



В УЛЬЯНОВСКОМ АЭРОКЛУБЕ

На этих снимках победители социалистического соревнования ударники коммунистического труда: вверху — командир парашютного звена, мастер спорта М. Петров; на втором снимке — летчики-инструкторы 1-го класса А. Трофимов и А. Жуков.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

... ЯНВАРЬ ...

1

1983...

IX СЪЕЗДУ ДОСААФ СССР — НАШИ СПОРТИВНЫЕ УСПЕХИ

ВЫСОКИМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ В УЧЕБЕ И СПОРТЕ ВСТРЕЧАЮТ АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ IX СЪЕЗД ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА СТРАНЫ.

● Командир звена Фрунзенского аэроклуба Кудайберген Субанбеков. В 1982 юбилейном году он выполнил норматив мастера спорта.



● Первый выпуск курсантов — таков рапорт съезду Гарика Оганесяна, летчика-инструктора Ереванского аэроклуба.



Фото
В. ТИМОФЕЕВА



● Коммунист Талгат Мусабаев стал первым казахом — мастером спорта СССР по высшему пилотажу.

● От спортсмена до заместителя начальника Тбилисского аэроклуба — такой путь прошел Амиран Мествиришвили. Он мастер спорта по планизму и перворазрядник в самолетном спорте.



● Золотую медаль в сумме многоборья завоевал капитан сборной страны мастер спорта международного класса парашютист Александр Мазанов на международных соревнованиях.

ВЗЯЛ СТАРТ 1983 ГОД — третий год одиннадцатой пятилетки. С чувством высокого патриотического подъема приступил советский народ к выполнению задач, определенных ноябрьским (1982 г.) Пленумом ЦК КПСС, сессией Верховного Совета СССР. Программная речь на Пленуме Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова с горячим одобрением встречена трудящимися нашей страны. Ее положения, выводы и рекомендации взяты на вооружение и настойчиво претворяются в жизнь.

Наша Родина добилась высоких результатов в различных сферах общественной жизни, вышла на рубежи развитого социализма. Все свои свершения, все свои победы трудящиеся Страны Советов связывают с руководством ленинской партии, с выполнением программы, разработанной на XXIII—XXVI съездах КПСС. Единство партии и народа непоколебимо. Монолитность его проявилась и в дни, когда страна провожала в последний путь верного продолжателя великого ленинского дела Леонида Ильича Брежнева.

В центре внимания партии всегда была и остается забота о человеке труда. КПСС, открывая новые горизонты нашего движения к коммунизму, решая крупнейшие задачи экономического, социального и культурного развития, неизменно ориентируется прежде всего на советского человека. Этим целям подчинен и план третьего, сердцевинного года пятилетки. Как отметил товарищ Ю. В. Андропов, «забота о советском человеке, об условиях его труда и быта, о его духовном развитии остается важнейшей программной установкой партии».

В 1983 году прирост национального дохода, используемого на накопление и потребление, составит 15 млрд. рублей. Возрастет на 3,2 процента объем промышленного производства, объем капитального строительства. Большое внимание уделяется развитию агропромышленного комплекса. Сюда будет направлено около 47 млрд. рублей. Увеличится производство мяса, масла, сыра, консервов, другой продукции сельского хозяйства.

Твердо выдерживается линия партии на повышение народного благосостояния. Это выражается в росте производства товаров народного потребления, в расширении их ассортимента, повышении качества. Будет построено 106,6 млн. кв. метров жилья, повысится денежная зарплата рабочих и служащих, оплата труда колхозников.

Вдохновляющие планы вызвали новый прилив творческих сил у нашего народа. Развернулась мощная волна социалистического соревнования за успешное выполнение задач, определенных партией.

В своем выступлении на ноябрьском (1982 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь Центрального Комитета партии товарищ Ю. В. Андропов подчеркнул, что в плане, как всегда, в достаточной мере учтены потребности обороны. В сложной международной обстановке, когда силы империализма пытаются толкнуть народы на путь вражды и военной конфронтации, партия и государство будут непоколебимо отстаивать жизненные интересы нашей Родины, поддерживать высокую бдительность, готовность дать сокрушительный отпор любой попытке агрессии.

ПАРТИЯ И НАРОД — ЕДИНАЯ ЦЕЛЬ, ЕДИННЫЕ ПЛАНЫ

Поставленные ноябрьским Пленумом ЦК КПСС задачи горячо, всем сердцем одобрены членами Добровольного оборонного общества. Как и все советские люди, они активно приступили к претворению требований партии в жизнь. Проводятся агитационно-массовые мероприятия по разъяснению решений Центрального Комитета КПСС, сессии Верховного Совета СССР. В авиационных организациях к этой работе привлечены лучшие пропагандистские силы.

В Волчанском авиационном училище, в Волгоградском и Калужском аэроклубах ДОСААФ руководящий состав, пропагандисты и агитаторы предметно и доходчиво разъясняют задания плана 1983 года. Положительно то, что здесь умело подходят к доведению задач, конкретизируют их применительно к каждому коллективу, доходят до каждого человека. Состоялись доклады и беседы на темы «КПСС — испытанный вождь советского народа», «В единстве партии и народа — залог несокрушимой силы советского общества», «Наш вклад в укрепление экономического и оборонного могущества Советской Отчизны». Оформлены средства наглядной агитации. Весь постоянный состав, курсанты, спортсмены взяли высокие социалистические обязательства на новый год.

Достойная встреча готовится IX Всесоюзному съезду оборонного Общества. Задача состоит в том, чтобы, опираясь на опыт минувшего юбилейного года, добиться новых успехов на всех направлениях оборонно-массовой работы. Важное внимание должно быть уделено повышению качества и действенности военно-патриотической пропаганды, всего воспитательного процесса. В этих целях следует творчески использовать все формы и методы пропагандистского арсенала. Взять, к примеру, Брянский авиаспортклуб. Здесь часто проводятся встречи с передовиками производства, перед спортсменами выступают руководители партийных и советских организаций. Большое внимание уделяется пропаганде славных боевых традиций, подвигов наших летчиков в годы войны. Сейчас, в дни месячника оборонно-массовой работы, в клубе частые гости ветераны войны и труда, герои боев за Родину. Воспитательная деятельность в авиационных клубах и спортивных организациях направлена на привитие высо-

кого чувства ответственности членам ДОСААФ за выполнение задач 1983 года.

На ноябрьском Пленуме ЦК КПСС большое внимание уделялось мобилизации новых резервов повышения эффективности работы во всех звеньях народного хозяйства. Это требование целиком и полностью относится и к деятельности комитетов и клубов ДОСААФ. Важные задачи, в частности, призваны решить оборонные организации по совершенствованию качества подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах, по расширению и повышению уровня подготовки специалистов для народного хозяйства. Пути решения этой проблемы лежат прежде всего в совершенствовании учебного процесса, материально-технической базы, внедрении наиболее передовых методических приемов обучения молодежи. При выполнении этих задач нельзя ни на минуту забывать о нашем все возрастающем вкладе в выполнение Продовольственной программы. Надо добиваться, чтобы авиационные клубы, готовя достойное пополнение для военной авиации, более активно участвовали в решении народно-хозяйственных задач.

1983 год должен быть годом новых достижений в спортивной работе, успешных стартов в VIII летней Спартакиаде народов СССР. Порадовать Родину мировыми рекордами, добиться массовости и мастерства в авиационных видах спорта — прямой долг спортсменов ДОСААФ, их ответ на заботу партии и правительства о советском человеке, о развитии физкультуры и спорта в стране.

Высоким политическим и трудовым подъемом характеризуется в эти дни жизнь нашей Родины. Под мудрым руководством партии, тесно сплоченные вокруг ее ленинского Центрального Комитета, трудящиеся Страны Советов строят коммунизм. Планы партии восприняты всем советским народом как свое, кровное дело. В непоколебимом единстве партии и народа, в твердом следовании заветам великого Ленина — источник силы, несокрушимой мощи советской страны.

Внести достойный вклад в укрепление экономического и оборонного могущества Отчизны — прямой долг, святая обязанность всех членов добровольного Общества.

Наши товарищи

ОСТРАЯ и напряженная борьба за звание абсолютной чемпионки мира 1982 года по парашютному спорту подходила к концу. Завершает свой последний прыжок на точность приземления одна из главных претенденток на чемпионский титул советская спортсменка Лариса Корищева. Приземляется отлично!

Но Лариса не спешила радоваться и, тем более, принимать поздравления: опустившиеся сумерки не позволили совершить прыжки парашютистам из команды ГДР, в том числе ее главной сопернице Ирине Валкофф. Абсолютная чемпионка мира 1980 года И. Валкофф уверенно выступила в воздушной акробатике и завоевала золотую медаль, а у Корищевой — третий результат. В прыжках же на точность приземления Лариса пока четвертая — в сумме десяти попыток допустила отклонение в шестнадцать сантиметров. Лидировала в этом упражнении американка Черлз Стернс. Словом, ситуация сложилась весьма запутанная, и теперь все зависело от последнего прыжка Валкофф.

И вот наступило утро. Что оно принесет? Лариса во время прыжков соперниц находилась в палатке. Тут-то и нашел ее тренер В. Жариков:

— Не зря я еще вчера поздравлял. Валкофф — пятая в этом упражнении. А значит ты — абсолютная чемпионка! Поздравляю, — и крепко пожал руку.

К этой самой большой в жизни победе Л. Корищева шла 15 лет, с тех пор, как совершила первый прыжок на спортивном аэродроме авиаспортклуба ДОСААФ. Она, как и многие ее сверстницы, увлекалась различными видами спорта, предпочтение отдавая художественной гимнастике и стрельбе, удачно выступала на школьных турнирах, словом, росла вполне спортивной девочкой. Соревнования парашютистов она впервые увидела по телевидению. Но, как рассказывает Лариса, ни тогда, ни много позже она и мечтать не могла о парашютных прыжках, считая их недоступными для себя. Позже, правда, уже будучи учащейся Ивановского художественного училища, она все чаще и чаще стала думать о прыжках с парашютом.

Лариса знала, что один из сокурсников занимается в спортивной секции. Однако на ее вопрос — как стать парашютисткой — ответил, что сейчас ее не примут — нет шестнадцати лет. Прошел год, и тот же парень поинтересовался, не передумала ли она насчет авиационного клуба. Нет, не передумала.

Через несколько месяцев Л. Корищева совершила свой первый прыжок. В памяти осталось ощущение огромной радости и...разочарование, что полет оказался таким скоротечным. Хотелось прыгать еще и еще. Она часто приезжала на аэродром, наблюдала за тренировками опытных мастеров, а когда ей разрешили прыгать — каждый спуск под куполом приносил большую радость, если, конечно, результат удовлетворял ее и инструктора.

На свои первые большие соревнования отправилась сразу после защиты диплома. Тогда, на зональной встрече спортсменов

ТРУДНЫЕ СТУПЕНИ К ПЬЕДЕСТАЛУ



РСФСР заняла шестое место в двоеборье. Затем финальные старты сильнейших парашютистов России. Здесь Корищеву постигла неудача. Сказались неопытность и волнение.

Лариса переживала свой промах, даже пролила немало слез. Но взяла себя в руки, проанализировала причины, поняла — мало тренировалась. Отметим, стремление искать причины поражения в первую очередь в себе самой — одна из черт Корищевой, как, впрочем, трудолюбие и упорство в достижении поставленной цели.

— Еще в детстве, когда совсем маленькой жила в деревне, особой смелостью не отличалась и может быть из-за упрямства ходила

одна по грибы и ягоды. И пока не наполнила корзинку, никогда не возвращалась домой, даже если надвигалась темнота, — улыбаясь, вспоминает спортсменка. А в семь лет решила обязательно научиться плавать, так ходила на реку до тех пор, пока не стала с водой на ты.

Начав заниматься парашютизмом, к счастью, быстро усвоила, что от ошибок и поражений в спорте не застрахован никто. Надо делать правильные выводы. Может быть это звучит странно, но лично для меня поражение — это путь к победе. Уверена, мои товарищи поймут меня правильно — тренировки, соревнования. Лариса внимательно изучает опыт мастеров, среди которых чемпионка СССР Альбина Дюжова. В 1971 году, став военнослужащей, она в составе команды ВВС участвовала в соревнованиях на установление мировых рекордов. Первый значительный успех! Завоевано высшее мировое достижение в прыжках на точность приземления — среднее отклонение в двух прыжках — 20 сантиметров! Она же соавтор еще трех рекордов в групповых прыжках!

Армейская служба со строгой дисциплиной налагала свои требования, приучала не падать духом в сложных ситуациях, а совместные тренировки с лучшими спортсменами страны закаляли характер, воспитывали уверенность в своих силах. Именно в эти дни произошла ее встреча с Александром Самсоновым.

— Мы стояли в строю, когда я первый раз увидела Сашу, — рассказывает Лариса. — Высокий, стройный, увешанный фото- и киноаппаратурой, он понравился мне сразу. А вечером, на танцах, Саша пригласил танцевать.

Л. КОРИЩЕВА
Фото А. САМСОНОВА



Подружившись, мы проводили вместе все свободное время, часто обменивались впечатлениями о тренировках и соревнованиях. Саша — хороший парашютист, мастер спорта, мировой рекордсмен. Увлечшись киносъемкой, он также добился немалого, сделал несколько короткометражных фильмов о парашютистах. Снятые им кадры вошли в знаменитый фильм Ю. Озерова об Олимпийских играх-80. А на одном из Всесоюзных фестивалей спортивных лент он получил специальный диплом за операторскую работу в фильме «Небо — любовь моя».

Саша великолепно разбирается в тонкостях парашютного спорта, особенно в воздушной акробатике. Общность интересов — убеждена — главное в семейной жизни. В этом плане мне здорово повезло — муж стал для меня не только самым дорогим человеком, но и первым тренером.

Мастерство Корычевой неуклонно росло с каждым годом, но все же не так быстро, как ей бы хотелось.

Так, по сумме двоеборья ей никак не удалось войти хотя бы в десятку сильнейших. Отлично отработав одно упражнение, она допускала серьезные ошибки в другом и выбывала из числа претенденток на главные награды. Но неудачи закаляли характер.

В 1977 году она стала матерью. Надо ли говорить, что в продолжение ее спортивной биографии теперь верили единицы. А твердо верили только двое — Александр и Лариса.

И она вернулась в большой спорт. Товарищи, хорошо знавшие Корычеву, с удивлением отмечали, что к очередному прыжку Лариса стала готовиться гораздо тщательнее, особое внимание уделяла наземной подготовке. Работала спокойно, без суеты, вскоре стала чемпионкой ВВС по акробатике.

Золотая медаль вдохновила спортсменку. Чтобы добиться большего успеха, надо много работать. Одна из комнат в ее квартире превратилась в маленький спортивный зал с подвесной системой для отработки элементов выполнения фигур. Лишь Саша и она знают, сколько часов отдано «крутежке» спиралей и сальто, просмотру кинокадров с ее комплексами в воздухе, обсуждению ошибок и поиску путей, как их устранить.

На чемпионате страны Корычева, наконец, входит в первую десятку по сумме многоборья. На нее обратили внимание тренеры сборной команды. Однако пока она лишь кандидат в команду.

Тренировки здесь были испытанием на прочность характера. Еще бы, мечтать о выступлениях в составе главной команды страны, но оказаться только в резерве... К чести Корычевой она достойно выдержала испытание. Тренировалась с удвоенной энергией, воспринимая все лучше, что накоплено в сборной команде СССР.

Корычева отлично выступила в финальных стартах VII Спартакиады народов СССР, где она в сумме двоеборья заняла второе место, уступив опытной спортсменке Елене Маракуце. Теперь ее включили в сборную команду страны. На первом в ее жизни чемпионате мира, проходившем в болгарском городе Казанлык, дебютантка Лариса очень волновалась и, видимо, это сказалось на ее выступлении. И все же она заняла седьмое место, а в прыжках на точность приземления завоевала бронзовую медаль и тем самым внесла немалый вклад в командную победу.

Характерно, что, прыгая на тренировках гораздо реже своих подруг по команде, Лариса тем не менее показывала более высокие результаты. Она стала трудиться гораздо эффективнее, творчески подходя к выполнению каждого упражнения.

На чемпионате мира в Чехословакии Корычева была уверена в своих силах, и Ларису даже не смутило не совсем удачное начало соревнований. С каждым новым прыжком она сокращала отрыв от лидеров и на финише была одной из главных претенденток на победу в двоеборье.

Абсолютная чемпионка мира Лариса Корычева, скромная, отзывчивая. Она с благодарностью говорит о своих наставниках В. Жарикове, А. Дунаеве, которые помогли достичь вершин мастерства, добиться победы.

Впереди у нее напряженные тренировки. Новые турниры.

В. РАДЖАБЛИ

2. «Крылья Родины» № 1



211 СУТОК В КОСМОСЕ

УСПЕШНО ЗАВЕРШЕН САМЫЙ ДЛИТЕЛЬНЫЙ В ИСТОРИИ КОСМОНАВТИКИ
211-СУТОЧНЫЙ ПИЛОТИРУЕМЫЙ ПОЛЕТ.

Космонавты Анатолий Березовой и Валентин Лебедев 13 мая 1982 года стартовали на корабле «Союз Т-5». На следующий день корабль был состыкован со станцией «Салют-7», и экипаж приступил к работе на ее борту.

25 июня 1982 года с орбитальным комплексом «Салют-7» — «Союз Т-5» была осуществлена стыковка корабля «Союз Т-6», который пилотировал международный экипаж в составе летчиков-космонавтов СССР Владимира Джанибекова, Александра Иванченкова и гражданина Франции Жан-Лу Кретьена. Впервые на борту пилотируемой станции одновременно работало пять космонавтов. Международный экипаж научно-исследовательского комплекса «Салют-7» — «Союз Т-5» — «Союз Т-6» успешно осуществил программу экспериментов, подготовленную учеными СССР и Франции.

С 20 по 27 августа на станции «Салют-7» работали космонавты Леонид Попов, Александр Серебров и Светлана Савицкая. Все запланированные работы экипаж экспедиции посещения с участием женщины-космонавта выполнил полностью.

В ходе длительного полета орбитального комплекса «Салют-7» — «Союз Т» основным экипажем и экипажами экспедиций посещения выполнен большой объем научно-технических и медико-биологических исследований и экспериментов.

30 июля Анатолий Березовой и Валентин Лебедев осуществили выход в открытое космическое пространство для проведения демонтажа и частичной замены научной аппаратуры, установленной на внешней поверхности станции.

Экипажем были проведены новые в практике космических полетов операции — через шлюзовую камеру станции выведены в космическое пространство малые искусственные спутники Земли «Искра-2» и «Искра-3», предназначенные для любительской радиосвязи. Четыре автоматических грузовых корабля «Прогресс» обеспечили доставку на орбитальную станцию «Салют-7» топлива, расходуемых материалов и научной аппаратуры.

После завершения запланированной программы работ на борту орбитального научно-исследовательского комплекса «Салют-7» — «Союз Т» космонавты Анатолий Березовой и Валентин Лебедев возвратились на Землю.

Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР, Совет Министров СССР поздравили с победой в космосе ученых, конструкторов, инженеров, техников и рабочих, все коллективы и организации, принимавшие участие в подготовке и осуществлении самого длительного космического полета, космонавтов Анатолия Березового и Валентина Лебедева.

Успешное осуществление длительной экспедиции советских космонавтов в год празднования 60-летия образования Союза Советских Социалистических Республик, говорится в приветствии, является крупным вкладом в выполнение решений XXVI съезда КПСС по освоению космоса в интересах развития науки и народного хозяйства страны.

● А. Березовой (слева) и В. Лебедев (справа) после приземления.

Фото ТАСС.



зервы? Возьмем, к примеру, Московский городской авиамодельный клуб. Лет шесть назад он ограничивался тем, что работал только с молодежью, занимавшейся в его стенах. Результаты, в общем, были неплохие. Команды клуба ежегодно занимали хорошие места на крупных соревнованиях. Но эти показатели держались лишь за счет небольшой группы спортсменов. А что если пойти в первичные организации? В школы, вузы, на заводы и там искать и готовить резервы? Такая мысль была высказана молодым начальником клуба В. Бурцевым. Энергично взялись за дело. Выявляя наиболее одаренных, в 1982 году клуб подготовил спортсменов-разрядников, мастеров спорта и кандидатов в мастера спорта почти в три раза больше, чем пять лет назад. Его воспитанники М. Журавлев, В. Булатников, С. Шелкалин, А. Рафа, В. Хохлов, Ю. Фирсов и С. Ильин отличились на прошлогодних

КРИТИЧЕСКИ ОЦЕНИВАЯ ДОСТИГНУТОЕ

Д. КУЗНЕЦОВ,
председатель Московского городского
комитета ДОСААФ

ЗА ГОДЫ, прошедшие после VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, столичная городская организация ДОСААФ под руководством партийных и советских органов повысила свою активность. Конкретней и эффективней стала военно-патриотическая, оборонно-массовая работа, улучшилось качество подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах СССР.

В 1982 году в клубах и на курсах обучено более 40 тысяч специалистов массовых технических профессий. Повысилось внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта. Свыше полутора миллионов досаафовцев участвовали в различных соревнованиях.

Шесть лет подряд Московская оборонная организация по итогам Всесоюзного социалистического соревнования занимает первые места среди областей, краев и автономных республик Российской Федерации, награждалась переходящим Красным знаменем ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР.

Московские аэроклубы, созданные в начале тридцатых годов, продолжают славные традиции. Они и сейчас являются кузницей подготовки пилотов, пара-

шютистов, планеристов, авиамodelистов. В годы Великой Отечественной более ста воспитанников аэроклубов за мужество и отвагу удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

На клубных аэродромах начали свой путь в небо, в авиационный спорт, в космос будущие летчики-космонавты СССР В. Волков, В. Быковский, С. Савицкая, ведущие советские авиаспортсмены — планеристы О. Пасечник и Ю. Кузнецов, вертолетчица Т. Егоркина, парашютистка Н. Сергеева. Сотни воспитанников столичных аэроклубов ныне достойно несут почетную службу в рядах Вооруженных Сил.

На протяжении многих лет московские авиационные клубы работают безаварийно, успешно выполняя взятые на себя обязательства по подготовке спортсменов. В центре внимания — воспитание каждого курсанта подлинным патриотом своей Родины. Этой цели служат изучение Ленинских заветов о защите социалистического Отечества, лекции и политинформации о внутренней и внешней политике Коммунистической партии и Советского государства, пропаганда революционных, боевых и трудовых традиций партии, народа и Вооруженных Сил. Частые гости клубов — ветераны партии и труда, участники Великой Отечественной, ветераны авиации, ведущие спортсмены.

Откуда черпают аэроклубы свои ре-



всесоюзных соревнованиях. Все они увлеклись авиамоделизмом в школьных коллективах ДОСААФ.

Что может первичная организация — показывает пример такого далеко «не авиационного» коллектива, как Московский автозавод им. И. А. Лихачева. Здесь издавна культивируются автомобильный и мотоциклетный виды спорта. И это естественно. Но есть на ЗИЛе и любители крылатого спорта. Здесь решили организовать секцию дельтапланеризма. Идея пришлась по душе. Инициативу энтузиастов поддержали партком, комсомольская и профсоюзная организации. Активистам ДОСААФ М. Карпенко, П. Гольянову и А. Савельеву немало пришлось потрудиться. Начинали с азов: надо было подготовить инструкторов, позаботиться о технике, о помещении для занятий.

Сейчас в дельтапланерной секции обучается более двадцати спортсменов, они

выступают на соревнованиях. Есть на ЗИЛе авиамodelьная и ракетомodelьная секции. Руководит ими один из ветеранов авиамodelизма И. Каширин. С увлечением работает он с молодежью. Его помощник — нештатный инструктор городского авиамodelьного клуба, кандидат в мастера спорта П. Грибачев. Многие вчерашние кружковцы ныне гражданские летчики, студенты авиационных институтов и техникумов, опытные спортсмены.

Большую и плодотворную работу ведет секция дельтапланеризма первичной организации института атомной энергии имени И. В. Курчатова, где председатель комитета ДОСААФ А. Торопов. В ряде районов — Первомайском, Красногвардейском, других созданы клубы «Десантник», «Юные космонавты».

К сожалению, далеко не все сделано, чтобы широко привлечь к секциям и кружкам подростков, школьников. В Москве более тысячи общеобразовательных школ, но в ряде их еще не созданы кружки. Неважно обстоят дела в Железнодорожном, Краснопресненском районах. Слабо организуется эта работа в некоторых профтехучилищах.

Большой резерв для наших аэроклубов готовит юношеская планерная школа Свердловского района столицы. Школа существует уже более 20 лет. Несколько тысяч подростков и школьников здесь обучались искусству полета на планере БРО-11. Однако одной школы для такого большого города, как Москва, недостаточно. Трудно удовлетворить желание всех подростков, юношей и девушек сесть за штурвал вертолета и самолета, подняться под облака на планере, научиться строить и запускать авиамodelи.

На наш взгляд, авиамodelизм заслуживает большего внимания, чем уделяется ему сейчас. Класс в школе, клуб по месту жительства при желании можно всегда превратить в лабораторию малой авиации.

Анализируя деятельность первичных организаций и аэроклубов с позиций сегодняшнего дня, наглядно видишь, как неровно они еще работают. И результаты их порой различны. Возьмем те же аэроклубы.

Не первый год занимает ведущее место не только в столице, но и среди аэроклубов страны 3-й Московский аэроклуб. Что же отличает этот коллектив от других? Прежде всего организованность и порядок, высокий уровень летно-прыжковой и спортивной работы, наличие больших резервов для дальнейшего развития спорта.

Большое внимание здесь уделяют оборудованию классов и тренажерных городков. Многие приборы и приспособления сделаны руками летчиков, инструкторов, спортсменов, инженеров и техников. Макет аэродрома, манекен парашютиста с цветными лампочками, по-

казывающими порядок осмотра спортсмена перед посадкой в самолет, и многое другое помогают в обучении молодежи, в предотвращении летных происшествий.

Но главное, конечно, большое внимание коллектива клуба развитию массовости спорта. Постоянно укрепляется связь клуба с первичными организациями, растут кадры нештатных инструкторов и секций.

Значительную работу ведет совет клуба. Он рассматривает вопросы, связанные с дальнейшим улучшением воспитания молодежи, повышением спортивных достижений, совершенствованием учебно-материальной базы, анализирует рост массовости и многое другое. Большую активность в решении задач клуба проявляют ведущие спортсмены Е. Крайнова, А. Качан, Л. Щенева, О. Дронченко, Г. Алексеев, О. Чернышенко. Так, Елена Крайнова ведет занятия с учащимися ПТУ № 36. Летом минувшего года группа спортсменов-парашютистов училища совершила первые прыжки с парашютом.

Успехов в летно-прыжковой работе достиг авиационно-спортивный клуб Московского авиационного института им. С. Орджоникидзе (начальник В. Ларькин). Спортсмены клуба в 1982 году совершили более 6000 парашютных прыжков.

Как видим, тренеры, инструкторы и ведущие спортсмены клубов подхватили почин «Мастера — в трудовые коллективы!». И в этом — одно из условий успеха.

Анализируя итоги работы, критически оценивая достигнутое, мы прекрасно понимаем, что городской комитет ДОСААФ еще не все сделал, чтобы улучшить деятельность комитетов и аэроклубов. Значительно понизил свои показатели в спортивной работе 2-й аэроклуб (начальник В. Алексеев). Спортсмены слабо выступили на чемпионате СССР по высшему пилотажу, не порадовали и планеристы. Не заботятся здесь о молодых резервах. Бывший заместитель начальника клуба по политико-воспитательной работе А. Ионов слабо влиял на состояние дел. Все это привело к тому, что в клубе имели место нарушения дисциплины, предполетного режима.

Горком ДОСААФ строго наказал виновных. Этот горький опыт учит нас более глубоко изучать положение дел в авиационных организациях, воспитывать не только обучающихся, но прежде всего — воспитателей. Необходимо добиваться, чтобы каждый инструктор являл собой пример для тех, кого призван учить летать и прыгать с парашютом.

Идя навстречу IX съезду ДОСААФ СССР, городской комитет наметил конкретные меры по повышению уровня деятельности первичных организаций, районных комитетов оборонного Общества, аэроклубов, по дальнейшему совершенствованию всей военно-патриотической работы. В этом мы видим залог успеха в решении больших задач, которые возложены на столичную оборонную организацию.



● Любят дельтапланеристы Петровские горки столицы. Эти юноши и девушки овладевают парашютным спортом в 3-м Московском городском аэроклубе.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

ПОБЕДИТЕЛИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

БЮРО ПРЕЗИДИУМА ЦК ДОСААФ СССР И ЦК ПРОФСОЮЗА АВИАРАБОТНИКОВ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ВСЕСОЮЗНОГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ КОЛЛЕКТИВОВ И РАБОТНИКОВ ВЕДУЩИХ ПРОФЕССИЙ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ СССР ЗА 1982 ГОД.

За успешное выполнение планов учебно-летней работы и принятых в ознаменование 60-летия образования СССР социалистических обязательств переходящие Красные знамена ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников, дипломы и первые денежные премии присуждены: Волгоградскому аэроклубу на реактивных самолетах (начальник С. Карпенко, председатель профкома А. Остапенко); Волчанскому авиационному училищу летчиков ДОСААФ (Г. Крутилин, Г. Украинцев); Ростовскому аэроклубу на вертолетах (А. Рассуковский, И. Паламарчук); Центральному аэроклубу СССР имени В. П. Чкалова (Ю. Комицын, Ф. Матюк); Брянскому авиаспортклубу (В. Горбачев, Ю. Ютанов), Вильнюсскому авиатехспортклубу (начальник З. Бразаускас).

Вторые места заняли: Запорожский аэроклуб на реактивных самолетах (В. Орлов, Л. Руденко); Калужский аэроклуб на реактивных самолетах (Ю. Сафонов, В. Мельникова); Витебский аэроклуб на вертолетах (А. Сидоров, А. Сергеев); Минский аэроклуб (В. Ковалев, А. Дорошкевич); Тамбовский авиаспортклуб (В. Соломко, В. Фомин); Тартуский авиатехспортклуб (И. Линк).

На третьем месте: Курский аэроклуб на реактивных самолетах (В. Афиногенов, А. Дураков); Саранский аэроклуб на реактивных самолетах (С. Белоусов, Д. Образцов); Кемеровский аэроклуб на вертолетах (В. Столяров, И. Мосин); Центральный спортивно-технический клуб авиационного моделирования (А. Назаров, М. Васильченко); Донецкий авиаспортклуб (В. Самойлов, Н. Байков); Арсеньевский авиатехспортклуб (начальник В. Зайцев).

Коллективы авиационных организаций, добившиеся лучших показателей в подготовке авиационных специалистов для Вооруженных Сил СССР и занимавшие призовые места в течение последних двух лет подряд, представлены к награждению: переходящим Красным знаменем Военно-Воздушных Сил — Кинель-Черкасский аэроклуб (начальник Г. Олейниченко); переходящим Красным знаменем воздушно-десантных войск — Ташкентский аэроклуб (начальник А. Матузов).

Отмечена хорошая работа Челябинского, Рязанского, Сумского, Ярославского, Алма-Атинского аэроклубов, Серпуховского, Тульского,

Свердловского, Казанского, Коломенского, Бобруйского и Паневежского авиаспортклубов.

Почетными выпелами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников награждены: авиазвенья клубов — Казанского (командир П. Муравьев), Ставропольского (А. Рыженко), Грозненского (Т. Овадюк), Костромского (В. Турбин), Сумского (П. Ковалев), Егорьевского (Г. Колесников), 1-го Московского городского (Ю. Арбинин), 3-го Московского городского (В. Гузюкин), Тульского (Т. Коровина), Смоленского (В. Гриценко), Днепропетровского (В. Тихоненко), Казанского (Ю. Логвин), Бобруйского (Т. Чупрунова), Коломенского (В. Большаков), Краснодарского (В. Кривошея); технические группы аэроклубов — Ворошиловградского (авиатехник-бригадир Н. Кидалов), Рязанского (И. Федотов); технические бригады Ижевского аэроклуба (Н. Перцев), Бузулукского (Н. Рыбин), Центрального планерного аэроклуба (Е. Осипов).

Почетными дипломами ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников и памятными подарками награждены работники ведущих профессий — летчики-инструкторы: В. Губанов (Челябинский аэроклуб), Б. Гринько (Омск), П. Глуховский (Рязань), В. Зевахин (Ульяновск), Н. Кулешова (Куйбышев), Ю. Калинин (Воронеж), Ю. Миненко (Ворошиловград), В. Нестеров (Караганда), В. Илюшков (Липецк), Н. Куц (Вязьма), В. Кудлай (Ярославль), В. Иванов (Саратов), С. Бережнов (Вязники), В. Барышников (Бузулук), В. Лебедев (Новосибирск), А. Чаплинский (Владимир), В. Ильин (Орел), С. Боряк (Алма-Ата), А. Белозеров (Свердловск), С. Смирнов (Кировоград), А. Юдин (Астрахань), В. Атаев (Иваново), Н. Гавва (Новосибирск), В. Злыков (г. Киров), В. Пугачев (Винница), Е. Федотов (Усть-Каменогорский авиаспортклуб).

Авиационные техники: И. Власов (Омск), А. Иванов (Куйбышев), В. Новиков (Вязьма), В. Соколов (Кострома), Н. Баженов (Воронеж), П. Власов (Челябинск), Н. Грищенков (Липецк), В. Першин (Казань), Н. Данилюк (Ярославль), В. Андрющенко (Саратов), В. Наумов (Аткарск), В. Ярославцев (Новосибирск), В. Гудин (г. Владимир), М. Говорухин (Богодухов), А. Михайлов (Душанбе), А. Черняк (Алма-Ата), М. Казарина (2-й Московский Городской аэроклуб), В. Лякин (Серпухов), В. Жигин (Тула), М. Коновалов (Чернигов), А. Злобин (Свердловск), К. Арипов (Чимкент), С. Глазов (Смоленск), В. Шабель (Бобруйск).

ИСТЕКШИЙ ГОД был напряженным для авиационных спортсменов ДОСААФ. Большие испытания выпали на их долю. Четыре мировых чемпионата, европейский турнир, международные встречи. Это был год многих побед. Наши парни и девушки, движимые чувством патриотического долга, достойно защищали флаг любимой Родины в спортивных состязаниях.

Мы славим чемпионов мира — спортсменов-летчиков во главе с ленинградцем Виктором Смолиным, львовскую парашютистку Ларису Корычеву. Мастерство, решительность и умение хладнокровно действовать в обстановке острой конкуренции помогли им подняться на высшую ступеньку пьедестала почета.

Высокого титула чемпионов мира удостоились авиамоделисты-гонщики киевляне Виктор Онуфриенко и Валентин Шаповалов. Прежнее мировое первенство принесло им неудачу. Ветераны не сдались, продолжали настойчиво тренироваться, готовились к упорной, напряженной борьбе и победили. С чувством высокой ответственности за честь флага страны оспаривали мировое первенство также авиамоделисты-строители копий самолетов: они первые в личном и командном зачетах. Это — киевляне чемпион мира Валерий Крамаренко, Александр Бабичев и Владимир Федосов. Отличились наши спортсмены и на европейском турнире по моделям свободного полета: в классе резиномоторных моделей возглавили зачетные таблицы. Киевлянин Александр Андриюков стал чемпионом Европы (о всех крупных турнирах наш журнал опубликовал материалы).

Сейчас, когда остыли страсти, настало, думается, время оглянуться назад, проанализировать итоги стартов, сопоставить их с прошлыми результатами, сосредоточить внимание на ошибках, чтобы избежать их в новом спортивном году. Мы знаем, что это уже делают специалисты, тренеры. Цель журнальной публикации высказать суждения, которые, на наш взгляд, могут помочь определить пути дальнейшего развития массовости спорта и на этой основе добиться повышения спортивного мастерства.

