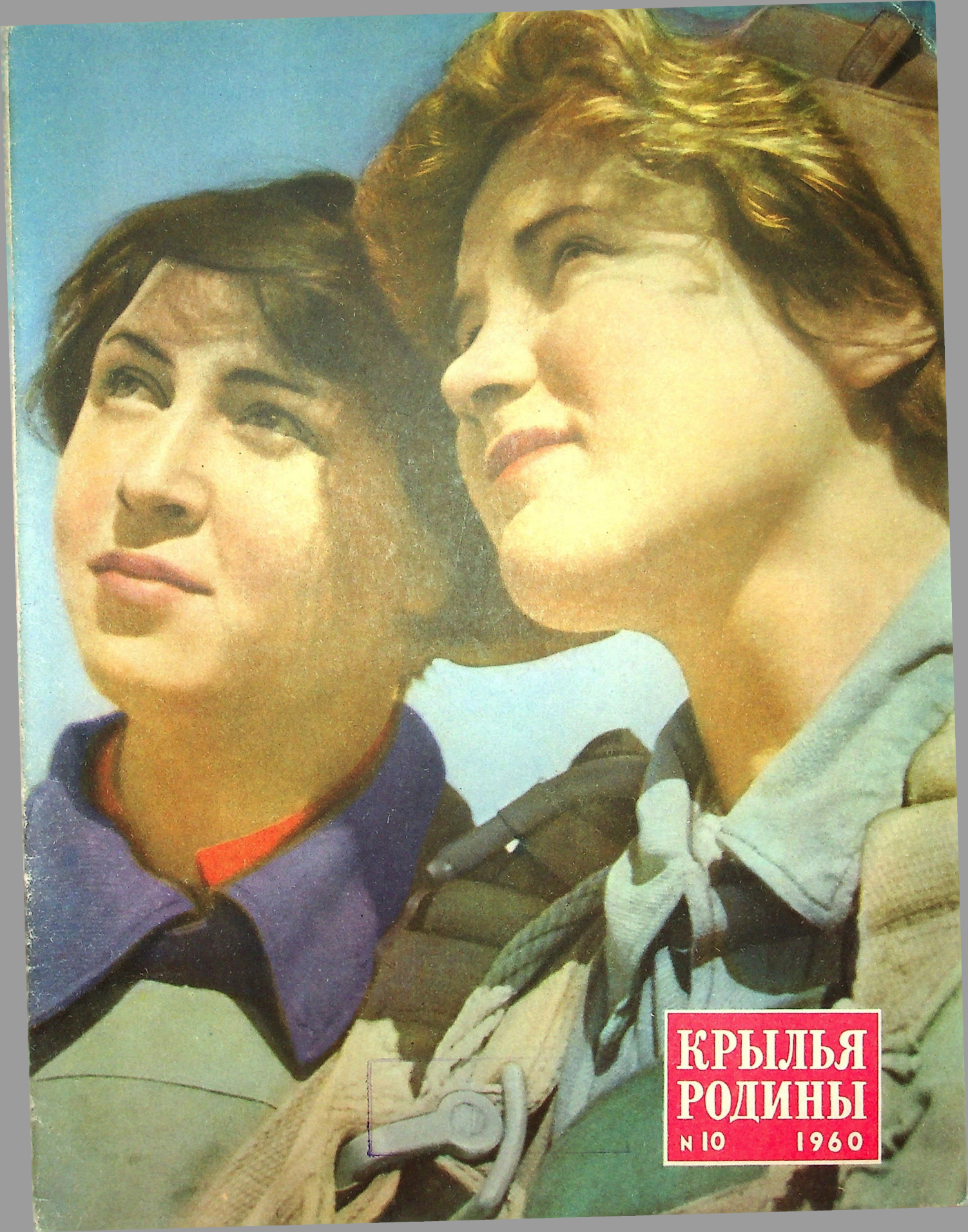




**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**
№ 10 1960

Абсолютный чемпион по планерному спорту Виктор Гончаренко.
Фото Б. Вдовенко



ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

№ 10 ★ ОКТЯБРЬ ★ 1960
Год издания 11-й

МЕЧТА СТАНОВИТСЯ ЯВЬЮ

КТО из нас, дорогие друзья, не мечтал о тайнах Вселенной, о далеких планетах, совершающих извечный свой путь в безграничных просторах космоса! Но вот три года тому назад мечта стала превратиться в явь. Советские люди, строители коммунизма, открыли «космическую эру», запустив впервые в мире искусственный спутник Земли, представлявший собой замечательное произведение наших ученых. В небольшом, сравнительно, шаре советские конструкторы сумели установить самое современное оборудование для научных наблюдений.

Вслед за первым спутником в космос ушел второй — с собакой Лайкой, потом третий. Прошло немного времени, и советская ракета опустилась на Луну, другая сфотографировала ее невидимую сторону. Штурм высот продолжался с нарастающей силой, демонстрируя перед всем человечеством превосходство советской науки.

Новым торжеством человеческой мысли явился полет первого советского межпланетного корабля. А затем произошло исключительное событие: корабль-спутник, запущенный на орбиту вокруг Земли, благополучно вернулся на нашу родную планету. Вместе с ним вернулись в специальной кабине собаки Белка и Стрелка, совершившие немногим более чем за сутки гигантский путь в семьсот с лишним тысяч километров. Теперь уже смело можно было сказать, что такое высокоорганизованное существо, как собака, способно выдержать полет в безвоздушном пространстве.

Отвечая на вопрос одного из американских корреспондентов: «Когда вы думаете забросить человека на Луну?», товарищ Н. С. Хрущев заявил: «...Забрасывать человека мы не собираемся, потому что мы высоко ценим человека... Человека в космос мы пошлем тогда, когда будут созданы необходимые технические условия...»

Полеты советских кораблей-спутников помогают выявить необходимые условия, обеспечивающие безопасный полет и возвращение на землю человека.

Можно быть уверенным, что не за горами то время, когда советский межпланетный корабль с человеком на борту отправится в неведомые дали Вселенной, чтобы внести новый вклад в сокровищницу мировой науки, открыть новую эру в освоении космоса.

