогнул, выдавая его волнение.

— Горит красная ракета. Вторая. И костер выложен согласно условий, — сообщил штурман.

— Вижу. Рассчитайте поточнее.

— Не промахнусь... Приготовились!

Пошел!

Бомбардировщик чуть вздрогнул, или это показалось Хрущеву? Он накренил машину, всматривался вниз, но кроме черноты ничего не увидел.

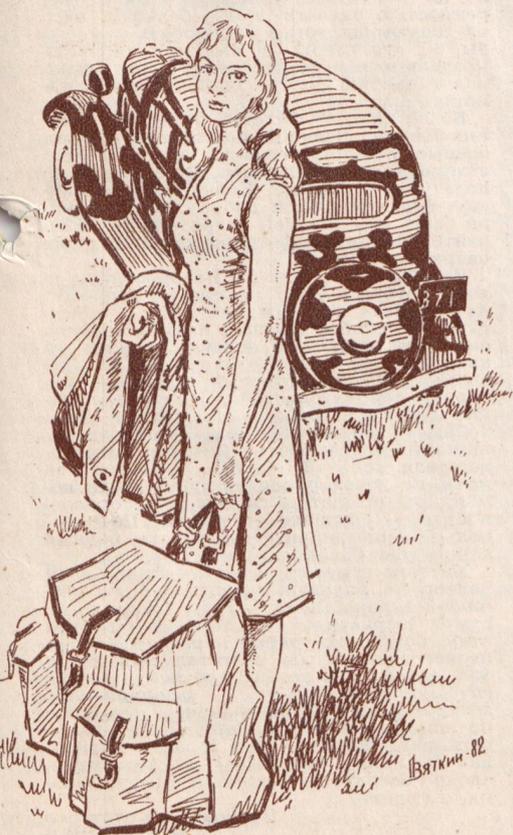
— Курс вести десять...

— Подожди, Яша, надо убедиться...

— Ну, ну. Сделай кружок.

Лишь когда в небо взметнулись красная и зеленая ракеты, Хрущев облегченно вздохнул и взял курс на цель.

[Продолжение следует]



НАД МОРЕМ — КРЫЛАТЫЕ ЛИНКОРЫ

«Много героев среди друзей. Признанных, с Золотыми Звездами... И много героев без звезд и, может быть, не упомянутых в этой книге... Тогда пусть простят. Сколько лет миновало, сколько сменилось вокруг людей. А мы... Мы — одна семья. Включая и тех, кого нет уже с нами.

Хочется быть вас достойным, друзья. И рассказать о вас людям. Особенно — молодым. Тем, кому жить и дружить. И — помнить!»

Так заканчивает свою книгу «Командиры крылатых линкоров» известный морской летчик-гвардеец Герой Советского Союза генерал-майор авиации Василий Иванович Минаков¹. Летчик, командир экипажа торпедоносца, а затем звена повествует, главным образом, о своих боевых друзьях, однополчанах, у которых учился отваге и мастерству в тяжелый период минувшей войны на южном фланге советско-германского фронта. Повествует ярко, образно, глубоко анализируя пережитое, адресуя свои выводы из побед и неудач, порою трагических, нынешнему поколению летчиков, словно передает им эстафету мужества, мастерства, сыновней любви к Родине.

Повествование сугубо документальное, правдивое, в нем нет и грама авторского вымысла, его герои — реальные люди, бойцы, живые и отдавшие жизнь во имя победы над фашизмом. Их много, и тех, кто удостоился Золотой Звезды — Федор Аглютов, Сергей Дуплий, Александр Жестков, Иван Киценко, Виктор Канарев, Евгений Лобанов, Александр Толмачев — и тех, кого называют кавалерами орденов, героями Великой Отечественной.

Если говорить о главном, о том, чему учит нынешнюю молодежь ветеран, так это оптимизму, глубокой вере в правоту своего дела, в победу, как бы тяжело она ни досталась. Именно такой настрой был у летчиков 5-го гвардейского минно-торпедного полка в труднейшие месяцы боев за Северный Кавказ, за Новороссийск, за Таманский полуостров.