Достижения отдельных спортсменов не могут заглушить определенного беспокойства по поводу выступлений некоторых команд. Ведь прошлогодние турниры принесли нам не одни радости, но и огорчения. Они как бы высветили не только отдельные недостатки, но и упущения в системе подготовки ведущих спортсменов, в спортивной работе. Первое, что бросается в глаза, — отсутствие стабильности, некоторое снижение мастерства ряда ведущих спортсменов.

Такой вывод вытекает, скажем, из анализа поединков советской сборной на мировом первенстве парашютистов. Наши мастера завоевали лишь одну золотую медаль, женская и мужская команды — на втором месте. Для сравнения напомним, что с 1970 года после каждого чемпионата советские парашютисты привозили домой не менее трех золотых медалей, а в 1980-м им было вручено семь золотых наград. И, как правило, мужчины или женщины были первыми в командном зачете. В прошлом же году по прыжкам на точность приземления кое-кто из мастеров не только не достиг своих прежних результатов, показанных на всесоюзных соревнованиях и тренировках, но даже не приблизился к ним. А отдельные показатели не поднялись выше внутриклубных. Вот почему в групповых прыжках на точность приземления наши мужчины были на девятом, а женщины на шестом местах.

И это не случайность. Чемпионат в Чехословакии лишь подтвердил определенные недостатки в подготовке ведущих парашютистов. Их можно было увидеть еще на турнире в Болгарии, проходившем в преддверии мирового первенства. Там за медали боролись восемь команд. Среди муж-

СКВОЗЬ ПРИЗМУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТУРНИРОВ

чин в прыжках на точность приземления у нас лучшим был А. Дино (сумма — одиннадцать сантиметров в десяти прыжках). Но это только девятое место. Заметим, кстати, что на чемпионате мира 11 сантиметров — семнадцатый результат. Впрочем, здесь же у наших мастеров были показатели и хуже, вплоть до 1 м 38 см.

В чем же дело, в чем причины?

— Сказывается недостаточная волевая подготовка, слишком большое волнение, — объясняет старший тренер команды В. Жариков.

С этим утверждением можно согласиться. Без волевой закалки не добьешься победы. На любых соревнованиях на пьедестал поднимается тот, у кого выше мастерство, крепче нервы, кто умело владеет проверенными практикой тактическими приемами.

Недостаточная волевая подготовка подвела и некоторых авиамоделистов, выступавших в Швеции, в частности, на старте моделей воздушного боя. Чемпион мира О. Дорошенко не смог справиться с волнением, не реализовал своих возможностей, натолкнувшись на упорное сопротивление соперников, уступил американцу, сошел на девятое место. Дрогнули и проиграли по этой же причине О. Титов (5-й результат) и Б. Киселев (37-й). Может быть, в Швецию отправились дебютанты? Нет! У каждого из спортсменов в активе немало побед в прошлом, есть опыт выступлений на высшем уровне. Конечно, от поражений в спорте никто не застрахован, но такие неудачи, прямо скажем, нашим бойцам не к лицу. А ведь советские спортсмены по этому классу были инициаторами проведения мировых первенств, лидировали на мировой арене. Неровно стартовали кордовики и в классе гоночных моделей: первое и ...34-е места. На европейском турнире и ФРГ планеристы, в отличие от строителей резиномоторных моделей самолетов, обыгравших соперников, вынуждены были довольствоваться лишь восьмым местом.

Досадные срывы произошли, видимо, и

из-за незнания соперников. Это ведь тоже психологический фактор: знать, чего достигли зарубежные спортсмены, с кем придется бороться, чего можно ожидать на турнире. Неблагополучно со «спортивной разведкой». Слабо мы порой знаем возможности соперников. Это вовсе не значит, что следует кого-то копировать. Мы идем своим путем, опираясь на славные традиции советского авиационного спорта. Но наши специалисты, тренеры и спортсмены не могут быть в стороне от общих тенденций развития авиационных видов спорта. Они обязаны изучать стиль, специфику действий зарубежных мастеров. В этом смысле, полагаем, больше пользы надо извлекать из международных встреч, где проверяются тактические идеи и технические новинки. И, видимо, таких встреч для советских команд должно быть больше.

Анализ прошедших чемпионатов подтверждает, что мы еще слабо готовим высокотехнических, обладающих стойкими морально-волевыми качествами спортсменов. И здесь очень важно, особенно в напряженных тренировках, добиваться стабильности результатов. Высокая ответственность, дисциплинированность, старательность, отличное владение техникой, полное использование всех ее возможностей — вот пути решения этой задачи. На вооружение активнее следует брать научные рекомендации, глубже изучать особенности каждого участника соревнований. Поиски, творчество, предельные нагрузки — вот что отличает, например, тренировочный процесс команды парашютистов ГДР, завоевавшей первые места на чемпионате 1982 года. В течение года они 5—6 раз участвуют в международных встречах. Отсюда и уверенность в силах, отсутствие нервозности, доверительность отношений между тренерами и спортсменами.

Говорится об этом не случайно. Международные турниры показывают, что причины неудач коренятся порой и в слабой организации самого тренировочного процесса. Сошлемся на пример планеристов (старший тренер В. Юрьев). На международной встрече в Орле советские мастера оказались за чертой призеров. «Родные стены» не помогли. Нашим двум командам пришлось довольствоваться пятым и шестым местами, а Т. Загайнова и В. Кузнецова, неоднократные победители многих соревнований, имеющие солидный налет — более пяти тысяч часов, — замыкали... зачетную таблицу.

Низкие показатели — следствие недостаточных тренировок в сложных погодных условиях. Речь не о том, чтобы ослабить внимание к безопасности полетов. Нет, конечно! Но это вовсе не значит, что надо облегчать тренировки. Нередко наблюдается такая картина: если по метеопрогнозу слабые термические потоки воздуха, кратковременный дождь, день почему-то объявляется нелетным. Так спокойнее, не дай бог, спортсмен посадит свой планер вне аэродрома, за ним ехать, другие хлопоты... А международные соревнования проходили как раз в сложную погоду. Слабая натренированность, недостаточная психологическая подготовка планеристов, особенно женщин, сразу же дали о себе знать. Напрашивается вывод: спортсмен обязан уметь отлично действовать во всем диапазоне метеорологической обстановки, предусмотренной соответствующими инструкциями и правилами.

Нельзя, уповая на прошлые награды, проявлять беззаботность, терять чувство ответственности. Если спортивного бойца готовить к трудной победе, в сложных условиях, тогда и возможен успех. По-видимому, большую заботу о совершенствовании тренировочного процесса, повышении методической выучки наставников обязаны проявлять центральные клубы, методические кабинеты, авиационные федерации. И, в первую очередь, конечно, тренеры, которым надо острее ставить вопросы совершенствования спортивной работы. В то же время давать им больше самостоятельности, поощрять и поддерживать инициативу, творческие поиски. Тогда с тренеров команд и спросить можно строже за состояние дел, за подготовку спортивных резервов. Тренеры и спортсмены несут всю полноту ответственности за выступление на соревнованиях.

Для каждого советского патриота выход на старт в составе сборной страны — высочайшая честь! И этой честью надо дорожить.

Между тем, до сих пор не выверены, не отшлифованы система обучения спортсменов высшей квалификации, правила отбора лучших, выявление перспективных. Крайне слаб контроль тренеров за выполнением индивидуальных планов подготовки кандидатов в сборные команды.

Итоги прошлого спортивного сезона подводят к мысли, что вопрос о резервах, о том, кому завтра выступать на международной арене, стоит очень остро. Порой за блеском медалей меркнут заботы о дне завтрашнем, о достойной смене для первых команд. Сборные планеристов, авиамodelистов, команды летчиков и вертолетчиков медленно пополняются перспективными спортсменами. Ныне тон здесь задает не молодежь, а ветераны, чье спортивное долголетие заслуживает самых добрых слов. Но на них одних сегодня уже ориентироваться нельзя. Средний возраст спортсменов более 30 лет. Так что у наших сборных на пределе возрастная перспектива для участия в главных соревнованиях ближайшего пятилетия. Искать, настойчиво искать и готовить резервы!

Сила сборных, как известно, в силе авиаспортивных клубов. Простая истина! Боль-

шинство же клубов не участвует в их формировании, в обучении резервов. А здесь, как показали, например, всесоюзные соревнования на приз журнала «Крылья Родины», есть немало перспективных парашютистов. Но их, к сожалению, не знают тренеры сборных и возможности перспективных слабо еще реализуются. Это наблюдается и в авиамodelном, и в планерном спорте.

Наши клубы, в том числе и центральные, далеко не всегда выявляют одаренную молодежь. Так, Центральный планерный клуб (начальник Б. Кривенцов) за последние десять лет не сумел подготовить ни одной спортсменки, способной на равных выступать с мастерами. Крайне слабо передается молодым опыт маститых. Поэтому не случайно в соревнованиях последних лет первенство оспаривают почти одни и те же планеристы.

Есть ли клубы, которые стали базовыми для сборных? Да, киевляне, например, готовят достойное пополнение в команды авиамodelистов. Три чемпиона мира и чемпион Европы в одном сезоне! Победа большая! Отдавая дань уважения киевским энтузиастам спорта, нельзя не видеть того, что например, Бакинский, Тбилисский, Алма-Атинский, Ташкентский и другие клубы за последние годы не подготовили ни одного авиамodelиста в сборные, а было время, когда многие их представители занимали достойное место в главных командах.

Проблема резервов — это проблема массовости спорта. В оборонном Обществе действуют юношеские планерные школы (ЮПШ). В 1980 и 1981 годах состоялись всесоюзные соревнования юных. Но на пути развития массового планеризма много препятствий. Новичкам не на чем летать: планеров БРО-11М нет, а ЛАК-14 невозможно приобрести — их очень мало. По этой причине не состоялись намечавшиеся в прошлом году всесоюзные соревнования молодых планеристов.

Большинство планерных школ, как считают их активисты, испытывают значительные трудности в организации учебного процесса. И с ними нельзя не согласиться. Действительно, нет четкого представления, с чего начать, как вести обучение юношей. Высказывается мнение о необходимости создать Центральную юношескую планерную школу ДОСААФ, которая бы не только обучала спортсменов, но (и это главное) вырабатывала единую методику занятий, готовила инструкторов, проводила эксплуатационные испытания новых учебных планеров и так далее. Центральный планерный клуб эти задачи сейчас не решает.

Острая нужда в спортивных резервах особенно ощущается в авиамodelизме. Не всегда юные имеют возможность набраться опыта в крупных соревнованиях, а их выучка растет крайне медленно. Об этом говорят результаты прошлогодних юношеских чемпионатов. Среди тренеров, работающих со школьниками, немало еще таких, которые свою главную цель видят не в воспитании у молодого спортсмена устойчивого класса мастерства, а в подготовке его к ближайшим соревнованиям.

Такая практика «натаскивания» чревата печальными последствиями, отрицательно влияет на подготовку талантливых молодых авиамodelистов. Сколько их «засохло на корню», едва изведав радость первых побед, таинство постижения настоящего мастерства.

Многие тренеры подчеркивают важность единой системы обучения, которая бы не исключала, а напротив, предполагала индивидуальный подход, творчество и инициативу, причем, чтобы юноши тренировались рядом с мастерами. Уже сейчас авиационным клубам и федерациям, по-видимому, следует резко увеличить размах этой подготовки, вести широкий

поиск одаренной молодежи, которой по плечу завтра заменить ветеранов и выстоять в невероятно жесткой конкуренции, характерной для современного спорта. В этой связи достоин внимания опыт тренеров, готовящих баскетболистов. При сборных командах созданы группы юных, с которыми наставники работают.

Поиск путей повышения эффективности спортивных занятий немыслим без более активного внедрения в авиационный спорт военно-прикладных элементов. В клубах и первичных организациях оборонного Общества порой не всегда учитывают, что наш спорт — важнейшее средство подготовки молодежи к высокопроизводительному труду и защите Родины. Взять, например, парашютное многоборье. Оно включает кроме прыжков кросс, стрельбу и плавание. Какое замечательное сочетание, какие возможности для физической и морально-волевой закалки! Многоборье заняло прочное место, скажем, в Харькове, Брянске, в Таджикистане. В первичной организации харьковского авиационного завода им. Ленинского комсомола этим спортом занимаются многие юноши и девушки.

Парашютное многоборье еще недооценивается в ряде авиационных клубов. И нередки случаи, когда парашютисты, планеристы, авиамodelисты, имеющие высокие спортивные разряды, не умеют метко поразить цель пулей, не выдерживают кроссовых нагрузок, не укладываются в спортивные нормативы ГТО.

Авиационный спорт — спорт передовой мысли, современных достижений науки и техники. Совершенствование авиационно-спортивной техники неотделимо от всего, что связано с победами на мировых первенствах, с привлечением широких масс молодежи к спортивным занятиям. Взять авиамodelизм. Ныне наши ведущие мастера еще медленно создают современные модели и микродвигатели, отвечающие требованиям дня. Застой, в частности, наблюдается к классу скоростных моделей. В 1980 году на чемпионате мира скоростники выступили неудачно. Уже тогда обозначилось их отставание от ведущих зарубежных соперников: наш лучший результат, который показал В. Масленкин — 261, 248 км/ч, а у чемпиона мира — 274 км/ч.

Прошло два года. Почти ничего не изменилось к лучшему. Ни предприятия ДОСААФ, ни Центральный авиамodelный клуб не позаботились о современных силовых установках для скоростных моделей. Создается впечатление, что примирились с отставанием. В 1982 году даже не выставили команду на чемпионат мира по этому классу. Да и кого посылать! Модель чемпиона СССР 1982 года С. Щелканова развила скорость 263 км/ч (седьмой результат международной встречи кордовиков в Венгрии), модель же чемпиона мира венгра Ш. Шеги — 275,4 км/ч. Старший тренер сборной команды Ю. Сироткин ориентирует на то, чтобы приложить максимум усилий, в ближайшее время одолеть рубеж... 270 км/ч. Но и соперники, для которых этот рубеж — вчерашний день, стоять на месте не собираются.

Понимаем, конечно, что решить проблему крайне сложно. Нужны фундаментальные исследования, творческие поиски. Но решать ее надо. Это первейший долг тренеров сборных, Центрального авиамodelного клуба и предприятий ДОСААФ.

В статье высказаны лишь некоторые суждения, вытекающие из итогов прошлогодних встреч авиаспортсменов. Речь идет о повышении эффективности спортивной работы, росте мастерства, о том, чтобы направить свои усилия на претворение в жизнь требований, изложенных в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

Молодежи о жизни военных авиаторов



● Майор Л. КУРЕНКОВ.
Фото автора

ЧИСТО РАСПИСАТЬСЯ В НЕБЕ

БОЛЬШОЙ покрытый побуревшими осенними травами аэродром. Здесь мы базировались когда-то всем гвардейским полком. Красивое место. Кругом лес, неглубокие речки, озера. И рыбалка, и охота — отменные. А воздух! Дыши, не надышишься.

Едва успел наш вертолет приземлиться, к нему уже спешат встречающие. Всматриваюсь в лица в надежде встретить кого-то из знакомых. Нет, не видно. Да оно и не удивительно. Столько лет прошло...

По взлетной полосе начал разбег очередной истребитель. Невольно провожаю его взглядом, пока он, оторвавшись от бетонки, не скрывается в туманной дали. Все то же — и аэродром, и самолеты, и высотный домик. Интересуюсь просто из любопытства — кто взлетел.

— Майор Куренков, — отвечает мне командир.

— Леонид Алексеевич? — спрашиваю.

— Да, он самый.

Вот и нашелся знакомый. Нахлынули воспоминания...

В наш авиаполк на пополнение прибыли три старших лейтенанта. Новичков закрепили за инструкторами. Мне выпало летать с Куренковым. В училище он был в числе

лучших курсантов — об этом сказано в личном деле, хорошо зарекомендовал себя и в нашей авиачасти. Особенно подкупала серьезность, даже некоторая суровость старшего лейтенанта.

Вспомнился первый полет в зону. Так положено в авиации: прибыв в новую часть — покажи, на что способен в воздухе. По себе знаю: пилотаж с инструктором, который оценивает твои летные качества — дело серьезное, большая нагрузка на психику. Поэтому, усаживаясь в заднюю кабину, подбадриваю летчика: — Все делайте сами. Не волнуйтесь. Считайте, меня в самолете нет.

— Понял, — ответил офицер ничего не выражающим тоном. «Сухарь ты, однако, братец, — подумалось мне, — ни командиром меня не назвал, ни по званию. Ну, да ладно, главное, на что ты способен».

Потом, несколько позже, Куренков удивит всех своей спокойной строгостью, невозмутимостью, выдержкой. Попав в сложную ситуацию, благополучно закончит полет, а из кабины выйдет так, будто ничего не случилось. Но это будет потом...

Взлет разрешен. Машина пошла вперед. Серая лента бетона побежала навстречу.

Слежу за показаниями приборов, действиями летчика и ловлю себя на мысли, что придраться совершенно не к чему. Так взлетает любой из наших «стариков».

Вот и зона. Леонид закладывает левый вираж и, судя по манере ввода в него и исполнения, пилотаж получается грамотный, чистый. На выходе из фигуры машина слегка вздрагивает, и мне вспоминается школа бывшего инструктора-летчика капитана Василия Фомина.

— Не дергай, не на коне сидишь, — подтрунивал он надо мной, когда я пытался одним рывком ввести машину в вираж, — и не дави на ручку. И не всей рукой, а лишь двумя пальчиками «пиши» в небе автограф. Знаешь, что это такое?

Потом, на земле, продолжая «долетывать» только что выполненное упражнение, манипулируя руками, он досказал свою мысль: «Автограф летчика-истребителя — это точка в пространстве. Начав вираж в определенной точке, летчик там же и замыкает его. Как об этом узнать? Очень просто. Истребитель попадает в собственную струю воздуха, и его встряхивает. Но чтобы это произошло, нужен идеально выполненный вираж. Идеальный по скорости, крену и высоте».

Что и говорить, после такого разговора

старались курсанты «ловить» эту струю. Каждому хотелось чисто расписаться в небе, показать свое мастерство.

И вот она, старая школа, живет, ибо есть последователи и традиция продолжается.

Говорят, что основы высоких человеческих качеств закладываются в юности. У Леонида Куренкова были для этого все возможности. Обучаясь в средней школе, он занимался в кружке ДОСААФ, зная морскую азбуку, ходил на шлюпке под парусом и на веслах. Клязьминское водохранилище под Москвой стало первой пробой сил, физической закалки, морально-психологической стойкости, которые такгодились потом в суровой летной профессии.

☆☆☆

...В ту ночь условия погоды были особенно жесткими. Низкая облачность, видимость ограничена до минимума. Гвардии старший лейтенант Куренков, к тому времени военный летчик 2-го класса, был поднят в воздух из дежурного звена.

И каждый такой полет летчики-истребители идут выполнять со всей ответственностью. И готовы на все.

Полетное задание было выполнено успешно, и курс был взят на родной аэродром. Но резко вдруг ухудшилась погода. Идти на запасный? Но там условия ничуть не лучше. И тогда было принято решение: садиться дома.

Место руководителя полетов занял сам командир полка. За пульт управления радиолокационной системы посадки сел первоклассный специалист, в прошлом летчик-истребитель капитан И. Пермяков.

— 525, посадка с рубежа.

— Понял, высота...

Летчик вел истребитель в мглистых сплошных облаках, светящиеся циферблаты приборов, как в зеркале, отражались на остеклении фонаря кабины. Это затрудняло полет: возникали иллюзии — ложные ощущения, когда летчику кажется, что самолет летит с креном, хуже того, вот-вот ляжет на спину. А земля все ближе, ближе...

— 525-й, тысяча, — сообщил летчик высоту.

— Вам горизонт, десять секунд.

Это значит, что он снизился чуть раньше расчетного времени и теперь был ниже глиссады. Руководитель посадки подправил его, и опять потянулись секунды.

Самолет, снизившись, приближается к аэродрому на высоте двести метров. Двигатель нутно гудит. Ощетинившаяся щитками-закрылками и выпущенными шасси машина, кажется, еле держится в воздухе, неохотно слушается рулей. Скорость здесь небольшая, а увеличить ее нельзя — испортишь расчет на посадку...

Когда он сел и зарулил на стоянку, мы с комэском подошли к самолету. Плоскость истребителя была влажной и холодной, как те тучи, из которых только что вырвались человек и машина.

С помощью техника Леонид освободился от привязных ремней, неторопливо сошел на бетонку, доложил о выполнении задания. Все, как обычно. Потом вздохнул всей грудью и, ни к кому не обращаясь, сказал: «Нет приятнее воздуха, чем воздух родного аэродрома».

— А я, признаться, побаивался, когда вы проходили приводную радиостанцию, вдруг, думаю, не справится, не попадет

в створ полосы. Справился. Считайте, что первый класс у вас в кармане, — веско сказал комэск.

Так бы оно и было, если бы не приказ — срочно откомандировать молодых летчиков к новому месту службы.

Мне, в ту пору заместителю командира полка по политчасти, пришлось беседовать с каждым.

— Леонид Алексеевич, — говорю, — у вас есть возможность остаться. Может поехать другой...

— Нет, — сказал он, — мне предназначено, я и поеду...

☆☆☆

Прошло несколько лет, и вот новая встреча.

— Куренков?!

— Как видите, собственной персоной, — отвечает так, будто вчера расстались.

Оказывается, привела сюда Леонида школа нашего общего инструктора В. Фомина. Привела, чтобы учить других летчиков-истребителей искусству пилотажа и разящих атак.

Приятно было узнать, что люди, отдающие себя небу, остаются в своих стремлениях такими же чистыми, как воздух аэродрома, живет в них постоянная страсть к полетам.

Звено сверхзвуковых истребителей во главе с Куренковым вырывается на взлетную полосу. По команде ведущего начинает разбег. Могутии грохот работающих на форсаже двигателей наполняет окрестности.

— Повел звено на групповую слетанность, — говорит политработник майор Евгений Филатов.

Проводив взглядом идущие в четком строю самолеты, рассказывает, как звено Куренкова на днях наносило ракетный удар по малоразмерной цели. Условия погоды были сложные, однако ведущий вывел группу в расчетную точку маршрута, точно построил маневр. В четком боевом порядке истребители устремились к земле. Атака была мастерской. С полигона сообщили, что мишени поражены прямыми попаданиями.

Так всегда по-боевому решают задачи авиаторы подразделения, где заместителем командира майор Куренков. В большинстве своем летчики здесь первоклассные. И все коммунисты. Комэск, требовательный во всем, что касается учебы и службы, соблюдения летных законов, — пример добросовестного отношения к делу. Не случайно эскадрилья славит боевой слаженностью, высокой тактической подготовкой. Она лидирует и в социалистическом соревновании. Немалая в этом заслуга коммуниста Леонида Алексеевича Куренкова. Свои дела и поступки он сверяет с ратной доблестью героев-фронтовиков: его отец — участник Великой Отечественной войны, кавалер двух орденов Славы...

...Вместе с командиром полка мы стоим у высотного домика. Сюда же идет группа летчиков, среди них майор Куренков.

— Все я вам о нем рассказал, — говорит подполковник, — не сказал только о том, какой он прекрасный инструктор, но думаю, говорить об этом излишне. Посмотрите, с кем он идет — с молодежью. Он всегда в ее окружении.

Подполковник Г. МОЛЧАН



СВЕЧОЙ ВЗМЫВАЯ ВВЕРХ...

Полет на дельтаплане

МОЖНО много говорить о дельтапланах и дельтапланеризме, но вряд ли даже самое длинное повествование, подкрепленное инженерными выкладками, сможет донести до читателя романтику этого удивительного вида спорта. Я поделюсь впечатлениями от одного из множества полетов.

...Горное плато Лаго-Наки расположено в восьмидесяти километрах от города Майкопа. Здесь спортсмены Подмосковья проводили тренировочные полеты.

Упруго наполненный «колдун» на вершине горы торопит участников сбора в полет. Восточный ветер гонит цепочки небольших кучевых облаков. Я, Вячеслав Лепехин и Валерий Жеглов медленно, шаг за шагом с дельтапланами в руках преодолеваем последний крутой подъем. А спустя несколько минут руководитель сборов Виктор Болдырев выпускает нас в полет. Короткий разбег по крутой части склона, и Лепехин взмыл над стартом. Развернувшись параллельно склону влево, он быстро удаляется в сторону северного окончания Большого Мурзикала.

УМЕТЬ ЗАСТАВИТЬ СЕБЯ

ОТЧИСЛЕН ЗА ЛЕТНУЮ НЕУСПЕВАЕМОСТЬ

Мы видели, как они вышли из самолета, курсант и командир подразделения, как разговаривали: командир — строго и осуждающе, курсант — оправдываясь, пытаясь разубедить. Разговора не было слышно, но суть его была ясной, понятной. Несколько дней курсант не летал, потом снова поднялся вместе с инструктором. А спустя какое-то время нам зачитали приказ о его отчислении. Как же это случилось?

— УЧИТЕ ИНСТРУКЦИЮ! — говорил командир летной группы Вадиму Галушкину. — В ней сказано все, вы найдете ответ на все ваши вопросы.

А таких вопросов было немало. Из-за них и не клеилось дело с полетами. Нетвердо, поверхностно знал Галушкин особенности эксплуатации самолета и двигателя, порядок распределения и переключения внимания при выполнении различных элементов полета, порядок

Я всегда с удовольствием наблюдаю за стартами Валерия Жеглова. У него своя, особенная манера стартовать: легкий разбег, как бы нехотя, три-четыре больших шага и сильный толчок в отрыве. Затем, прижав дельтаплан почти к самой земле, он набирает скорость и свечой взмывает вверх. От перегрузки сгибаются консоли, и у всех, кто находится в этот момент рядом со стартом, захватывает дух. Кажется, дельтаплан вот-вот потеряет скорость и свалится на крыло... Но Жеглов хорошо чувствует аппарат. Маневр прекращается именно тогда, когда и должен.

Наконец, надев подвесную систему и шлем, и я выхожу к перегибу склона. В лицо ударил плотный поток воздуха. Впереди, спокойно и уверенно, без единого взмаха крыла, кружит орел. Значит там есть хороший восходящий поток. Как всегда, перед полетом испытываю сладкое тревожное волнение. Вот уже зацеплен к моему аппарату карабин подвесной системы, теперь мы с ним — одно целое. «Атлас» мой рвется в воздух, кажется, что ему, словно живому существу, передано мое настроение. Я больше не ощущаю его тяжести. Слегка пригнувшись для лучшего упора при разбеге, делаю несколько энергичных шагов навстречу ветру. Последний толчок... Отрыв...

Сильный поток мгновенно подхватывает меня, подвесная система плотно обнимает тело, в руках привычная упругая податливость трапеции управления. Перемещаюсь влево, одновременно легким движением, отжав трапецию управления от себя — дельтаплан отвечает на мои действия мягким разворотом в ту же сторону и теперь летит вдоль склона. Высота быстро растет: 15 метров... 30... 50... 80...

Движение вперед — и вот уже гудит в тросовых растяжках спрессованный скоростью воздух. Вперед — значит быстрее.

Дельтаплан характерно качнуло на одно крыло, и он боком, словно с невидимой ледяной горки, скользнул вниз. Поток был совсем рядом. Теперь только не зевать! Быстро разворачиваю «Атлас» и центрую поток спиралью, вытягивая их в различных направлениях. Но он оказывается очень узким — сделал несколько крутых спиралей малого радиуса, а ощутимого подъема нет. Пожалуй, так дело не пойдет, надо менять тактику.

Выхожу из спирали и продолжаю «утюжить» поток, набирая высоту, короткими галсами удерживая дельтаплан на предельно большом угле атаки. Несколько чередующихся галсов, затем вытянутая спираль и снова короткие галсы. Такой способ не сложен технически, но требует большого внимания, ведь очень просто потерять центр потока, и тогда начинать все сначала... Когда высота над склоном увеличилась до 150 метров, выхожу из термика и иду туда, где должны быть, по моим соображениям, Лепехин и Жеглов. Благо, запас высоты позволяет лететь по прямой и «не тереться о склон», отсиживаясь в ограниченном динамическом восходящем потоке.

Подо мной проплывает каменистая осыпь крутого склона. С высоты открылся красивый вид на горное плато и расположенную под ним долину. Огромный Аштен, зацепив своей острой вершиной большое белое, как покрывающий его снег, облако, всей своей громадой нависает над плато. Тонким синим ручейком извивается между поросшими густым сосняком горами река Белая. Каким безобиднейшим творением природы кажется сверху эта горная речушка!

На подлете к выступу Большого Мурзикала дельтаплан снова сильно качнуло и потянуло вверх. Широкий восходящий поток хорошо «тянул», и я не устоял перед соблазном задержаться в нем. «Атлас» буквально ввинчивался в небо, высота быст-

ро росла, хотя и побалтывало изрядно.

Здесь, высоко над землей, шла своя невидимая борьба. Мощные потоки теплого воздуха, взяв силу у земли, рвались вверх, чтобы дать жизнь облакам, а затем, отдав свое тепло, устремлялись вниз, сталкиваясь с другими теплыми потоками. Колоссальная энергия поддерживала эту жизнь, она же возносила сейчас меня, словно в скоростном лифте современного многоэтажного дома, под самый край огромного кучевого облака.

Впереди и чуть выше меня вытянулась длинная гряда кучевых облаков. Но это совсем не те белые красивые облака, какие мы привыкли наблюдать с земли. Они не поражали своей белизной и плотностью. Их рыхлая серая масса то и дело цепляла крыло дельтаплана, скрывая на мгновения четкие очертания земли.

Высота почти предельная. Внизу многокилометровая гряда Большого Мурзикала, протянувшаяся через все плато. Она неожиданно напомнила мне океанский вал темно-зеленой воды, а белые россыпи камней на его склонах — застывшие брызги пены.

Со спирали, низко над землей, захожу на посадку. Подо мною проносятся люди, стоящие на земле дельтапланы. Небольшая перегрузка придавливает к подвесной системе. Выполнив с достаточным упреждением на ветер разворот, буквально зависаю над плоской вершиной горы. По-прежнему гудит в шлеме плотный поток воздуха, а движения вперед почти нет. Наконец, сбросив последние метры высоты, плавно касаюсь земли. Смотрю в небо. Высоко, под плоским теплым «брюхом» большого кучевого облака едва заметной точкой кружит орел. А может быть это кто-то из наших друзей — дельтапланеристов? Трудно разглядеть.

А. КАРЕТКИН

Адыгейская автономная область

ведения осмотрительности, ориентировки, меры безопасности... То есть, все то, что влияет на качество полета, что мешает обретению твердых навыков.

Инструктор рассказывал, спрашивал, контролировал. Но нужно и личное желание курсанта, личная его устремленность достичь цели. В. Галушкин хотел летать, любил летное дело. Иначе зачем же было идти в авиацию? Но одного желания мало. Нужно старание, чтобы получить твердые знания. И не только для зачета или ответов на вопросы при контроле предварительной подготовки, а для работы в воздухе.

Когда мы, курсанты, изучая документы, определяющие летное дело, беседовали, спорили, проверяли друг друга в их знаниях, а усвоенное закрепляли тренажами в кабине самолета и на различной аппаратуре, Вадим отвлекался по пустякам, ленился, потом занимался не со всеми, а один, бессистемно, от случая к случаю.

Летая с инструктором, он подошел к переводному упражнению. Согласно условиям курса летной подготовки ему предстояло выполнить пять полетов по кругу: два с командиром звена и три с вышестоящим начальником, который должен был определить, готов ли к самостоятельному вылету курсант. Он выполнил два и с низким качеством. Вот тогда-то и

произошел разговор, о котором сказано в самом начале. После разбора полета с курсантом командир подразделения беседовал с нашим инструктором.

— Двенадцать полетов дополнительно, — распорядился он в отношении Галушкина.

И опять — в который раз! — мы говорили с Валерием. По-товарищески, по комсомольски. Нам очень хотелось помочь и его инструктору. Мы видели, что наставник был удручен, переживал и за свою репутацию летчика-инструктора и за курсанта, у которого не получалось с полетами. Хотелось нам помочь и Валерию. Не могли мы мириться с тем, что товарищ может отстать окончательно, что не доведется ему испытать того, что мы испытали — радости быть наедине с небом.

Инструкция по технике пилотирования... Книжица, вобравшая в себя опыт мастеров летного дела. Все в ней расписано, все рассказано, только читай, вникай в прочитанное, представляй, как все это будешь делать в полете. Тренируйся. Прежде, чем приступить к дополнительным полетам, согласно распоряжению командира подразделения, инструктор дал Галушкину время, чтобы он подготовился, вновь изучил все, что положено и, прежде всего, инструкцию, но Галушкин этого не сделал. Ранее, в самом начале учебы,

он ленился, у него не хватало силы воли, чтобы заставить себя трудиться и идти вровень со всеми, теперь, чтобы наверстать упущенное, догнать ушедших вперед товарищей.

Короче, и эти полеты проходили неудачно. Вывод командира звена после проверки Галушкина в воздухе: учить бесполезно. Но это пока только вывод. Решения начальника аэроклуба пока еще не было. Начальник, летчик до глубины души, понимал: отчислить человека — дело не легкое. И Валерия опять пытались учить. Но бесполезно, теперь он уже и не мог и не хотел — окончательно упал духом. И начальник принял решение.

...В любом деле требуется четкость и своевременность исполнения, в авиации особенно. Чтобы там, над землей, быть таким же уверенным, как на земле, надо иметь хорошие, твердые знания. Отсюда и правило: то, что надо сделать сегодня, нельзя откладывать на завтра.

Валерий нарушал это правило. И очень обидно, когда человек — молодой, физически здоровый, практически годный к летной работе, расстается с небом из-за лени, личной неорганизованности, неумения заставить себя работать.

О. КИСЕЛЕВ
курсант

Волгоград

215

УЧАСТНИКОВ



XXVIII чемпионат СССР по парашютному спорту, проходивший в Грозном, привлёк 215 участников — 111 мужчин и 104 женщины, 4 заслуженных мастера спорта, 41 мастера международного класса, 115 мастеров спорта, остальные — кандидаты в мастера спорта и спортсмены 1-го разряда. Наибольшее количество прыжков — у заслуженных мастеров спорта А. Швачко — 6809, Н. Урмаева — 7620.

Судейство производилось с помощью электронной системы, фиксировавшей результаты прыжков на точность приземления (нулевой диаметр в центре круга — 5 см) и видеозаписывающей аппаратуры — акробатические прыжки.



● Чемпион СССР по акробатическим прыжкам А. Дино.

Фото А. САМСОНОВА

Авиационные старты

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРИЗЕРОВ

ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (5 прыжков). Женщины: 1. Е. Буркова (БССР) — 0,02 м, 2. А. Данилова (Москва) — 0,03, 3. Л. Зинченко (ЦСПК) — 0,05.

Мужчины: 1. В. Колесник (РСФСР-1) — 0,00 м, 2. Ю. Ракович (БССР) — 0,00, 3. В. Бучнев (РСФСР-2) — 0,00.

АКРОБАТИЧЕСКИЕ ПРЫЖКИ (3 прыжка). Женщины: 1. В. Нечехова (УССР) — 21,17 с, 2. А. Швачко

(УССР) — 22,80, 3. Л. Корицева (УССР) — 23,23.

Мужчины: 1. А. Дино (личник) — 20,56 с, 2. А. Милованов (РСФСР-1) — 20,69, 3. Н. Урмаев (Груз. ССР) — 21,06.

ДВОЕБОРЬЕ (первые десять мест). Женщины: 1. А. Швачко (УССР) — 6 очков, 2. А. Данилова (Москва) — 7, 3. Е. Буркова (БССР) — 11, 4. В. Не-

ПРОИСШЕСТВИЕ ПРЕДОТВРАЩЕНО

ЗАКОНЧИВ полетную программу, заместитель начальника Тамбовского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ В. Козодаев запросил разрешение на посадку. Оно было дано. Машина устремилась к земле. Выпущено шасси. Однако индикаторы не загорелись. О случившемся Козодаев доложил руководителю полетов Ю. Ильину.

— Пройдите над аэродромом! — дал команду руководитель.

Команда была выполнена. Наблюдавшие за полетом с земли сочли все нормальным и решили, что посадку можно производить. Но Ильин был иного мнения. Он еще раз потребовал пройти над точкой. И оказался прав — поднос правой стойки шасси был полусогнут. Последовала новая команда.