Рис. П. КОРЕЦКОГО



ВЫСОКАЯ НАГРАДА РОДИНЫ

СОВЕТСКИЙ НАРОД, талантливый и трудолюбивый, успешно претворяет в жизнь величественную программу коммунистического строительства, намеченную XXI съездом КПСС, одерживает исторические победы во всех областях разносторонней созидательной деятельности. Среди них достойное место заняли и выдающиеся достижения нашего спорта, которые наиболее ярко проявились на XVII Олимпийских играх. Эти достижения стали возможными потому, что у нас физическая культура и спорт общедоступны, приобрели массовый характер. В СССР ныне насчитывается 25 миллионов физкультурников, десятки тысяч перворазрядников, тысячи мастеров спорта. Из этой огромной армии непрерывно вырастают замечательные спортсмены-богатыри, сильные духом и телом волевые люди, способные с достоинством защищать честь нашей Родины на международной арене.

Успехи отечественного спорта поистине блистательны. Одержав убедительные победы на Олимпийских играх, где встретилось свыше шести тысяч сильнейших спортсменов современности из 85 стран земного шара, могли только мастера высокого класса. Такими и показали себя советские атлеты. Они стали обладателями 43 золотых медалей. Это на 9 медалей больше, нежели получила команда США, до 1952 года никому не уступавшая первенства. А всего на Олимпиадах нынешнего года в Скво Вэлли и Риме наши олимпийцы завоевали 124 медали, набрав 830 очков, тогда как американцы имеют 81 медаль и соответственно лишь 525,5 очка. Это служит очевидным свидетельством того, что за нашей Родиной утвердилось право называться первой спортивной державой мира.

Славные победы советских спортсменов, одержанные в честной, товарищеской борьбе, получили всенародное признание. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 16 сентября 1960 года за успешные выступления в XVII летних и VIII зимних Олимпийских играх 1960 года, а также за выдающиеся спортивные достижения орденами и медалями награждено 317 спортсменов и тренеров. Эта высокая награда — новое яркое проявление огромного внимания и отече-

ской заботы родной Коммунистической партии и Советского правительства о дальнейшем развитии в нашей стране по-длинно всенародного спорта.

Правительственных наград удостоены лучшие из лучших. Орденом Ленина награждены Петр Болотников, Юрий Власов, Вера Крепкина, Тамара Пресс, Борис Шахлин и другие чемпионы, достигшие олимпийских высот спортивного мастерства. В числе достойнейших — гимнасты, штангисты, легкоатлеты, стрелки, гребцы, представляющие по всем видам спорта многонациональный Советский Союз. Заслуженно отмечен ряд тренеров, настойчиво воспитывающих умелых спортсменов.

Среди награжденных в одном ряду с олимпийцами стоят имена авиационных спортсменов. Их — семь, крылатых, приумноживших славу спорта смелых. Это планеристы — заслуженный мастер спорта Виктор Ильченко и мастер спорта Михаил Веретенников, установившие в нынешнем году ряд мировых и всесоюзных рекордов. Это — мастера спорта Петр Островский и Олег Казаков — участники сборной команды СССР, завоевавшей звание чемпиона мира на V мировом чемпионате парашютистов. Вера Зубова на этих международных соревнованиях заняла среди женщин первое место по затяжным прыжкам, второе по сумме многоборья. Ей присуждены золотая и серебряная медали. Награждена искусная вертолечница мастер спорта Татьяна Руссиян, которой принадлежит 3 женских мировых рекорда. Значительны и достижения спортсмена-авиамоделиста Михаила Васильченко.

Награды Родины почетны. Но они ко многому и обязывают. Выражая горячую благодарность партии и правительству за высокую оценку их спортивных заслуг, наши выдающиеся спортсмены дают слово патриотов, что они не успокоятся на достигнутом, а будут с еще большим подъемом и воодушевлением добиваться новых успехов. Многие предстоит сделать и нашим авиационным спортсменам. Впереди большие старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Соединим свои усилия, друзья, для дальнейшего развития мощного спортивного движения, будем неустанно совершенствовать мастерство. Поднимем еще выше победное знамя советского спорта!

СЧЕТ РЕКОРДАМ

Советские авиационные спортсмены добились за последнее время немалых успехов. С начала этого года и по 15 июля ими установлен 71 всесоюзный рекорд, из которых 58 являются мировыми достижениями. Больше всех потрудились летчики: они вписали в таблицу 37 всесоюзных рекордов, причем все они превышают мировые. Затем идут планеристы — они установили 17 всесоюзных рекордов, в том числе 6 мировых. Парашютисты увеличили счет на 8 всесоюзных рекордов, из которых 7 превышают мировые. Вертолечники установили 7 всесоюзных рекордов, одновременно являющихся и мировыми достижениями. Один всесоюзный рекорд и одно мировое достижение вписали за 1960 год в таблицы наши авиамodelисты.

Таблица мировых рекордов сильно пополнилась за счет советских авиационных спортсменов. К 1 января 1960 года им принадлежало 159 мировых рекордов из 394, зарегистрированных ФАИ. У США было 106 рекордов и у всех остальных стран, вместе взятых, — 129. Сейчас это соотношение еще более изменилось в пользу Советского Союза.

На 15 июля советским авиационным спортсменам принадлежало 192 мировых рекорда и достижения из 402, зарегистрированных ФАИ. Это в два с лишним раза превышает количество рекордов, принадлежащих американ-

цам, и составляет почти 48 процентов всех мировых рекордов, материалами о которых располагает ФАИ. Соединенным Штатам Америки принадлежало 89 мировых рекордов, а всем остальным странам — 121 рекорд.

Особенно следует отметить превосходство Советского Союза над США в рекордах по классам реактивных, поршневых и турбовинтовых самолетов. СССР принадлежит 29 рекордов на реактивных самолетах и 27 на самолетах с поршневыми и турбовинтовыми двигателями. Соответствующие цифры для США — 22 и 18.

Благоприятно изменяется таблица планерных рекордов. Теперь Советскому Союзу будут принадлежать 8 мировых рекордов (вместо двух в начале года), США — 10 и другим странам — 14. Хорошо выглядит таблица вертолетных рекордов: СССР — 19, США — 6 и другие страны — 11.

Подавляющее превосходство завоевали советские парашютисты. Теперь им принадлежат 59 рекордов из 78, зарегистрированных ФАИ, что составляет свыше 75 процентов. Соединенные Штаты Америки не имеют ни одного парашютного рекорда, а все остальные страны — 19.

Советским авиамodelистам принадлежат 11 мировых рекордов, из которых 3 являются абсолютными, американским — 7 (один абсолютный) и авиамodelистам других стран — 11.