Разнообразны боевые задачи, которые решали экипажи полка. Нанесение торпедных ударов по плавсредствам противника, постановка мин с воздуха на морских коммуникациях, бомбовые удары по наземным целям, дальняя воздушная разведка. И каждая из этих задач, каждый вылет днем и ночью требовал от членов экипажа — командира, штурмана, стрелков-радистов стойкости, находчивости, мастерства, умения быть хладнокровным. И еще что требовалось — к каждому вылету готовиться так, будто он первый. Никакой, значит, самоуверенности, даже если ты совершил добрую сотню вылетов.

В этом и вывод для нынешних летчиков: не терять чувства новизны в каждом полете. И пример для подтверждения. В ночь на 4 февраля командир экипажа Евгений Лобанов, один из асов полка, уклонился на разбеге. В результате — тяжелейшая авария. Экипаж чудом остался жив, а самолет сгорел. Причина ошибки? Привык коть и к трудным, но неизменным удачам, утратил чувство ответственности за каждый полет. Помни об этом, и молодой, и вошедший в разряд мастеров летчик восьмидесятых годов.

И еще совет автора книги — для командира-воспитателя: «Нельзя не считаться с состоянием души человека, идущего в воздух, тем более — в бой».

День за днем, вылет за вылетом, и каждый — разящий удар по врагу. И каждый полет автор раскрыл до конца, в каждом нашел присущую ему особенность, источник победы, причины ошибки.

Пример — мощный удар группы бомбардировщиков и штурмовиков по вражескому аэродрому Анапа, где находилось много фашистских истребителей. Тяжелые корабли взлетали в конце ночи с двухминутным интервалом, пробивались с разными направленными свистом

стену зенитного огня и сбросили около пятисот бомб. Успех завоеван тщательной разведкой цели, выбором наиболее благоприятных боевых курсов с учетом расположения зенитных средств противника.

Подобный мощный удар был потом нанесен по Южной бухте Севастополя, в которой находилось двадцать катеров, девять сухогрузов, три транспорта.

Войсковое товарищество, боевая дружба — замечательные качества советских воинов. Автор рассказывает о взаимной выручке в бою, о товарищеской помощи однополчан друг другу на земле и в воздухе. Подбитый, обжатый пламенем торпедоносца снижается в море. Экипаж покидает горящую машину, в спасательных жилетах борется за крутой волной. Другой экипаж засекает координаты, сообщает их в штаб, и на выручку терпящим бедствие немедленно летит гидросамолет, мчится катер. Отстал летчик в учебе, ему помогают товарищи. Случилось несчастье у воздушного бойца, его тактично поддерживают однополчане.

Экипаж — боевая единица, в которой от каждого зависит успех боевого вылета. Эту истину хорошо осознал еще в начале своего летного пути, еще в предвоенные годы улетел аэроклуба Осовиахима Василий Минаков. С особой силой он познал эту заповедь в бою и потому так сердечно вспоминает летный экипаж своего самолета: штурмана Григория Сергиенко, стрелка-радиста Николая Панова и стрелка Александра Жуковца. Боевые товарищи, они вместе ходили в атаку, вместе и поровну делили опасности. И наземный экипаж, технический, выпускающий его в небо, в бой, — это неутомимые авиаспециалисты: техник самолета Михаил Веляков, механик авиационный Павел Петров, моторист Петр Ястребилов, механик по вооружению Владимир Сергиенко, механик по приборам и электрооборудованию Леонид Клейман. Дружный, сплоченный коллектив, золотые руки, как называл их командир экипажа.

«Говорят, что, уходя в воздух, — пишет автор, — летчик оставляет в залог технику свою жизнь. Но кому из них легче? Вспоминаю о Мише, могу с уверенностью сказать: самое большее, чего он желал бы тогда попросить у судьбы, — это чтобы он сам мог вручить уходящим в небо друзьям свою жизнь как гарантию безотказной работы машины».

Более двухсот вылетов обслужил техник Михаил Веляков, подготовленные им боевые машины бомбили врага в Константинополе, Сулине, Плоешти, Бухаресте, на подступах к Одессе, Керчи, Новороссийску, Севастополю. И доброе слово летчика было ему высшей наградой. Не забывайте об этом, летчики современных сверхзвуковых!