— Выпускайте шасси аварийно. Стойка встала на место. В кабине загорелась лампочка, свидетельствующая о выпуске шасси. Замедля движение, самолет плавно натисся по посадочной полосе.

Так, благодаря бдительности руководителя полетов Ю. Ильина и умелым действиям В. Козодаева предотвращено летное происшествие.

А. ЮРОВА

Тамбов

Спортсмены предлагают

ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ ДЕЛЬТАПЛАНОВ

ДЛЯ ДОСТАВКИ дельтапланов от места посадки к месту старта мы используем специальное приспособление, устанавливаемое в кузове автомобиля повышенной проходимости. Оно позволяет повысить интенсивность тренировок, значительно сократить время на подготовку к полету, избежать повреждений конструкции дельтапланов.

Два щита (рис. 1) устанавливаются и закрепляются в кузове автомобиля (ГАЗ-66, УРАЛ-375, ЗИЛ-131 или ЗИЛ-157). Щиты представляют собой

раму из досок шириной 200 мм и толщиной 40 мм (по периметру и центральные переключатели — вертикальная и горизонтальная) и 6 вертикальных переключателей (для жесткости и увеличения площади опоры дельтапланов) из брусков 100×40 мм.

Щит обтягивается байкой, брезентом или обшивается фанерой, чтобы не допустить повреждения труб и парусов дельтапланов. К горизонтальным переключателям (сверху покрытия щита) гвоздями присоединено по три узла крепления (рис. 2), для которых использованы списанные ружейные ремни с пряжками. На каждом из щитов можно быстро закрепить и перевезти по 5 дельтапланов в полуразобранном виде (длина 6 м). В кузове автомобиля щиты устанавливаются с наклоном 10—15° в сторону бортов. При этом средняя продольная переключательная крепится к верхней планке борта, а передняя вертикальная переключательная — к переднему борту кузова. Для этого используются хомуты из полосового железа или проволоки диаметром 3—6 мм.

Полностью оборудованный щит без дельтапланов имеет массу 80 кг, с пятью закрепленными дельтапланами — порядка 220—230 кг.

Ю. КАМЫШЕВ

Кызыл

чехова [УССР] — 12, 5. Г. Ракович [БССР] — 16, 6. О. Комарова [ЦСПК] — 17, 7. Т. Лысюк [УССР] — 18, 8. Н. Колесник [РСФСР-1] — 22, 9. Л. Швырева [Узб. ССР] — 25, 10. Л. Корычева [УССР] — 26.

Мужчины: В. Бучнев [РСФСР-2] — 7 очков, 2. А. Дино [личник] — 10, 3. А. Милованов [РСФСР-1] — 10, 4. Б. Румянцев [УССР] — 10, 5. В. Колесник [РСФСР-1] — 13, 6. В. Субочев [РСФСР-1] — 17, 7. С. Ульев [ЦСПК] — 19, 8. Ю. Ракович [БССР] — 24, 9. С. Гулак [Молд. ССР] — 26, 10. Н. Ушмаев [Груз. ССР] — 27.

ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ [3 прыжка]. Женщины: 1. УССР — 0,18 м, 2. РСФСР-1 — 0,21, 3. Узб. ССР — 0,23. Мужчины: 1. РСФСР-2 — 0,11, 2. УССР — 0,12, 3. РСФСР-1 — 0,12.

ОБЩЕКОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО:
1. Украинская ССР — 7 очков, 2. РСФСР-1 — 12, 3. Москва — 29, 4. Узбекская ССР — 39, 5. Литовская ССР — 41, 6. Молдавская ССР — 43, 7. Белорусская ССР — 46, 8. Грузинская ССР — 48, 9. Казахская ССР — 60, 10. Туркменская ССР — 62, 11. Ленинград — 65, 12. Таджикская ССР — 68, 13. Азербайджанская ССР — 75, 14. Эстонская ССР — 76, 15. Латвийская ССР — 77, 16. Киргизская ССР — 78, 17. Армянская ССР — 91.

Ведомства: 1. ДОСААФ, 2. ВВС, 3. ВДВ.

КАЧЕСТВО РАБОТЫ ЗАВИСИТ ОТ НАС

С БОЛЬШОЙ ответственностью за дальнейшее совершенствование учебного процесса, рост массовости авиационного спорта и мастерства спортсменов восприняли труженики Минского республиканского аэроклуба ДОСААФ решения ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС, положения и выводы, вытекающие из речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова.

Каждая строка этих документов дышит любовью и трудовому народу, пронизана заботой о советском человеке. В них выражается уверенность в том, что коммунисты, все советские люди проявят высокую сознательность и организованность, своим самоотверженным творческим трудом под руководством ленинской партии обеспечат выполнение планов коммунистического строительства.

В одном строю советских людей и мы — работники учебно-спортивных авиационных организаций ДОСААФ.

И от того, насколько сознателен и организован на своем рабочем месте каждый труженик клуба, будь то летчик, авиационный техник или водитель автомашины, зависит выполнение наших планов, качество работы.

Наш аэроклуб на протяжении десятков лет готовит спортсменов-вертолетчиков, парашютистов и авиамоделистов. Многие из них стали мастерами спорта. Мы гордимся заслуженным мастером спорта Валентиной Яиновой, абсолютной чемпионкой Советского Союза по высшему пилотажу.

Год шестидесятилетия образования СССР был для клуба особенно плодотворным. Коллектив полностью выполнил плановые задания и социалистические обязательства. Основным показателем — дальнейший рост мастерства инструкторов и спортсменов. Обучили общественных инструкторов, которые помогают выращивать спортсменов в первичных организациях, в кружках оборонного общества. Пополнились ряды спортивных судей. Продолжаем совершенствовать учебную базу.

По итогам 1982 года бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников присудили нам второе призовое место. В 1981-м были на третьем.

Приложим все силы и тому, чтобы и впредь наращивать свои успехи.

Мы, как и все советские люди, горячо одобряем и поддерживаем решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС, сплачиваем свои ряды вокруг родной ленинской партии. Будем улучшать качество оборонно-массовой и спортивной работы, подготовку молодежи и службе в Вооруженных Силах. Успешно выполним плановые задания и социалистические обязательства.

В. КОВАЛЕВ,
начальник аэроклуба

Минск

БУДЕМ ПОВЫШАТЬ МАСТЕРСТВО

МЫ, АВИАЦИОННЫЕ СПОРТСМЕНЫ, всегда ощущаем заботу Коммунистической партии и Советского государства. Нам бесплатно предоставляется авиационная техника, горючее, смазочные и другие материалы. Нас бесплатно обучают высококвалифицированные специалисты. На эту заботу всегда стремимся ответить новыми успехами в труде и спорте.

Мне была оказана высокая честь — в составе сборной защищать флаг любимой Родины на международной арене. Доверие оправдано — на последнем чемпионате мира по самолетному спорту мое выступление было отмечено золотой медалью. Благодарен за помощь ленинградцу Виктору Смолину, минчанке Валентине Яиновой, москвичам Касуму Нажмудинову, Любове Немновой и всем товарищам по команде.

В ответ на решения ноябрьского (1982 г.) Пленума ЦК КПСС будем ударно трудиться на производстве, повышать спортивное мастерство, накапливать опыт для достижения новых спортивных побед во славу Родины.

Ю. КАЯРИС,
мастер спорта СССР
международного класса

Вильнюс

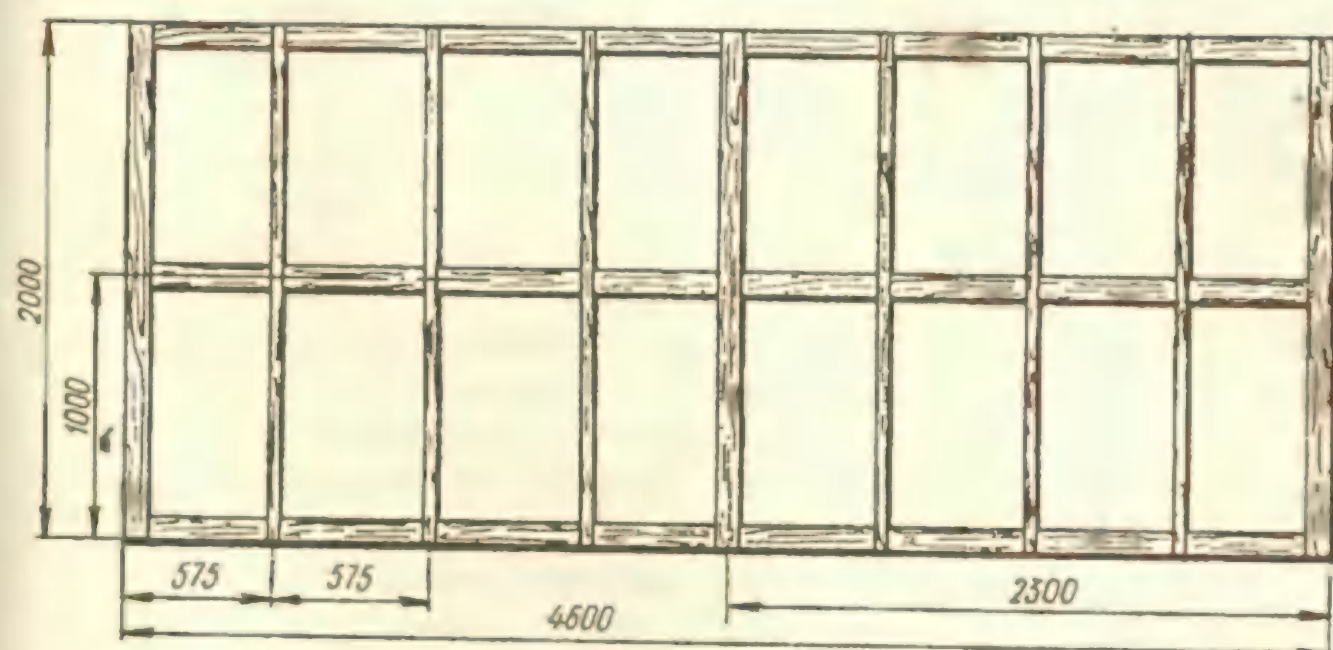
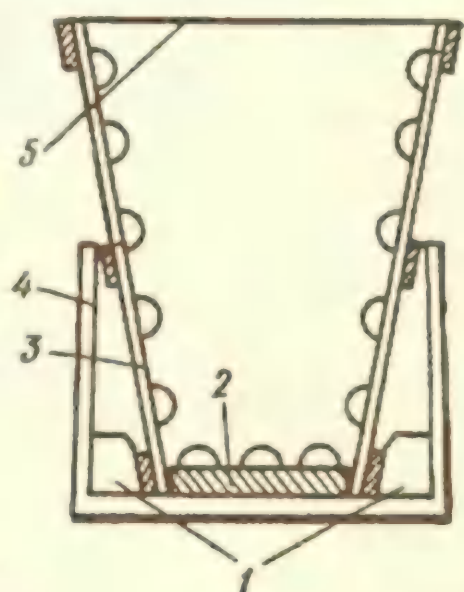
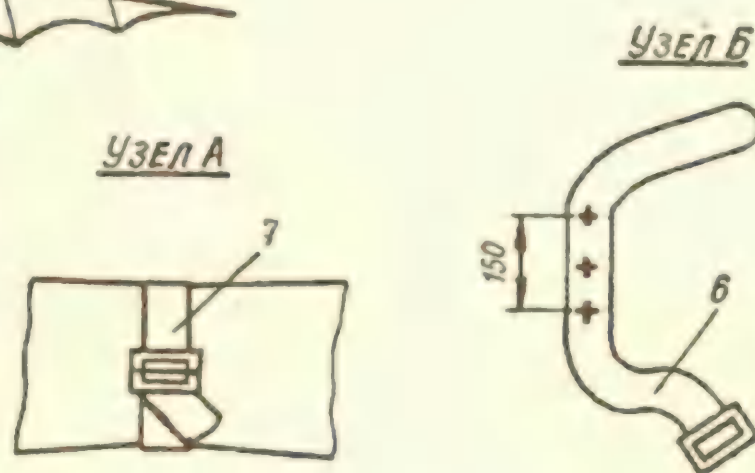
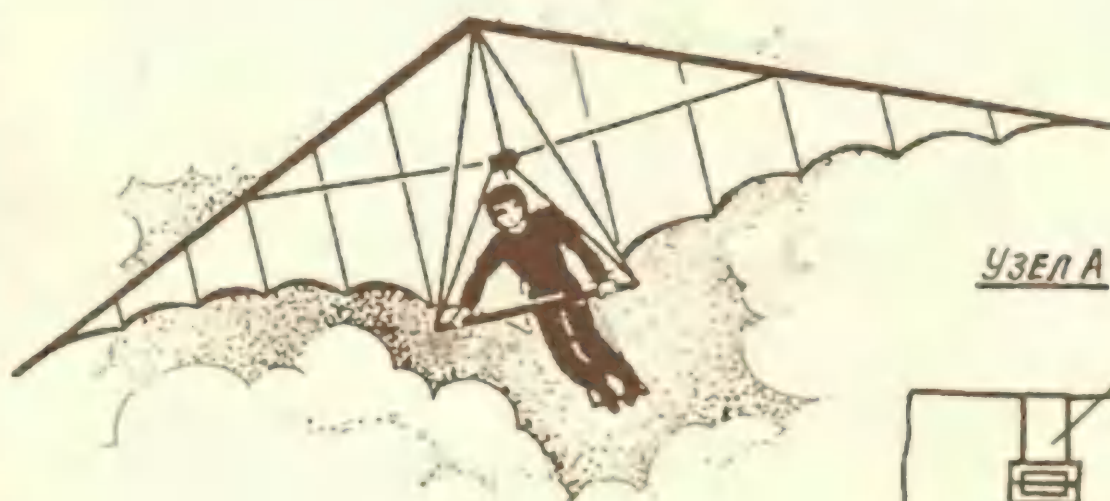
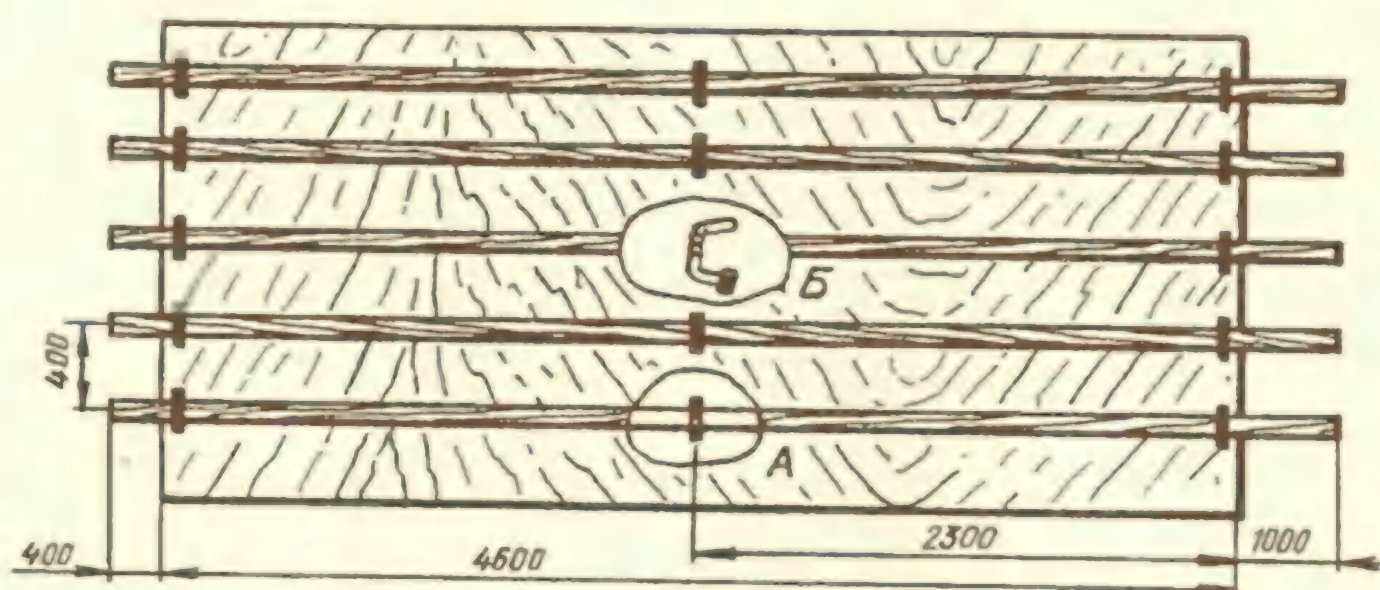


Рис. 1. Каркас шита.

Рис. 2. Крепление дельтапланов и установка щитов в кузове автомобиля: 1 — ниши над колесами, 2 — распорки между щитами (3 шт.), 3 — щиты с дельтапланами, 4 — стойки бортов кузова, 5 — стягивающий трос, 6 — ременный захват в свободном и 7 — в закрытом положении.



ПОБЕЖДАЮТ СИЛЬНЫЕ ДУХОМ

Психологическая подготовка авиационного спортсмена

...Соревнования подходили к концу. Оставалось разыграть последнее упражнение. «Соберись! — говорит наставник спортсмену. — Это последний шанс на выигрыш. В сумме можешь показать отличный результат!» «Хорошо», — говорит спортсмен и идет к самолету. Но в полете он делает одну за другой ошибки. Судьи начисляют штрафные очки.

Отчего это произошло? Причин может быть несколько: недостаточная техническая подготовка, нерегулярное участие в соревнованиях и т. п. Однако, если это случается с опытным спортсменом, который на тренировках показывал хорошие результаты, поневоле напрашивается ответ: психика спортсмена не справилась с напряжением соревновательной ситуации, ему, как говорят, не удалось «собраться».

«Собраться!» Как это сделать?

Перед соревнованием часто строят прогнозы. Специалисты анализируют подготовку спортсменов, условия соревнований, словом, стараются учесть все факторы. Болельщики просто выражают свои симпатии тому или другому участнику. Но никто не может заранее с полной уверенностью назвать победителя. Нелегко заранее предусмотреть, отрепетировать каждое действие. На тренировках все получается. Но вот наступают соревнования — и начинается волнение, техника выполнения фигур, отшлифованная годами, слабеет буквально на глазах. Бывает, конечно, и наоборот: именно соревнования как бы подстегивают спортсмена, мобилизуют его силы, и он демонстрирует результаты, которых никогда на тренировках не достигал.

Почему же у одних стрессовая ситуация вызывает прилив сил, а у других отбирает последние, и он не может показать то, на что способен? Одни в самых сложных ситуациях действуют безукоризненно, а для других простейшие препятствия оказываются непреодолимыми.

В сложных условиях у человека срабатывают унаследованные им от далеких предков мобилизующие механизмы и под влиянием особого способа функционирования психики физиологические процессы перестраиваются так, что организм готов сражаться или отступить. Если спортсмен умеет управлять своей психикой, стремительный поток собственной силы увлекает его в нужном направлении, все удается, все получается. Если же он не имеет опыта в управлении психикой, а через психику и организм в экстремальных ситуациях, стресс парализует его, делает небоеспособным.

Среди отдельных тренеров, а подчас и спортивных психологов бытует мнение, что участнику соревнований нужно избавиться от соревновательного стресса, и это будет служить показателем «силы духа», залогом победы. Спортсмен, как говорят, с «железными нервами», одинаково выступающий на тренировках и соревнованиях, — вот идеал!

Но действительно ли это идеал? Избавиться от стресса при некоторой тренировке довольно просто, но часто это не решает проблему. Отбросив в сторону эмоциональные проявления, спортсмен лишает свою психику энергетического заряда. Исчезают эмоции, способные максимально мобилизовать его силы в последнем, финальном рывке, и остается лишь «машина», готовая воспроизводить только известное. От спорта отнимается самое сокровенное — стремление человека познать величие своей силы!

☆☆☆

А ведь эти внутренние силы есть. В медицинской практике имеется немало примеров, когда обычный человек в особом психологическом состоянии способен совершать «чудеса». Так, введенный в гипнотическое состояние (с помощью врача или самогипноза) он может вынести физические нагрузки, недоступные и тренированному спортсмену. За счет чего это возможно?

В человеке, как отмечают ученые, как бы «заложены» одновременно два существа, коренным образом отличающиеся друг от друга. Оба эти существа разумны, но в то же время одно из них

сознательно, другое — бессознательно. Именно поэтому мы не замечаем в себе этого второго существа. И хотя подобное прямое разграничение психики человека сильно упрощает современные научные представления, однако для решения практических задач этот образ может пояснить многое. Действительно, наличие «бессознательного» в психике хорошо известно нам из повседневной жизни. Занятые размышлением над неожиданно вставшей проблемой, мы переходим улицу строго по зеленому сигналу светофора; или в огромной толпе спешащих на работу людей мимоходом выделяем знакомое лицо, впоследствии удивляясь про себя: «Что толкнуло меня туда посмотреть?»

Ученые психическое бессознательное тесно связывают с «воображением» человека, в то время как сознательное относят к «волевым процессам». Именно бессознательное воображение часто служит двигателем многих наших поступков. Осознание желаний «воображений» и умение использовать его в своих целях может помочь успешно осуществить многие наши планы, и наоборот, прямой конфликт с воображением часто не приносит плодов. «Воля, — писал французский ученый Эмиль Куэ, — в которую мы так незыблемо верим, неминуемо терпит поражение всякий раз, как только вступает в конфликт с воображением». Проиллюстрируем это на таком примере.

Перед нами на полу длинная и прочная доска. Разумеется, каждый легко пройдет по ней и ни разу не оступится. Но если эта доска соединяет в виде мостика две высокие башни, то немного найдется смельчаков, согласившихся пройти по ней. А тех, кто попытается сделать это, напрягая собственную волю, как правило, охватывает страх, сковывающий мышечные движения. Почему же человек не падает, когда доска на полу и непременно должен упасть, когда она высоко над землей? Дело в том, что во втором случае активно включается воображение, ярко рисуя последствия такого путешествия. Достаточно сформироваться представлению о неминуемом падении — пройти по доске на высоте становится невозможным, несмотря на искреннее желание это совершить. Но воображение может сделать и обратное. Мы знаем, что строители-высотники свободно трудятся на больших высотах, благодаря развитию у себя соответствующих представлений.

В жизни мы постоянно сталкиваемся с борьбой воображения и воли. Всем знакомы люди, пытающиеся с помощью «силы воли» бросить курить, но представление о дымящейся сигарете вновь заставляет их тянуться к пачке с папиросами. Или: человек страдает бессонницей. Чем больше волевых усилий он напрягает, чтобы уснуть, тем сильнее возбуждается, и тем труднее ему погрузиться в сон.

☆☆☆

В военно-технических видах спорта, связанных с некоторыми элементами риска, спортсмену особенно важно уметь управлять своим воображением. Нередко возникают ситуации, когда ему трудно с помощью волевых усилий победить страх. Особенно это касается но-

вичков и спортсменов, получивших травму во время тренировок или состязаний. Так называемые фобии (страхи) перед возможностью получить повторную травму становятся трудно преодолимыми. В этих случаях большую помощь может оказать вмешательство психолога (психотерапевта).

Многое зависит и от состояния техники. Однако важно помнить, что этой техникой управляет человек. «Для того, чтобы летать надежно, — пишет Герой Советского Союза генерал-полковник авиации М. М. Громов, — очень важно знать, как управлять самолетом, но еще важнее знать, как управлять самим собой. Мои успехи в авиации часто объясняют отличным знанием техники. Это верно, но только на 1%, а остальные 99% относятся к умению познать, изучить себя и умению совершенствовать себя».

Каждый спортсмен с опытом приобретает особые психические навыки, соответствующие его виду спорта. У летчиков — это особое чувство «слитности с машиной», умение ориентироваться в пространстве, у мотоциклистов — способность мгновенно реагировать на постоянно меняющийся рельеф местности и поведение соперника, у радистов складывается особый тип внимания, формируются свои мнемотехнические приемы, у парашютистов — особое ощущение возможностей своего тела в свободном падении, «чувство парашюта». Однако эта работа, как правило, ведется стихийно, без должного обозначения, и только через годы, суммируя свой опыт, спортсмен начинает выделять нужное «состояние» или «чувство» и предметно работать над ним.

☆☆☆

За последнее время во многих видах спорта широко развернулась работа по психологической подготовке спортсменов, используется такая практическая дисциплина, как «психотехника». Это слово происходит от греческих корней психэ — душа и технэ — искусство, мастерство. Психотехника объединяет ряд методов и приемов, позволяющих ориентироваться в психических явлениях и процессах и управлять ими. В спорте общеизвестны методы аутогенной тренировки, гипноза, самогипноза, идеомоторной тренировки, как варианта аутогенной медитации, самовнушения. Однако иногда приходится слышать, что они мало помогают. И эти сомнения могут быть вполне справедливыми. Ведь дело не столько в методах, сколько в самих спортсменах. Для всех одинаковых рецептов не бывает, и если спортсмен не способен подстроить общий метод под свою уникальную, неповторимую индивидуальность, толка в его использовании не будет. Лишь опираясь в первую очередь на собственные усилия, каждый может научиться с помощью этих методов точнее и четче осознавать собственное состояние и управлять им даже в экстремальных условиях состязаний.

Помните, побеждают сильные духом!

М. БОНДАРЧИК,
кандидат медицинских наук
В. ДОКУЧАЕВ,
психолог

Москва

«АВИАТОР» — ЮНОШЕСКАЯ ШКОЛА

Подростку — постоянное внимание и заботу



ТОРЖЕСТВЕННО ОБЕЩАЮ
БЫТЬ БЕЗЗАВЕТНО ПРЕДАН-
НЫМ ДЕЛУ КОММУНИЗМА,
НАШЕЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ
РОДИНЕ; ХОРОШО УЧИТЬСЯ,
ЗАКАЛЯТЬСЯ ФИЗИЧЕСКИ, ГО-
ТОВИТЬ СЕБЯ К ТРУДУ И
СЛУЖБЕ В СОВЕТСКИХ ВО-
ОРУЖЕННЫХ СИЛАХ; БЫТЬ
ДИСЦИПЛИНИРОВАННЫМ,
ЧЕСТНЫМ, ПРАВДИВЫМ...

Мальчишки - девятиклассники, вступая в ряды юношеской военно-патриотической школы «Авиатор» при Ачинском военном авиационно-техническом училище им. 60-летия ВЛКСМ, дают торжественное обещание. Подтянутые, со счастливыми блестящими глазами, выстроились они на плацу. Вглядываясь в лица ребят, вспоминая любимых героев книг Гайдара, Островского, Фадеева. Думаю о том, что наша моло-

● На занятиях в тренажерном классе.

Фото автора

дежь воспитана на примерах мужества лучших сынов великого советского народа. Верны трудной романтике и ачинские мальчишки. Многие из них мечтают после десятого класса поступить в военное училище, а пока стремятся пройти закалку в юношеской военно-патриотической школе.

Чтобы стать курсантом «Авиатора», надо пройти авторитетную отборочную комиссию, в состав которой входят ветераны войны и труда, работники Ачинского комитета ДОСААФ, горкома ВЛКСМ, военкомата, представители училища. Член Совета ветеранов, первая пионерка Ачинска Валентина Максимовна Попова не упустит возможности расспросить мальчишку о его учебе и увлечениях, о планах на будущее, участвует ли в общественной работе, в комсомольской жизни школы. Достойных зачисляют в состав курсантов «Авиатора».

☆☆☆

Юные авиаторы увлекаются техникой, любят читать, занимаются спортом, фотографией, авиамоделизмом, радиотехникой. В своих школах они первые помощники преподавателей, старательные ученики, активисты первичных организаций ДОСААФ.

Рослый худощавый парень, с которым я познакомился, оказался второкурсником. Андрей Круглов, десятиклассник средней школы № 2, мечтает о небе. Необъятны просторы родной страны. Выбор Андрея такой: «Буду пилотом. А работать хочется на Крайнем Севере». Все книги о покорителях суровых далей, какие смог найти в библиотеках и у друзей, перечитал. В свободное время занимается авиамоделизмом, был призером проводимых горкомом ДОСААФ соревнований. Успешно выступает на соревнованиях по многоборью.

Рядом — Андрей Лебедев. Заканчивает девятый класс. «Авиатор» для него — первый этап пути, завещанного отцом, бывшим авиатехником. При жизни отец часто брал его в аэропорт, знакомил с самолетами, с авиационной техникой. Андрей трудолюбив, дома помогает по хозяйству. Много читает. Любимый герой — Павел Корчагин. В классе отвечает за работу сектора профориентации. Как командир отделения «Дзержинец» строго следит за соблюдением порядка в школе. Хороший спортсмен.

Сергей Гришанин мечтает о профессии авиатехника. Как готовит он себя к ней! Изучает самолет. Посещает радиокружок, много внимания уделяет физической закалке, часами засиживается в читальном зале...

Сергей Гришанин, Валерий Балахчин, Андрей Круглов и их товарищи по школе с гордостью равняются на героев-молодогвардейцев, подвиг которых олицетворяет мужество и патриотизм советской молодежи.

По вторникам, после занятий в школе, курсанты «Авиатора» собираются в училище. Здесь перед ними открывается заманчивый мир авиационной техники.

☆☆☆

С 1969 года ведет свою биографию военно-патриотическая школа. Ежегодно больше половины ее выпускников становятся курсантами АВАТУ, других военных учебных заведений. Многие уже стали офицерами и с честью несут ратную службу.

Но это не единственная цель «Авиатора». Начальник этой школы, опытный организатор учебного процесса в училище Н. Завьялов считает, что главное — привить юношам любовь к воинской службе, воспитать настоящих граждан на-

шей социалистической Родины.

В аудиториях училища, оснащенных наглядными пособиями и тренажерами, под руководством опытных преподавателей ребята постигают основы авиационных наук, подкрепляют теоретические знания практическими занятиями. Курсанты изучают самолет, обслуживают его в классе, на аэродроме...

Не счесть возникающих у ребят вопросов о профессии военного авиационного техника. Мастера своего дела рассказывают подросткам о высокой ответственности за самолет и безопасность летчика, о необходимости глубоких знаний и трудолюбия, о том, как в любую погоду, днем и ночью выполняет авиатехник свои непростые обязанности.

Затаив дыхание, слушают юноши замполита школы капитана технической службы А. Капустина в дружеских беседах и на занятиях по политической подготовке. Увлекается строит он свои лекции: «СССР за 60 лет», «История и развитие советской авиации», «Боевые подвиги советских летчиков»...

Руководители «Авиатора» используют разнообразные формы работы с молодежью. Офицеры училища часто бывают гостями в средних школах. Традиционными стали встречи курсантов «Авиатора» с курсантами училища. На них отличники учебы делятся опытом, раскрывают «секреты» своих успехов. Командование АВАТУ приглашает ребят на торжественные мероприятия. В настоящий праздник превращается «День отличника». Школьники с интересом наблюдают за мастерским обслуживанием самолета старшескурсниками, за показательными выступлениями спортсменов, авиамodelистов.

Будущим воинам необходимо знание общевоинских дисциплин. Командиры взводов первого и второго курсов «Авиатора» — лейтенант технической службы Б. Ермолаев

и капитан технической службы В. Афонин стараются интересно и доходчиво проводить занятия по изучению уставов Вооруженных Сил СССР, военной топографии, строевой физической, военно-медицинской подготовке.

Строгий ритм курсантской жизни не пугает ребят. Все успели разведать мальчишки: и что трудно бывает только поначалу, пока не привыкнешь, и как приятно начинать день с хорошей физической зарядки, а заканчивать вечерней прогулкой со звонкой строевой песней. Известно им, что курсантский стол не многим отличается от домашнего, а про аппетит и говорить не приходится. И что в большом дружном коллективе никогда не соскучишься, а когда трудно — на помощь всегда придут товарищи.

Курсанты училища пользуются уважением школьников, рассказывают им о службе, учебе и общественной деятельности. Хорошо знают, например, в «Авиаторе» Сергея Есина: он только в прошлом году окончил военно-патриотическую школу и поступил в АВАТУ. Учится хорошо, комсомольцы избрали его комсгруппом. Сегодня, в военной курсантской форме, строгий и подтянутый, с любовью и признательностью оценивает он и мудрые наставления своего школьного военрука А. И. Сидоренко — ветерана Великой Отечественной войны, и занятия в «Авиаторе», и дружеские беседы с наставниками, которые помогли определить путь к профессии.

Вслед за своими старшими товарищами курсанты военно-патриотической школы настойчиво и целеустремленно готовят себя к большой жизни.

Старший лейтенант-инженер
В. ИГНАТЬЕВ,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Ачинск

☆☆☆

Первичная организация — основа Общества

Много лет активно работает парашютная секция первичной организации ДОСААФ Горьковского Государственного университета имени Н. И. Лобачевского.

А началось все в знаменательном 1961 году, когда впервые в истории человечества Ю. А. Гагарин совершил полет в космос. В комитет ДОСААФ пришел студент Александр Русин с товарищами и заявил:

— Хотим прыгать с парашютом!

— Ну, что ж, — ответил председатель, — комитет поддерживает вашу идею.

Вскоре секция была создана. Сами оборудовали класс, и хотя поначалу было немало трудностей — занятия проводились регулярно. Первое время готовили парашютистов-перворазрядников. К 1970 году секция выросла, окрепла, появились свои разрядники, мастера спорта. В это время председателем комитета ДОСААФ стал опытный организатор и наставник Б. Хивцов, который постоянно оказывал секции помощь, сам часто бывал на занятиях, выезжал на прыжки. В 1974 году сборная команда парашютистов университета участвовала в межвузовских соревнованиях на первенство РСФСР. Тренировали команду инструкторы Горьковского авиаспортивного клуба Владимир и Валентина Тарасовы — известные спортсмены, рекордсмены мира.

За двадцать лет в секции подготовлено более 400 спортсменов, многие из них получили спортивные разряды. Звания чемпионов ДОСААФ СССР добился воспитанник секции Виктор Фольман. Сейчас он летчик-инструктор Горьковского авиаспортивного клуба. Перворазрядник Владимир Юзефович, совершивший более 300 прыжков, — авиационный инженер-испытатель. Не каждый, конечно, стал авиатором или десантником, но все получили отличную физическую и моральную закалку для творческой работы по избранной профессии.



СТУДЕНТЫ —
ПАРАШЮТИСТЫ



В последние годы руководил секцией преподаватель университета, в прошлом офицер воздушно-десантных войск Владимир Александрович Робуль. Этот опытный, энергичный человек внес свою, особую методику в подготовку парашютистов. Группа стала более дисциплинированной, собранной. Преемником Робуля в 1982 году стал воспитанник секции, парашютист с большим летным стажем и опытом — сотрудник университета Лев Киселев, человек одержимый, фанатично влюбленный в парашютный спорт. Теперь он учит и воспитывает новое поколение спортсменов. Помогает ему инженер Ю. Кибец. Только в 1982 году в секции подготовлено 45 спортсменов-парашютистов, 28 из них выполнили нормативы третьего спортивного разряда.

В 1982-м проведены районные соревнования вузов г. Горького в прыжках на точность приземления. Победителями стали парашютисты Н. Тенькова, В. Прыткова, И. Каринкина, Л. Андреева, И. Ванина, Л. Коротков, С. Айрапетов, Ю. Козлов.

Выполняя постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», активисты оборонного Общества успешно решают задачи по совершенствованию методов подготовки парашютистов, повышению их мастерства, привлечению юношей и девушек к занятиям спортом. Большую помощь в работе первичной организации оказывает Горьковский авиаспортивный клуб имени П. И. Баранова.

Лучшие спортсмены клуба — С. Айрапетов, Ю. Козлов, И. Каринкина, О. Очнева, И. Косарева свой опыт передают молодым спортсменам, проводят занятия, знакомят с новой парашютной техникой.

Парашютная секция университета на правильном пути, она уверенно выполняет свою главную задачу — привлечь как можно больше юношей и девушек к занятиям спортом смелых.

Н. КОРОЛЕВ

Горький

● Руководитель секции В. Робуль и его помощник Л. Киселев обсуждают план занятий.