ВПЕРЕДИ.—КОМАНДА СВЕРДЛОВСКА

В зональных соревнованиях по парашютному спорту, проходивших на аэродроме Орского аэроклуба, участвовало восемь команд. Кроме того, в личном первенстве принимало участие шесть человек. Первой прыгала команда Свердловска. Эрик Аристов приземлился в трех метрах от центра. Он получил 99 очков из 100 возможных. Из женщин хорошие результаты показала Венера Каипова — оператор завода им. Чкалова.

Во втором прыжке на точность приземления спортивная борьба стала острее. Появились новые лидеры. Первое место среди мужчин завоевал челябинский спортсмен Б. Лапин, набравший в двух прыжках 180 очков. Он уложился в норму мастера спорта. Венера Каипова и Мария Стрелеткова (Орск) лидировали в группе женщин. В команд-

ном зачете впереди оказались представители Орска.

В ходе выполнения второго упражнения только пяти спортсменам удалось попасть в «крест». Это были Марат Пикельнер, Федор Сидорин, Виктор Бушков (Орск), Эрик Аристов (Свердловск) и Анатолий Шевчук (Магнитогорск). Второй прыжок решил, кто станет победителем по этому сложному для спортсменов, интересному для зрителей и болельщиков прыжку. Подсчеты очков показали, что лучшей оказалась команда Орска в составе Ф. Сидорина, М. Пикельнера, В. Вазурина, В. Каиповой — она набрала 1093 очка. В личном первенстве наиболее высокие показатели оказались у спортсмена 1-го разряда А. Шевчука. Среди женщин победу в этом упражнении одержала перворазрядница Нина Мулюкина (Уфа).

Отличные результаты в выполнении третьего упражнения показал студент Свердловского политехнического института мастер спорта Эрик Аристов. За два прыжка он получил наибольшее количество премиальных очков. Среди женщин победила свердловчанка инженер, мастер спорта Ирина Солюева.

В последний день соревнований разыгрывался групповой комбинированный прыжок с высоты 1500 м с задержкой раскрытия парашюта от 15 до 23 сек. В команде участвовало три человека, только мужчины.

Находившаяся впереди команда Орска не сумела в этом упражнении получить высокие показатели, она заняла только третье место.

В результате многоборья первенство завоевали спортсмены Свердловска, набравшие 2660 очков, на втором месте оказалась Уфимская команда — 2597 очков, третье место заняли представители Орска — 2559 очков. Шесть спортсменов выполнили норму мастера спорта по отдельным упражнениям.

Победителям зональных соревнований в торжественной обстановке были вручены дипломы и ценные призы.

Нынешние соревнования явились как бы подготовкой спортсменов-парашютистов Уральской зоны к участию во Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта.

П. ВАНИН,
заместитель главного судьи
соревнований



Андрис Спрогис, обойщик рижского деревообрабатывающего завода, свой досуг посвящает авиамоделизму. Он строит модели, управляемые по радио. На снимке: А. Спрогис на соревнованиях.

Фото В. Вдовенко

НОВЫЕ РАЗРЯДНИКИ

Авиамodelьные старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта привлекают все больше строителей «малой авиации». Недавно лучшие кружковцы и спортсмены, чемпионы коллективов ДОСААФ оспаривали лично-командное первенство южной зоны РСФСР.

В общекомандном зачете победили спортсмены Краснодарского края, они же заняли первое место по классам реактивных и таймерных моделей. Высокого результата добился краснодарец Н. Галета, таймерная модель которого набрала 900 очков из 900 возможных. Отличились также Г. Григо-



Девятиклассник Альфред Дубаневич строит модели планеров. На соревнованиях в его родном городе Цесисе, что в Латвийской ССР, он завоевал победу и заслужил право участвовать в республиканской спортивной встрече, состоявшейся в г. Риге. На республиканских стартах также отличился школьник из г. Цесиса. На снимке: А. Дубаневич запускает свою модель.

Фото В. Вдовенко

НА ПЕРВЕНСТВО ОБЛАСТИ

В соревнованиях авиамodelистов-спортсменов на личное первенство Нагорно-Карабахской автономной области участвовали десятки строителей «малой авиации». Они запускали модели свободного полета и кордовые скоростные.

В розыгрыше личного первенства сильнейшими оказались: Г. Арустамян (модели планера), Л. Шахбазян (резиномоторные модели), М. Оганян (кордовые скоростные модели — 130,4 км/час). Не подготовились к соревнованиям таймеристы г. Степанакерта и, как следовало ожидать, выступили плохо.

Х. БАГДАСАРЯН,
главный судья соревнований
г. Степанакерт,
Азербайджанской ССР.

риади (Краснодарский край) и Н. Рогов (Ростовская область), выполнившие нормы 1-го спортивного разряда.

Уверенно стартовали школьники — участники спортивной встречи. Шесть юных авиаконструкторов — А. Момотов, Г. Курень и другие — сдали нормы 2-го спортивного разряда.

П. АНТОНЕНКО,
главный судья соревнований
г. Сталинград.

АВИАМОДЕЛИЗМУ — ШИРОКИЙ РАЗМАЗ!

НЕУСТАННАЯ ЗАБОТА Коммунистической партии и Советского правительства о материальном благосостоянии нашего народа, сокращение продолжительности рабочего дня открывают неограниченный простор для развития творческих и духовных сил советского человека — строителя коммунизма. С переходом на сокращенный рабочий день молодежь получила возможность еще лучше использовать свой досуг, больше внимания уделить любимому спорту.

Огромный интерес проявляет молодежь к техническим видам спорта, требующим от юношей и девушек сочетания высоких физических и волевых качеств с глубоким знанием техники.

Третий и четвертый пленумы ЦК ДОСААФ СССР определили пути дальнейшего развития технических видов спорта. Одним из наиболее популярных видов авиационного спорта является авиамоделизм. Перед всеми комитетами и авиационными клубами Общества поставлена задача — ликвидировать к V съезду ДОСААФ СССР отставание авиамодельного спорта; в 1960—1961 годах увеличить в два-три раза ряды строителей «малой авиации», создать в каждом авиационном клубе, в каждой школе, станции юных техников, Доме и Дворце пионеров спортивные команды, а в республике, крае, области, городе и районе — сборные команды, организовать их систематические тренировки и достигнуть значительного повышения спортивных результатов.