Незабываемы бои за Новороссийск, в ходе которых было совершено множество подвигов на земле, на море и в воздухе. Но особое место в памяти автора занимает неброский подвиг летчик 46-го авиаполка. С раннего вечера и до рассвета трещали моторами знакомые автору с аэроклубовских времен маленькие юркие бипланы, ставшие в годы войны легкими ночными бомбардировщиками. На самолетах По-2 летчики совершали по 5—6 боевых вылетов за ночь, не давая покоя врагу. И когда командиры крылатых гигантов — торпедоносцев — слышали жужжание По-2, невольно вспоминали свою юность, родные аэроклубы Осовиахима.

Хочется отметить язык и стиль этой далеко не рядовой книги морского летчика-ветерана. Если в годы войны он сумел вырасти в мастера торпедных атак, бомбовых ударов и разведки, то в послевоенные годы обогатил свой арсенал литературным мастерством, создав глубоко патриотичное, взволнованное литературное произведение, стройное по замыслу и стилю, написанное ярким, образным языком. Его героев видишь как бы наяву, познаешь их характеры, словно беседуешь с ними о смысле жизни, о Родине.

Полковник в отставке
М. ГОЛЫШЕВ

¹ В. Минаков. Командиры крылатых линкоров. Записки морского летчика. М., ДОСААФ. 1981 г. 384 стр. 1 р. 40 к.

ПРИНЦ — НАРУШИТЕЛЬ ЛЕТНЫХ ЗАКОНОВ

Ежегодно в западных странах происходит примерно 30 катастроф, связанных со столкновениями в воздухе легкомоторных самолетов. Во много раз больше регистрируется так называемых «предотвращенных столкновений», когда самолеты находились в непосредственной близости друг от друга. Обычно такие случаи не привлекают внимания. Но одно из предотвращенных столкновений вызвало шум во многих странах. И не мудрено: за штурвалом двухмоторного «Эндовера», который мог стать причиной гибели людей, сидел принц Филипп, супруг английской королевы. Опасность возникла из-за того, что он вел свой самолет на 200 метров ниже предписанной ему авиадиспетчерами высоты полета. Огромный «Боинг-747», на борту которого было около двухсот пассажиров, пронесся всего лишь в ста метрах от самолета принца.

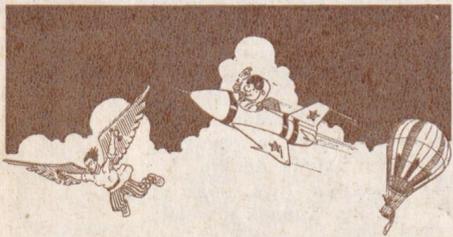
Своим грубым нарушением летных законов 60-летний член королевской семьи поставил судебные власти в довольно щекотливое положение. Английские служители Фемиды нашли однако хитроумный выход. Ответственным за происшествие признан... пилот самолета. По документу принц, управлявший в тот момент самолетом, не может быть виновным, так как он числился... пассажиром.

Простые англичане получили еще одно доказательство того, что в Великобритании далеко не все люди равны перед законом.

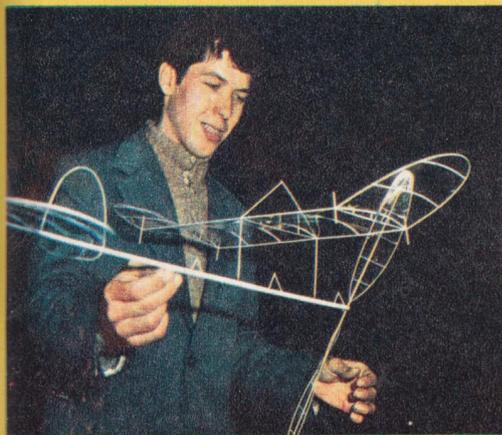
САМОЛЕТ НА СОЛНЕЧНОЙ ЭНЕРГИИ

Американская фирма, возглавляемая конструктором П. Маккириди, построила самолет с электрическим двигателем, получающим питание от солнечных батарей. Самолет «Солар Челленджер» представляет собой высокоплан с прямым крылом (его размах 14,3 м, площадь — 25,7 м²), стабилизатором и килем. В конструкции аппарата широко использованы композиционные и пленочные материалы. Это позволило уменьшить его взлетный вес до 133 кг. Верхняя часть крыла и стабилизатора занята солнечными батареями, состоящими из 16128 фотоэлементов. При благоприятном освещении мощность батареи достигает 2680 вт (для полета требуется 1350 вт).