● Кружковцы П. Булычев и А. Зайцев учатся улаживать парашют.

Фото Г. ПАРАХИНА

Ленинградский городской аэроклуб ДОСААФ — наследник первого в стране Всероссийского аэроклуба, созданного 29 января 1908 года, на заре развития авиации. Разработана научных и технических вопросов воздухоплавания, обучение пилотажу, спортивные соревнования, авиационные праздники, показательные полеты, выставки, сбор средств для развития авиации — вот задачи, которые в то время решал клуб. Он имел свои отделения в Риге, Оренбурге, Иркутске, Новгороде и Владивостоке, издавал печатный орган — журнал «Воздухоплаватель», представлял страну в ФАИ (Международной воздухоплавательной федерации), был единственной организацией в России, которая имела право выдавать дипломы на управление самолетом, дирижаблем и аэростатом.

В апреле—мае 1910 года в Петербурге проходила первая Международная авиационная неделя — спортивный праздник, на котором состязались в летном искусстве сильнейшие авиаторы. Летом 1911 года Всероссийский аэроклуб совместно с Московским обществом воздухоплавания организовал перелет по маршруту Петербург—Москва, в котором участвовало 11 летчиков.

При аэроклубе действовала школа воздухоплавания. Она размещалась в Новой деревне и имела два аэродрома: Комен-

● МОЛОДЕЖЬ ОВЛАДЕВАЕТ АВИАЦИОННЫМИ ЗНАНИЯМИ

Великий Октябрь коренным образом изменил положение аэроклуба. На сторону революции перешли летчики авиационной школы. На ее базе в феврале 1918 года был создан 5-й Социалистический отряд, который в гражданскую войну прославил себя на Уральском фронте и в Туркестане.

Успехи предвоенных пятилеток вызвали бурное развитие авиапромышленности. Широким потоком пошла в авиацию рабочая и учащаяся молодежь. Резко увеличилась сеть аэроклубов. Создавались они в районах и на крупных предприятиях Ленинграда. Городской же аэроклуб, координируя работу остальных, становится центром пропаганды авиационных знаний, развития авиационного спорта, подготовки авиационных кадров для нужд социалистического строительства и обороны страны. К началу Великой Отечественной войны Ленинградский аэроклуб обучил около 7500 летчиков, свыше 10 000 парашюти-

ном Ленина был награжден и Л. Минов, мастер парашютного и планерного спорта, один из первых выпускников Всероссийского аэроклуба, организаторов парашютизма в нашей стране.

● В БОЯХ ЗА РОДИНУ

Тысячи воспитанников Ленинградского аэроклуба с первых дней Великой Отечественной войны встали на защиту Родины, проявив в боях высокое мастерство, мужество и героизм. 50 самолетов противника, в том числе 19 в групповом бою, уничтожил летчик А. Клубов, удостоенный звания дважды Героя Советского Союза. Воспитанник аэроклуба дважды Герой Советского Союза В. Голубев уничтожил 23 вражеских самолета, сотни гитлеровцев, десятки танков и автомашин противника. Подвиг совершил И. Драченко. Летом 1943 года он в бессознательном состоянии был захвачен врагами, подвергнут пыткам и издевательствам. Герою удалось бежать из плена. Вылечившись, он возвратился в

РАСТИМ АВИАТОРОВ

*Ленинградскому
аэроклубу
ДОСААФ —
75 лет*



● Подготовка самолета к вылету.

дантский и Гатчинский. К 1910 году школа располагала 11 аэропланами различных типов и двумя аэростатами. Регулярные занятия в школе начинались 1 августа 1910 года. Первым заведующим школой был пилот-авиатор В. А. Лебедев.

Пилотское свидетельство № 1 получил известный в свое время летчик Г. С. Сегно. Среди первых выпускников были летчик-инструктор, испытатель самолетов, победитель штопора К. К. Арцеулов, авиационный конструктор С. В. Гризодубов, будущий видный ученый в области авиации, исследователь и популяризатор космонавтики Н. А. Рынин.

В декабре 1914-го досрочно был призван в армию сезонный рабочий Сергей Ильешин, будущий выдающийся советский авиаконструктор. С января 1916 года до весны 1918 года он служил в Петрограде на Комендантском аэродроме, сначала ангарным рабочим, затем помощником моториста и мотористом. Будучи в аэродромной команде в воздухоплавательной школе Всероссийского аэроклуба, сдал экзамен на пилота-авиатора.

Добровольцем в неполные 18 лет пришел в эту школу А. Ширинкин. Весной 1915 года он с отличием окончил ее и был отправлен на фронт. За отличное выполнение боевых заданий командования, героизм и мужество в воздушных боях летчик-истребитель А. Ширинкин был награжден несколькими боевыми орденами. (Подробно о А. Ширинкине читайте в «Крыльях Родины» № 6 за 1982 год).

стов, тысячи техников, мотористов и других авиационных специалистов.

Среди выпускников клуба много девушек, ставших впоследствии видными авиаспортсменами, пилотами боевых самолетов, летчиками-инструкторами. Вероника Стручко, Ольга Ямщикова, Елена Коротеева, Людмила Чистякова, Александра Журавлева в 1935 году совершили на планерном поезде перелет по маршруту Ленинград—Коктебель, общей протяженностью 1950 км, установив тем самым мировой рекорд по дальности буксировки. Ленинградские парашютистки Вера Федорова и Тамара Куталова в этом же году установили мировые рекорды высотных прыжков с парашютами, за что были награждены орденами. Евгения Рачко, Нина Корытова, Полина Яковлева, Мария Горностаева составили первое женское звено летчиков-инструкторов, подготовившее сотни пилотов для ВВС.

Серьезные поправки в таблицу мировых рекордов высотных и затяжных прыжков внесли летчики-парашютисты Н. Евдокимов и К. Кайтанов. За проявленные мастерство и героизм оба были награждены орденами Ленина. Орде-

свой полк, сел за штурвал самолета и открыл счет мести. Всего Драченко совершил 100 боевых вылетов на разведку и штурмовку, участвовал в 14 воздушных боях. Отважному воину присвоено звание Героя Советского Союза. Его подвиги отмечены орденами Славы всех 3-х степеней.

Среди воспитанников аэроклуба два дважды Героя Советского Союза и 24 Героя Советского Союза.

Не порывают связи с родным клубом его питомцы: выдающийся авиаконструктор О. К. Антонов, летчик-космонавт В. А. Джанибеков, летчик-испытатель М. Л. Галлай, чемпионы мира и Советского Союза К. Ф. Кайтанов, Л. Г. Ячменев.

● УМНОЖАЯ ТРАДИЦИИ

В послевоенные годы аэроклуб был фактически создан заново и вскоре превратился в крупную учебную и спортивную организацию. К руководству клубом пришли опытные летчики и авиационные инженеры, прошедшие суровую школу Великой Отечественной

войны. С 1977 года начальником аэроклуба работает летчик 1-го класса Анатолий Левко. Отличный специалист, опытный организатор, умелый воспитатель, он и его помощники много делают для успешной работы коллектива, дальнейшего его сплочения. В авангарде идут коммунисты. Здесь много энтузиастов-общественников, пропагандистов авиации. Ленинградцы свято берегут и приумножают лучшие традиции клуба.

Много сил и времени уделяют военно-патриотическому воспитанию молодежи ветеран Великой Отечественной войны, член КПСС с 1917 года, генерал-майор авиации в отставке И. И. Смага, Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации в отставке И. П. Журавлев. 20 лет на общественных началах трудится в аэроклубе генерал-майор авиации в отставке М. Н. Колокольцев. 16 лет руководит он школой «Юный пилот». Многие воспитанники этой школы навсегда связали свою жизнь с авиацией, став военными и гражданскими летчиками, авиаспортсменами. Ныне почти весь руководящий состав клуба и

Общительность, энергичность помогли Леониду быстро войти в коллектив, вскоре он стал комсоргом, капитаном сборной. Непрерывно совершенствуя свое мастерство, Ячменев становится одним из лучших парашютистов мира. Ему, абсолютному чемпиону мира по акробатике в свободном падении, принадлежит 30 мировых рекордов. Участник многих международных соревнований, Ячменев всюду демонстрирует мужество, выдержку, дисциплину советского патриота. Какое надо иметь самообладание, чтобы выполнить полеты на тресе за самолетом, а также гимнастические упражнения без запасного парашюта и страховочных карабинов на трапедии, укрепленной на раскрывшемся парашюте!

Леонид Ячменев подготовил в аэроклубе сотни парашютистов, среди которых мастера спорта Л. Трамбовка, В. Потемкин, Е. Горчаков, обучал мастерству болгарских, монгольских и корейских парашютистов.

Ленинградец Виктор Смолин еще школьником стал заниматься в клубе



● Абсолютный чемпион СССР, Европы и мира по высшему пилотажу мастер спорта СССР международного класса В. Смолин, он делегат IX Всесоюзного съезда ДОСААФ.

лентьев — начальник Ленинградского городского авиамodelьного клуба ДОСААФ.

Среди лучших спортсменов аэроклуба — мастера спорта летчики-спортсмены Ю. Гомыляев, Н. Тимофеев, В. Егоров, Ю. Лебедев, Ирина Пухтенко, авиамodelисты А. Кузнецов, В. Симонов, Б. Борисов, С. Воробьев, В. Слепков, Б. Абрамов, Н. Туркин. 369 спортсменам присвоены звания мастеров спорта и 554 — кандидатов в мастера спорта и перворазрядников.

За высокие показатели в учебно-спортивной и военно-патриотической работе Ленинградский городской аэроклуб награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР и шестью знаками «За активную работу».

В социалистическом соревновании авиационных организаций оборонного Общества Ленинградскому городскому аэроклубу в 1971 и 1981 годах присуждалось первое место.

И. СИДОРОВ,
методист Дома ДОСААФ

Ленинград

● Парашютисты в момент приземления.



● После первого самостоятельного полета.

Фото С. ИВАНОВА



спортсмены — питомцы «Юного пилота».

Более двух десятков лет на общественных началах работает заместителем начальника аэроклуба по воспитательной работе фронтовик П. Донцов. 32 года отдал Павел Петрович службе в Военно-Воздушных Силах, прошел славный путь от курсанта до полковника. В школе «Юный пилот» он преподавал специальные дисциплины. Им создан и успешно применяется в учебном процессе уникальный действующий макет аэродрома со всем его оборудованием, здесь и отличный класс навигации и самолето-вождения.

За послевоенные годы выращены выдающиеся спортсмены-летчики — мастера высшего пилотажа, парашютисты, авиамodelисты — чемпионы мира и СССР, прославившие советский авиационный спорт.

...Шестнадцати лет пришел в аэроклуб Леонид Ячменев. В 1962 году он впервые принял участие в крупных соревнованиях в Харькове, где выполнил норматив мастера спорта, стал призером по многоборью. Ячменев был приглашен в состав сборной команды страны.

«Юный пилот». Увлечение авиацией привело его в Ленинградский аэроклуб. Самолетный спорт совмещал с учебой в институте. Любовь к авиации, целеустремленность, организованность помогли преодолеть трудности. Виктор, выступая за сборную страны, на чемпионате Европы по самолетному спорту награжден медалью ФАИ, стал мастером спорта СССР международного класса. Особый успех выпал на долю Виктора Смолина в год 60-летия образования СССР. Он одержал первенство на XI чемпионате мира и XXVIII чемпионате страны.

Подростком пришел в аэроклуб Женя Мелентьев. Здесь он начал заниматься авиамodelизмом под руководством инструктора В. Горшкова. Постепенно, по мере накопления опыта, приходят спортивные успехи. 1954 год — первая победа — чемпион Ленинграда. 1963 — чемпион СССР, участник чемпионата мира в Австрии. 1969 — победитель международных соревнований. 1970 — чемпион Спартакиады народов СССР, серебряный призер чемпионата Европы, тренер сборной СССР. Ныне мастер спорта СССР международного класса Е. Ме-



Рассказываем о летчиках- испытателях

● В. И. КУЗНЕЦОВ

ТРИ ПОЛЕТА ИЗ ТЫСЯЧ

...ДВОЙНОЙ УДАР стегнул воздух, белой зарубкой вспыхнул и растаял в синеве след самолета. Виктор Игнатьевич оторвал взгляд от неба и ускорил шаги, но гул, родившийся в вышине, продолжал звучать. На мгновение показалось, что он снова сидит в кабине, только не современного тяжелого ракетносца, на котором летал в последние годы, а в хрупкой кабине грузового планера. Станным контрастом сияющей снежности дня в глаза плеснуло чернотой ночи, прильнувшей к остеклению фонаря. В ушах зазвучал характерный, то шепелявый, то с хрипотцой, посвист плоскостей планера и приглушенный, осторожный рокот буксировщика.

Может, об одном из таких полетов и рассказать ребятам? Фантазия есть, домыслить, поймут... Тогда ему было не многим больше, чем этим недавним десятиклассникам. Только как передать то чувство близости земли, когда идешь над ней бреющим полетом; как обманчиво ночное затишье, как уязвим планерный поезд с воздуха и земли...

Немеет нога на педали, удерживая планер на нужном интервале от соседнего самолета. На ручке управления ощущается неравномерное размещение груза в фюзеляже — планер норовит задрать или опустить нос и надо все время парировать это движение. И все в тебе — мысли, нервы, мускулы словно взведенная пружина. И так все четыре часа полета к линии фронта, где на поляне костры, где планерный поезд ждут не дождутся.

Остро, словно кольнув темноту, вспыхивает огонек — с буксировщика подан сигнал: «Приготовиться». И с небольшим временным интервалом — новая вспышка, двойная: «Отцепка!»

Однообразие обрывается. Всем телом, чутко проверяя перегрузку, в рез-

ком крене отвалить в сторону, стремясь набрать метры высоты, подаренные скоростью. Осмотреться быстро, цепко, приметить излучину проблеснувшей реки, темное в темном — массив леса и в нем три всплеска огня. Огни плывут навстречу, как окна родного дома. Видишь сейчас только их, они — то единственное, что связывает с землей, людьми, с жизнью прифронтовой полосы.

...Виктор Игнатьевич приостановился, подумал с усмешкой: «Нет, наверное не об этом надо сказать, планеры для теперешней молодежи — слишком просто. Чтобы слушали внимательно, надо удивить. А чем удивишь мальчишек, если даже о космосе они говорят, как о соседнем районном центре, в который пока им доступа нет, но со временем...»

Двое мальчишек перебежали дорогу перед самым мотором, к счастью, идущей неспешно «Волги». Машина скрежетнула тормозами, на гололеде ее занесло, и женщина с ребенком шарахнулась от края тротуара. В глазах мальчишек — удовлетворение, вызов. Им хочется доказывать свою смелость и самим верить в нее. Только не знают — как? Это к взрослому приходит понимание истинного мужества, осознанного риска, которого может потребовать долг, а иногда работа, каждодневная, будничная. А для мальчишек риск — утверждение своего мужского «я», вопреки опеке бабушек, наставлениям учителей, окрикам сердобольных прохожих. И если не направить порыв, они будут придумывать себе самые нелепые испытания и рисковать бессмысленно. Но еще страшнее, когда юность не жаждет подвига, когда духовная дряблость гнездится в тщедушном теле...

Тяжело застучало в висках, сдавило

грудь. «Я слишком быстро иду, надо спокойнее, — Виктор Игнатьевич приостановился, перевел дыхание. — В авиации все настоящее — и опасность, и преодоление, и уважение к самому себе... А рассказывать ребятам надо о том, что смогут представить, примерить к себе — о работе летчика-испытателя. За четверть века было всего так много».

Были полеты, где он шел вслед за летными происшествиями, горькими, непоправимыми. Повторяя условия, приведшие к ним, преднамеренно вводя самолет в аварийную ситуацию, он искал причину. И находил. В других испытательских полетах надо было шагнуть за рамки освоенного, осторожно пробуя непонятное, неисследованное, не прочувствованное еще никем — расширить

боевые, тактические, технические возможности самолетов.

«Да, да, именно об этом — о заправке топливом в воздухе, — Виктор Игнатьевич незаметно для себя снова заторопился. — Рассказать, как однажды, определяя зоны безопасного маневрирования на больших высотах, попал в спутную струю летящего впереди танкера и бомбардировщик швырнуло на несколько сот метров к земле? Или о том, как отрабатывал заправку на небольшой высоте?»

Но в калейдоскопе прошлого все яростнее вырисовывался один полет: облака внизу будто торосы с завитками снежных глив, хотя самолет летел не над Заполярьем, где были несколько часов назад, а над Уралом. Где-то в этом районе заправщик должен был, при помощи командного пункта, сойтись с другим самолетом.

Впереди, белоснежной бороздой пропахав поле неба, обозначился силуэт танкера. Прибавлена скорость — и заправщик постепенно, плавно начал увеличиваться в размерах. Вот он занял часть лобового стекла кабины, вот — почти половину его и, наконец, разросся перед глазами, поблескивая на солнце заклепками на фюзеляже и крыльях.

Привычный порядок команд и действий, привычная собранность и точность движений. Сейчас из правой плоскости танкера покажется заправочный шланг с парашютиком на конце. Глотнув струю воздуха, его купол словно затвердеет в своей фарфоровой белизне...

«Командир, стабилизирующий парашют поврежден. Шланг «гуляет». Что будем делать?» — в голосе помощника командира корабля больше удивления, чем тревоги, хотя нетрудно понять, чем может обернуться для них этот полурас-

крывшийся, с порванными стропами купол, не способный удержать шланг от раскачки и «хлыстов».

«Командир, на запасном аэродроме погода ухудшилась. До своего — топлива не хватит», — опережая вопрос, доложил штурман.

«Ну что же, попытаемся укротить «гуляющий» шланг. Экипаж, внимание!»

Маневр точный, без спешки. Левое крыло самолета сближается со шлангом медленно, словно с опаской, зависает над ним. Теперь, осторожно снижаясь, накрыть, слегка придавить его плоскостью, будто прижать ладонью. Потом отойти чуть-чуть вправо, пытаться ввести шланг в «захват», — все время «чуть-чуть, слегка, еле-еле», словно на цыпочках, затаив дыхание... Если маневр удастся — замереть на десятки долгих, как часы, секунд и ждать, пока будет подтянут шланг и командир огневой установки подаст долгожданную команду: «Контакт».

«Шланг под плоскостью прыгает, в «захват» не попадает», — доложил командир огневой установки — с его места в хвостовой части самолета все это видно. Но понять можно и без доклада: руки на штурвале чувствуют удары по элерону. Мгновение — шланг выскользнул из-под крыла и заходил вверх-вниз. Смятым цветком трепетал на уцелевших стропах маленький белый купол, потом его сорвало совсем.

«Попробуем еще раз», — даже сейчас, много лет спустя, Виктор Игнатьевич помнит, как произнес он эту фразу, прервавшую ненужные разговоры, сомнения. Даже тон голоса помнит — негромкий, властный. Эту интонацию он сохранял всегда, когда в воздухе случалось что-нибудь непредвиденное и надо было мобилизовать экипаж. В такие моменты все в нем настораживалось, замирало. А мозг начинал с поразительной быстротой и ясностью отсчитывать, вспоминать, анализировать. Зрение, слух, ощущение рук на штурвале, каждая клетка тела, все чувства странно обострялись, что-то словно обновлялось в нем, и он молодел в одновременной раскованности и напряженности. Это было как вдохновение боем. Потом оно забывалось — оставалась пригибающая плечи усталость, мокрые от пота подшлемник, комбинезон и заострившиеся черты похудевшего лица.

Они пробовали состыковаться еще пять раз. Глаза заливал пот. Чем вытирали ему лицо, носовым платком или подшлемником, он не заметил. Запомнилось только ощущение чего-то мягкого, скользкого по лбу, бровям, горьковатый привкус резины во рту, хотя в маску поступал чистый кислород.

Сейчас он словно со стороны видел студеную синеву неба и два самолета в нем, сцепившиеся, наконец, пуповиной шланга, остекленевшее в яростном блеске крыло заправщика рядом со своим крылом и нервную стрелку топливомера...

Но рассказывать об этом — все равно, что пытаться передать музыку словами или писать картину бесцветными красками. И слова придется подбирать знакомо-житейские, они становятся такими беспомощными, блеклыми, когда стремишься выразить чувство полета. Это в тридцатые годы мальчишки щеголяли летной терминологией, и каждое слово было для них, как призывный набат. Сейчас эти слова затерялись в сот-

нях новых слов и понятий, а те, что остались в быту, утратили то удивительное звучание, которое гордой радостью щемило грудь, будоражило воображение, рождая бесконечно прекрасное чувство летной романтики. Юность... самоуверенная и доверчивая, неумелая и дерзкая. Как бережно, мудро надо питать ее душу, какие главные говорить слова...

Дома с заиндевелыми окнами словно следили за ним. В плотном и нежном налете инея, в этих незрячих стеклах было что-то поразительно знакомое. Он даже ощутил холод снега на кончиках пальцев и жгучую струю ледяного воздуха. Но сначала было падение — секунды обреченности и борьбы; неестественно задранный к небу нос вздыбившегося тяжелого ракетносца, бесильные рули управления и расчетливо выверенные, но... бесполезные движения.

«При подходе к заданному режиму самолет самопроизвольно вышел за предельные углы атаки, потерял скорость и...» Позже, анализируя случившееся в официальных бумагах, в разговорах с друзьями, продумывая все с той скрупулезной точностью, на которую способен только опытный и хладнокровный летчик, он пытался понять: можно ли было избежать этого срыва в штопор? Памятью ощущений, движений, зрительно, отстранив чувства, эмоции и все личное, что могло помешать ему быть объективным, он искал ошибку в своих действиях и — не находил ее: когда испытания новой машины проводятся на грани теоретических допусков, практика может внести свои коррективы. Непонятно в этом полете экипаж было решено сократить до минимума...

Стрелка высотомера словно сжирает сотни метров высоты. На втором витке штопора длинный нос полет вверх еще энергичнее, сейчас самолет снова свалится на крыло... Перегрузка росла. Плечами, спиной, всем телом он словно чувствовал, как напрягаются в страшном усилии фюзеляж, плоскости.

«Юра, приготовься, — предупредил он радиста. — Пошел!» Негромкий, как показалось, выстрел катапульты и странное облегчение: теперь в самолете он — один.

Внизу, словно подернутые туманом — запотевали стекла фонаря кабины — вращались лес, речка, нить дороги. Отчужденно, словно не о себе, подумал: «Мне прыгать рано». Машину била дрожь, все в ней стонало, сопротивлялось. Он переламывал ее траекторию осторожно, чутьем, настоящим на опыте, понимал, предугадывал, что она должна сдаться, нужно только терпение. Не «рвать» штурвал на себя, иначе самолет, не выдержав перегрузки, разрушится, он же сделан всего лишь из металла...

Туман за стеклом фонаря стал непробиваемо плотен, земля исчезла, только стрелка высотомера бесстрастно фиксировала — восемьсот метров, шестьсот... Самолет вышел в горизонтальный полет на пятистах метрах. Стрелки приборов успокоенно замерли, привычно натруженно забасили двигатели, уводя самолет к аэродрому.

Он сорвал с лица кислородную маску и протянул руку к стеклу фонаря — пальцы ткнулись в шероховатый, холодный иней: слишком резкий перепад температуры на высоте и у земли воз-

ник в разгерметизированной кабине. На мгновение он почувствовал себя словно замурованным наглухо, навечно. И это ощущение слепоты было неожиданно и страшно...

...— Виктор Игнатьевич, допризывники в большом зале, — военрук стоял на пороге Дома офицеров. Они разделись, прошли в зал, гудящий голосами. Военрук поднял руку:

— Тише, товарищи. Перед вами — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель Кузнецов, он рассказывает вам...

«Что же рассказать вам, ребята? — думал Виктор Игнатьевич. — Как посадил машину, воспользовавшись маленькой боковой форточкой, предназначенной для связи с наземным экипажем? Но это все частное, это лишь эпизод... У каждого в жизни бывают свои взлеты-посадки, свои испытательные полеты, свои штопоры. Человек мужает только в трудном. А много ли трудного видели вы, мальчишки? Как научить вас жить в высшей фазе своих способностей, на пределе того, что можешь и чуточку больше? А в этом и смысл, в этом и счастье, иначе жизнь становится пустой и бессмысленной».

Лица — румяные и смуглые, с пушком пробивающихся усов и давно привыкшие к бритве, серьезные и насмешливые... А он стоит перед ними в броне своих знаний, опыта, и радость за них, у которых все впереди, как боль щемит сердце.

«Мне бы ваши годы, ребята. Все повторил бы сначала, через все трудности, через смертельный риск...» — он чуть не сказал это вслух, но только перевел дыхание, облизал пересохшие губы.

Чувствуя, как затягивается пауза, он смотрел в глаза юности, еще светящиеся чистотой, еще не потушенные житейскими заботами, еще способные загореться страстью на всю жизнь. Но пока в них не было ни любопытства, ни восхищения. Пока в них угадывалось лишь ожидание...

Нонна ОРЕШИНА

Владимир БИРЮКОВ

ЗВЕЗДА ГАГАРИНА

Когда в космические дали

Уходят чудо-корабли,

Мы все тепло сердец им дарим

И вспоминаем, как Гагарин

В то утро стартовал с Земли,

Как в невесомости он мчался

Весомой поступью земной.

Под кораблем весь мир вращался,

И свет эпохи излучался

Апрельской утренней звездой.

Когда по дальним звездным трассам

В сиянье завтрашних дорог

Уйдут космические асы,

Все вспомнят, как могучий разум

Звезду Гагарина зажег.

Подвигу крылатых — 40 лет



● А. А. Матвеев принимает гвардейское
Знамя авиационного полка.

(Фото военных лет)

ГВАРДЕЙЦЫ НЕБА ЛЕНИНГРАДА

Двенадцатого января 1943 года после тщательной подготовки началось наступление войск Ленинградского и Волховского фронтов с целью прорыва блокады Ленинграда. За семь дней ожесточенных и кровопролитных боев железное кольцо, которым враг сжимал с осени сорок первого город на Неве, было разорвано. 18 января Советское Информбюро оповестило о том, что воины двух фронтов при содействии артиллерии и авиации прорвали блокаду Ленинграда, нанеся сокрушительное поражение четырем пехотным дивизиям и нескольким отборным полкам немецко-фашистских захватчиков.

В разгроме врага южнее Ладожского озера огромную роль сыграли летчики Краснознаменного Балтийского флота, а также 13-й и 14-й воздушных армий.

Вслед за победоносно окончившимся сражением на берегах Волги разгром

врага под Ленинградом явился крупным успехом наших войск. Только части 13-й воздушной армии за период блокады нанесли врагу огромный урон. В воздушных боях в небе Ленинграда и на подступах к нему было уничтожено до трех тысяч истребителей и бомбардировщиков. Штурмовыми ударами сожжено полторы тысячи танков, шесть тысяч автомашин, тысяча пятьсот вагонов с живой силой и техникой, уничтожено четыре тысячи орудий, сотни складов.

Весомый вклад в победу над ненавистным врагом внесли авиаторы 275-й истребительной авиационной дивизии, ее гвардейские полки. Из трех тысяч самолетов с паучьей свастикой на крыльях, которые были вогнаны в землю отважными защитниками города Ленина, более пятисот уничтожили летчики прославленного соединения.

НЕДАВНО мы встретились с бывшим командиром 275-й авиадивизии генерал-лейтенантом авиации в отставке А. А. Матвеевым.

А. А. Матвеев прошел большой боевой путь. Первый вражеский самолет сбил над Халхин-Голом. В годы Великой Отечественной войны сражался в небе Подмосковья. С осени 1941 года защищал Ленинград, командуя 154-м, впоследствии 29-м гвардейским истребительным авиаполком, 275-й истребительной авиадивизией. В воздушных боях сбил 15 немецко-фашистских самолетов. Награжден двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, другими орденами и медалями.

— В период блокады Ленинграда наши летчики, — говорит Александр Андреевич, — в боевом содружестве с авиаторами Краснознаменной Балтики наносили захватчикам сокрушительные удары. В сражениях с фашистскими воздушными пиратами в дивизии выросли такие воздушные асы, как дважды Герой Советского Союза Петр Покрышев, мастера стремительных и неотразимых атак кавалеры Золотой Звезды и нескольких боевых орденов П. Пилутов, В. Зотов, М. Шаронов, П. Лихолетов, Н. Зеленов, еще 20 Героев Советского Союза.

Среди защитников Ленинграда и жителей города гремела слава летчика-истребителя Андрея Чиркова. Это был боец исключительной отваги. Он всегда первым навязывал бой врагу, первым устремлялся в атаку, наносил разящие удары.

Однажды звено, возглавляемое коммунистом Чирковым, перехватило большую группу вражеских бомбардировщиков. «Юнкерсы» под прикрытием четверки «мессеров» держали курс на Ленинград. Чирков и его ведомые вступили в неравную схватку. Воздушный бой длился около тридцати минут. В итоге советские летчики уничтожили четыре самолета врага. Сами без потерь вернулись на свой аэродром.

Александр Андреевич Матвеев вспоминает другие бои, проведенные Андреем Чирковым и его боевыми товарищами. У советских летчиков было высоко развито чувство взаимовыручки, помощи друг другу.

— Одна из наших задач, — говорил генерал, — состояла в охране моста через реку Волхов и обеспечение нормального функционирования по Ладожскому озеру ледовой трассы — дороги жизни, как звали ее ленинградцы. Фа-

шистская авиация много раз пыталась разрушить мост, бомбить ледовую трассу. Враг терпел неудачи. Пробраться сквозь созданный нами воздушный щит гитлеровцам было невозможно.

Пятерка краснозвездных истребителей преградила путь группе фашистских самолетов, превосходящих наших по количеству в три раза. Завязался трудный и затяжной воздушный бой. Группу советских летчиков возглавлял Петр Покрышев. Ведомым у него был Андрей Чирков. Схватка длилась около часа. В ходе боя гитлеровцы вызвали по радио подкрепление. Вражеские истребители пытались сбить ведущего нашей группы — Покрышева. Они хорошо знали этого рыцаря ленинградского неба по его почерку полета и приемам атак. Фашистский летчик несколько минут кружил сверху, выжидая удобного момента. Когда ему показалось, что такой момент наступил, он устремился на Покрышева. Но ему наперерез бросился Чирков. Самолеты быстро сближались. Чирков нажал на гашетку. Однако пулеметы и пушка молчали. Кончились боеприпасы. Их летчик израсходовал, уже сбив перед этим два «юнкерса». Тогда Чирков винтом отсек у вражеского самолета консоль плоскости. «Фокке-вульф» перевернулся, пошел вниз и врезался в заснеженную землю. Таранный удар Героя Советского Союза Чиркова был одной из 32 побед, одержанных им в 78 боях над Ленинградом, Ладогой и Волховом.

— Александр Андреевич, — спрашиваю генерала Матвеева, — а что Вы можете сказать о механиках, оружейниках и других авиационных специалистах?

— Замечательные были люди! Без их самоотверженного труда вряд ли нам удалось бы столько наколотить вражеских самолетов! Бывало, вернется летчик из боя. Самолет весь в пробоинах. Механик только покачает головой, потом улыбнется обветренными губами, скажет: «Не горюйте, товарищ капитан. К утру все залатаем, покрасим. Только бейте врага, как били сегодня». Утром, действительно, израненный накануне истребитель вновь поднимается в небо исправным, и летчик снова в бою...

Так, механик Порядин, например, обеспечил 740 боевых вылетов своего самолета. На машине, которую он обслуживал, провожал в полет и встречал, ремонтировал вместе с другими специалистами, сбито было летчиками более двух десятков вражеских самолетов. Летали на ней Покрышев, Пилутов, Глотов, Петров...

Добрым словом хочу вспомнить поистине героический труд инженеров, техников и механиков Бугрова, Фролова, Николаева, Алексеева и многих других.

— Да, с тех суровых дней минуло сорок лет, — говорит генерал. — Ленинградцы встречали нас, воинов, как своих родных. Радость на усталых лицах. Поздравления, объятия, поцелуи. Помню, весь город утром восемнадцатого января, едва радио передало весть о прорыве блокады, засиял красными полотнищами. Улицы, израненные вражеской артиллерией, буквально засветились. Подвиг героев, разорвавших стальное кольцо блокады, навсегда вписан в героическую летопись Великой Отечественной войны.

А. МАЛЬКОВ

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

ТОГДА, НАД СТАЛИНГРАДОМ...

ИМЯ ГЕРОЯ Советского Союза Александра Васильевича Кочетова у нас в Чувашии широко известно.

В грозные дни Сталинградской битвы в одном из сообщений Советского информбюро говорилось: «Советские летчики самоотверженно ведут борьбу с численно превосходящими силами немецкой авиации. Младший лейтенант Кочетов за один день сбил «Юнкерс-87» и «Мессершмитт-109».

— Я тогда был ведомым у лейтенанта Евсеева, — вспоминает Александр Васильевич. — Главная моя обязанность была прикрывать ведущего. Нас было четверо. Над городом завязался сильный воздушный бой. Прямо по курсу — два «юнкерса». Евсеев идет в атаку. Я — за ним. Первый «юнкерс» успел отвалить в сторону, а второго «лапотника» я поймал в прицел. Длинная очередь. Еще очередь. И «юнкерс» пылающим фанелом врезался в землю.

В сталинградском небе А. Кочетов лично сбил 7 самолетов врага и один — в группе.

Дальнейший путь боевого летчика — Кубань, Крым, Белоруссия, Прибалтика, Польша. Последние боевые вылеты сделаны Героем Советского Союза А. В. Кочетовым в Берлинской операции. 450 боевых вылетов, в которых лично сбито 34 вражеских самолета и 8 в группе.

Вскоре после окончания войны заслуженный боевой летчик-истребитель уволился в запас, вернулся к мирному труду.

Сейчас Александр Васильевич успешно руководит стрелковым спортивным клубом ДОСААФ, ведет активную военно-патриотическую работу. Он частый и желанный гость в школах, на предприятиях, строительных площадках, в студенческих аудиториях. Нередко Александр Васильевич выезжает с лекциями и беседами в районы республики. «Нет у меня личного времени, — говорит он, — оно целиком принадлежит молодежи».

А. Кочетов поддерживает тесные связи со своими боевыми друзьями, ветеранами родного полка, в котором выросло 12 Героев Советского Союза. А на боевом посту в Вооруженных Силах находится сын Героя, специалист высокого класса, майор-инженер В. Кочетов.

Чебоксары

Капитан запаса
Г. БЕЛОУСОВ



ИМЕНИ НИКОЛАЯ ЛИСКОНОЖЕНКО

...РЕБЯТА, затаив дыхание, слушали волнующий рассказ учительницы М. В. Левченко о подвигах летчиков в Великую Отечественную.

...Второго ноября 1941 года над аэродромом Веребье, что находился в тридцати километрах от Малой Вишеры, с утра висела низкая облачность. На командный пункт 513-го истребительного авиационного полка поступил приказ поднять группу для прикрытия переднего края обороны. Звено ЛаГГ-3 в составе заместителя командира эскадрильи лейтенанта Ключко, лейтенантов Лисконоженко и Зуева на подходе к району барражирования заметило приближающиеся с запада фашистские Ю-87. Их сопровождала шестерка Ме-109. «Лагги» врезались в строй вражеских бомбардировщиков. Два «юнкерса», подожженные Ключко и Лисконоженко, объятые пламенем, рухнули на землю. Фашистские истребители набросились на отважную тройку. Лисконоженко поймал в прицел «мессер», на-

жал на гашетки, но пушка и пулеметы молчали: кончился боекомплект. Летчик ложными атаками продолжал поддерживать товарищей.

Выйдя с набором высоты из зоны обстрела, он увидел — бомбардировщики поспешно удирают. Решение созрело мгновенно. Прибавив обороты двигателю, лейтенант стал нагонять врага. Еще мгновение — и ЛаГГ-3 винтом отрубил «юнкерсу» стабилизатор.

Самолет Лисконоженко затрясло, козырек фонаря кабины залило горячей водой. Используя запас скорости, летчик с набором высоты ушел в облака.