Успех любого дела решает кропотливая организаторская работа. Для того чтобы быстрее осуществить мероприятия, намеченные пленумами ЦК ДОСААФ, требуется решить главные, коренные вопросы, от которых в значительной степени зависит развитие массового авиамоделизма.

Усиление авиамодельной работы в Обществе возможно только на основе расширения общественного спортивного актива и привлечения его к практической деятельности. Общественный инструктор — вот центральная фигура, от которой зависит обучение авиамоделизму школьника, молодого производственника, студента.

Между тем подготовка общественных инструкторов организована еще плохо. «В нашем Арамилском районе, Свердловской области, — пишут в своем письме в редакцию С. и В. Лалидусы, — много школ, но ни в одной из них нет авиамодельного кружка. И не потому, что моделизм никого не интересует. Школьники очень бы хотели заняться постройкой моделей». В Чувашии инструкторов и кружков — единицы. То же самое в Новосибирской и других областях. Бывает, что инструкторов обучают, а на практической работе не используют.

А ведь воспитывать общественный актив, готовить знающих, способных инструкторов — долг комитетов и авиационных клубов ДОСААФ. Достоин внимания опыт серпуховчан. В аэроклубе созданы курсы руководителей авиамодельных кружков городских школ с определенным учебным планом и программой. Чтобы подготовить инструкторов и для сельских школьных коллективов ДОСААФ, аэроклубовцы организовали еще одни курсы в районном доме пионеров, расположенном в 25 километрах от Серпухова. Слушателями их были педагоги, пионервожатые и старшеклассники. Уже обучено более 40 активистов и все они заняты делом. Молодые инструкторы вооружаются новыми знаниями и практическими навыками на клубных семинарах и методических сборах.

Инициатива серпуховчан заслуживает всестороннего распространения. Если во внешкольных учреждениях, а в стране насчитывается более 2700 дворцов и домов пионеров, около 300 станций юных техников, 350 профсоюзных клубов юных техников, комитетам и клубам удалось бы организовать курсы инструкторов, тысячи вновь созданных сельских школьных кружков в короткий срок были бы обеспечены руководителями. Необходимо выработать четкую систему подготовки об-

щественного инструктора-авиамоделиста, определить ее формы, программу занятий, курсы же будущих руководителей кружков комплектовать при активном участии коллективов Общества, а также общественных организаций. Давно пора пересмотреть учебные программы самих кружков. Составляли их 20 лет назад, а теперь, естественно, они нуждаются в переработке, дополнениях и изменениях.

Задача местных комитетов ДОСААФ — больше заботиться о школьных первичных организациях Общества, создавать при базовых средних школах самостоятельные клубы, авиамодельные кружки, чтобы молодежь еще успешнее вооружалась техническими знаниями, поход за овладение которыми объявил Ленинский комсомол.

Массовый авиамоделизм создаст благоприятные условия и для воспитания тысяч новых спортсменов. Нынешний уровень спортивной работы, несмотря на ее некоторое оживление, не может нас удовлетворить. Попытки на установление мировых и всесоюзных рекордов пока что носят эпизодический характер. У нас нет ни одного мирового рекорда по классам радиоуправляемых моделей самолетов, моделей планеров, моделей вертолетов с резиновыми двигателями. Из 42 всесоюзных авиамодельных рекордов — 9 установлены до 1950 года, а многие 5—7 лет назад. Плохо обобщается и пропагандируется передовой спортивный опыт. Ведь не секрет, что некоторые авиационные клубы не в состоянии выставить команды, способные достойно защищать их спортивную честь на авиамодельных стартах.

Происходит это оттого, что учебные и тренировочные занятия спортивных команд проводятся нерегулярно и бесплатно. Отсутствие квалифицированных тренеров явилось одной из причин отставания по радиоуправляемым и кордовым моделям самолетов. Авиационно-спортивная общественность была встревожена тем, что на прошлогодних всесоюзных соревнованиях не было разыграно звание чемпиона СССР по радиоуправляемым пилотажным моделям самолетов. Та же картина повторилась и в этом году — на всесоюзных соревнованиях спортсменов авиационных вузов. Резкое отставание спортсменов-строителей радиомodelей было очевидным еще два года назад. Но по-прежнему они лишены заботы и внимания: не имеют добротной радиоаппаратуры, подходящих схем моделей, которые можно было рекомендовать аэроклубам и авиамодельным кружкам.

Низки еще спортивные показатели кордовиков. Модели пяти — восьми лучших спортсменов развивают скорость 195—200 километров в час, тогда как модели преобладающего большинства застряли где-то на уровне 130—140 километров в час.

Давно назрела необходимость готовить кадры квалифицированных тренеров и судей по авиамодельному спорту, с тем чтобы каждый авиационный клуб имел тренерский совет, возглавляющий тренировочно-спортивную работу строителей моделей. В качестве тренеров желательно использовать авиамodelистов — выпускников авиационных вузов.

Одна из причин отставания авиамоделизма — отсутствие технического центра «малой авиации». Таким центром должна быть Центральная авиамодельная лаборатория. Но она им не является. Об этом говорят уже семь лет. А что изменилось? Ничего!

Деятельность лаборатории по-прежнему никем не направляется и не контролируется. Интересы дела требуют создания в нашей стране подлинно технического и методического центра авиамоделизма. А таким центром, на наш взгляд, мог бы стать Центральный авиамодельный клуб, создание которого вполне отвечало бы нуждам и запросам авиамodelистов. Этот клуб целесообразно разместить на ныне пустующем подмосковном аэродроме, на котором в прошлом неоднократно проводились всесоюзные авиамодельные соревнования. При этом клубе должны быть свой аэродром, корто и радиодромы, центральная и специальные лаборатории, оснащенные современным оборудованием.

Мы не склонны сейчас определять весь объем работы клуба, но на некоторых его задачах хотелось сосредоточить внимание. Отсюда получали бы методическую помощь школьные кружки юных авиамodelистов, авиамодельные лаборатории домов, дворцов пионеров, станций юных техников, самостоятельные клубы.

На наш взгляд, можно и нужно при клубе организовать общественное конструкторское бюро по перспективному проектированию, опытному микролитражному моторостроению. Это

бюро призвано объединить авиамоделлистов-конструкторов моторчиков, которых в стране немало, периодически устраивать конкурсы на лучшие авиамоделльные двигатели, создать новые образцы поршневых микролитражных двигателей с рабочим объемом цилиндра 2,5, 5 и 10 см³, а также проектировать и конструировать авиамоделльные реактивные двигатели, которые сейчас у нас вообще не выпускаются.