Солнечные элементы питают электромотор, приводящий во вращение тянущий винт изменяемого шага диаметром 3,35 м. Винт сделан из углепластика. Длина самолета — 9,22 м. Расчетная максимальная скорость «Солар Челленджер» — 69 км/ч, потолок — 4570 м. В июле 1981 года на модифицированном варианте самолета «Солар Челленджер» был совершен перелет из Парижа в Лондон. Полет проходил со средней скоростью 60 км/ч и был завершён за 5 ч 23 мин. Максимальная высота составляла 3600 м.



ВАМ, ЛЮБОЗНАТЕЛЬНЫЕ



КОМНАТНАЯ АВИАЦИЯ — ЭТО СЕРЬЕЗНО!

- С НОВА ПОБЕДИЛ СПОРТСМЕН ЭСТОНИИ.
- ДВА НОВЫХ ПРИЗЕРА.
- ВЫСОКИ ЛИ МАСТЕРСКИЕ НОРМЫ!
- ПУТИ РАЗВИТИЯ МИКРОСАМОЛЕТОВ.
- МОДЕЛЬ ДОЛЖНА БЫТЬ И ЛЕГКОЙ, И ЖЕСТКОЙ.
- ГДЕ СОРЕВНОВАТЬСЯ: В ЗАЛЕ ИЛИ ПОД ЗЕМЛЕЙ.
- ПОРА ПЕРЕКРЫВАТЬ МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ!

Всесоюзные соревнования на кубок СССР по комнатным летающим моделям, как и в прошлом году, проходили в московском Дворце спорта «Динамо». Первенство оспаривали двадцать семь конструкторов микросамолетов. Места определялись по сумме двух полетов из шести.

После пяти туров в лидирующей группе восемь спортсменов: три из Прибалтики и пять из Российской Федерации. У всех восьми равные шансы на победу. Лишь у мастера спорта Анатолия Рыжкова (Свердловск) преимущество почти в 2 минуты. Согласно жеребьевке он стартует первым. 14 минут 35 секунд летает его модель. Время двух полетов — 30 мин 9 с (15'34" + 14'35"). Казалось — победа обеспечена.

Но студент из Таллина Уве Нуммерт оттеснил Рыжкова на второе место. Когда его модель коснулась пола, на электротаблю зрители прочитали: «Нуммерт. Эстония. 20 мин. 33 сек.» В зале раздались дружные аплодисменты. Это был

● Кандидат в мастера спорта А. Чураков.

самый высокий результат, показанный на соревнованиях.

На прошлогодней встрече Нуммерт был вторым призером. В нынешнем году на соревнованиях на первенство Прибалтийских республик его модель показала первый результат — 31 мин 23 с. Там же он установил всесоюзный рекорд продолжительности полета (18 мин 48 с) в зале высотой до 8 метров.

Третьим призером стал кандидат в мастера спорта Антон Чураков. В шестом туре его модель летала 17 мин 47 с (сумма двух — 28 мин 47 с). Это большой успех москвича, если учесть, что в прошлом году он занял лишь 14-е место!

Победителя кубковой встречи 1981 года и рекордсмена СССР по комнатным моделям Тынну Радика постигла неудача. Он — двадцатый. Видно, трудно в одном лице совмещать две довольно сложные обязанности: быть участником соревнований и одновременно тренером спортсменки — своей жены Мерине. К слову сказать, она — единственная женщина среди всех участников встречи — заняла пятое место (24 мин 13 с).

Соревнования показали, что за последнее время значительно улучшились конструкция и технология изготовления моделей, их оснастка и отделка, появились новые оригинальные машинки и приспособления для резиномотора, созданы портативные и удобные «ангары» со ступенями для хранения и перевозки хрупких микросамолетов. А главное — возросло мастерство многих спортсменов. Так, если в прошлом году в турнирной таблице безраздельно господствовали представители Эстонии и Латвии, где давно культивируется комнатная авиация (они заняли тогда все четыре первых места), то сейчас в числе призеров и первой десятки лучших мы видим спортсменов Свердловска, Москвы, Перми и Пензы. На новой технической основе стал возрождаться экспериментальный комнатный моделизм. Примером служит удачная модель махолета, сконструированная учителем труда из Перми М. Чеменевым. Она прекрасно летала и во время тренировок и после официальных туров (5 мин 11 с и 3 мин 1 с). Но думается, такие и другие экспериментальные модели должны допускаться к соревнованиям. За рубежом их рекордные достижения фиксируются. Работа над экспериментальными будит творческую мысль, вырабатывает качества, необходимые изобретателю и рационализатору.