Когда через некоторое время вынырнул обратно, то сразу же был атакован тремя Ме-109. Острой болью пронизало голову и плечо. Превозмогая боль, Николай увидел, что один из «мессеров» подошел совсем близко! Летчик бросил самолет в его сторону и консолью крыла нанес удар.

Почти неуправляемый «лагг» начал падать. Но летчик сумел все же посадить машину на небольшую поляну. Самолет в самом начале пробега наскочил на укрытый снегом пенек. Лисконоженко ударился лицом о прицел и потерял сознание. Сбежавшиеся советские бойцы вытащили лейтенанта из кабины и доставили на станцию Красненка Октябрьской железной дороги в полевой госпиталь 28-й кавалерийской дивизии. Но спасти героя не удалось...

Газета «Правда» в те дни писала, что комсомолец Лисконоженко в одном бою уничтожил три фашистских самолета. Два из них — таранным ударом.

Лейтенанту Н. Г. Лисконоженко Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Советского Союза.

Приказом Министра обороны СССР Герой Советского Союза лейтенант Николай Григорьевич Лисконоженко зачислен навечно в списки Н-ской авиационной части.

Такие беседы оставляют след в памяти ребят. Они проводятся в средней школе № 1 города. Здесь действует музей боевой славы, руководит им активист ДОСААФ учительница Майя Васильевна Левченко — дочь павшего в боях за Родину Героя Советского Союза комбата В. Г. Левченко.

В родном городе Лисконоженко Мелитополе, в локомотивном депо станции, установлен бюст Героя, в городском музее развернута экспозиция, посвященная его жизни и боевому подвигу. Комсомольцы города построили тепловоз имени Н. Лисконоженко.

Имя Николая Лисконоженко носит и одна из улиц Малой Вишеры.

Подполковник-инженер запаса
Г. ЧЕСНОВ

Малая Вишера

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

ПЕРЕСМОТРЕТЬ ВОЗРАСТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Дорогая редакция, с интересом прочитал в журнале статью А. Кудинова «Спортивный самолет. Каким я его вижу» («Крылья Родины» № 10 за 1982 г.). Полностью разделяю высказанные автором статьи предложения.

Действительно, авиационной литературы выпускается в стране еще очень и очень мало. Невозможно, например, приобрести вышедшую не так давно книгу «Боевые самолеты».

Абсолютно прав А. Кудинов, когда он предлагает пересмотреть возрастные ограничения при приеме в авиационно-спортивные клубы. Думаю, следует принимать на первоначальное обучение юношей и девушек в возрасте хотя бы до 25 лет.

С. МИНАКОВ,
курсант аэроклуба
Караганда

СХЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ: КАКОЙ ЕЙ БЫТЬ?

Предлагаемые ныне схемы моделей сильно устарели. Их конструкция и технология мало чем отличаются от аналогичных моделей 30-х годов. Вызывает удивление несоответствие их параметров некоторым техническим требованиям, предусмотренным, скажем, Правилами 1978 года.

По поводу ограничений, предусмотренных Правилами. В отличие от чемпионатных классов схематические модели обычно летают в пределах определенного района или города, где имеются свои специфические климатические условия. Видимо, следовало бы дать большую свободу в их проектировании с тем, чтобы определить оптимальные схемы для конкретных метеословий, а ограничить лишь минимальную удельную нагрузку, которая обеспечила бы живучесть моделей — например 0,010 кг/дм².

Отсутствуют определения схематических моделей (общие и частные). Во избежание кривотолков, мы, например, в своих положениях о городских соревнованиях отмечаем, что у этих моделей обшивка несущих поверхностей — «моторкрытый» и максимальная масса смазанного мотора — 20 гс. Кое-кому не нравятся ограничения трем зачетным полетам. При максимуме, равном одной минуте, можно смело перейти на 5 туров и, соответственно, в спортивной класси-

фикации повысить для юного спортсмена на разрядный потолок до 2-го разряда. Не следует опасаться физической перегрузки юношей.

За прошедшие десятилетия все классы моделей, кроме схематических, претерпели существенные изменения. Тревожит отсутствие в продаже посылок, за исключением бумажно-ниточной конструкции «Схематическая модель планера». Она хоть и является дешевой и малотрудоемкой, но, к сожалению, неживуча и почти нелетающая. Подобная модель способна лишь отпугнуть начинающих от занятий авиамоделизмом. Хочется надеяться, что новые наборы в большей степени будут отвечать потребностям строителей малой авиации.

Предлагаю конструкцию схематической модели, в которой применяются современные технологии и материалы. Это и отклик на статью в «Крыльях Родины» № 4 за 1982 год «И больше, и лучше». В ней, в частности, идет разговор о необходимости создать специальное конструкторско-технологическое бюро по авиационному моделированию. Горячо поддерживая эту идею, считаю, что активное подключение ведущих авиамodelистов, руководителей кружков, заинтересованных по-настоящему в прогрессе моделизма, поможет решить эту насущную проблему.

Фото 1.

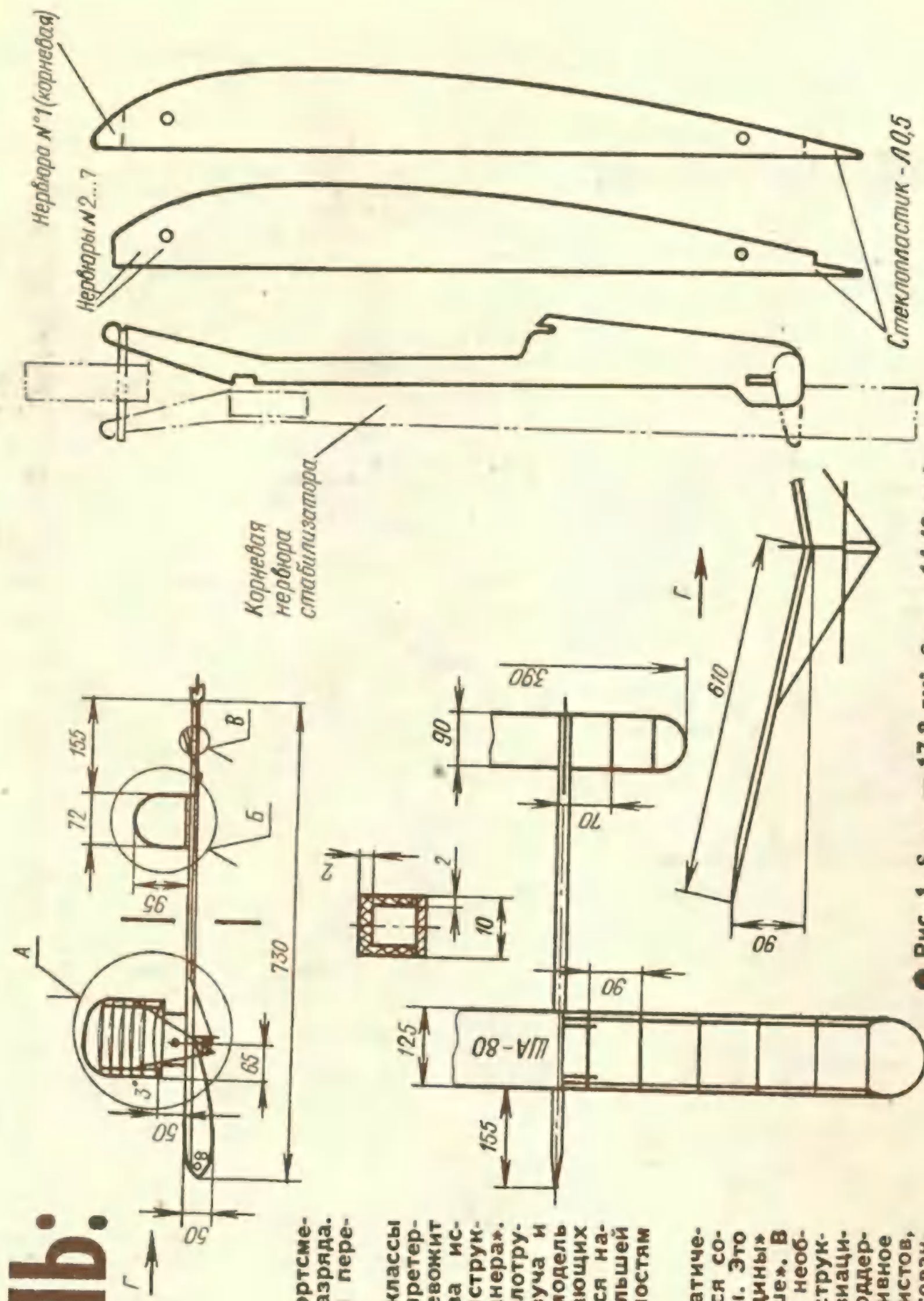
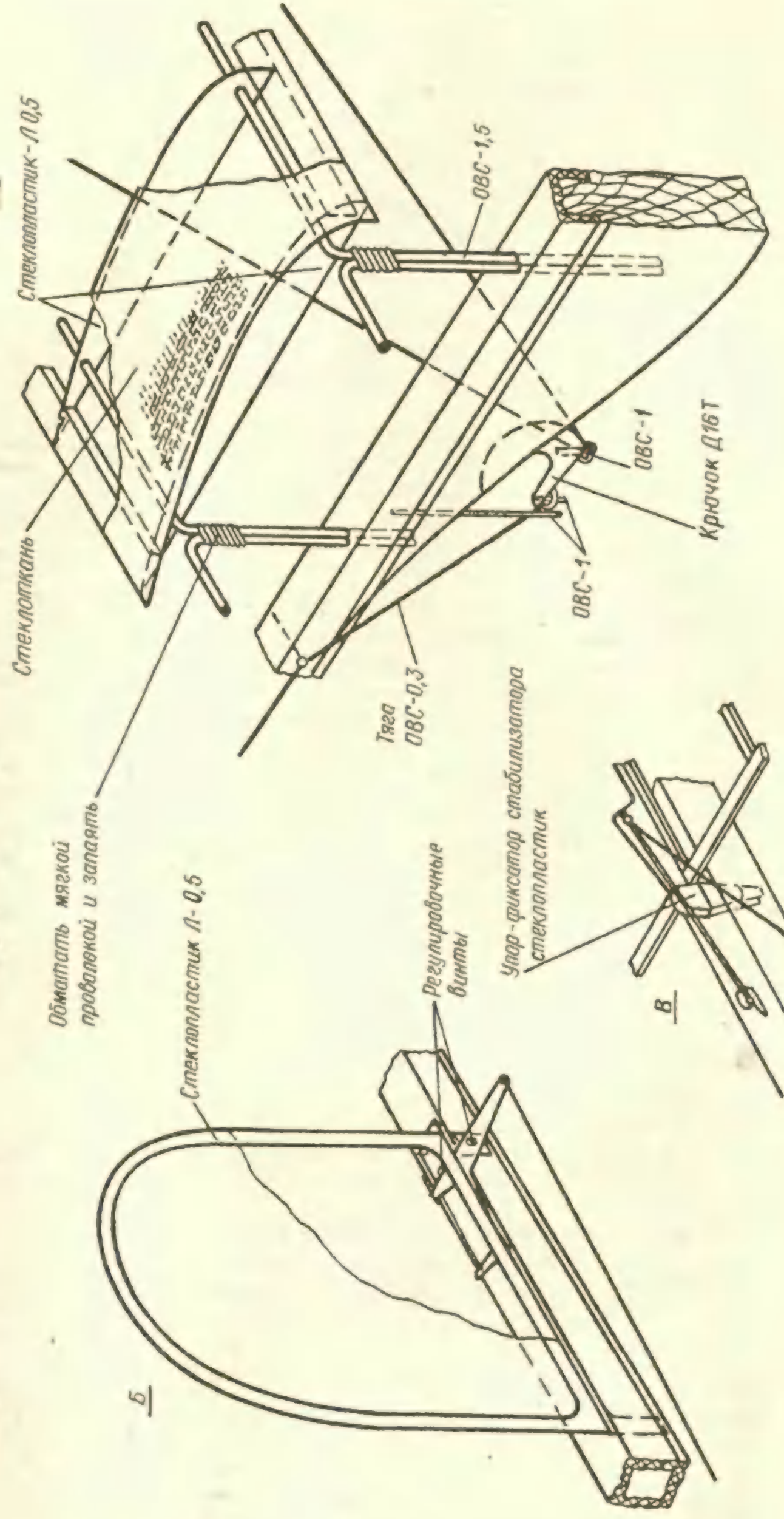


Рис. 1. $S_{\text{общ}} - 17,8 \text{ дм}^2$, $S_{\text{кр}} - 14,46 \text{ дм}^2$,
 $G_{\text{мод}} - 17,8 \text{ гс}$, $G_{\text{кр}} - 56 \text{ гс}$, $G_{\text{ст}} - 7 \text{ гс}$,
 $G_{\text{фюз}} - 115 \text{ гс}$.



СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАНЕР: КОНСТРУКЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ

● **КРЫЛО.** Разъемное, в основном по соображениям транспортной емкости модели. Кромки консолей — из липы. Трапециевидные профили сечений задней кромки и заготовки передней кромки получают на циркулярной пиле с помощью специальных линеек (рис. 5). Окончательный профиль сечения передней кромки — протяжкой (рис. 5).

1-я и 2-я нервюры из стеклопластика толщиной 0,5 мм, остальные вырезаются по шаблону из липовой дощечки. Для повышения точности разметки, сокращения трудоемкости и экономии материала, законцовки крыла, стабилизатора и киль размечаются чертилкой по комплексу шаблонов (рис. 2) и с припуском выпиливаются лобзиком. Окончательно их контуры обрабатываются на станках: внутреннее — на токарном, при помощи деревянной оправки с закрепленной на ней крупной шкуркой (фото 1 и рис. 4), внешние — на циркулярной пиле, оснащенной специальной упорной линейкой и диском из крупной наждачной шкурки и поддерживающей его фрезой (фото 2 и рис. 3). За мечу, что даже первоклассники справляются с такой технологией, которая обеспечивает безопасность, качество и высокую производительность, а самое главное, вызывает большой интерес у ребят и тем самым побуждает их желание заниматься в кружке.

В отличие от обычных бамбуковых или алюминиевых, в крыле применены жесткие прочные нервюры с подсенкой хвостика, надежно обеспечивающие прочность крыла, а также простоту сборки. Обшивкой корневой секции, ограниченной 1-й и 2-й нервюрами, служит стеклоткань, которая, выступая за пределы 1-й нервюры, обеспечивает стыковку консолей внахлест, практически без зазора, и при этом отпадает необходимость в центроплане.

Сверху кромок консолей крыла приклеены целлулоидные накладки с отверстиями для концов V-образных расчалок, изготовленных из капроновой нити диаметром 0,3 мм. К расчалкам привязаны проволоочные кольца, с помощью которых они фиксируются на буксировочном крючке (рис. 1). Завязыванием узлов на концах расчалок добиваемся необходимых закруток консолей крыла. Кроме того, расчалки разгружают частично крыло от избыточных изгибающих и крутильных нагрузок, кото-

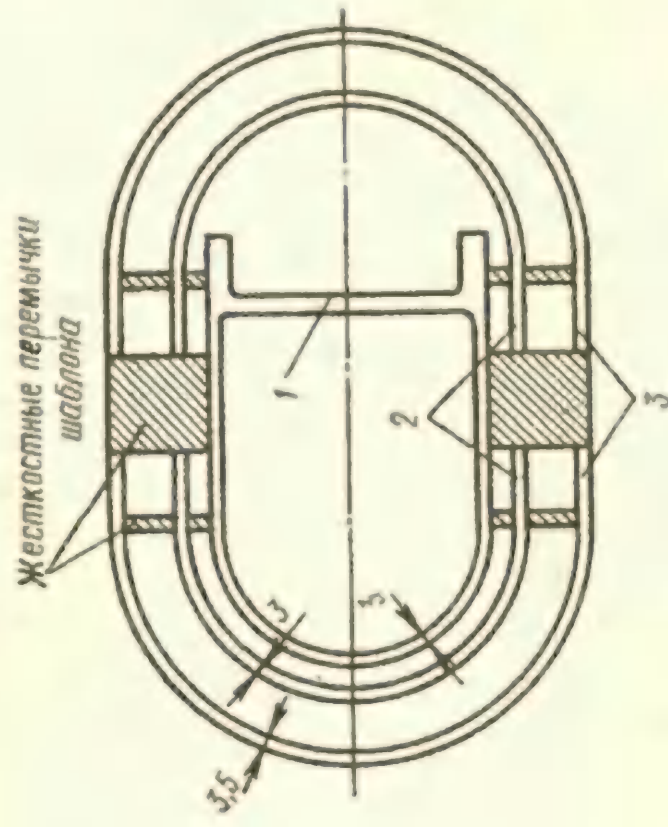
рые нередко возникают при буксировке модели новичком.

Кромки и нервюры (кроме корневой) стабилизатора — из липовых реек сечением $1,5 \times 4$. Корневая многофункциональная (рис. 1).

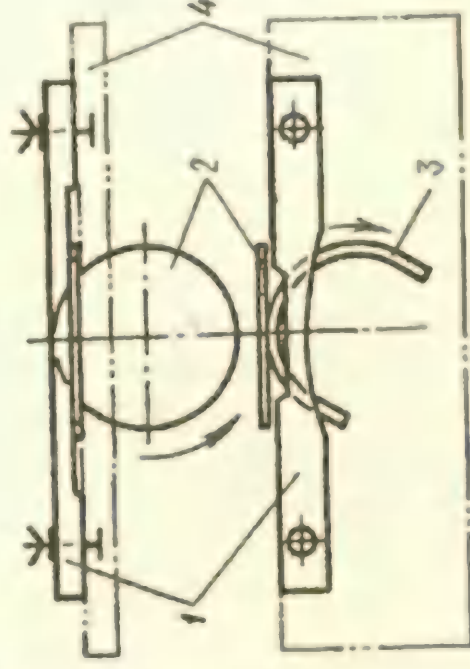
● **ФЮЗЕЛЯЖ.** Носовая его часть из бука (поворотная поперечина рейшины, которая редко используется). В ее передней части просверлены сквозные отверстия диаметром 9 мм и заполняют их свинцовыми пробками (примерно 40 гс). Хвостовая часть из сосновой рейки сечением 10×10 мм соответственно облепленной и снизу заклеенной 2-мм дощечкой для большей жесткости и прочности на кручение и изгиб (рис. 1).

● **КИЛЬ.** Управляемый. Отклоняясь от носителя его передней кромки, выполняет также функцию руля поворота (рис. 1).

Конструкция пилона, вклеиваемого на эпоксидной смоле в соответствующую



● Рис. 2. Комплексный шаблон для разметки контуров: 1. киль. 2. законцовок стабилизатора. 3. законцовок крыла.



● Рис. 3. Приспособление для обработки наружного контура законцовок и киль. 1. Спец. линейка. 2. Наждачная шкурка. 3. Заготовка обрабатываемой детали. 4. Стол циркулярной пилы.

● Рис. 4. Сечение оправки для обработки внутреннего контура законцовок и киль. 1. Оправка. 2. Наждачная шкурка. 3. Прижимная пленка. 4. Заготовка обрабатываемой детали.

Читатель высказывает мнение



Фото 2.

щие отверстия в фюзеляже, делает возможным более точно выдержать угол установки крыла (3°).

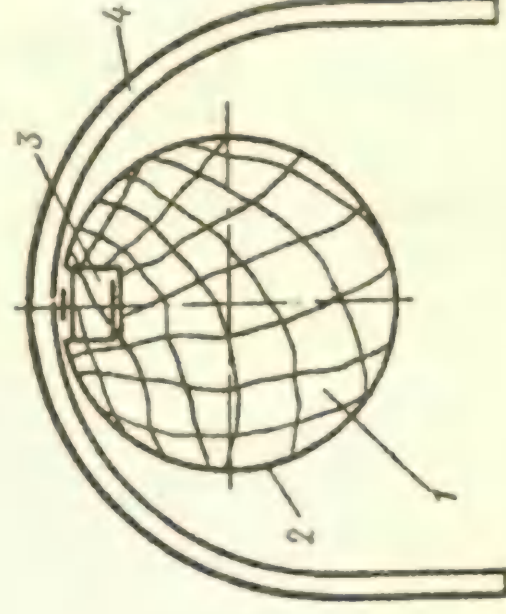
Все детали из стеклопластика и стеклоткани приклеиваются эпоксидной смолой, остальные — эмайлитом.

Обшивка крыла из папиросной бумаги. Оперение обтянуто конденсаторной бумагой. Обшивка из лавсановой пленки сделала бы модель менее зависимой от погодных условий (влажности).

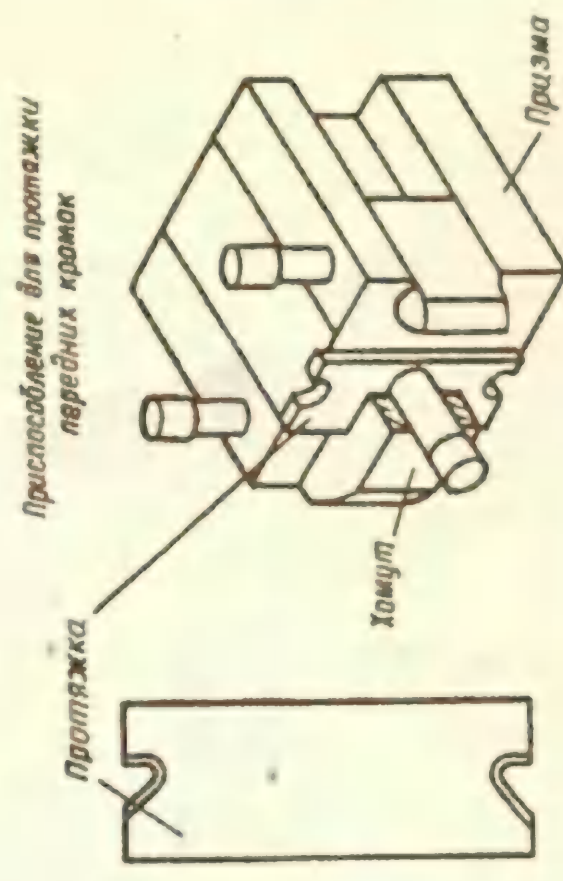
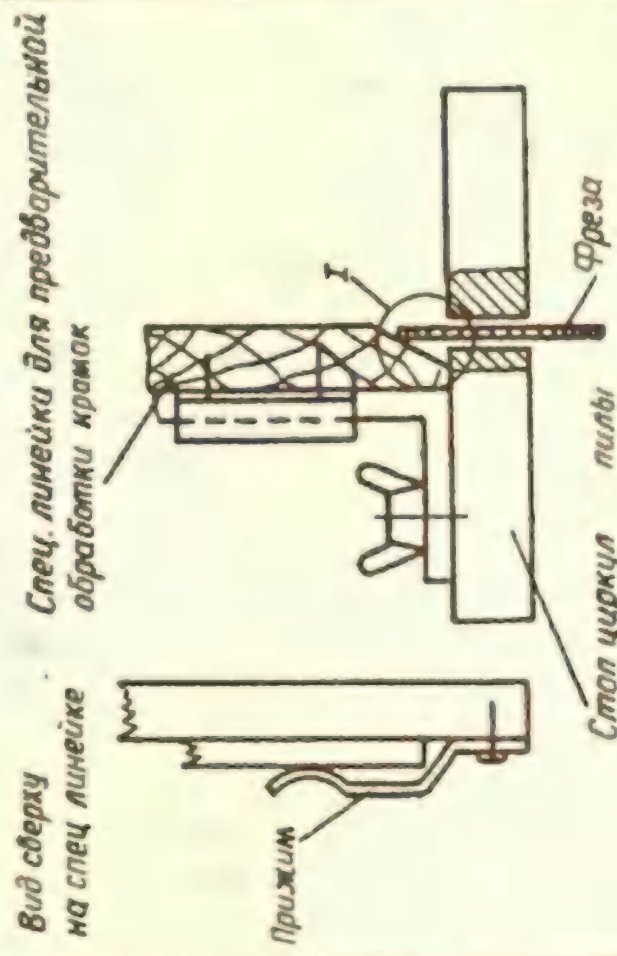
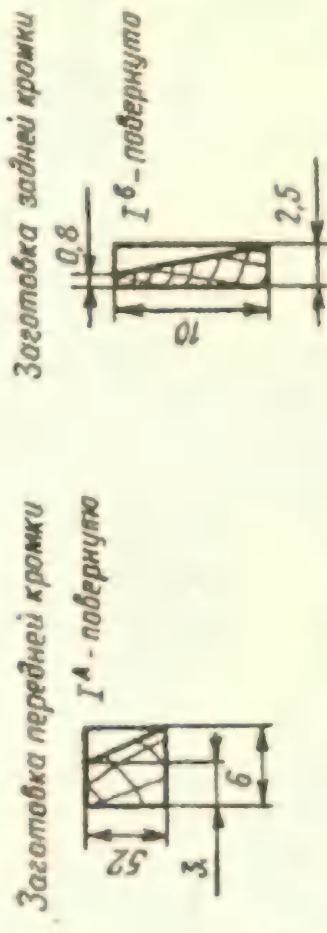
Модель обладает хорошими летными качествами.

А. ШАХАТ,
инженер,
руководитель авиамодельного кружка

Саратов



● Рис. 5.





„КРЫЛЫШКИ“ ПОСТРОЙ «МУХУ»!

Занятие ведет
мастер спорта В. НАСОНОВ,
заведующий авиамодельной
лабораторией
Дворца пионеров и школьников
им. Н. К. Крупской, г. Москва.

Сегодня на очереди — модель вертолета, которую тебе строить. Но сначала о вертолете — этом удивительном аппарате тяжелее воздуха, способном подниматься без разбега, зависать в воздухе, летать в любом направлении и приземляться на любую площадку. Основные его части (рис. 1): фюзеляж, двигатель, автомат перекоса, несущий винт, стабилизатор, хвостовой рулевой винт, шасси. В фюзеляже устанавливается двигатель, располагается кабина пилота, места для пассажиров, отсеки для оборудования, баков с горючим и грузов. Роль крыла выполняет несущий винт (ротор), при вращении создающий подъемную силу.

При помощи автомата перекоса, изобретенного советским ученым академиком Б. Н. Юрьевым, ротор в полете может наклоняться во все стороны и создавать силу тяги как воздушный винт. Хвостовой рулевой винт устраняет реактивный момент, разворачивающий машину в сторону, противоположную вращению ротора, и помогает производить повороты — изменять курс.

Вертолеты бывают разных размеров, конструкций и назначений. Наш журнал рассказывал о винтокрылых аппаратах М. Л. Миля, Н. И. Камова, А. С. Яковлева.

Ребята строят и запускают различные простейшие модели вертолетов. Так, резиномоторный «пируэт» (рис. 2 а) мо-

жет подниматься на 15-метровую высоту. Эту конструкцию разработали авиамodelисты Алтайской краевой станции юных техников. На рис. 2 б вы видите оригинальную модель вертолета с двумя соосными роторами и куклой-пилотом. Роторы приводятся во вращение резиновым двигателем.

Простейшие модели лишь схематически напоминают вертолеты, скорее это — летающие винты. Более опытные спортсмены конструируют свободнолетающие и радиоуправляемые модели вертолетов. Литовскому конструктору П. Мотекайтису его 11-граммовая модель вертолета «Либелла» («Стрекоза») принесла ряд всесоюзных и мировых рекордов (рис. 3).

До сих пор мы с вами делали модели из бумаги. Теперь предстоит работа более сложная — сделать из бруска дерева воздушный винт, закрепить его на палочке и заставить взлететь. Пока винт вращается, модель будет держаться в воздухе.

Из-за характерного жужжания такие «летающие винты» получили у ребят название «муха» (рис. 4). В учебнике «Природоведение» для 4-го класса на стр. 152 показано, как строить и запускать такую модель.

Во время подготовки к Всесоюзным заочным соревнованиям по простейшим летающим моделям пятиклассник Дима Нестеров из 325-й московской школы сделал модель с диаметром ротора 380 мм, но запустить свою «муху»-великана не сумел. Другой мальчик — Сережа Семенов построил небольшую модель с ротором 160 мм, и его «муха» в каждом полете летала не меньше 7 секунд. В чем здесь причина?

По правилам соревнований максимальный диаметр ротора не должен превышать 250 мм. И это не случайно. Модель Димы не взлетала, потому что он не мог достаточно быстро раскручивать ротор для создания необходимой подъемной силы. А Сережа подобрал размеры ротора по нехитрым формулам, выработанным практикой полетов хорошо летающих моделей.

Воспользуемся этими формулами и определим размеры бруска для ротора нашей модели. Если диаметр его 160 мм, то ширина бруска составит $\frac{1}{7}$ этой величины, то есть 23 мм, а толщина — $\frac{1}{3}$ ширины — 8 мм. Заготовим брусок размерами 160×23×8 мм из мягкого дерева — липа, ольха, можно заменить ель, березу, сосну и даже бук.

На плотном листе бумаги, сложенном вдвое вдоль волокон, вычертим

половину вида ротора сверху (рис. 5), вырежем по контуру и получим шаблон для двух лопастей. На широкой стороне бруска проведем две взаимно перпендикулярные осевые линии. Наложив шаблон, обведем карандашом, а затем обработаем брусок по контуру ножом и напильником. В центре просверлим отверстие диаметром 2—3 мм.

После этого вычерчиваем вид сбоку (рис. 5 в) и рубанком или напильником обрабатываем все четыре наклонные плоскости.

Размечаем на заготовке верхнюю выпуклую поверхность профиля лопасти и обрабатываем ее напильником. Переворачиваем ротор, размечаем нижнюю плоскую поверхность лопастей и обрабатываем по контуру.

Теперь зачистим лопасти рашпилем, мелким напильником и наждачной бумагой. Не забывайте при этом следить, чтобы лопасти были одинаковыми по форме и толщине профиля, для чего проводите их центрирование (уравновешивание). Можно покрасить ротор чернилами или тушью и покрыть жидким эмалитом или нитролаком — это сделает «муху» красивее и предохранит от гнили.

Модель вертолета «муха» состоит всего из двух деталей. Одну мы уже изготовили. Теперь из сосновой рейки делаем корпус — круглую палочку диаметром 4 мм и длиной 220 мм (обычно корпус в полтора раза длиннее диаметра ротора). Верхнюю часть корпуса — 30—35 мм — слегка затачиваем на конус. Отверстие в роторе тоже придаем конусную форму, используя для его разделки хвостовик небольшого трехгранного напильника (рис. 5 д).

Смазываем отверстие клеем и туго насаживаем ротор на корпус так, чтобы конус корпуса выступал сверху на 20—25 мм.

Для запуска «мухи» (рис. 6) придаем корпусу модели вертикальное положение, зажимаем его между ладонями и, резко прокатив по всей левой ладони, заставляем модель стремительно подняться вверх. Если в момент запуска наклонить корпус, то «муха» полетит вверх и в сторону наклона. Поэтому с этой моделью можно проводить соревнования на продолжительность и на дальность полета.

Рис. 1. 1 — фюзеляж; 2 — несущий винт; 3 — стабилизатор; 4 — рулевой винт; 5 — шасси.

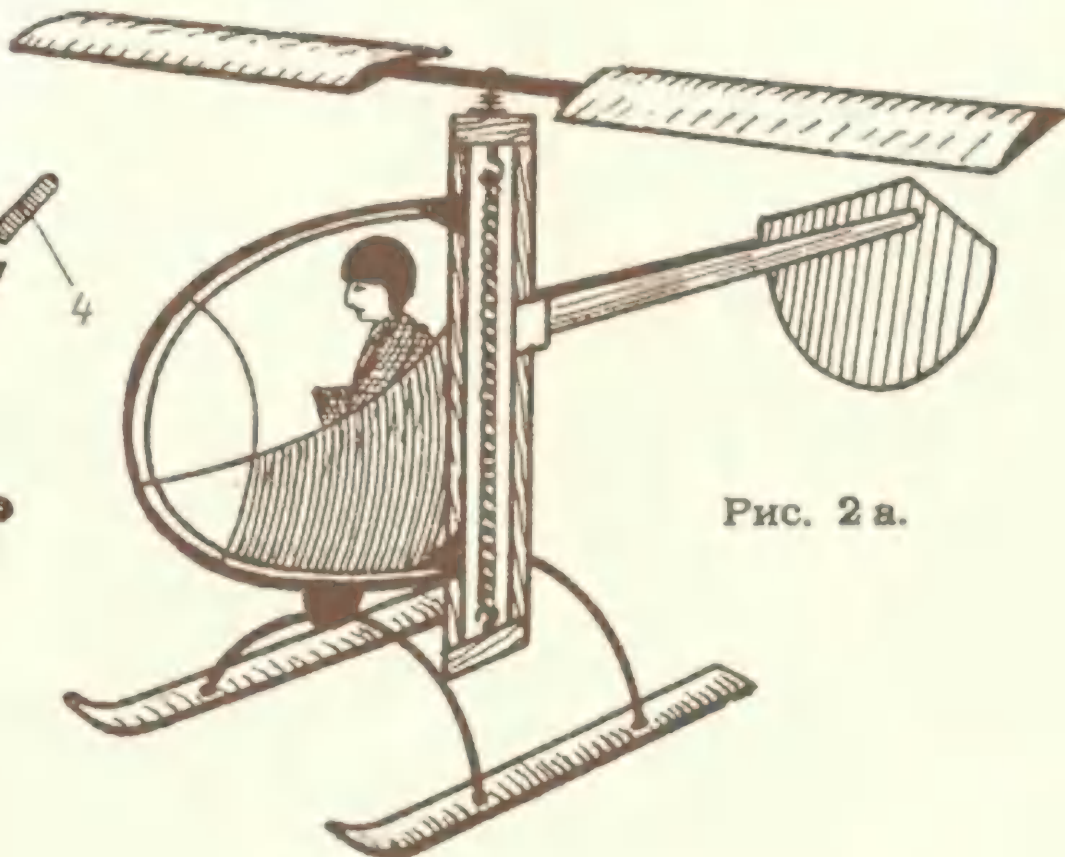
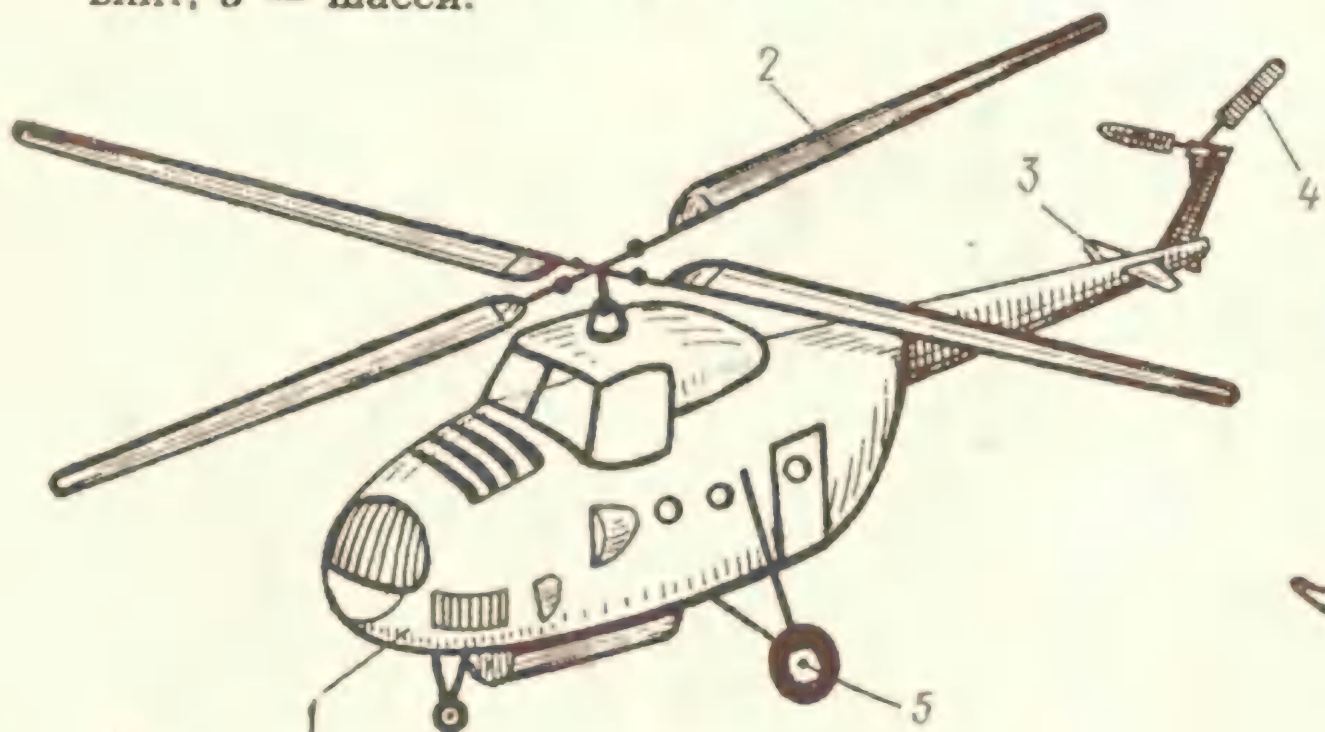


Рис. 2 а.