Клуб мог бы вести систематическую научно-исследовательскую работу, широкие опытные исследования, постоянно изучать основные проблемы теории и практики полета моделей в диапазоне малых скоростей, исследовать модели и подсказывать пути улучшения их аэродинамических качеств для достижения высоких полетных результатов. В лабораториях клуба разрабатывались бы наиболее целесообразные профили крыльев, радиотехнические устройства для управления полетом моделей в вертикальной и горизонтальной плоскостях, автоматические устройства для ограничения времени полета моделей и работы двигателей.

Разумеется, что работа клуба должна строиться, главным образом, на основе широкой самостоятельности и общественной инициативы молодежи.

Нет сомнения, что в создании и налаживании работы Центрального авиамоделльного клуба большую помощь организация ДОСААФ могли бы оказать Государственный Комитет Совета Министров СССР по авиационной технике, республиканские министерства просвещения, комсомол, профсоюзы, работники ОКБ, коллективы предприятий и авиационных институтов.

Серьезно тормозит развитие авиамоделлизма неудовлетворительное снабжение спортсменов, кружковцев авиамоделльными материалами. В. Зубрицкий, М. Морозов и В. Бадюл из Грозного в своем письме в редакцию пишут:

«Лето — пора авиамоделльных встреч, но республиканский комитет ДОСААФ не снабжает нас материалами, ссылаясь на то, что они не высылаются по той причине, что у нас нет аэроклуба. За семь лет мы ни разу не могли приобрести длинноволокнистой бумаги, балзы, цветных лаков. У нас нет двигателей, с которыми можно было бы успешно выступать на соревнованиях, а двигатель МК-16 нас, спортсменов, не удовлетворяет. Давно вышли в свет двигатели МК-12В, но в республиканском комитете их еще не было, а о двигателе МД-25 «Спутник» нечего и говорить. Нет псылков № 13, горючей смеси № 1». Такое положение, как пишет в своем письме в редакцию Х. Багдасарян, и в г. Степанакерте, Азербайджанской ССР.

Авиамоделлисты, особенно школьники, порой не могут приобрести самых необходимых материалов. Даже такой, казалось бы, пустяк — стальную проволоку соответствующего диаметра для изготовления корд негде достать, и конструкторы вынуждены заменять ее шелковыми нитками.

Предприятия ДОСААФ еще мало производят авиамоделльных материалов, двигателей, хотя количество их и значительно увеличивается из года в год. Качество авиамоделльной продукции не всегда удовлетворяет строителей «малой авиации». Псылки серо и неприглядно оформлены. Авиамоделльный двигатель МК-12В, который выпускает авиаремонтная база ДОСААФ (начальник В. Грикевич), часто своими «болезнями» приносит много огорчений спортсмену. Так, в выхлопных окнах гильз остаются заусенцы, совершенно непригоден распределительный клапан; без переделок не поддаются регулировке жиклер карбюратора с иглой. Перечень недостатков можно было бы продолжить. Руководители авиарембазы не принимают мер, чтобы устранить эти серьезные недостатки. Нередко в авиамоделльных псылках школьник находит детали, не соответствующие техническим требованиям (кривослойны и сучковаты сосновые и липовые рейки, покореблен шпон, гнилая резина).

Но даже то, что производят предприятия ДОСААФ, полностью не доходит до строителей моделей.

Как известно, псылками, микролитражными двигателями торгуют магазины культторгов республиканских министерств торговли, Главснабпроса РСФСР, Центросоюза и базы Псылторга. Но они, как ни странно, свертывают торговлю. Так, Культторг РСФСР на 1960 г. вначале сделал заказ на

86 тысяч псылков с деталями летающей модели самолета, а потом снизил заявку до 45 тысяч. Он же отказался от 46 тысяч наборов деталей модели планера и 25 тысяч псылков № 5. Центросоюз, магазины которого торгуют в сельской местности, отказался от 3,8 тысячи двигателей и 45 тысяч наборов деталей моделей самолета и планера. Культторг Министерства торговли УССР на будущий 1961 год запланировал продать авиамоделлистам Украины... 500 моторчиков МК-12В, 500 винтов, 240 псылков № 14.

В то время, когда спортсмены, школьники ощущают острую нужду в наборах деталей, двигателях, винтах, значительная часть авиамоделльных материалов, выпускаемых предприятия-ми Общества, оседает на складах.

Происходит это оттого, что некоторые комитеты и клубы ДОСААФ не интересуются, как идет торговля авиамоделльными псылками и двигателями, не популяризируют авиамоделльную продукцию. А для этой цели можно было бы использовать и печать, и радио, и плакаты. Кому как не комитетам ДОСААФ контролировать ход торговли, заботиться о том, чтобы наборы деталей, горючее, лаки, фанера и другие материалы доходили до кружковца и спортсмена. В Ростовском обкоме ДОСААФ, например, известно, когда и сколько поступило авиамоделльных товаров в магазины и кто их приобретает. В школьных коллективах ДОСААФ и внешкольных учреждениях широко рекламируются авиамоделльные товары и порядок их покупки.

Ныне основная масса авиамоделлистов страны сосредоточена в кружках внешкольных учреждений и профсоюзных клубов. Поэтому все важнейшие вопросы, касающиеся авиамоделлизма, следует решать совместно с комсомолом, Центральным и местными советами пионерской организации, министерствами просвещения, отделами народного образования, профсоюзами, а также с центральными станциями юных техников и профсоюзными клубами, располагающими хорошими авиамоделльными лабораториями и кадрами инструкторов.

И если такую связь наладить в центре и на местах, еще более укрепить содружество комитетов ДОСААФ и комсомола, то можно успешнее воспитывать общественный актив, быстрее решить вопрос о создании Центрального авиамоделльного клуба, развернуть строительство кортдромов и других спортивных сооружений, решить проблему микролитражного моторостроения, производства и снабжения авиамоделльными материалами.

Много могла бы сделать Всесоюзная авиамоделльная секция. К сожалению, она не оправдывает надежд спортсменов. Всесоюзная авиамоделльная секция не выполняет своей роли общественного органа, призванного оказывать помощь ЦК ДОСААФ в повышении массовости авиамоделльного спорта, организации и направлении деятельности строителей «малой авиации» и инструкторов. Формально в ее состав входят представители с мест, а фактически представляют только москвичи. Оторванное от масс бюро секции не могло и не стремится помочь решить ни один принципиальный вопрос развития авиамоделльного спорта и, естественно, не оказывает влияния на состояние дел в авиамоделлизме. Спортсмены перестали прислушиваться к голосу секции. Пора бюро секции заняться практическими делами.