К сожалению, кубковая встреча 1982 года не оправдала надежд ее организаторов и самих участников соревнований. Им не удалось показать высокие результаты и вплотную приблизиться к мировым рекордам. Правда, абсолютное большинство моделей устойчиво и красиво летало, но... показывая лишь средние стабильные результаты. Девяносто полетов из 162 продолжались от 3 до 15 минут. И совсем мало — лишь три — от 15 до 20 минут (в прошлом году — 19). Рекордных же полетов так и не было зафиксировано, тогда как на соревнованиях 1981 года всесоюзный рекорд был превышен пять раз. В этом году лишь одна модель совершила такой полет. У всех трех призеров результаты оказались ниже победителей прошлогодней встречи, на 8—10 минут!

В чем тут дело? Известный спортсмен, в прошлом чемпион мира по моделям планеров, член судейской коллегии Кубка А. Аверьянов считает, что в зале Дворца спорта «Динамо» не было идеального микроклимата для достижения наивысших результатов. В день соревнований на улице было холодно, дул сильный ветер. Через крышу в зал проник холодный поток воздуха, влияя на полет сверхлегких моделей. Некоторые из них были сломаны шкворняками, другие, набрав 19-метровую высоту, залетали за жалюзи потолка, после чего не годились уже для дальнейших запусков.

Некоторые спортсмены, рассчитывая на идеальные погодные условия, оказались у разбитого корыта. В их числе даже такой опытный мастер спорта, как инженер Виктор Гич, занявший в 1981-м пятое место. Его сверхлегкие, но недостаточной жесткости по своей конструкции микромодели даже от незначительного воздушного потока коробились, прогибались и тут же прижимались к земле.

Хочется напомнить, что в Румынии, например, чемпионаты по комнатным моделям давно проводятся под землей в соляных копиях Сланик-Прахове (обл.

Плоешти). Лифт доставляет участников соревнований, судей и зрителей в галерею довольно внушительных размеров (высота 90, ширина 30 и длина 100 м), где почти отсутствуют воздушные потоки. Там модели летают по 40 и более минут. Наверно, нашим спортсменам стоит познакомиться с опытом румынских модельеров, а также с чертежами зарубежных моделей и другими пособиями. Заметим кстати, что Издательство ДОСААФ СССР более двух десятков лет не выпускает книг и чертежей микросамолетов наших лучших спортсменов, не говоря уже о переводных изданиях. Надо подумать и о централизованном снабжении кружков работами материалов для постройки моделей и изготовления микропленки.

☆☆☆

Прошло почти два года с тех пор, как в Единую спортивную классификацию введены спортивные звания, разрядные требования и нормы для строителей комнатных моделей. Пока еще абсолютное большинство участников кубковых встреч не выполняет их. Из 13 мастеров и кандидатов в мастера спорта, получивших свои звания по другим классам моделей, лишь четверо подтвердили их, заняв 1—4 места, но не выполнили разрядных норм, пятеро — выступили на уровне первого — четвертого разряда, четверо — даже ниже пятого разряда.

Может быть, эти нормативы слишком высоки? Для того, чтобы стать, например, мастером спорта или подтвердить это звание, надо за два тура из шести в зале, где проходили соревнования, налетать 54 минуты, а кандидатам в мастера — 40 минут. Пока что мы не укладываемся в эти нормы. В прошлом году лишь Тынну Радик (Эстония) выполнил разрядные требования и нормы кандидатов в мастера спорта по комнатным моделям (он был тогда первым призером и налетал 43 мин 28 с).