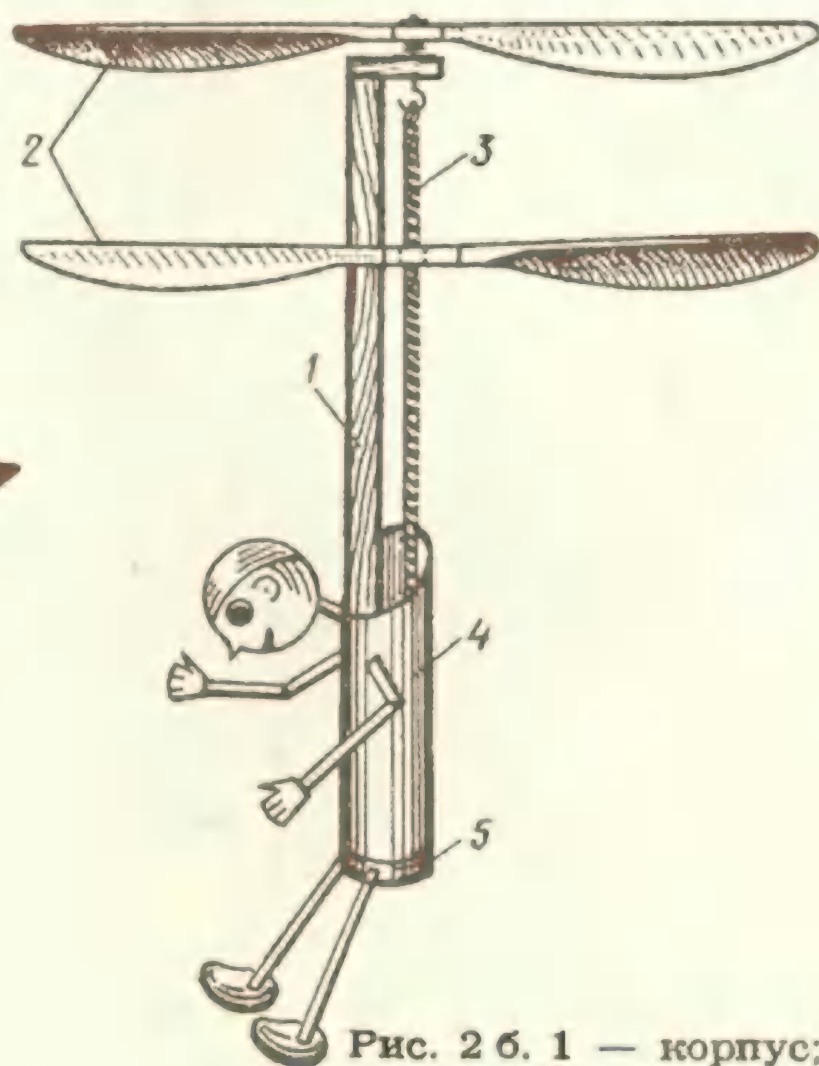


Рис. 2 б. 1 — корпус; 2 — роторы; 3 — резиновый мотор; 4 — кукла-пилот; 5 — пробка с крючком.

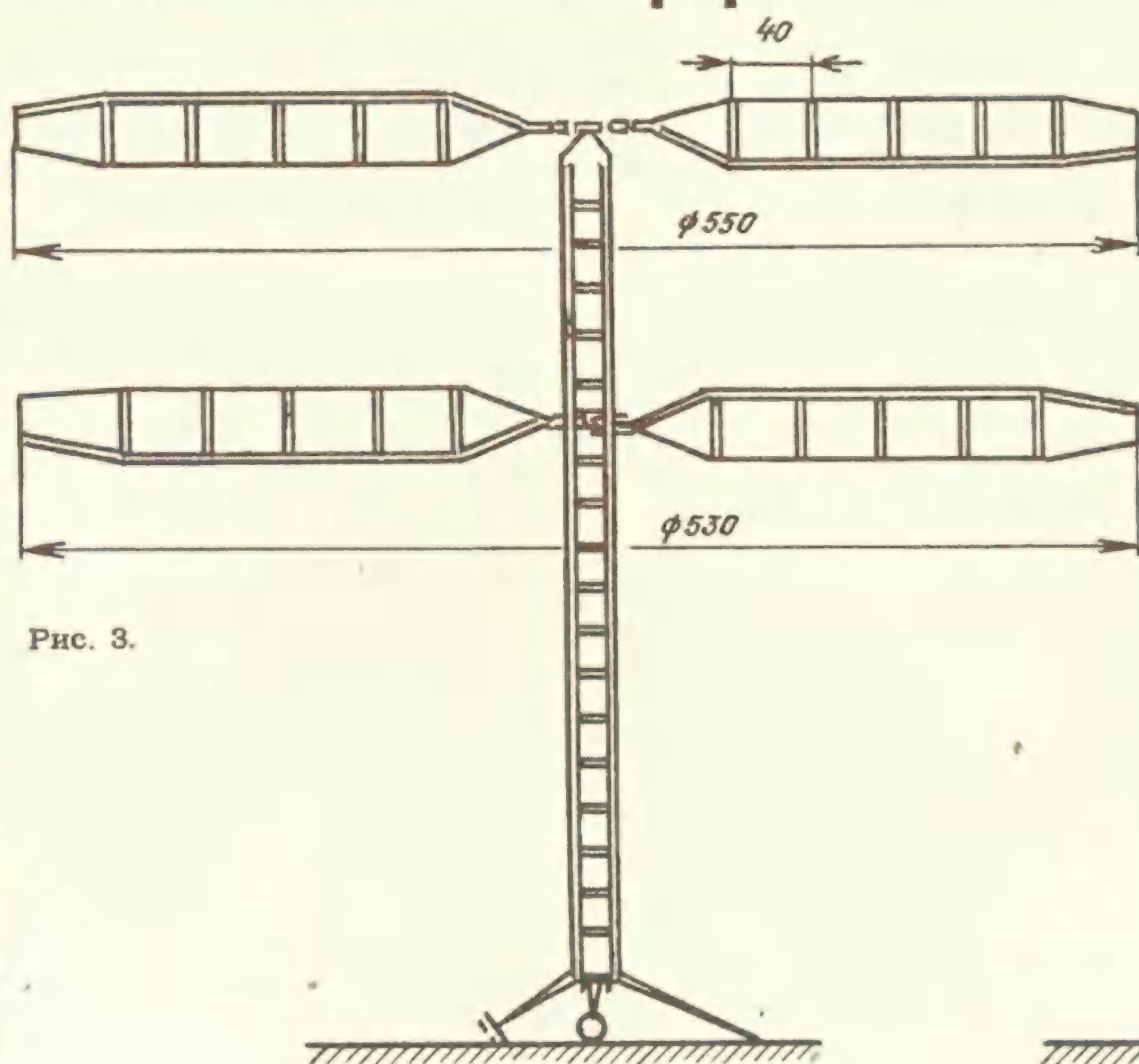


Рис. 3.

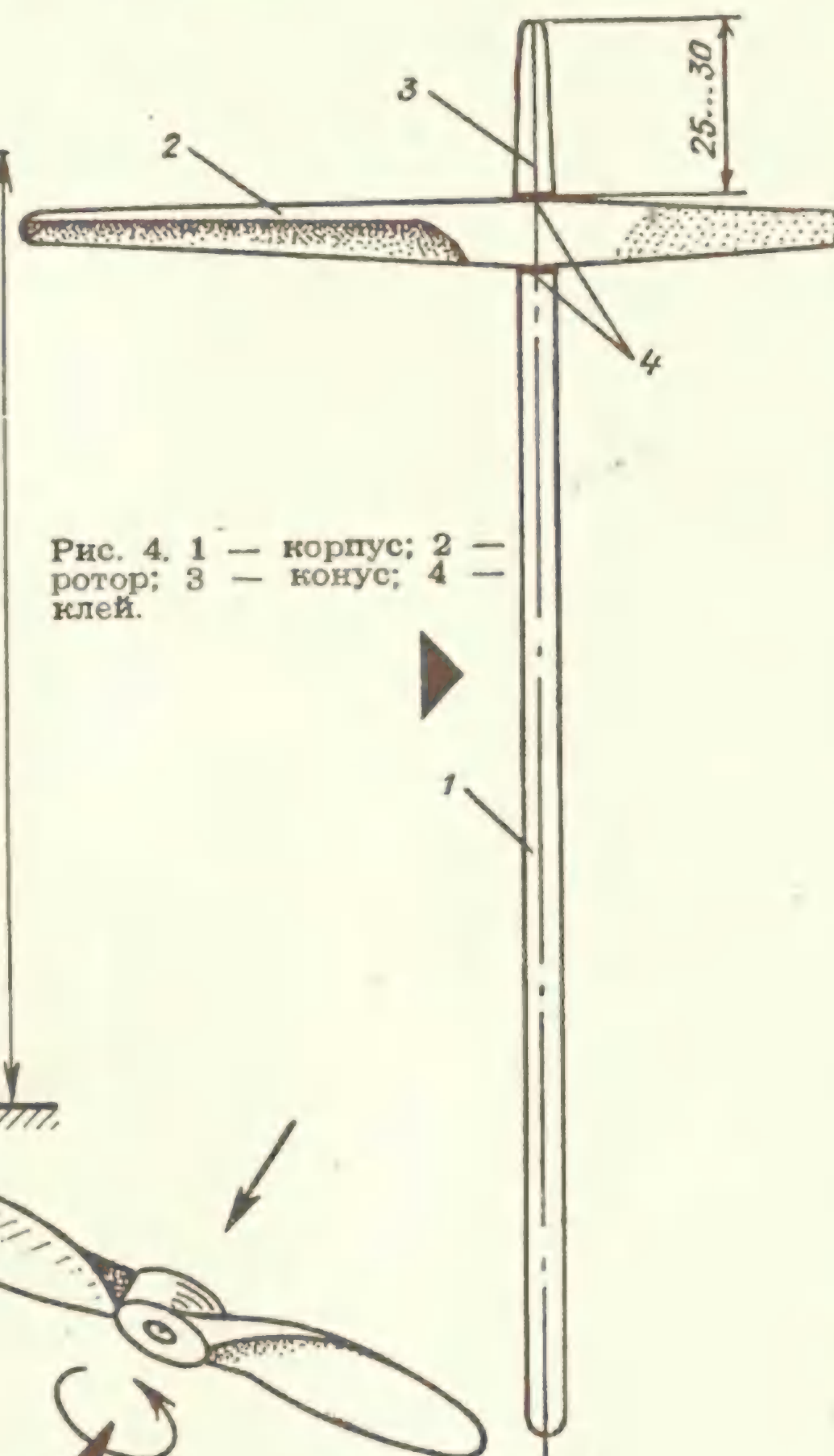
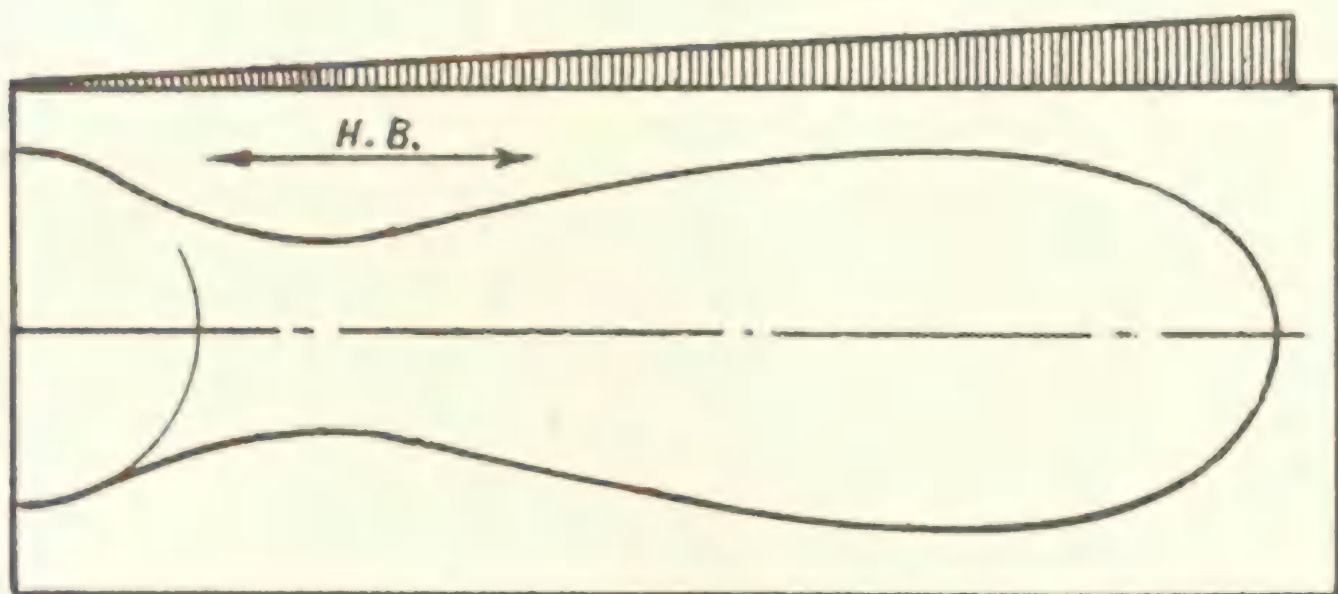
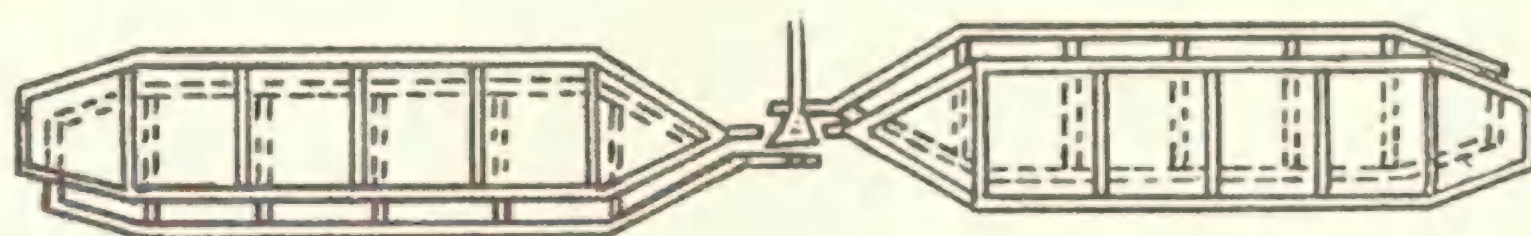
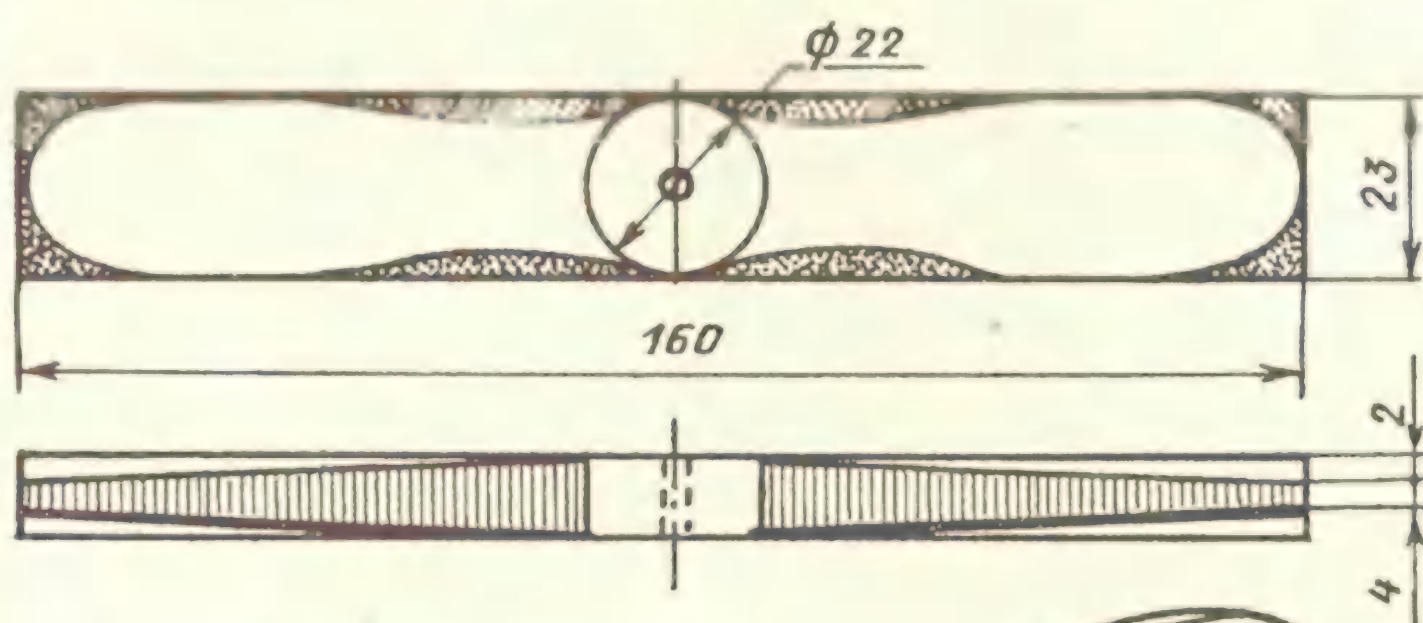


Рис. 4. 1 — корпус; 2 — рот; 3 — конус; 4 — клей.



а



б

в

Обработанная поверхность

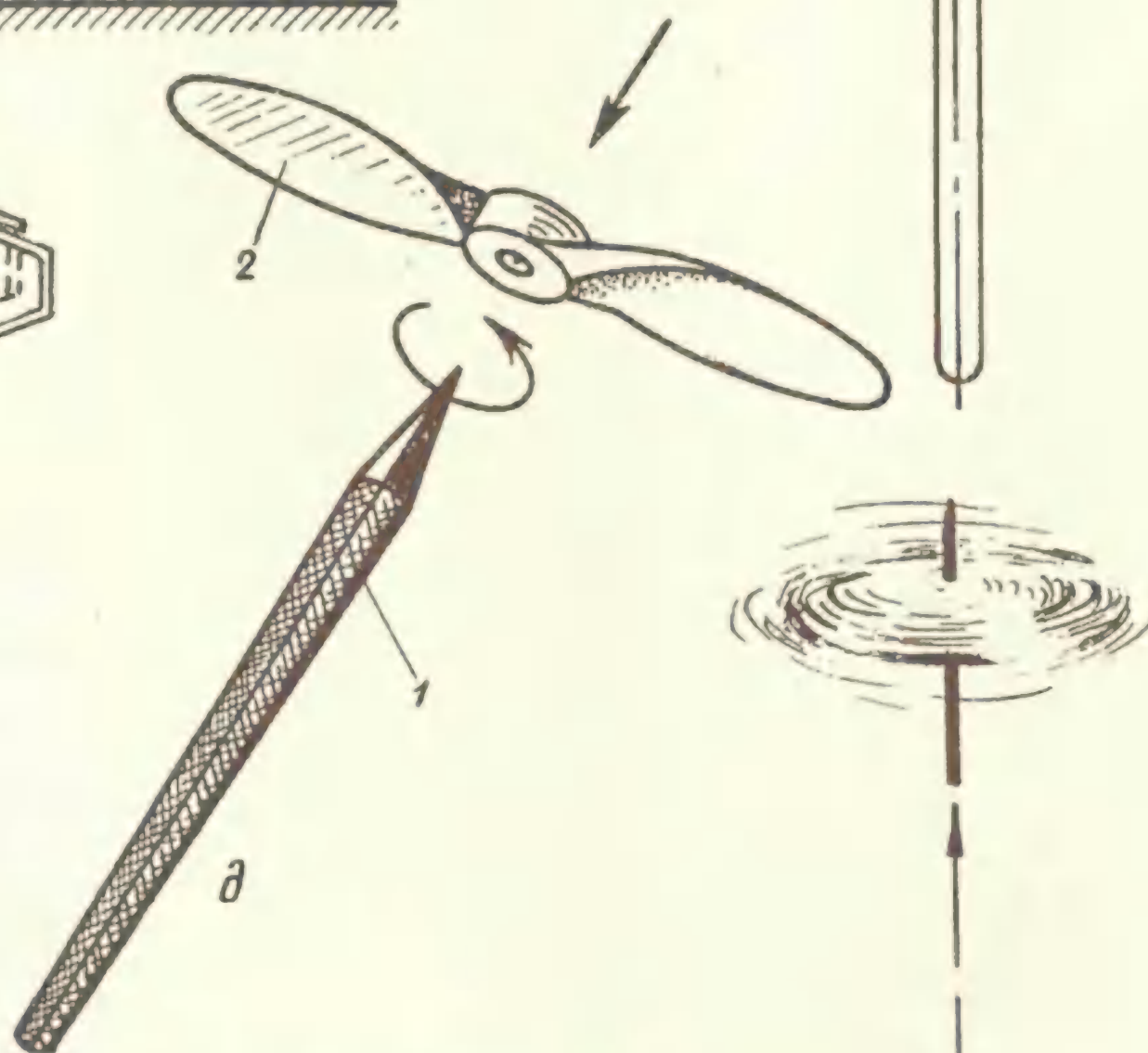
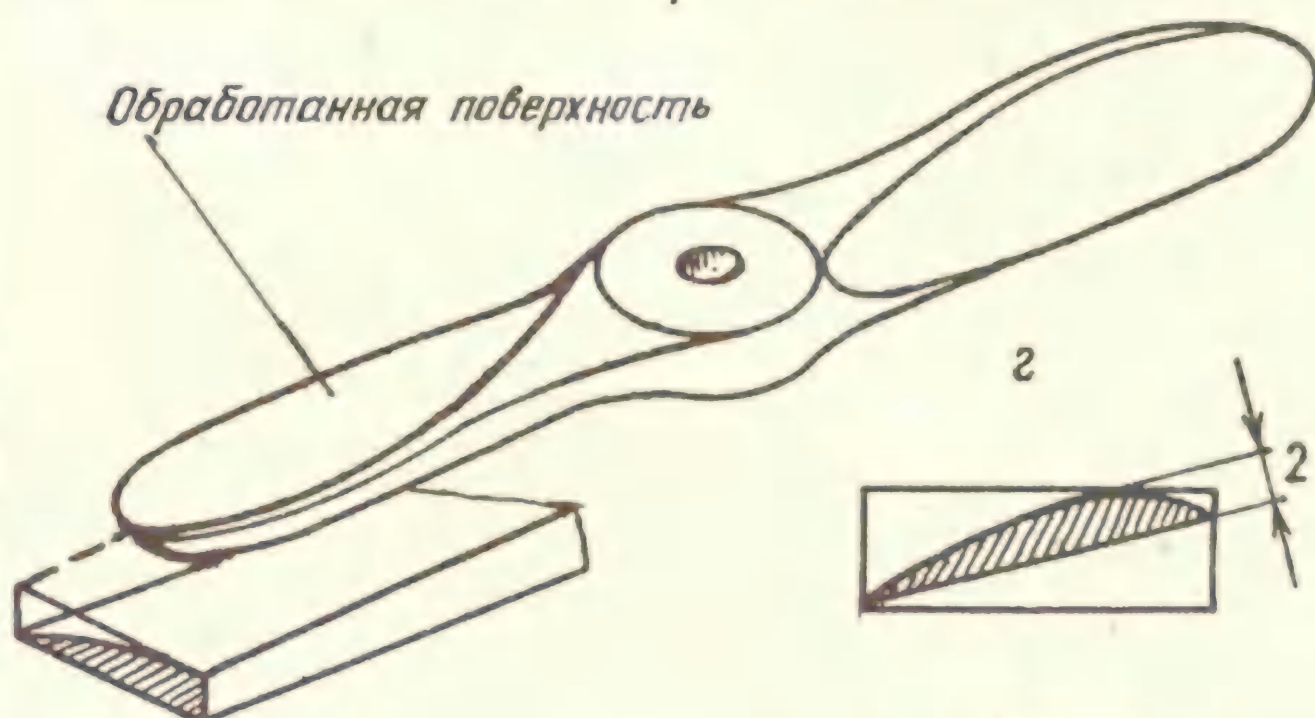


Рис. 5. 1 — трехгранный напильник; 2 — рот.

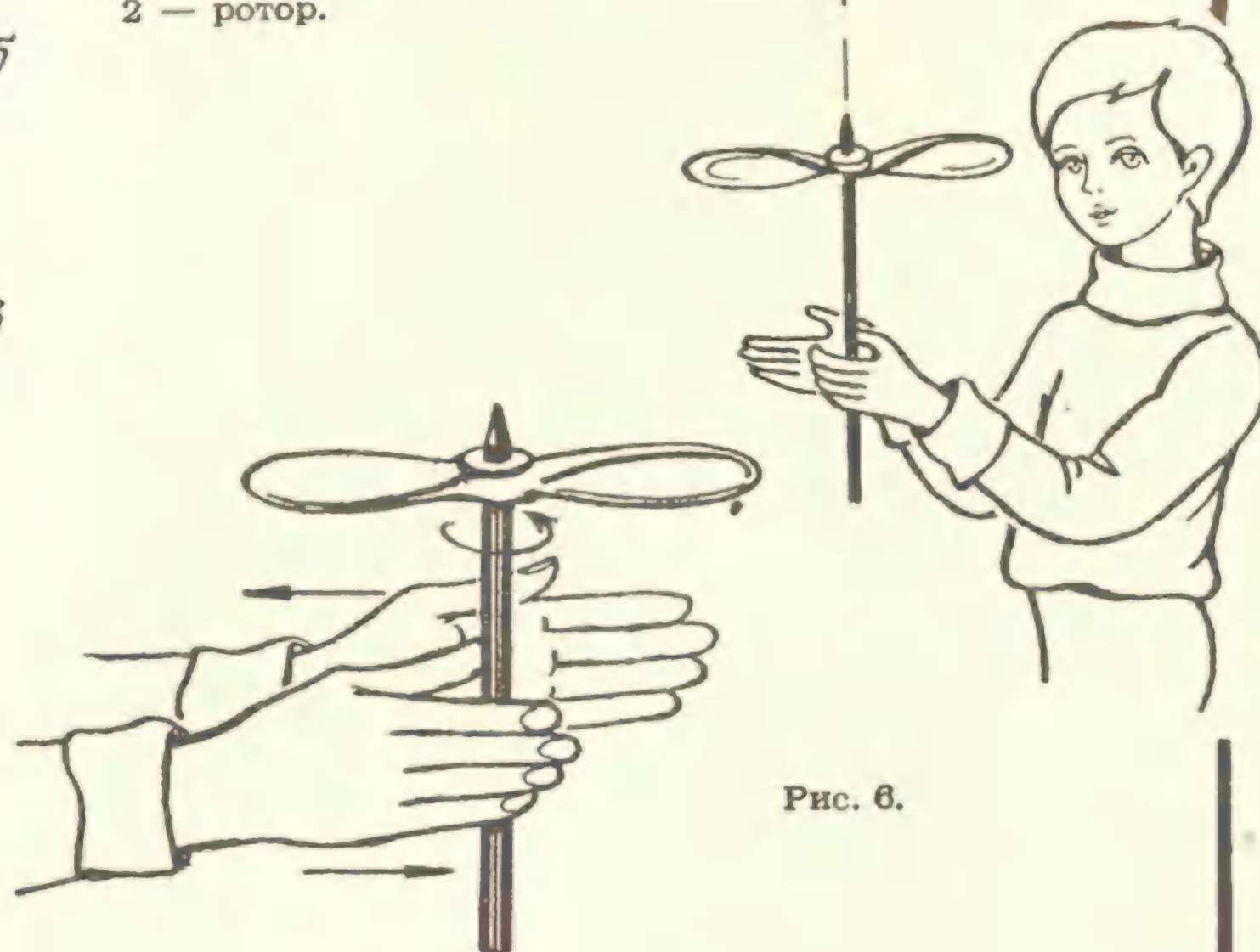


Рис. 6.

В авиамodelьных кружках

ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ

Текстильный городок Клинцы, которому исполнилось двести семьдесят пять лет, привлекает чистотой своих улиц, аккуратным видом домов, новыми микрорайонами, зданиями универсама, почтамта, способными украсить любой областной центр.

А небольшой особняк знаком многим поколениям детворы. Входишь сюда — со снимка улыбается Юрий Гагарин. Директор Дома пионеров и школьников активистка ДОСААФ Антонина Ивановна Костина приветлива, общительна, энергична. Молодая женщина с увлечением рассказывает о своих делах и заботах. В двадцати кружках, самых разнообразных, занимается более шестисот ребят.

— Нашему авиамodelьному, — с гордостью говорит инструктор кружка Алексей Георгиевич Федоров, — исполнилось 60 лет. Он помог многим юным войти в мир труда, выбрать профессию по душе, найти свое призвание. Среди наших вос-

питанников — слесари и монтажники, летчики и инженеры, учителя.

...Оживленно в авиамodelьной лаборатории. Множество моделей: гоночные, воздушного боя, копии Як-3, Як-12, Як-50. Сделаны они любовно, под руководством человека, для которого работать с детьми, славными ребятами, как говорит он, — стало делом его жизни. Федоров — кандидат в мастера спорта, неоднократный чемпион области. Собственные успехи — не самоцель. Важно, чтобы юные конструкторы следовали его примеру, стремились творчески воспринимать знания, которые они получают в кружке. Команда клинцовских авиамodelистов не раз завоевывала победы на областных стартах.

Идет смена поколений. Вчерашние чемпионы области вступают в самостоятельную жизнь. Служат в Вооруженных Силах Виталий Маховик и Анатолий Буйлин, Станислав Привалов, Эдуард Харченко — студенты Московского авиационного института. Братья Александр и Евгений Линьковы тоже студенты.

Сейчас в кружке занимаются 22 школьника. Пятеро — перворазрядники. Успешно конструирует пилотажные модели Александр Жук, полуконструкции самолетов — Игорь Химченко, радиопланеры — Виталий Ромашин, радиопилотажные самолеты — Сергей Бутрин, призер областных соревнований Сергей Черненко — модели планеров А-1. Интерес детворы к авиамodelизму постоянный, прочный.

Немало еще препятствий, мешающих развитию любимого спорта. Не хватает моторчиков, горючего, авиамodelьных материалов. Особо стоит остановиться на качестве авиамodelьной продукции.

— Возьмем, например, моторчики «ЦСТКАМ-2,5К», выпускаемые заводом ДОСААФ в Киеве. Они сделаны отвратительно, — резко заявляет А. Федоров. И приводит убедительные факты. Почти во всех движках, а каждый из них стоит 46 рублей, отсутствует соосность расхождений под вал и гильзу. Нет никакой возможности довести их до рабочего состояния. Не лучше с радиоаппаратурой. Происходит много аварий из-за несовершенства рулевых машинок. Стоимость же каждого комплекта составляет внушительную сумму — 365 рублей.

Где же выход?

— Нам помогает энтузиазм кружковцев. Изготавливаем самодельные движки, срок работы которых достаточно велик. Широко применяем синтетические материалы, стеклопластик. Из 0,3-мм дюрала гнем крылья. Лавсановую пленку используем для обтяжки моделей.

— А как все это достается?

— Помогают знакомые в Москве, где, конечно, легче приобрести дефицитные материалы. Да и на месте кое-что удастся добыть.

Самое нужное оборудование в лаборатории имеется. Это — сверлильный и токарный станки, циркулярная пила по дереву. Не достает так необходимых шлифовального и фрезерного станков.

ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ

КАК УМЕНЬШИТЬ ПАРАМЕТРЫ ПРОТОТИПА МОДЕЛИ?

Дорогая редакция!

Мне очень хочется построить модели-копии самолетов и планеров. Но я не знаю, как при постройке модели уменьшить параметры прототипа. Например, двигатель прототипа 60 л. с., а у модели 0,09 л. с., можно ли параметры модели делать в 667 раз меньше ($\frac{60}{0,09}$) параметров самолета-прототипа?

Правильно ли при постройке модели планера вес прототипа делить на вес модели и затем во столько раз уменьшить размеры модели? У меня вес прототипа 210 кг, вес модели 1,5 кг. Действительно ли все параметры модели в таком случае должны быть в 140 раз ($210:1,5$) меньше размеров прототипа?

Братск

Д. ОРЛОВ

При выборе масштаба уменьшения модели по соотношению мощности двигателя прототипа и модели необходимо действовать в соответствии с теорией

подобия, которая подробно изложена в учебниках по аэродинамике. В данном случае следует руководствоваться следующей формулой:

$$m = \sqrt[3]{\frac{N_{\text{прототипа}}}{N_{\text{модели}}}}$$

где m — масштаб, N — мощность двигателя.

В примере масштаб получится равным $m = \sqrt[3]{\frac{60}{0,09}} = 8,7$, т. е. все параметры (линейные) надо уменьшить в 8,7 раза, а вес модели (G модели) должен быть определен по формуле

$$G_{\text{модели}} = \frac{G_{\text{прототипа}}}{m^3}$$

Масштаб модели планера следует рассчитывать так:

$$m = \sqrt[3]{\frac{G_{\text{прототипа}}}{G_{\text{модели}}}} = \sqrt[3]{\frac{210}{1,5}} = 5,2$$

Кстати говоря, по этим соотношениям строятся специальные динамически по-

добные модели для исследования летных характеристик, в т. ч. штопора самолета-прототипа.

В практике спортивного авиамodelизма точное выдерживание этих соотношений не обязательно. При создании спортивной модели-копии прежде всего необходимо позаботиться о выдерживании общепринятых в авиамodelизме значений

удельной нагрузки на крыло ($\frac{G}{S}$)

($50 \div 60 \frac{\text{г}}{\text{дм}^2}$ и не более $100 \frac{\text{г}}{\text{дм}^2}$), а так-

же удельной нагрузки на мощность двигателя ($\frac{G}{N}$). Этот параметр,

кстати, одинаков для модели и самолета и не зависит от масштаба модели. Удельная нагрузка на мощность должна быть

в пределах: $2 \div 3 \frac{\text{кг}}{\text{л. с.}}$ для хорошего пи-

лотажного самолета и для хорошей пилотажной модели; $5 \div 6 \frac{\text{кг}}{\text{л. с.}}$ для обыч-

ного транспортного самолета и для его

ТЕМПЕРАТУРНЫЙ РЕЖИМ

Слышал, что для эксплуатации парашютов существуют температурные режимы. Расскажите, при какой температуре разрешается совершать прыжки с парашютами, имеющимися в авиационных клубах ДОСААФ?

Москва

И. НОСЫРЕВ,
спортсмен-парашютист

На вопрос отвечает старший инспектор-летчик ЦК ДОСААФ СССР мастер спорта В. Смирнов.