Целям дальнейшего развития технического спорта, в том числе авиамоделлизма, призвана служить Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, проводимая комсомолом и ДОСААФ в 1960—1961 гг. Всесоюзная спартакиада, авиационные старты которой в июне открыли авиамоделлисты, является смотрам всей спортивной работы ДОСААФ — важным средством подготовки советских людей к высокопроизводительному труду и защите социалистической Родины.

Успех спартакиады зависит от продуманной организаторской деятельности комитетов ДОСААФ, их оперативности, инициативы, умения опереться на широкий общественный актив, авиамоделльные секции, от наличия делового контакта с другими общественными организациями.

Дружными усилиями активистов ДОСААФ, комсомола, работников народного образования и профсоюзов превратим авиамоделлизм в массовый вид авиационного спорта и технического творчества нашей молодежи.





Советская команда — чемпион мира по парашютному спорту. Слева направо: мастера спорта Н. Ани-кеев, В. Раевский, спортсмен 1-го разряда О. Казаков и мастер спорта П. Островский.

В НАПРЯЖЕННОЙ БОРЬБЕ

В ЖИВОПИСНОМ местечке Муса-чево, неподалеку от Софии, на аэродроме Центрального аэроклуба Болгарии, в августе этого года проходил V чемпионат мира по парашютному спорту. В состязаниях приняли участие сильнейшие спортсмены-парашютисты 12 стран: Австрии, Англии, Болгарии, Венгрии, Канады, Польши, Румынии, Советского Союза, США, Франции, Чехословакии и Югославии. Всего — 69 спортсменов (45 мужчин и 24 женщины). От ряда стран — Китайской Народной Республики, Германской Демократической Республики и других присутствовали наблюдатели.



Кубок, завоеванный советской мужской командой — чемпионом мира.

У ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ПАРАШЮТНОМУ СПОРТУ

Г. ЗАЛУЦКИЙ

коллегия. Она впервые состояла из представителей разных стран, а не одной, как это было в прошлом.

В программу были включены три упражнения: первое — одиночный комбинированный прыжок на точность приземления с высоты 2000 м, с задержкой раскрытия парашюта от 23 до 30 сек. Каждый спортсмен должен был совершить четыре прыжка, три лучших результата шли в зачет; второе упражнение — групповой комбинированный прыжок на точность приземления с высоты 2000 м, с задержкой раскрытия парашюта от 23 до 30 сек. Всего групповых прыжков совершалось четыре. Три лучших результата шли в зачет; третье упражнение состояло из двух одиночных прыжков с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта от 23 до 30 сек. и выполнением в свободном падении комплекса фигур по сигналам с земли. В зачет шли оба прыжка.

За наилучшее выполнение прыжков парашютист мог набрать следующее максимальное количество очков: за первое упражнение 600, второе (для команды) — 600, третье — 400 плюс премиальные очки за сэкономленное время при выполнении комплекса фигур (пяти спиралей и одного заднего сальто).

На V чемпионате впервые установили звание команды — чемпиона мира (для мужчин и женщин), показавшей лучшие результаты в групповых комбинирован-

ных прыжках на точность приземления. Участники команды-победительницы награждались дипломами и золотыми медалями.

Спортсмены, занявшие первые места в каждом из двух других упражнений, награждались дипломами, золотыми медалями и получали звание лауреата.

Подсчет очков в прыжках на точность приземления впервые производился по прогрессивной системе. Значительно большее количество очков (против старой системы подсчета) получал тот спортсмен, который приземлялся возможно ближе к центру круга. Поэтому, штурмуя «круг точности», спортсмены боролись буквально за сантиметры.

Чтобы обезопасить приземление спортсменов, организаторы сделали следующее: как известно, место приземления парашютистов обозначается кругом, диаметр которого равен 200 м. В центре выкладывается крест, состоящий из двух белых полотнищ. На аэродроме в Мусачево был создан, образно говоря, второй «малый круг», его диаметром служило белое полотнище креста.

В пределах «малого круга» был снят твердый грунт и насыпан довольно толстый слой песка. Это во многом облегало приземление в сильный ветер, особенно для тех спортсменов, у которых скорость снижения парашюта превышала обычную — 5 м/сек.

В состав мужской команды Советского Союза, выступавшей на V чемпионате, входили мастера спорта Н. Ани-кеев, В. Раевский, П. Островский и спортсмен первого разряда О. Казаков. Женскую команду СССР представляли мастера спорта В. Зубова, Г. Андреичева и Л. Акимова. Старшим тренером команды являлся мастер спорта К. Лушников, тренером мастер спорта М. Дмитров, а летчиком мастер спорта Г. Мартыненко. Руководитель команды — заслуженный мастер спорта П. Сторченко.

Советские команды в основном состояли из молодых спортсменов, впервые (за исключением Н. Ани-кеева и П. Островского) принимавших участие в мировом чемпионате. Несмотря на это, советские парашютисты добились значительных успехов. Мужская советская команда завоевала звание чемпиона мира, женская команда заняла второе место.

Хорошо выступила молодая советская спортсменка контрольный мастер Минского машиностроительного завода Вера Зубова. Она стала победительницей в третьем упражнении и получила звание лауреата. Она же заняла второе место по многоборью среди женщин. Призовых мест в других упражнениях и по многоборью добились Н. Ани-кеев и Л. Акимова.

По решению судейской коллегии соревнования начались розыгрышем второго упражнения. Групповой комбинированный прыжок на точность приземления являлся одним из наиболее сложных упражнений чемпионата. В нем особенно гармонично должно сочетаться индивидуальное мастерство каждого спортсмена с коллективными действиями всей команды.

Советская мужская команда взяла хороший старт. Исключительно удачным был первый групповой прыжок. Приводим его результаты. П. Островский 1,55 м, Н. Аникеев 4,32 м, О. Казаков 5,76 м, В. Раевский 4,59 м. Среднее отклонение от центра круга составило 4,05 м (185,787 очка). У команды Болгарии соответственно 6,17 м (178,397 очка), Франции 7,22 м (174,842 очка) и Чехословакии 8,83 м (169,460 очка), США 11,63 м (160,296 очка).