Все это опровергает мнение о том, что будто бы комнатная модель самолета в техническом, конструктивном отношении не представляет интереса, что комнатная авиация — дело школьников, а не инженеров, руководителей кружков и опытных спортсменов. Нет, микромодели — «крепкий орешек». Нужно провести немало экспериментов и исследований, чтобы добиться высоких результатов и стать мастером спорта. В этом хорошо убедились инженеры Чураков и Рахимбаев. В течение двух лет они настойчиво изучают наш и зарубежный опыт, собрали целый альбом чертежей различных микромоделей, в том числе и рекордных, рисунков и фотоснимков, рассказывающих о технологии изготовления отдельных деталей и сборки моделей. Построили несколько комнатных самолетов. С учетом микроклимата зала подобрали винтомоторную группу для своих будущих моделей и добились на кубковой встрече неплохих результатов. Но пока еще и они не выполнили нормативов и не подтвердили своих званий — кандидатов в мастера спорта.

Еще труднее, пожалуй, установить или перекрыть довольно высокие мировые рекорды, зарегистрированные ФАИ отдельно по четырем категориям залов в зависимости от их высоты: до 8 м — 25 мин 24 с, от 8 до 15 м — 32 мин 27 с; от 15 до 30 м — 44 мин 43 с и от 30 и более м — 52 мин 14 с.

Кубковые встречи по комнатным моделям становятся традиционными. Они уже выявили сильных и перспективных спортсменов. Но, к сожалению, круг участников этих соревнований пока еще довольно ограниченный. Соревнуются представители Прибалтийских республик, восьми городов и одной области Российской Федерации. И хотя среди участников появилось нынче двенадцать новых имен — это еще не говорит о том, что комнатный авиамоделизм становится у нас массовым. Было бы разумно и полезно, чтобы Центральный авиамодельный клуб ДОСААФ совместно с Центральной станцией юных техников РСФСР провели семинар-практикум для руководителей авиамодельных лабораторий аэроклубов, дворцов и домов пионеров, станций и клубов юных техников. Комнатная авиация может и должна стать массовой.

С. КУДРЯВЦЕВ,
судья республиканской категории

Москва

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

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1982.

Спартакиада на марше	1
Ю. Сироткин. Удачи и просчеты	2
В. Потяженко, В. Турьян. Нашли резервы	4
Советская Латвия	6
Лиепая помнит	6
В. Глебский. Потребность каждого	8
Б. Васина. Когда и родные стены не помогают	10
В. Плохой. В небесах, на земле, на воде	12
Советская Киргизия	13
А. Климов. А строители по-прежнему не торопятся	14
По следам наших выступлений	14
Р. Голованев. «...За мужество в полете»	15
С. Руденко. Над волжской твердыней	16
Сельские парашютисты	18
П. Сторчиенко. Советская парашютная школа	20
Н. Балакин. Спортивное долголетие	22
Аэровокзальный комплекс «Таллин»	23
Ю. Бирюнов. Человек из будущего	24
Л. Энгельгардт. Циолковский — активист Осоавиахима	25
Послевоенные советские самолеты	26
Фотовикторина-82	28
В. Рыбин. Когда дельтаплан в воздухе	28
Авиационно-спортивный календарь	28
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки». Бумажный самолет	30
И. Черных. Ночные грозы	32
М. Голышев. Над морем — крылатые линкоры	34
С. Кудрявцев. Комнатная авиация — это серьезно	35

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

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

Художественный редактор
Л. В. Шарاپова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

Сдано в производство 22.07.82 г.
Подписано в печать 11.08.82 г.
60×90%. 5 п. л. Г-51365.
Тираж 55 000. Зак. 1864.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

Московский авиамodelный клуб ДОСААФ, продолжая традицию развития новых типов авиамodelей, провел десятую юбилейную матчевую встречу восьми городов «Эксперимент-82» по микросамолетам и планерам типа «летающее крыло» и по моделям вертолетов. В соревнованиях принимали участие спортсмены из Москвы, Ленинграда, Волгограда, Харькова, Таллина, Серпухова, Химок и Красногорска.

В первый день стартовали «летающие крылья» — планеры, резиномоторные и таймерные. Все они по своим параметрам не отличались от моделей соответствующих чемпионатных классов. Непременным условием являлось обеспечение продольной устойчивости и балансировки посредством самого крыла — без помощи горизонтального оперения, что, естественно, требовало выбора рациональной формы крыла в плане, правильного подбора профилей крыла и расположения центра тяжести модели, тщательной ее регулировки. На резиномоторный старт допускались модели с весом резиномотора до 50 г, а время работы двигателя таймерных было ограничено 30 секундами. Соревнования проходили в пять туров.