На парашюты, имеющиеся в авиационных клубах ДОСААФ, установлены следующие температурные режимы эксплуатации и хранения:

Тип парашюта	Диапазон эксплуатационных температур	Хранение	
		диапазон температур	диапазон влажности
ПО-9 сер. 2	до -10°C	от $+15^{\circ}$	40—60%
УТ-15 сер. 2	до -10°C	до -20°C	
УТ-15 сер. 5			
УТ-15	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		
УТ-15 сер. 4			
Т-4 сер. 3	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		
Т-4 сер. 4М			
Т-4 сер. 4МП	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		
Д-1-5у			
Д-1-8 сер. 6	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		
Д-5			
Д-6	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		
Запасные парашюты из капронового материала			
Спасательные парашюты из капронового материала.	$\pm 60^{\circ}\text{C}$		



ВОЕНИЗДАТ — ЧИТАТЕЛЯМ

С большими трудностями сталкиваются и ракетомоделисты.

Авиамодельный и ракетомодельный кружки нуждаются в постоянной методической помощи, в чертежах моделей.

Рассказ о работе клинцовских конструкторов малой авиации будет неполным, если не подчеркнуть, что еще в школе-интернате работает кружок. А в других школах? Их нет. Почему бы горному ДОСААФ не обобщить опыт кружка-ветерана?

Можно ли создать новые авиамодельные кружки? Безусловно. Об этом обязаны позаботиться, прежде всего, школьные первичные организации и горком оборонного Общества. А руководителями на первых порах могут стать наиболее подготовленные опытные спортсмены из Дома пионеров. Это будет для них хорошей практикой самостоятельной работы.

В Клинцах открылся один из немногих в стране музеев пионерской славы. На одном из стендов привлекают внимание фотографии первых пионеров города — участников Великой Отечественной войны. Это мужественно сражавшийся под Ленинградом морской летчик капитан М. Плоткин, полковник в отставке Л. Рубинов. Материалы, собранные в музее, представляют большой интерес. Они помогают в патриотическом воспитании подрастающего поколения, учат любить Родину, быть всегда готовым к ее защите.

И. ЖАРКОВСКИЙ

Клинцы, Брянской области

копии и $10 \div 11 \frac{\text{кг}}{\text{л.с.}}$ (не более) для мо-

топланера и модели мотопланера...

Если вы еще не начали проектировать свою модель-копию, то советую приступить к работе в следующем порядке:

1. По имеющейся мощности двигателя и значению удельной нагрузки на мощность определите вес модели. Например, для модели мотопланера с мотором 0,09 л.с.:

$$G_{\text{модели}} = N_{\text{модели}} \cdot \left(\frac{G}{N} \right) = \\ = 0,09 \cdot 10 = 0,9 \text{ кг} = (900 \text{ г}).$$

2. Приняв удельную нагрузку на крыло (для модели) например, в $50 \frac{\text{г}}{\text{дм}^2}$, по полученному значению веса определите площадь крыла модели. Она будет:

$$\text{Скр. модели} = \frac{G_{\text{модели}}}{(G/S)_{\text{модели}}} = \frac{900}{50} = \\ = 18 \text{ дм}^2.$$

3. Учитывая, что $\text{Скр. модели} = \frac{\text{Скр. прототипа}}{m^2}$ (где Скр. — площадь крыла модели и прототипа), определите масштаб модели по формуле

$$m = \sqrt{\frac{\text{Скр. прототипа}}{\text{Скр. модели}}}$$

Допустим, прототип имеет площадь крыла 15 м^2 (1500 дм^2), в этом случае масштаб будет равен

$$m = \sqrt{\frac{1500}{18}} = 9,13$$

Практически эту полученную цифру можно округлить до целого числа, т.е. до 9 или до 10.

4. Теперь остается только вычертить модель в выбранном масштабе и при ее изготовлении выдержать вес, определенный в п. 1.

В. КОНДРАТЬЕВ,
инженер-конструктор

В ПЛАНЕ Военного издательства в 1983 году немало интересных книг. Вот лишь некоторые из них. В книге В. А. Зубарева «Ленинское учение о защите социалистического Отечества» раскрываются структура и содержание этого учения, обобщен огромный творческий вклад Коммунистической партии в развитие ленинских идей о защите завоеваний социализма, ее богатый опыт руководства военным строительством и вооруженной защитой социалистического Отечества. «Военно-патриотическое воспитание советской молодежи» — книга о методологических основах, о передовом опыте военно-патриотического воспитания. Авторы говорят о путях дальнейшего повышения эффективности работы по подготовке молодого поколения к службе в Вооруженных Силах, к защите социалистического Отечества.

В традиционную серию «Военные мемуары» включены книги с воспоминаниями участников войны о подвиге советского народа, о том, как шли мы к Великой Победе. Дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. Д. Лавриненков в книге «Возвращение в небо» пишет о героизме и мужестве советских авиаторов, сражавшихся в небе Сталинграда, Ростова, Восточной Пруссии, Берлина. В годы Великой Отечественной войны он командовал эскадрией 9-го гвардейского истребительного авиационного полка, затем стал командиром этой части, участвовал в острых воздушных схватках и в дерзких налетах на вражеские позиции. Герой Советского Союза А. А. Тимофеева-Егорова — одна из немногих женщин, летавших в годы минувшей войны на прославленных самолетах-штурмовиках. В книге «Держись, сестренка!» она увлекательно рассказывает о судьбе деревенской девушки, строителя московского метрополитена, летчицы. Тепло вспоминает автор книги однопольчан, с кем вместе летала на боевые задания.

В очередном сборнике воспоминаний «На земле, в небесах и на море» представители различных родов войск — пехотинец, артиллерист, летчик, моряк пишут о беззаветном мужестве наших воинов, о фронтовой дружбе и взаимопомощи. Герой Советского Союза полковник Ф. И. Зинченко книгу «Герои штурма рейхстага» посвящает событиям последних месяцев Великой Отечественной войны. Увлекательно пишет он о том, как бойцы, командиры и политработники полка, проявив героизм и отвагу, высокое воинское мастерство, вместе с воинами других частей штурмом взяли рейхстаг и водрузили на нем Красное Знамя Победы.

В новом году Воениздат выпустит много художественных произведений. Главные темы их — современная армия, жизнь и учеба советских воинов, боевые подвиги советских людей в годы гражданской и Великой Отечественной войн. Книга А. С. Силакова «Внимание: воздушный мост» познакомит читателей с воинами ВДВ, с летчиками военно-транспортной авиации...

В книгу повестей Г. Б. Гофмана включены три произведения: «Самолет подбит над целью» — об участниках одного боевого вылета под Сталинградом, «Сотрудник гестапо» — о работе советского фронтového разведчика в Донбассе, «Черный генерал» — об освобождении Чехословакии от гитлеровской оккупации.

Летчица и штурман Герой Советского Союза Л. Н. Литвинова в годы Великой Отечественной войны сражалась в составе 46-го гвардейского Таманского Краснознаменного ордена Суворова женского авиационного полка ночных бомбардировщиков. В документальной повести

«Летят сквозь годы» она ведет волнующий рассказ о короткой и яркой жизни, о подвигах своих боевых друзей — Героев Советского Союза Татьяны Макаровой и Веры Белик.

В. Ф. Макеев в повести «Кому светят звезды» использует малоизвестный исторический материал о героических делах морских летчиков в небе Ленинграда и партизан в тылу фашистских захватчиков. Автор показывает мужество, стойкость и беззаветную преданность советских людей, попавших в исключительно трудные обстоятельства, их непоколебимую веру в грядущую победу.

Большой раздел плана составляет литература по военному искусству, боевой подготовке, военной технике, спорту и гражданской обороне. В книге «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне» приводятся наиболее поучительные боевые примеры, на которых рассматриваются основные принципы и типичные тактические приемы решения боевых задач летным составом авиации ВМФ. В книге В. К. Бабица «Истребители меняют тактику» излагаются особенности тактики реактивных истребителей. Автор — кандидат военных наук, летчик 1-го класса — обобщил опыт участия дозвуковых и сверхзвуковых истребителей в локальных войнах, показал изменения, которые произошли в воздушном бою, а также влияние локальных войн на формирование тактики истребителей.

По сравнению с первым изданием, вышедшим в 1977 году, второе издание книги М. Ф. Реброва «Космонавты» дополнено материалами и иллюстрациями о новых полетах космонавтов, в том числе о полетах международных экипажей. В книге «Космические аппараты» излагаются основные проблемы космического полета, достижения космонавтики, перспективы ее развития. Авторы дают общую характеристику, классификацию и конструкцию различных космических аппаратов, систем и принципов управления их полетом с учетом взаимодействия бортовых и наземных систем. Рассматриваются структура и условия работы командно-измерительного комплекса и средства спасения экипажей.

В исправленном и дополненном издании учебника «Начальная военная подготовка» содержатся основные сведения о Советских Вооруженных Силах, их характеристика и особенности. Приводятся необходимые для изучения военного дела положения об общевоинских уставах Вооруженных Сил, о тактической, огневой, строевой подготовке, военной топографии и гражданской обороне.

Широкому кругу читателей адресована книга А. П. Гашука и В. С. Вуколова «Туризм в Вооруженных Силах СССР» — хорошо иллюстрированная, в подарочном оформлении. В ней — краткая характеристика действующих туристских баз Министерства обороны и наиболее интересных маршрутов туристских походов. Авторы дают полезные практические советы армейским туристам.

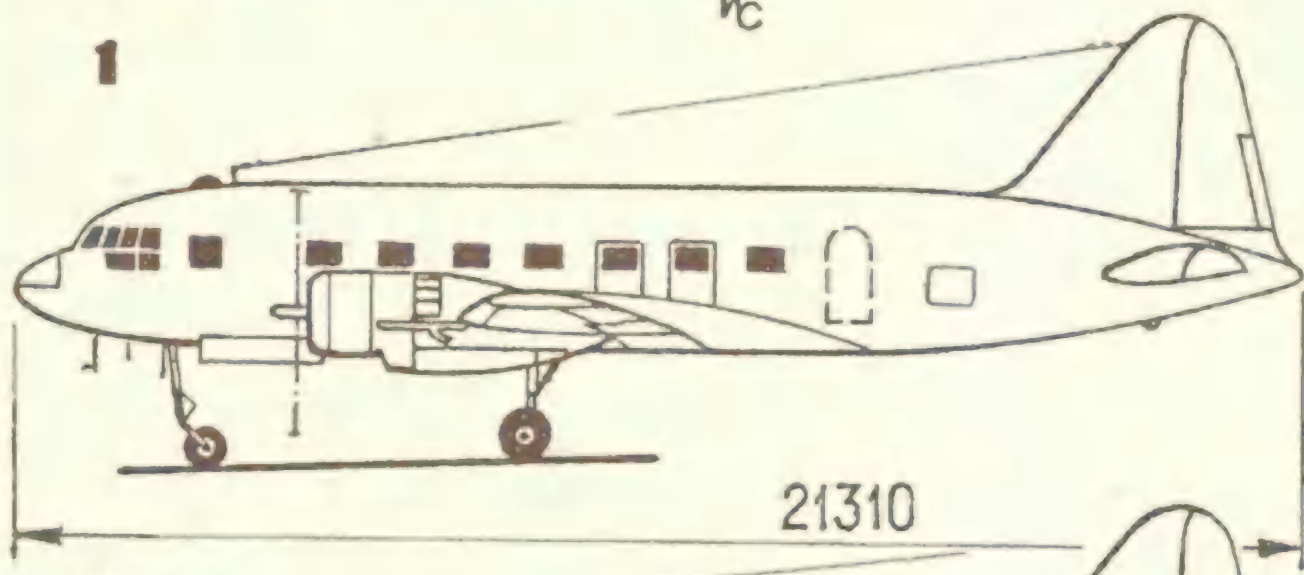
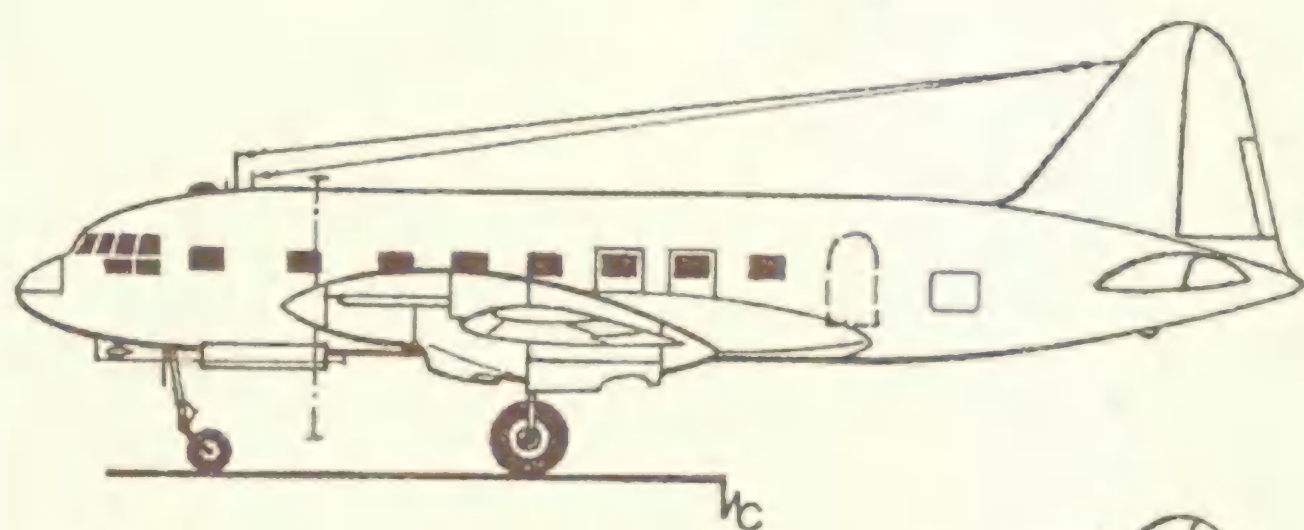
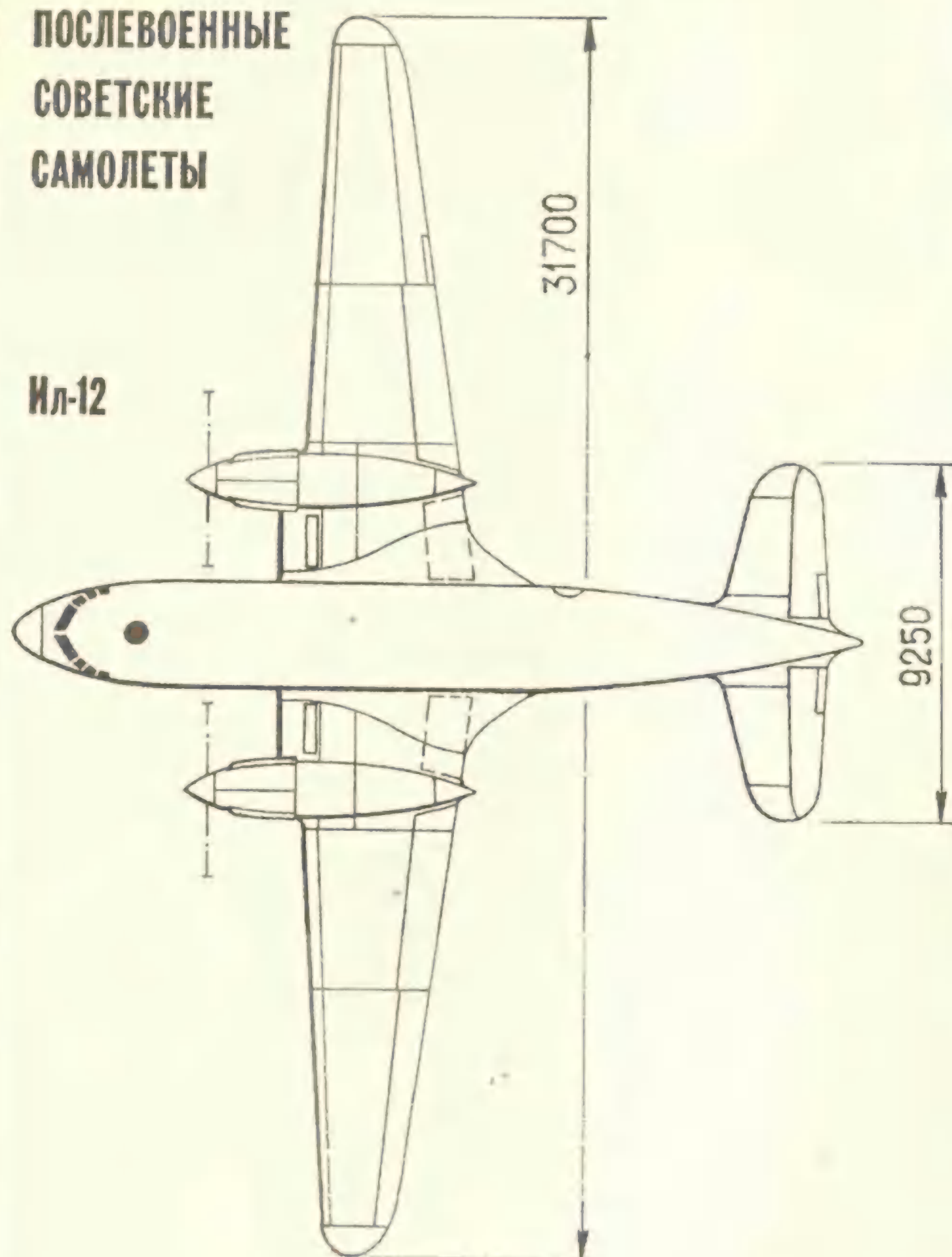
История Спортивного комитета дружественных армий (СКДА), его роль в совершенствовании физической подготовки воинов, в укреплении интернациональных связей, достижениях ведущих спортсменов показаны в книге «Под флагом СКДА».

Издательство предусматривает выпуск многих других интересных для читателей «Крыльев Родины» изданий, с которыми подробно знакомит аннотированный тематический план Воениздата на 1983 год.

Генерал-майор
П. КУКУШКИН,
зам. начальника
Военного издательства

ПОСЛЕВОЕННЫЕ СОВЕТСКИЕ САМОЛЕТЫ

Ил-12



Текст и схемы инженеров Ю. Егорова и И. Султанова. Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.



ОСЕНЬ 1943 ГОДА. На фронтах Великой Отечественной войны продолжались ожесточенные сражения. Под девизом «Все для фронта, все для победы» самоотверженно работали труженики тыла. Коллектив конструкторского бюро под руководством С. В. Ильюшина делает все возможное, чтобы приблизить день вывода на аэродром более мощного, чем знаменитый Ил-2, опытного штурмовика Ил-6 и более легкого скоростного Ил-10. И вот, когда люди загружены, кажется, до предела, Главный конструктор предложил еще «спрессовать» время и начать разработку внепланового пассажирского самолета для эксплуатации на линиях Аэрофлота в послевоенные годы.

Работники ОКБ сумели «спрессовать» время. Первый для этого конструкторского бюро пассажирский самолет, получивший обозначение Ил-12, летом 1945 года был выведен на аэродром, и 15 августа летчики Владимир и Константин Коккинали повели его в полет. Предварительные испытания показали, что в общем машина удалась, но опытные дизельные двигатели АЧ-31 пока не отвечают требованиям, предъявляемым к силовым установкам пассажирских самолетов. Было решено заменить их серийными бензиновыми моторами АШ82ФН.

В конструкцию опытной машины быстро внесли необходимые изменения, и 9 января 1946 года летчики В. Коккинали и К. Коккинали подняли в воздух самолет Ил-12 с моторами АШ-82ФН. Последующие испытания показали, что машина полностью отвечает требованиям времени. По своим летно-техническим характеристикам, устойчивости и управляемости она превосходит аналогичные по назначению Ли-2 и С-47.

Опыт первых лет эксплуатации Ил-12 в подразделениях Аэрофлота показал, что есть возможность увеличить взлетный вес самолета и, соответственно, его коммерческую нагрузку или дальность полета. По рекомендации Научно-исследовательского института ГВФ нормальный полетный вес самолета Ил-12 в регулярной эксплуатации был установлен в 17 250 кг, вместо первоначально принятого 16 380 кг. Вслед за основными внутрисоюзными воздушными линиями Ил-12 вскоре начали эксплуатировать на международных магистральных.

В зависимости от дальности полета Ил-12 имел несколько вариантов компоновки пассажирской кабины. Основным стал вариант на 27 мест. В некоторых вариантах Ил-12 с 11 пассажирами на борту мог пролететь без посадки до 4000 км.

В 1947 г. был создан и широко эксплуатировался транспортный вариант самолета — Ил-12Т. Рассчитанный на перевозку 3000 кг груза, он имел усиленный пол кабины, встроенный в конструкцию подъемный кран грузоподъемностью в 1,5 т, большую двустворчатую дверь для крупногабаритных грузов и специальную калитку в ней, через которую сбрасывались десантники и мелкие грузы. В августе 1948 г. был выпущен транспортно-десантный вариант — Ил-12Д. Он был рассчитан на транспортировку и воздушное десантирование 37 человек, а также на перевозку грузов и боевой техники весом до 4000 кг, имел приспособление для буксировки десантных планеров. Два больших люка, расположенных спереди и позади крыла, обеспечивали быстрый сброс груза. В центральной части фюзеляжа устанавливалась турель с пулеметом УБТ калибра 12,7 мм.

После начала серийного производства самолетов Ил-14, а затем машин с газотурбинными двигателями, Ил-12 стали эксплуатировать на местных воздушных линиях в вариантах компоновки с максимальной пассажировместимостью.

Вариант	Ил-12 опытный	Ил-12		Ил-12Т	Ил-12Д
Год выпуска	1945	1946—1950		1947	1948
Двигатель	2×АЧ-31	2×АШ82ФН		АШ82ФН	
Мощность, л. с.	2×1900	2×1850		2×1850	
Площадь крыла, м ²	103	103		103	
Взлетный вес, кг	16000	16380	17500	17330	17370
Число пассажиров или десантников	27	27	32		37
Практическая дальность полета, км	1500	1250	1150	1500	1500
Крейсерская скорость, км/ч	325	347	344	350	350

1 — опытный Ил-12 с дизельными моторами АЧ-31.
2 — Ил-12 с моторами АШ82ФН (первые серии).
3 — транспортно-десантный самолет Ил-12Д.

В УГАРЕ ВОЕННОГО ПСИХОЗА

НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ милитаристская лихорадка в агрессивном блоке НАТО. В то время, как Советский Союз в очередной раз во всеуслышание подтвердил свою неуклонную линию на разрядку, свою миролюбивую политику, в США все громче бьют в барабаны. Президент Рейган объявил о новом туре гонки вооружений, в частности, о создании ста ядерных стратегических ракет «МХ».

С газетных полос не сходят сообщения о крупномасштабных военных «играх» вооруженных сил Североатлантического блока. Крупнейшие маневры на земле и в воздухе проводились под кодовым названием «Отм фордж-82» [Осенняя кузница-82]. В рамках этой военной демонстрации в общей сложности состоялось более 20 серий различных учений на всем протяжении зоны действий НАТО — от мыса Нордкап на севере Норвегии до Средиземноморья, от восточных границ Атлантики до районов, прилегающих к границам ГДР, Чехословакии и других социалистических стран. На учения было привлечено свыше 300 тысяч солдат и офицеров. Руководил ими верховный главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе американский генерал Б. Роджерс.

Основным театром «военных действий» стала Центральная Европа. Сюда по воздушному мосту США — Западная Германия было переброшено 19 тысяч американских военнослужащих, 30 тысяч тонн снаряжения и боевой техники. На авиабазах ВВС во Франкфурте, Штутгарте, Рамштейне с большой помпой встречали войск из-за океана. В надвинутых на брови беретах, в касках и с автоматами солдаты самодовольно и высокомерно спускались по трапу тяжелых военно-транспортных самолетов на западногерманскую землю, чувствуя здесь себя как в своей вотчине.

Такой настрой высокомерия у американских солдат создают и укрепляют генералы Пентагона. Именно они определяют, сколько солдат и какое оружие необходимо доставлять на европейский континент из-за океана. Такие права им предоставляют и подписанные в прошлом году два военных соглашения между ФРГ и США. Одно из них предусматривает перевооружение бундсвера новыми американскими ракетами «Першинг-2», другое — «О поддержке в кризисной ситуации и в войне». Последнее дает право США в течение десяти дней перебросить в ФРГ по воздуху к имеющимся здесь четырем дивизиям еще десять, а также тысячу боевых самолетов.

В странах Североатлантического блока, как известно, растут антиамериканские настроения. Это находит определенное отражение и среди отдельных деятелей НАТО. Поэтому американская пропаганда пытается всячески убедить европейцев в том, что США якобы содержат войска в Европе не ради своих гегемонистских интересов, а исключительно из-за «солидарности» с Европой и ради «спасения» ее от «советской во-

енной угрозы». Участие заокеанских дивизий в маневрах «Отм фордж-82» призвано было продемонстрировать «способность» США быстро усиливать Атлантический союз в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств.

В ходе этих учений территория западногерманских земель Баден-Вюртемберг, Северная Бавария и Гессен фактически находилась на положении запретной зоны. Ее жителям с наступлением темноты запрещалось выходить на улицы, чтобы «избежать нежелательных инцидентов». В ходе учений, однако, «гости» из-за океана нанесли немалый ущерб хозяевам земли, были и человеческие жертвы. А непрерывный рев сотен реактивных самолетов и вертолетов не давал покоя ни днем, ни ночью не только западным немцам, но и бельгийцам, голландцам, французам, люксембуржцам. В военно-воздушное учение были привлечены авиачасти 2-го и 4-го объединенных тактических авиационных командований ВВС США, ФРГ, Англии, Канады и других государств. Действовали они над обширными районами. Ежедневно совершалось от 1300 до 2000 самолето-вылетов. Было от чего прийти в нервное потрясение западноевропейскому обывателю в те дни.

Газета «Ди Вельт» под броским заголовком «Воздушная война за Германию» сообщала: «Эта война начинается на авиабазе американских ВВС в штате Невада и заканчивается в Европе в непосредственной близости от зональных границ». По данным американской газеты «Эйр Форс», США на европейском континенте в настоящее время располагают 450 авиабазами и другими стационарными сооружениями. А каждая такая американская база — государство в государстве. Близ западногерманского города Штутгарта (земля Баден-Вюртемберг) выстроен полевой аэродром, который предназначен специально для того, чтобы сюда десантировать американских военнослужащих, а также танки, бронетранспортеры и другую боевую технику, доставляемую из-за океана на тяжелых военно-транспортных самолетах типа «Геркулес» и «Гэлэкси».

В поле зрения американских генералов не только ФРГ. Особое внимание атлантические стратеги уделяют северу Норвегии как району, наиболее тесно прилегающему к границам Советского Союза и имеющему весьма важное стратегическое значение. На территории Норвегии поспешно дооборудуются военные аэродромы для приема стратегических бомбардировщиков F-111. В акватории Норвежского, Северного и Балтийского морей, а также на территории Дании и в северной части ФРГ проводятся крупные комбинированные морские, сухопутные и воздушные учения «Боулд гард». В них участвовали 50 тысяч военнослужащих, более полутора тысяч танков, бронетранспортеров, 250 боевых самолетов и 160 кораблей.

Обращает на себя внимание то, что демонстрация военной силы в последнее время проходит в соответствии с модной ныне в штаб-квартире НАТО теорией «выдвинутых вперед рубежей». Не случайно маневры «Отм фордж-82» и другие географически смещены к востоку, к границам социалистических стран.

Ярым поборником планов «передовых рубежей» является верховный главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе генерал Б. Роджерс. «Боевые действия войск НАТО на территории противника являются составной частью концепции выдвинутых вперед передовых рубежей», — заявил Б. Роджерс в интервью корреспонденту западногерманской газеты «Ди Вельт».

В ходе учений, как отмечали западные средства информации, среди солдат НАТО усиленно насаждался дух ненависти к Советскому Союзу, к народам других социалистических государств. Натовские пропагандисты без устали продолжают вдалбливать в головы своих солдат мысль о «советской военной угрозе» и призывают их быть готовыми к борьбе против «воинствующего коммунизма».

Бряцание оружием призвано служить средством военного нажима и открытого вмешательства во внутренние дела государств, давно осуществляющих свою независимую политику и строящих новую жизнь не по американскому образцу. Особая вспышка милитаристской активности НАТО совпадает с провалом империалистических планов в отношении Польской Народной Республики.

Военная демонстрация империалистов — очередная провокация с глобальным прицелом. Она направлена, в частности, и на то, чтобы усилить военный психоз в Европе, дабы этой шумихой обеспечить оснащение европейского континента ракетами различных типов, превратить государства блока в ядерный плацдарм для развязывания новой войны.

Все это вызывает решительный протест общественности европейских стран и обязывает советских людей бдительно следить за происками врагов мира.

П. ИВАНОВ

К ПОЛЮСУ НА БЕЗМОТОРНЫХ



Рисунки
полярного летчика
Героя Советского Союза
К. МИХАЛЕНКО.

Быть коммунистом — значит дер-
жать, думать, хотеть, сметь.
В. В. МАЯКОВСКИЙ

...Они взлетели с полевого аэродрома 11 марта 1950 года. Два аэропоезда — самолеты Ил-12 с прицепленными к ним на тросах планерами Ц-25, ведомые авиаторами-коммунистами, пошли к Северному полюсу. Это была первая в истории авиации попытка довести грузовые безмоторные летательные аппараты до вершины мира, посадить их на дрейфующий лед.

Возглавил воздушную экспедицию Антон Антонович Гирко.

Первый Ил-12 пилотировал Герой Советского Союза Александр Николаевич Харитошкин. За ним на планере летел Алексей Владимирович Фролов. Второй самолет вел Василий Дмитриевич Родин. Он буксировал планер Вадима Федоровича Шмелева.

Без особых происшествий аэропоезда прошли по маршруту: Подмоскowie—Казань—Свердловск—Омск и приземлились в Красноярске.

— Вы на Севере были? — спрашивали планеристов красноярские летчики.
— Пока нет.

— Так куда же вы лезете без моторов? Арктика — ведьма. Оторветесь от самолета, булькнете в полынью, и никто уже не успеет руку помощи протянуть!

Нельзя сказать, чтобы такие разговоры не действовали на планеристов. Но растерянности у них не вызвали. Они знали, на что шли, — попытка проникнуть в арктические широты на планере даст возможность полярной авиации вдвое увеличить доставку необходимых грузов исследовательским станциям. Первой из них должна стать «СП-2» полярника М. М. Сомова.

— И все?

— Почему же все? — удивлялись планеристы. — Планер может сесть на такую короткую льдину, где самолету и пытаться приземлиться не стоит. Значит в аварийных случаях, когда расколется ледовый аэродром, например, полярники могут рассчитывать на помощь с воздуха. (Вертолеты в то время только начинали внедряться. — В. К.). К тому же планер, севший на новую необходимую льдину или клочок заполярной земли, для людей — сразу же и жилище с крышей. Не надо разбивать палатку или строить снежную хижину в ожидании доставки сборных деталей дома. Большой, специально оборудованный планер, приземленный на льдине, — это не только жилище, но и сразу же готовые к работе радиостанция, лаборатория, медпункт, если хотите, — камбуз с запасом продуктов или склад. Со снятыми крыльями — это крепкое, хорошо обтекаемое убежище от ураганных ветров, его не разрушит и тайфун. Герметизированный фюзеляж не позволит «дому» утонуть. В постройке планер дешев.

Кажется, северные летчики были удовлетворены ответами, но все-таки находились и скептики:

— Это еще надо доказать!

— Вот и пробуем, — улыбались планеристы.

В Красноярске чувствовалось приближение весны, а за Полярным кругом только-только начинался день. Там стояла суровая зима с вьюгами, морозами, частыми свирепыми ветрами. Участники необычной экспедиции хорошо подготовили машины для северных условий полета: просмотрели каждый узел, каждый рычаг, обработали шарниры специальной смазкой. И благополучно преодолели вторую часть маршрута: Красноярск—Подкаменная Тунгуска — Хатанга — Тикси.

★★★

Чтобы привыкнуть к сложным условиям работы в высоких широтах, планеристам дали возможность акклиматизироваться, приобрести некоторый опыт полетов в районе Северного Ледовитого океана. Больше десяти дней тренировались, обживали воздушные просторы Арктики. И наконец был взят курс на Новосибирские острова.

Взлет с аэродрома Тикси был труден. Буксировщик Александра Харитошкина, двинувшись вперед, поднял столько снежной пыли, что планеристу Алексею Фролову не стало его видно. Аэродромная полоса представляла из себя длинный лоток с высоко поднятыми краями-брустверами из спрессованного снега. Если хоть на три-пять метров планер отклонится от линии взлета, крыло заденет обледенелый брустер и разлетится в щепы. Фролов видел перед собой только кончик троса.

— «Бобик», как чувствуешь себя? Что видишь перед носом? — спросил по радио Харитошкин.

— Ничего не вижу, — скороговоркой ответил Фролов. — Чую вас. Не сорвусь.

Не оторваться от самолетов Фролову и взлетающему за ним Вадиму Шмелеву помогло оттренированное чувство слитности планера с самолетом и подстраховка опытных вторых пилотов Петра Воробьева и Василия Шушуйкина. Пилотажные пары сработались отлично.

Путь от бухты Тикси до острова Котельный для планерных экипажей был тревожным. Пробиваясь в глубь Ледовитого океана от устья Лены, на всем 350-километровом отрезке маршрута они видели под крыльями тусклую свинцовую воду, льды, а среди них большие разводья. Выбрать здесь место для посадки в случае аварии или самоотцепки планера было бы очень трудно. Аппараты перегружены: оборудование для ледового аэродрома, спальные мешки, большой запас продовольствия.

Пилоты-планеристы прислушивались к мерному рокоту самолетных моторов и убеждались в их надежности. Тяжелые безмоторные аппараты шли за буксировщиками как по струнке.

Стометровый буксировочный трос, соединяющий планер с самолетом, может уподобиться рычагу. Если планер взмоет высоко над самолетом, трос заставит самолет пикировать, если планер уйдет в большое принижение, то никакие силы не удержат самолет от задира носа и потери скорости до штопорной. Трос был чувствительным нервом, соединяющим летчика и планериста. Разрыв его в этих условиях мог стоить жизни последнему.

Остров Котельный принял авиаторов дружелюбно.

Здесь они научились строить лагерь на льду, обслуживать авиатехнику собственными силами, не прибегая к стационарному аэродромным средствам, готовить пищу из концентратов и снеговой воды. Потренировались в производстве аэронавигационных расчетов с помощью астрономических средств и радио.

У берегов острова авиаторы познакомились с первыми сюрпризами Арктики. Они подготавливали машины к полету, когда неожиданно налетела пурга. Предательский наскок ветра был до того сильным, что, казалось, не выдержат

борта фюзеляжа, оторвутся крылья, разрушится хвостовое оперение или планеры, выдернув из льда впаянные «мертвяки», опрокинутся на спину. Людей, которые пытались что-то сделать, ветер сбивал с ног. Но они поднимались, повисали на тросах крепления, тем самым удваивая их прочность. Это была отчаянная борьба с расвирепевшей стихией; ведь поломка техники свела бы на нет весь предыдущий труд участников экспедиции.

Трое суток бесновалась вьюга и трое суток люди, сменяя друг друга, защищали свои крылья. Стало полегче и поспокойней, когда самолеты и планеры утонули в сугробах...

Так же неожиданно, как пришла, пурга и отступила. Утро четвертого дня прямо-таки поразило авиаторов тишиной. Ветер улегся, по небу плыли клочья разорванных облаков, а над горизонтом стояло... три солнца! Впрочем, старожилы Арктики говорят, что им доводилось видеть и пять солнц.

Лопаты в руки — и начался аврал. Фюзеляжи летательных аппаратов появлялись из-под снега, как туши замороженных китов. Их обметали вениками. Отдельные узлы и агрегаты отогревали руками, дыханием. И когда крылатые корабли встали из снега, началась тщательная подготовка к полету в район Северного полюса.

Планеры загрузили «под потолок»: кроме необходимого снаряжения, в них закатали двадцать бочек с бензином. И самолеты-буксировщики заправлены горючим сполна. Взлетят ли аэропоезда?

Решение на взлет должен принять индивидуально каждый командир экипажа, разрешить такой взлет мог только Антон Антонович Гирко. Выслушав мнение летчиков, он обратился к пилотам-планеристам.

— Справитесь?