Заняв лидирующее положение, мужская команда СССР не выпускала инициативы из своих рук. После трех прыжков первое место занимала команда СССР — 533,567 очка. Значительно улучшила свое положение команда Чехословакии — 531,787 очка, которая перешла на второе место. Третье место заняла команда США — 523,358 очка. На четвертом месте оказалась команда Болгарии — 522,712 очка. На пятое место перешла команда Франции 498,171 очка. Цифры показывают, что незначительный разрыв в очках между лидирующими командами давал каждой из них право претендовать на первое место. Оставался последний и решающий четвертый прыжок. Напряженное ожидание. Вот в воздухе раскрываются чьи купола. Это прыгают спортсмены США и... приземляются далеко за кругом. Грубый просчет. После четвертого прыжка несколько улучшили свое положение болгарские спортсмены. Однако вырваться на первое место и опе-

редить команду советских парашютистов никому не удалось.

Четвертый групповой прыжок советские спортсмены выполняли в сложных метеорологических условиях. Внезапно усилился ветер, скорость которого доходила до 8 м/сек. Это не мешало нашим парашютистам добиться хороших показателей. Приводим результаты четвертого прыжка: П. Островский 12,16 м, Н. Аникеев 5,25 м, О. Казаков 7,64 м, В. Раевский 1,51 м. Набрал 542,861 очка, первое место и звание чемпиона мира завоевала мужская команда СССР. На втором месте команда Чехословакии — 539,705 очка, на третьем Болгарии — 535,451 очка, на четвертом США — 523,358 очка и на пятом команда Франции — 516,065 очка.

Борьба за звание чемпиона мира среди женских команд проходила более спокойно. Высокое мастерство показали спортсменки Чехословакии. Заняв в результате первого прыжка лидирующее положение, они никому его не уступали до конца розыгрыша упражнения. Стабильные результаты — вот что характеризует прыжки чехословацких парашютисток.

Спортсменки США, показавшие неплохие результаты во время тренировочных прыжков, выполняя первый прыжок упражнения, приземлились далеко за кругом. Слабо выступала сильная команда Болгарии, а также команда Польши.

В результате среди женских команд чемпионом мира стала команда Чехословакии (Р. Рыбова, Б. Райзлова, Е. Мяртанова), набравшая 519,325 очка. На второе место вышла команда СССР — 482,438 очка, на третье Франции — 479,156 очка, на четвертое Румынии — 467,361 очка и на пятое Болгарии — 463,134 очка. Несмотря на то, что советская женская команда заняла второе место, выступала она неровно, отстав от спортсменок Чехословакии примерно на 37 очков.

Август в Болгарии отличается обычно хорошей солнечной погодой. Однако в этом году произошли отклонения от правила. В течение 10 дней чемпионата сильные порывистые ветры, меняющие направление, чередовались с полным штилем, резко колебалась высота облачности, проходили грозы. Случалось так, что не все спортсмены могли выполнять прыжки в одинаковых метеорологических условиях. Это влияло и на порядок выполнения упражнений.

Вторым по очереди выполнялось третье упражнение. Нелегко выполнять фигуры в свободном падении по сигналам с земли. От спортсмена здесь требуется максимум внимания, чтобы правильно понять сигнал и, не теряя долей секунды, приступить к выполнению спиралей и салто, начиная и заканчивая каждую фигуру в направлении стрелы, расположенной на земле.

Советские спортсменки показали в этом упражнении высокое мастерство. Лучшей из лучших была Вера Зубова. Она выполнила комплекс фигур в первом прыжке за 16,4 секунды и получила 18 премиальных очков, во втором прыжке за 15,9 секунды и получила 20,5 премиальных очка. Набрал 438,5 очка, Вера Зубова заняла первое место и завоевала звание лауреата по



Абсолютный чемпион мира по парашютному спорту Зденек Капкан (Чехословакия).

этому упражнению. Второе место заняла советская спортсменка Л. Акимова. Приводим итоговую таблицу.

В. Зубова (СССР) 438,5 очка, Л. Акимова (СССР) 437,0 очка, Б. Райзлова (Чехословакия) 430,5 очка, Р. Рыбова (Чехословакия) 427,5 очка, Е. Попеску (Румыния) 423,0 очка.

Остро сложилась в этом упражнении борьба за призовые места среди мужчин. Возросшее мастерство спортсменов привело к тому, что не только секунды, а даже доли секунд решали победу. Хотя советские парашютисты Валерий Раевский и особенно молодой спортсмен Олег Казаков хорошо выполняли фигуры в воздухе, им не удалось занять призовых мест. Для наглядности приводим таблицу розыгрыша. В ней показывается время выполнения комплекса в первом и втором прыжках и количество набранных очков.

Д. Арендер (США) 14,9 сек., 15,2 сек.— 449,5 очка; Г. Гылыбов (Болгария) 15,4 сек., 15,3 сек.— 446,5 очка; Я. Егличка (Чехословакия) 15,4 сек., 15,4 сек.— 446,0 очка; О. Казаков (СССР) 15,5 сек., 15,5 сек.— 445,0 очка; В. Раевский (СССР) 15,6 сек., 15,4 сек.— 445,0 очка.

Таким образом, разрыв между первым и четвертым местом составил 4,5 очка. Это значит, что спортсмен, занявший первое место, на 0,9 секунды скорее выполнил два комплекса фигур, чем спортсмен, занявший четвертое место. Это положение необходимо учесть нашим парашютистам при дальнейших тренировках по выполнению фигур в воздухе.



Мастер спорта Вера Зубова, занявшая первое место в третьем упражнении и получившая звание лауреата.



Чехословацкая женская команда — чемпион мира. Слева направо: Р. Рыбова, Б. Райзлова и Е. Мяртанова.

Последним выполнялось первое упражнение. Из-за плохой погоды его розыгрыш происходил с перерывами в течение двух дней. Спортивная борьба как у мужчин, так и у женщин шла с переменным успехом.

Места среди мужчин распределились следующим образом: первое место занял З. Каплан (Чехословакия), набравший 585,419 очка; на втором — К. Воденичаров (Болгария) 578,611 очка; на третьем — Н. Аникеев (СССР) 578,098 очка; на четвертом — Р. Фортенбер (США) 575,368 очка; на пятом — Ги Стембр (Франция) 568,095 очка.