Наибольшее число участников собралось на старте планеров «летающее крыло». Успеха добился мастер спорта А. Аверьянов (385 очков). Всего на 4 очка отстал от него перворазрядник из Таллина А. Пярна.

Сравнивая их результаты с лучшими достижениями по этому классу прошлых лет, мы увидим резкое снижение показателей. Чем это объясняется? Запуск «крыльев» на леере гораздо сложнее, чем моделей обычной разма: сказывается свойственный «крыльям» меньший запас путевой устойчивости. Удачный запуск «крыла» на леере получается только при наличии упорных тренировок. А их, к сожалению, не было у всех участников, поэтому и полетные результаты низкие. Необходимы систематические интенсивные тренировки на местах.

На резиномоторном старте победителем стал ленинградец В. Баштанник — 371 очко, на втором месте — В. Ильин из Серпухова — 230 очков.

Среди строителей таймерных моделей первый — ленинградец мастер спорта Ю. Петров (762 очка), на втором месте победитель прошлогодней матчевой встречи О. Вишинский (Москва). Победителям по каждому классу «летающих крыльев» вручены призы памяти А. Н. Туполева.

Несколько слов о таймерных моделях вертолетов. В последние шесть лет сложился тип полуконной вертолета соосной схемы со следующими конструктивными ограничениями: количество лопастей ротора — не менее двух, минимальный полетный вес — 300 г, умноженное на число см³ объема двигателя (наибольший допустимый объем — 2,5 см³); максимально допустимая ометаемая площадь ротора — 300 дм². Отношение площади лопастей ротора к ометаемой площади не более 0,4. Под диском ротора размещается объемный, невращающийся фюзеляж, удлинённый в направлении, параллельном плоскости ротора, с минимально допустимым миделем — 0,3% от ометаемой площади ротора. Максимально допустимая площадь горизонтального оперения — 1,5% от ометаемой ротором площади. Время работы двигателя не более 30 с.

До последних лет по этим нормам успешно летали только модели вертолетов мастера спорта В. Слелкова и его учеников. На соревнованиях «Эксперимент-82» устойчиво летали также мидель харьковчан мастера спорта В. Найдовского, кандидата в мастера спорта В. Дворкина и совсем



юного авиамodelиста-школьника А. Зинченко. Харьковчане отработали хороший образец таймерной модели — полуконной вертолета, сравнительно несложной в изготовлении и в запуске, хорошо переходящей в режим автоторации.

Первое место завоевал кандидат технических наук В. Слелков — 685 очков. Ему вручен приз памяти М. Л. Мила за лучшую таймерную модель вертолета. На втором месте — А. Зинченко — 487 очков.

На старте радиоуправляемых моделей вертолетов всего три участника. Лучший — мастер спорта В. Макеев из Московского авиационного института, выполнивший четыре упражнения: взлет, висение, полет по кругу и посадку. Следует отметить, что на матчевой встрече «Эксперимент-82» уже второй раз проходило соревнование по радиоуправляемым моделям вертолетов с тремя участниками при двух стартовавших моделях, выполнивших программу полета.

Роль экспериментальных моделей в развитии авиамodelизма огромна. К сожалению, у нас практикуются соревнования — и местные и всесоюзные — лишь по тем моделям, по которым регулярно проводятся чемпионаты мира, что, на мой взгляд, неправильно. Воспитательная роль авиамodelизма среди молодежи неизмеримо возросла бы, если бы поощрялись соревнования также и по таким авиамodelям, при создании которых необходимо проявлять творческую инициативу и изобретательность в выборе схемы летательного аппарата и его регулировки. У нас в арсенале есть немало очень интересных по своему техническому совершенству моделей, показывавших отличные летные результаты. Незаслуженно забыты копии свободного полета с резиномотором и поршневым двигателем, радиоконной планеров, гидросамолетов, таймерные модели вертолетов и другие. Между тем, развитие этих классов будет стимулировать экспериментальную работу в области авиамodelизма, которая сегодня хромает на обе ноги.