— Рассчитали точно, Антон Антонович, взлетим, — сказал Фролов.

Его поддержал и Шмелев:

— Уверен, что взлетим и все будет, как надо.

— Одобряю вашу уверенность. Центровка рассчитана правильно. Грузы пришвартованы надежно. Конструкция наша, русская, выдержит. Повнимательнее будьте на разбеге, — предупредил Гирко и скомандовал: — По самолетам!

Натянулась струна буксировочного троса. Поднялся вихрь снежной пыли. Самолет скрылся из вида пилота-планериста. Планер тронулся с места, набрал скорость, медленно отделился от снежной полосы и через несколько секунд вместе с краснокрылым Ил-12 под малым углом ушел в набор высоты.

— Петя, воздух нас принял, а с землей мы давно в дружбе! — пошутил Фролов, обращаясь ко второму пилоту Воробьеву.

В развороте они увидели, как поднялась над снежным полем и вторая аэроцепка Родина—Шмелева.

Так, 1 апреля 1950 года пара аэропоездов стартовала с острова Котельный и взяла курс «норд». Полет длился более шести часов. Это был тяжелый изнурительный рейс. Под крыльями текло бесконечное белое мертвое поле, замкнутое снежными холмами на горизонте. Снег ярко сверкал, утомлял глаза. Спасали светофильтровые очки. Они помогали привыкнуть к ослепительному однообразию ледовой пустыни, и пилоты стали различать под собой многокилометровые трещины и развodia, искрящиеся пирамиды торосов. Сколько от-

важных пионеров Севера остановило или погубило это жестокое холодное поле — Баренц и Седов, Нагурский и Русанов, Нансен и Амундсен, десятки других мужественных первопроходцев.

В этом полете планеристы не раз с опаской обращали взгляд на красную ручку отцепки. Не отказал бы буксировочный замок, не раскрылись бы его стальные челюсти, не выплюнули бы кольцо троса.

То у левых, то у правых пилотов-планеристов от чрезмерного напряжения немели мышцы рук. Они поочередно брали управление, сдавший вахту ослаблялся, отдыхал. Но вскоре и этого короткого отдыха стало недостаточно.

— Петя, капни стакашечку чаю из термоса, — попросил Фролов.

Термос с целительной жидкостью — горячий чай с лимоном — не раз выручал пилотов в трудных рейсах над Арктикой. Выпив чай, Фролов вздохнул облегченно:

— Хорошо! Пригуби и ты...

Время тянулось медленно. Пилоты-планеристы стучали пальцами по кнопкам секундомеров и убеждались, что часы живы, стрелки не приклеились к циферблатам.

Приглушенный ровный гул моторов, успокаивающий раньше, теперь стал раздражать, действовать на нервы, как надоедливый комариный гуд около уха. Преодолевать неприятное ощущение становилось все труднее.

...Выбрали льдину. Первыми на нее сели Харитошкин с Гирко. Обозначив своим самолетом посадочное «Т», они дали возможность рассчитать заход на посадку другим. Приледнился планер Алексея Фролова. Мягко сел и планер Вадима Шмелева. Последним приледнился Ил-12 Василия Родина.

Тут же начали приспосабливаться к суровому быту. Успех экспедиции зависел от спаянности и дружбы маленького коллектива, улетевшего от ближайшего места обитания людей более чем на тысячу километров. Правда, сравнительно недалеко были полярники — на «СП-2». Две льдины разделяли всего 11 градусов северной широты. С ними постоянную связь держал радист Яков Абель. Связь была устойчивой. Только удивляла необычно высокая тональность пере-

дач с «СП-2». Оказалось, что полярники работали на «головешке» — самодельном радиопередатчике, который собрали из различных запасных частей после того, как их стационарная установка сгорела вместе с палаткой.

Коварная Арктика вскоре преподнесла крылатой группе Гирко сюрприз. Льдина треснула. Зияющая промоина отрезала третью часть взлетной полосы. Взлетать в другие стороны мешали ропаки и торосы.

Решили вырубать новую полосу. В полярный день с незаходящим солнцем работали по 18 часов. Сбивали кирками, лопатами и топорами заструги и ропаки. В 30-градусный мороз всем было жарко. Обстановка заставляла торопиться. Выматывались так, что в часы отдыха, наскоро перехватив что-нибудь съестное, иногда просто утолив жажду, ложились вповалку в теплых спальных мешках прямо на холодный настил палатки.

Наконец, ровная и довольно широкая дорожка, позволяющая разбежаться Ил-12 с пустым планером, готова. В тот день на льдине состоялся праздник. Решили отметить наступающий завтра день рождения Вадима Шмелева.

В трехстах километрах от Северного полюса, в черной круглой палатке расселись на шкурах и спальных мешках, произнесли речи, вручили подарок и торжественно пообедали в честь «новоорожденного».

Легли спать пораньше — завтра полет!

...Погода оказалась благоприятной: облачность 3—4 балла достаточной высоты, видимость 40—50 километров, ветер 18—20 метров в секунду. Магнитное склонение 30—45 градусов.

И вот аэропоезда в полете. Рейс прошел будто на одном дыхании. Все было: и трудный взлет, и изнурительная болтанка, и сверлящая глаза белизна мертвой пустыни, — но этого просто не замечали, ведь летели на планерах к полюсу!

Работа воздушной экспедиции под руководством Гирко доказала, что авиация при обслуживании полярников может использовать планеры как дополнительное средство для перевозки крупногабаритных грузов.

В. КАЗАКОВ



По страницам зарубежных авиационных журналов



В ВОЗДУХЕ УЛА

РЕЗКОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ цен на горючее для самолетов и повышение общей стоимости любого полета на «обычных» спортивных самолетах и планерах заставили авиационных спортсменов Запада (а им приходится самим платить за каждый полет) искать пути и средства снижения стоимости занятий любимым видом спорта. Наиболее эффективным они сочли полеты на так называемых ультралегких летательных аппаратах (УЛА). Это — дельтапланы, планеры, обычные с маленькими экономичными двигателями сверхлегкие самолеты. Промышленники, уловив новую тенденцию, быстро организовали разработку и серийный выпуск УЛА, их частей для самостоятельной сборки аппаратов самими любителями.

Особенно быстро растет производство УЛА на базе серийных дельтапланов. Они имеют дюралевый или титановый каркас, дакроновое покрытие и легкий поршневой мотор мощностью в 10—30 л. с. «Помесь мотоцикла с самолетом и парусной лодкой», «Шезлонг, гоняемый по небу пляжным зонтиком», «Птеродантили, питающиеся керосином». — так шутливо комментируют журналисты появление в небе этих аппаратов в США. Но несмотря на такие шутливо-иронические эпитеты, строительство УЛА принимает все больший размах. К 1981 году, по свидетельству журнала «Мичиган авиэйшн», в странах Запада было выпущено свыше 20 тыс. таких аппаратов, то есть больше чем всех «серьезных» воздушных судов общего назначения. В прошлом году, по сообщению журнала «Тайм», только в США будет изготовлено 2 тысячи УЛА. Их производством занимается около 30 специализированных фирм. На международной авиационной выставке в Ошкоше (США) демонстрировалось 20 типов ультралегких летательных аппаратов. Появились опытные экземпляры дельтапланов даже с реактивным двигателем, но они, правда, быстро исчезли со сцены.

Оснащение дельтаплана мотором привело, естественно, к увеличению массы конструкции и потребовало применения шасси (обычно легкой трехколесной тележки). Управляются УЛА в большинстве своем с помощью типичных для самолетов рулей высоты и поворота. Некоторые аппараты могут управляться как

дельтапланы — перемещением центра тяжести, а отдельные аппараты управляются и самолетными органами и смещением центра тяжести. В числе выпускаемых УЛА есть аппараты и с жестким самолетным крылом. Однако такие УЛА пользуются меньшим успехом: они дороже, сложнее в пилотировании, опаснее.

Скорость УЛА с дакроновым крылом в зависимости от типа и мощности двигателя колеблется от 25 до 90 км/ч. Коэффициент планирования достигает 10. Небольшая скорость полета, очень малая скорость срыва, хорошая маневренность, способность парашютировать делают полет на таком аппарате даже при коротком сроке обучения практически безопасным. Для взлета и посадки УЛА с дакроновым крылом достаточно площадки в 10—30 метров. Возможность набирать высоту в термических и динамических потоках и планировать без мотора привлекает покупателей, так как позволяет обходиться в полете минимальным запасом горючего.

В основном УЛА используются сейчас для спортивных и развлекательных целей. Однако они все чаще применяются и для хозяйственных работ. Американские фермеры, например, пользуются ими для осмотра полей и поливных сооружений, для выявления насекомых-вредителей сельскохозяйственных растений.

Не прошли мимо возможностей УЛА и руководители Пентагона. Журнал «Флаинг» в апреле 1982 года сообщил, что такие аппараты уже используются для военных целей, в частности — для «тихой» разведки, так как они могут и без мотора набирать значительную высоту в потоках. Летом 1979 года американцы Макнарн и Найсли выполнили на УЛА полет от Калифорнии до Атлантики. В ходе этого полета над США они успешно преодолели горы Сьерра Невада. После них было совершено еще несколько дальних перелетов. Кстати сказать, «птеродантили», показали большую скороподъемность и потолок, чем известный самолет «Цессна-182». Установлен первый, пока неофициальный, рекорд высоты УЛА. Он равен 6469 м.

УЛА относятся к самым дешевым летательным аппаратам с силовой установкой. За час полета их двигатель расходует бензина всего на 2 доллара. Эти аппараты удобны тем, что их можно перевозить на багажнике автомашины или на небольшом трейлере. Сборка УЛА в зависимости от конструкции занимает от 15 минут до полутора-двух часов.

Относительная простота управления, небольшая стоимость привели в ряде

стран к массовому появлению УЛА в воздухе. Многие начали летать на них, не пройдя необходимой подготовки. Это сразу вызвало всплеск аварий и катастроф. В США, например, только в течение одного года зарегистрировано 24 гибели пилотов УЛА. Количество происшествий, оканчивающихся серьезными травмами, во много раз больше. Порой УЛА, управляемые недисциплинированными или просто малограмотными пилотами, появляются в воздушном пространстве, отведенном для регулярных полетов пассажирских и транспортных самолетов, что создает угрозу безопасности для рейсовых машин.

В связи с этим во многих странах начали принимать законодательные меры, которые вводят в разумные рамки «свободу творчества» разработчиков УЛА и их пилотов. Устанавливаются предельный вес конструкции аппаратов, высоты и районы полетов. В США, например, Федеральное авиационное управление ограничило вес конструкции таких аппаратов всего 150 фунтами (около 60 кг). Это, по мнению специалистов Управления, уменьшит опасность их полетов для окружающих и для самого пилота. В Австралии запрещены полеты выше 300 футов (около 100 м), полеты над городами и сельскими населенными пунктами, в темное время суток. В Австрии же полеты на УЛА были вообще запрещены.

Весьма жесткие ограничения для УЛА введены в Федеративной Республике Германии. Министерство транспорта ФРГ установило, что максимальный вес конструкции аппарата, включая подвесную систему, парашют (он обязателен для пилота любого УЛА), бак без горючего, не должен превышать 100 кг. Площадь крыльев аппарата не может быть меньше 10 м², а минимальная скороподъемность 1 м/с. В обязательный комплект приборов включены указатель скорости, высотомер и компас. Уровень шума мотора УЛА при полете на высоте 150 м (предельная по закону) сейчас установлен в 60 децибел, а начиная с 1985 года — 55 дБ. В ФРГ на УЛА допускается полет только одного человека. В Англии, Франции и Италии разрешен пока полет вдвоем на одном аппарате.

В соответствии с разрабатываемыми обязательными техническими условиями и правилами полета для УЛА, фирмы, занимающиеся выпуском таких аппаратов и двигателей для них, стали уделять больше внимания совершенствованию конструкции, в частности их надежности (индивидуально за рубежом такие аппараты почти никто не строит). Основное направление — снижение веса планеров и моторов. Создаются специальные моторы весом в 15 кг и менее с относительной мощностью до двух лошадиных сил на 1 кг массы. Издающийся в ФРГ журнал для дельтапланеристов «Драхенфлигер» в июне 1982 года опубликовал описание нескольких моторов для УЛА, в частности, фирмы «Белен Металлбау». Этот двухцилиндровый мотор мощностью 22 л. с. снабжен редуктором, центробежным сцеплением, стартером, глушителем и может устанавливаться практически на все типы дельтапланов.

При прогнозировании дальнейшего развития УЛА большинство специалистов подчеркивают, что ограничение максимального веса и максимальной скорости таких аппаратов — одно из условий безопасности. Обсуждается возможность использования на УЛА простейшей радиоаппаратуры для двусторонней связи. Правда, значительное снижение веса может повлечь за собой повышенную сложность пилотирования УЛА при сильном или даже при среднем ветре, так как сами аппараты будут менее устойчивы в воздухе. Следовательно, особенно увлекаться снижением веса конструкции не рекомендуется.

Авиационная печать США и других стран пророчат УЛА большое будущее. Считают, что такие аппараты могут стать массовым видом воздушного спорта, а также дополнительным техническим средством, которое можно с успехом использовать в сельскохозяйственной и лесной инспекции, при обследовании водоемов и рыбных хозяйств, трасс нефте- и газопроводов, линий электропередач, а двухместные УЛА — даже для транспортных перевозок в гористой и сильно пересеченной местности и районах с неразвитой сетью дорог.

Е. ТАБАКЕЕВ

● Ультралегкий аппарат швейцарского конструктора Г. Гига. Мотор с трехлопастным винтом.



● Занятия по конструкции самолета Як-40 ведет преподаватель В. Матвеевский.

● Второкурсник Борис Молтенинов.

● По душе училище ребятам из Вьетнама, Кампучии, Монголии, Гвинеи Бисау, Малайзии.

● Здесь можно отдохнуть после занятий.



Фото А. АНИКИНА

В авиационных училищах

В ПРЕДГОРЬЯХ АЛА-ТОО

ЭТОТ УГОЛОК привлекает все наше внимание. Фонтаны, обрамленные лепными заборами и фигурами Героев, ласкающая тень от посаженных вдоль дорожек деревьев. Мирно разгуливают пони. Рукотворное озерцо с плавающими в нем лебедями. Замысловатые картины, украшающие мосты, красочные домики обитателей водоема — более 30 видов птиц, гималайский медведь.

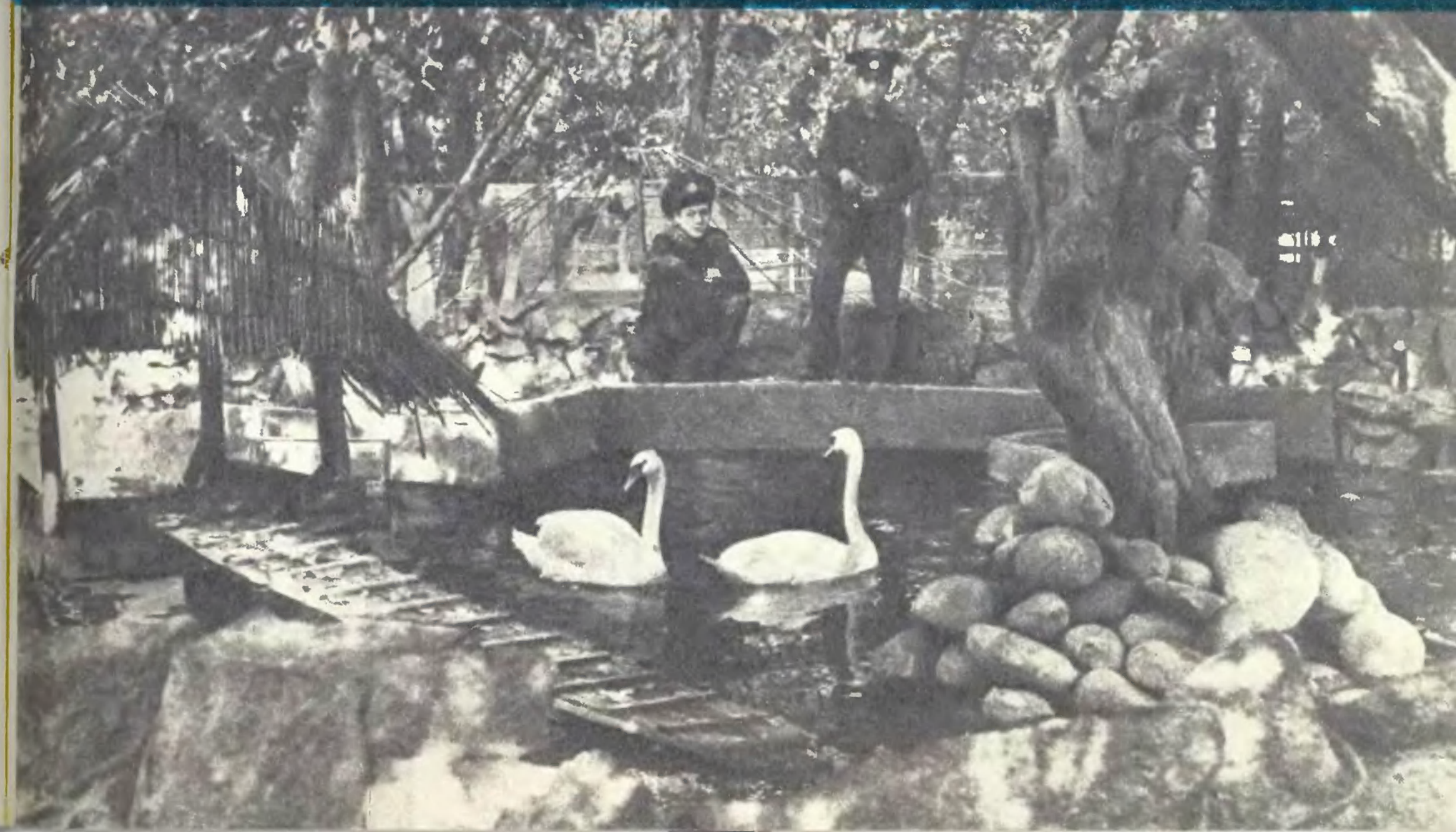
Где же этот дивный уголок природы? На территории Фрунзенского авиационного технического училища гражданской авиации. За ним с любовью ухаживают курсанты.

Отличное место отдыха после напряженной учебы.

Фрунзенское училище готовит техников-механиков по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей. Курс обучения — двухгодичный. К услугам курсантов самолеты Як-40 и Ан-2 и авиационные двигатели. Отличные учебные классы, оснащенные современным оборудованием. Множество стендов, слайдов, а также наглядных пособий. Большая библиотека. Спортивный городок. Клуб интернациональной дружбы. Свой музей.

Здесь овладевает авиационной специальностью немало юношей, прошедших начальную подготовку в технических кружках первичных организаций ДОСААФ. Один из них — алмашинец Борис Молтенинов. Он — передовик учебы.

В училище обучаются также посланцы из социалистических и развивающихся стран.



Партия и народ — единая цель, единые планы	1
В. Раджабли. Трудные ступени к пьедесталу	2
211 суток в космосе	3
Д. Кузнецов. Критически оценивая достигнутое	4
Победители социалистического соревнования	6
Сквозь призму международных турниров	7
Г. Молчан. Чисто расписаться в небе	9
А. Кареткин. Свечой взмывая вверх	10
О. Киселев. Уметь заставить себя	10
Ю. Камышев. Для транспортировки дельтапланов	12
М. Бондарчик, В. Докучаев. Побеждают сильные духом	14
В. Игнатьев. «Авиатор» — юношеская школа	15
Н. Королев. Студенты-парашютисты	17
И. Сидоров. Растим авиаторов	18
Н. Орешина. Три полета из тысяч	20
В. Бирюков. Звезда Гагарина	21
А. Мальков. Гвардейцы неба Ленинграда	22
Г. Чесноков. Тогда, над Сталинградом	23
А. Шахат. Схематическая модель: какой ей быть?	24
Заочный клуб юных авиамodelистов «Крылышки». Построй «муху»!	26
И. Жарковский. Шестидесятилетний юбилей	28
В. Кондратьев. Как уменьшить параметры прототипа модели?	28
П. Кукушкин. Воениздат — читателям	29
Послевоенные советские самолеты. Ил-12	30
П. Иванов. В угаре военного психоза	31
В. Казанов. К полюсу на безмоторных	32
Е. Табакеев. В воздухе УЛА	34
В предгорьях Ала-Тоо	35

На 1-й и 4-й стр. обл. — фото В. Тимофеева.

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, Г. П. ПОЛЯКОВ
(зам. главного редактора), Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН,
Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ,
М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.11.82 г.
Подписано в печать 13.12.82 г.
60×90/8, 5 п. л. Г-51378.
Тираж 55 000. Зак. 2100.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ЯНВАРЬ

29 (16) января 1908 г. В Петербурге организован Всероссийский аэроклуб.

28 (15) января 1913 г. Изобретатель С. П. Добровольский на построенном им планере совершил первый в России парящий полет, длившийся 5 минут.

2 января 1918 г. (20 декабря 1917 г.). Приказом Наркомвоенно ликвидировано управление военно-воздушного флота старой армии. Одновременно упразднено Бюро комиссаров авиации и учреждалась Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом Республики в составе Наркомата по военным и морским делам. На коллегия возлагалось руководство формированием авиачастей, центральных и местных управлений Воздушного Флота, сохранение и сбережение авиационного имущества, подготовка авиационных кадров, организация материально-технического обеспечения.

Не ранее 4 января 1918 г. (22 декабря 1917 г.). На справке Управления Военно-Воздушного Флота по вопросу о выдаче дополнительных авансов заводу самолетов Анатра В. И. Ленин пишет резолюцию: «Очень просил бы всячески ускорить это дело. Ленин».

12 января 1918 г. (30 декабря 1917 г.) Из Петрограда на Украину направлен 1-й социалистический истребительный авиаотряд, который принял участие в боях

против немецких оккупантов и петлюровцев.

25 (12) января 1918 г. Совет Народных Комиссаров принял Декрет о конфискации самолетостроительного завода «Андреев-Ланский и К^о». Декрет подписан В. И. Лениным.

Январь 1928 г. Прошел летные испытания замечательный советский учебный самолет У-2, позже получивший наименование По-2 — в честь его создателя, выдающегося авиаконструктора Н. Н. Поликарпова. На машине был установлен пятицилиндровый звездообразный мотор М-11 конструкции А. Д. Швецова и Н. М. Окромешко. Длительное время самолет По-2 служил в качестве учебного в летных военных училищах и аэроклубах Осоавиахима. В годы Великой Отечественной войны он успешно использовался в качестве ночного бомбардировщика и для других целей. За все время заводы выпустили около 40 тысяч самолетов этой марки в разных вариантах.

7 января 1963 г. Начались регулярные рейсы реактивного пассажирского лайнера Ту-114 по маршруту Москва — Гавана. Первый рейс выполнил экипаж А. К. Витковского.

27 января 1983 г. 105 лет со дня рождения И. И. Нагурского — полярного летчика, первым в мире выполнившего петлю Нестерова на гидросамолете (17 сентября 1916 г.).

ВЫДАЮЩИЙСЯ КОНСТРУКТОР САМОЛЕТОВ

НАСТОЯЧИВОСТЬ в достижении цели, умение преодолевать трудности и необычно широкий диапазон творчества. Эти, пожалуй, главные черты характерны для почти тридцатилетней конструкторской работы Дмитрия Павловича Григоровича, столетие со дня рождения которого исполняется в январе этого года.

Свой первый самолет — биплан Г-1 под мотор «Анзани» Дмитрий Григорович спроектировал и начал строить в 1908 году еще студентом Киевского политехнического института. Собирая его в сарае, пришел к выводу, что конструкция к 1910 году начала устаревать. В короткий срок Григорович, уже закончивший институт, разработал под этот же двигатель самолет монопланной схемы. Строил он его на деньги местного богача, который, ничего не понимая в авиации, хотел видеть себя соавтором конструкции. Оригинальный самолет под двумя фамилиями его конструкторов в 1911 году демонстрировался на Киевской выставке воздухоплавания.

В поисках возможностей для настоящей творческой работы Григорович переехал в Петербург. В начале 1913 года ему удалось поступить на только что открывшийся завод. Его владельцы получили заказ на постройку по французским чертежам небольших партий самолетов «Ньюпор-IV» и «Фарман-XVI». Должность управляющего позволяла молодому, полному сил Григоровичу заниматься одновременно налаживанием выпуска лицензионных машин и разрабатывать проект собственного самолета — летающей лодки, в которой, как он знал, остро нуждалась в это время страна.

Молодой инженер, получив разрешение владельцев завода, в 1913 году построил сконструированный им опытный легкий морской двухместный разведчик М-1 с мотором в 50 л. с. Показанные на испытаниях летные и мореходные качества подтвердили, что принципиальная схема и конструкция весьма перспективны и при дальнейшей доработке могут лечь в основу большого самолета.

Морское ведомство заинтересовалось новой летающей лодкой и поддержало молодого конструктора в его поисках наилучшего варианта самолета, так как закупленные за рубежом гидросамолеты не отвечали предъявляемым требованиям. В течение всего двух лет Д. П. Григорович разработал и построил три более крупные лодки М-2, М-3 и М-4 с моторами 80 и 100 л. с. Настойчивый поиск увенчался крупным успехом. Весной 1915 года прошла испытания летающая лодка М-5, на ней успешно выполнен боевой полет. В ней конструктор добился полно-

го соответствия площади крыльев, лба, веса самолета, типа и мощности двигателя. М-5 строилась серийно до 1923 года. Стоит упомянуть, что владелец завода потребовал, чтобы в обозначении серийных машин была его фамилия. И некоторые машины, выпущенные до 1918 года, назывались «ЩМ-5» и даже «Щетинин М-5».

Практически сразу после успешных испытаний М-5 Д. Григорович начал разработку еще большей летающей лодки. Созданная им в начале 1916 года трехместная летающая лодка М-9 с двигателем в 150 л. с. показала отличные летные и мореходные качества. При взлетном весе 1540 кг (у М-5 соответственно 960 кг) она развивала скорость у земли 110 км/ч, ее потолок достигал 3 тыс. м, а длительность полета, что важно для поиска целей в море, превышала три с половиной часа. Под нижним крылом М-9 монтировались 4 бомбодержателя. В носовой части устанавливался пулемет, а позже даже пушка, что было большой новинкой. Ни одна страна в мире до двадцатых годов не имела таких отличных летающих лодок. Несколько М-9 купили США, а Англия получила от царского правительства ее чертежи и техническую документацию. М-5 и М-9 принесли конструктору мировую известность. Они серийно строились несколько лет, широко использовались в молодой советской авиации в годы гражданской войны, а после ее окончания в качестве учебных самолетов.

Д. П. Григорович разработал еще несколько типов летающих лодок: М-10, первый в мире морской истребитель лодочного типа М-11, М-12, М-15, поплавковый М-16 и другие.

Конструктор Д. П. Григорович, в соответствии с программой строительства Советского Воздушного Флота, спроектировал также несколько десятков колесных самолетов различного назначения — разведчиков, истребителей, бомбардировщиков и даже один, в 1925 году, пассажирский самолет с укороченным взлетом (СУВП) по заказу Укрвоздухпути. Созданный им самолет И-26bis с отечественным мотором М-5 по существу был первым истребителем оригинальной советской конструкции, принятым на вооружение и строившимся серийно. Большой известностью в довоенные годы пользовались истребители ИЗ с динамо-реактивными пушками Курчевского и ИП-1 (ДГ-52).

Всего Д. П. Григорович разработал более пятидесяти типов самолетов и внес заметный вклад в укрепление отечественной авиации.

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

В ЛЕНИНГРАДЕ состоялась Всесоюзная научно-практическая конференция по дальнейшему совершенствованию мер безопасности полетов в гражданской авиации в свете требований XXVI съезда КПСС. В ней приняли участие командно-руководящий, профессорско-преподавательский состав, руководители партийных и общественных организаций гражданской авиации.

В докладе первого заместителя министра гражданской авиации А. И. Назарова, в выступлениях участников конференции был глубоко раскрыт накопленный опыт и определены задачи воспитания у авиаработников коммунистической нравственности, высокой сознательности и дисциплины в интересах обеспечения четкой работы авиации. При этом главное внимание сосредоточивалось на определении путей дальнейшего совершенствования организаторской, политико-воспитательной и учебно-педагогической работы в свете решений XXVI съезда КПСС.

Выводы и рекомендации, принятые на конференции, имеют важное значение. Качество летной работы определяется безопасностью полетов, которая всецело зависит от высокой дисциплины и четкой организации летного труда, его надежного инженерно-технического обеспечения. Задачей каждого, кто организует и проводит полеты, является неукоснительное соблюдение руководящих документов, регламентирующих летную работу, всемерное предупреждение нарушений предполетного режима и самих полетов. Важно повысить воспитательную роль соцсоревнования, улучшить профессиональную и морально-психологическую подготовку, воспитательную работу со всем летным составом, нравственно-волевою закалку, особенно курсантов и молодых пилотов.

ВСТРЕЧА С ЧИТАТЕЛЯМИ

ТРАДИЦИОННЫМИ СТАЛИ регулярные встречи работников редакции и членов редколлегии «Крыльев Родины» с читателями журнала, активистами оборонного Общества. Такие встречи развивают и укрепляют связи редакции с читательской аудиторией, помогают улучшить качество публикуемых материалов, обогащают опытом военно-патриотической и спортивно-массовой работы в комитетах и первичных организациях ДОСААФ.

Встреча с читателями состоялась в Ленинградском городском авиамоделном спортивно-техническом клубе. На ней присутствовали авиационные спортсмены, члены авиамоделных кружков.

Перед читателями выступил заместитель главного редактора журнала «Крылья Родины» Г. Поляков. Он рассказал о направлениях тематического плана на 1983 год, о работе заочного клуба юных авиамоделлистов «Крылышки», а также об опыте некоторых клубов и станций юных техников в конструировании и создании новых моделей малой авиации.

Большинство выступивших читателей отметили положительную роль журнальных материалов в обучении и воспитании членов оборонного Общества, авиационных спортсменов. «Журнал помогает нам в работе по привлечению подростков к авиационным видам спорта, — заявил заместитель начальника городского авиамоделного клуба В. Логунов. — Хотелось бы, чтобы в журнале и впредь давались советы молодым авиамоделлистам, схемы различных моделей, в том числе наших зарубежных друзей».

Немало полезных предложений содержалось в выступлениях авиационного спортсмена О. Николука, начинающего авиамоделлиста Сергея Заики и других. Хорошо оценивая журнальные очерки о подвигах авиаторов в годы минувшей войны и в мирные будни, читатели вместе с тем высказали предложение, чтобы подобные очерки посвящались известным спортсменам, в том числе авиамоделлистам.

Редакция благодарит участников встречи за деловые предложения по улучшению публикуемых материалов.



Вам, любознательные

БЕССЛАВНЫЙ КОНЕЦ «ХВАЛЕННОГО» САМОЛЕТА

Американский концерн «Боинг» прекратил серийное производство своего первого в США реактивного авиалайнера «Боинг-707», эксплуатация которого началась на два года позже советского реактивного пассажирского самолета Ту-104.

Сколько было в печати хвалебных статей в адрес этого лайнера. Однако уже вскоре восторженные панегирики сменились сообщениями о катастрофах и авариях «Боинга-707». Они следовали одна за другой. В течение первых 4 лет самолет был 12 раз причиной гибели людей — сказались серьезные недостатки в конструкции. Не удалось избежать аварий и катастроф и после доводок Б-707 в ходе серийного производства.

Больше других пострадала авиакомпания «Пан-Америкен» — первый заказчик самолетов Б-707. В начале 70-х годов шесть ее лайнеров потерпели катастрофу. Всего же за время эксплуатации Б-707 произошло около 60 катастроф, в которых погибло свыше двух с половиной тысяч человек. Ни один из реактивных самолетов в мире первого, второго и третьего поколений не имеет такого трагического «послужного списка». И не удивительно, что в последние годы ни одна авиатранспортная компания не покупала этот самолет. По заказу военного ведомства США фирма начала строить модифицированный вариант «Боинга-707», получивший обозначение Е-3А АВАКС. Эти самолеты-шпионы ведут сейчас активную радио- и радиоэлектронную разведку во многих регионах мира, вдоль границ стран социалистического содружества.

АВИАМОДЕЛИ ПРОТИВ СКВОРЦОВ

Власти американского городка Файерфилд не на шутку всполошились, когда близлежащие окрестности оккупировала огромная стая скворцов, насчитывающая примерно двести тысяч птиц. Попытки прогнать непрошенных гостей выстрелами из охотничьих ружей и птичьими криками страха, записанными на магнитофонную пленку, не увенчались успехом.

Выручили авиамоделлисты. В дело вступило 12 радиоуправляемых моделей самолетов. «Бои» за господство в воздухе завершили победой летающих моделей. Многотысячная армия пернатых рассеялась. Как и в любом крупном

сражении, обе стороны понесли потери. В результате атак наиболее отважных скворцов-намакадзе две модели были сбиты, а три получили повреждение и совершили вынужденные посадки.

«ЛЕТАЮЩИЙ» ЖАНДАРМ

Американская фирма «Шапел» разработала легкий самолет А-981 «Суот», специально предназначенный для пресловутых сил быстрого развертывания США, которые будут выполнять жандармские функции против народно-освободительных движений, в частности, на Ближнем Востоке. Поэтому на «Суоте» предполагается установить колесно-лыжное шасси, которое позволит выполнять взлет и посадку на песчаных аэродромах. Вторая особенность этого самолета — турбовинтовой двигатель мощностью 850 э.л.с. с толкающим воздушным винтом. Использование такого винта уменьшит порчу поверхности крыла и фюзеляжа от поднимаемых при старте песчаных вихрей.

Вооружение этого небольшого по размерам самолета (длина 10,4 м, размах крыла — 14,7 м) состоит из двух крупнокалиберных пулеметов и 70-мм ракеты. Кроме того, «Суот» может нести легкие бомбы.

889 ЛЕТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Американский Национальный совет по безопасности полетов после анализа 889 происшествий на вертолетах сообщил, что коэффициент аварийности гражданских машин (то есть число летных происшествий на 100 тысяч часов налета) уменьшается. Он приближается к коэффициенту происшествий с самолетами общего назначения (административного, сельскохозяйственного, спортивного, частного пользования, воздушным такси и т. д.). В сообщении подчеркивается, что только 14% происшествий с вертолетами приводили к жертвам, а у самолетов эта цифра превышает 17%, хотя вертолетам приходилось работать в более сложных условиях, чем самолетам.

Значительная часть летных происшествий (188 из 889) произошла из-за отказа двигателя и несущего винта (131 происшествие). При этом аварийность вертолетов с поршневыми двигателями в 4,5 раза выше, чем у машин с газотурбинными двигателями. Но отказ поршневого двигателя реже заканчивался катастрофой. Большая же часть происшествий (573 или 64,5%) явилась следствием ошибок летчиков. Полеты заканчивались неудачно из-за их неумения выдержать требуемую скорость, неправильного использования органов управления, особенно при обходе препятствий. Из-за погодных условий было всего шесть происшествий из 889. Косвенно неблагоприятная погода была причиной 13% всех происшествий.

Национальный совет по безопасности полетов отметил, что пожары на вертолетах возникали так же часто, как и на самолетах, и были причиной соответственно 8,9% и 8% происшествий. Однако возникновение пожара в полете приводило к катастрофам для вертолетов в 40% случаев, а для самолетов — в 59% случаев.

Дорогие
товарищи!
Поздравляем
с Новым,
1983 годом!



Индекс 70450
Цена 40 коп.



Сегодня день такой
хороший...
Вдали темнеет зимний
лес,
Над белоснежной
порошей
Спокоен чистый свод
небес.
Они пусты, бедны их
краски,
Но через несколько
минут
В них, как цветы из
старой сказки,
Вдруг парашюты
расцветут.

К НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ

Учитывая запросы читателей, редакция журнала «Крылья Родины» сообщает, что подписка на журнал проводится без ограничений на протяжении всего года.

Подписка принимается по месту работы общественными распространителями печати, в агентствах «Союзпечати» и отделениях связи.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