Московский авиамodelный клуб наметил провести одиннадцатую встречу авиамodelистов-экспериментаторов «Эксперимент-83» в июне будущего года и приглашает всех желающих принять в ней участие, прислав предварительную заявку по адресу: Москва, ул. Вальтера Ульбрихта, 23/7, Московский авиамodelный клуб ДОСААФ.

В. БУРЦЕВ,
начальник городского
авиамodelного клуба ДОСААФ,
судья всесоюзной категории

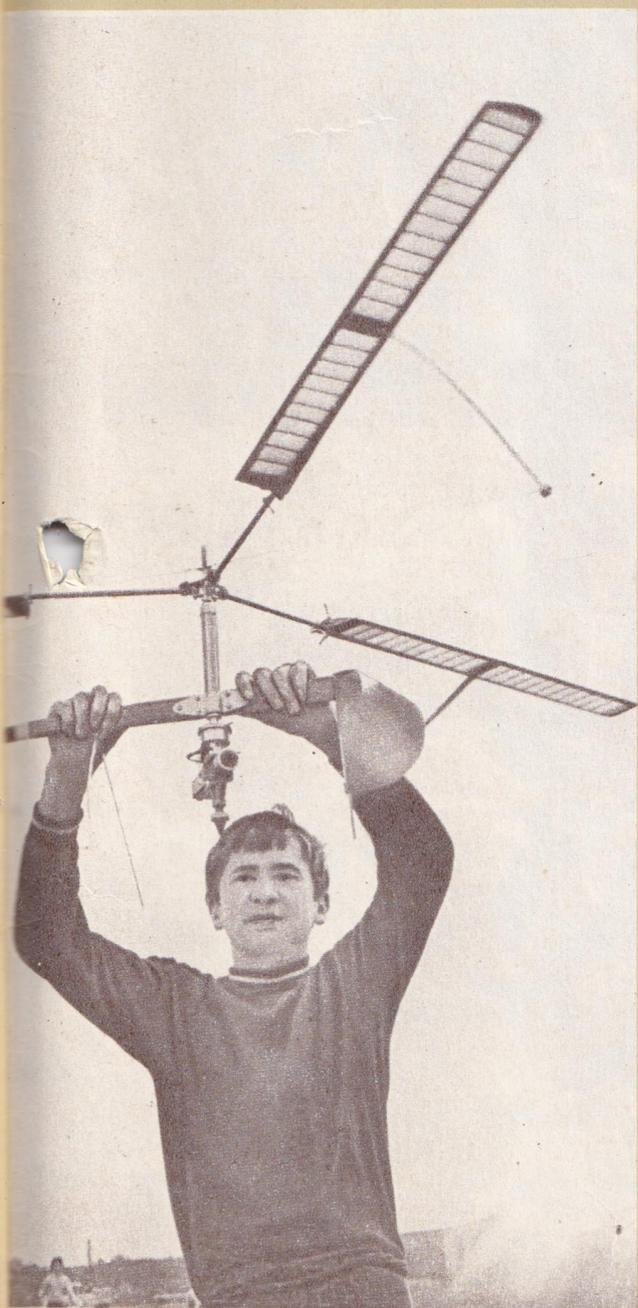
Москва

● На наших снимках — победители встречи. Перворазрядник Пярта Арф (Таллин) с планером «летающее крыло», занявший второе место (вверху). Семиклассник из Харькова Александр Зинченко с таймерной моделью вертолета (слева внизу). Мастер спорта Владимир Баштанник — первый среди строителей резиномоторных моделей (справа в центре). Москвич А. Аверьянов — победитель на старте моделей планеров. Мастер спорта из Красногорска В. Макеев со своим радиоуправляемым вертолетом (справа внизу).

Фото В. РУБАНА



МАТЧЕВАЯ ВСТРЕЧА
ВОСЬМИ ГОРОДОВ



24
XIV МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ
ПЛАНЕРИСТОВ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
СТРАН



- В дальний полет.
- Старший тренер сборной команды СССР В. Юрьев дает указания спортсменам перед стартом.
- Победитель соревнований Франтишек Матоушек (ЧССР).
- Приятная встреча давних соперниц Пелагии Майевской (Польша) и Иргард Моргнер (ГДР).
- В ожидании полетов — сборная команда КНДР.

Фото Б. ВАСИНОЙ



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

ISSN 0130—2701

Индекс 70450 Цена 40 коп.