Среди женщин первое место в этом упражнении заняла французская спортсменка М. Галимар, набравшая 563,960 очка; на втором месте Ю. Ангелова (Болгария) 561,647 очка; на третьем — М. Велчева (Болгария) 557,700 очка; на четвертом — Е. Уливерова (Болгария) 551,290 очка; на пятом — Б. Райзлова (Чехословакия) 540,939 очка.

В итоге многоборья первое место и звание абсолютного чемпиона мира среди мужчин завоевал чехословацкий спортсмен Зденек Каплан, набравший 1022,919 очка, на втором — Р. Фортенбер (США) 1016,368 очка, на третьем Н. Аникеев (СССР) 1006,098 очка, на четвертом О. Казаков (СССР)

1003,473 очка, на пятом Г. Гылыбов (Болгария) 1001,262 очка.

Среди женщин звание абсолютной чемпионки мира завоевала также спортсменка Чехословакии Божена Райзлова — 971,489 очка, на втором месте В. Зубова (СССР) 969,904 очка, на третьем Р. Рыбова (Чехословакия) 962,764 очка, на четвертом Г. Андреичева (СССР) 955,781 очка и на пятом Л. Акимова (СССР) 949,023 очка.

Следует заметить, что советская парашютистка Вера Зубова только на полтора очка отстала от абсолютной чемпионки мира Божены Райзловой. Но спорт есть спорт, и полтора очка сейчас решают победу, особенно на соревнованиях, в которых участвуют мастера высокого класса.

Пятый чемпионат мира закончен. Спущены флаги, спортсмены разъехались по домам. Но уже сейчас, учитывая уроки прошедших состязаний, надо думать о том, как лучше подготовиться к будущей встрече парашютистов на мировой арене.

Чемпионат показал дальнейший рост мастерства спортсменов-парашютистов. В то же время узким местом в прыжках на точность приземления у многих парашютистов является отсутствие стабильных показателей. Нередко случалось, что при первом прыжке спортсмен приземлялся в метре или нескольких десятках сантиметров от центра, на втором прыжке уходил на 10—15 мет-

ров от центра круга. Ссылаясь на внезапно усилившийся ветер или, наоборот, наступивший штиль, спортсмен пытался доказать, что в каждом прыжке есть элемент случайности. Вряд ли можно признать этот довод убедительным. Ведь мастерство именно и заключается в том, чтобы элемент «случайности» был сведен на нет.

В качестве примера стабильности показателей в прыжках на точность приземления можно привести результаты, достигнутые советским спортсменом Н. Аникеевым. Несмотря на то, что прыгать ему, как и другим спортсменам, приходилось в сильный ветер и при штиле, он показал такие результаты: 1 прыжок 3,70 м, 2 прыжок 2,13 м, 3 прыжок 2,01 м, 4 прыжок 2,00 м.

Следует серьезно подумать о парашютной технике. Прежде всего надо идти по пути дальнейшего совершенствования спортивного парашюта. Он должен быть более маневренным и надежным в управлении. На V чемпионате на новых парашютах выступали чехословацкие, болгарские, французские и американские спортсмены. Каждый в отдельности из этих парашютов обладает довольно высокими маневренными качествами. Однако новые парашюты не лишены и недостатков. Так, например, легкий и маневренный парашют спортсменов США имеет повышенную скорость снижения, что небезопасно при приземлении. И не случайно три спортсмена США во время чемпионата получили серьезные травмы. Создать новый легкий, портативный и маневренный парашют для советских спортсменов — важная задача наших конструкторов.

Парашютной комиссии ФАИ необходимо более продуманно составлять программу и правила чемпионата. Не четкие формулировки, недостаточно квалифицированное составление упражнений вызывают ненужные дискуссии. Часами заседала судейская коллегия, выясняя детали выполнения упражнений. Не меньше времени тратило на это и международное жюри.

В будущем году предстоят новые международные встречи. В частности, будет разыгрываться «Кубок Адриатики». К этим встречам, учитывая уроки V международного чемпионата, надо тщательно и всесторонне подготовиться.

ВЫШЛИ ИЗ ПЕЧАТИ

В. М. Ильченко. Парашютный полет. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 98. Цена 1 р. 20 к.

Книга содержит краткую историю развития парашютных полетов в нашей стране, знакомит читателей с техникой их выполнения в разнообразных условиях, учит планеристов правильно оценивать метеорологические условия, способствующие успешному выполнению парашютных полетов.

Основываясь на многолетнем опыте, автор, заслуженный мастер спорта СССР В. М. Ильченко, характеризует качества, необходимые планеристу: безупречную технику пилотирования, глу-

бокое знание метеорологии, волю, физическую закалку. Книга принесет пользу, как начинающим так и опытным спортсменам-планеристам, совершенствующим свое мастерство в области парашютных полетов.

С. О. Омбыш-Кузнецов. Уходили в поход партизаны. Издательство ДОСААФ, 1960 г., стр. 168, цена 2 р. 40 к.

О подвиге наших отцов и старших братьев на сибирской земле рассказывается в этой книге, посвященной событиям гражданской войны. Повесть написана на документальных материалах. В ней раскрываются малоиз-

вестные страницы героического прошлого советского народа. Особенно ярко нарисованы образы легендарного командира корпуса партизан — народного героя Игнатия Громова, его юного связного Кири Баева, командующего партизанской армией Ефима Мамонтова.

Н. Д. Анощенко. Воздухоплаватели (из воспоминаний). Военное издательство Министерства обороны СССР, 1960 г., 184 стр. Цена 4 р. 30 к. Автор книги на материале исторических документов и личных наблюдений рассказывает о зарождении военного воздухоплавания в России, знакомит читателя с некоторыми данными, характеризующими его боевое при-

менение в период русско-японской и первой мировой войн.

С победой Великого Октября начало создаваться советское воздухоплавание, боевой деятельности которого автор отводит большую часть своего труда. Он подробно рассказывает об организации воздухоплавательных отрядов, о славных подвигах красных воздухоплавателей в годы гражданской войны.

Две заключительные главы посвящены свободным полетам советских аэростатов в послевоенное время, а также полетам советских воздухоплавателей в стратосферу.

Книга Н. Д. Анощенко представляет интерес для работников воздухоплавания и нашей авиационной молодежи.



Выполняется четвертое упражнение.

ВОРОНЕЖ — родина массового советского парашютного спорта. Именно здесь, на пригородном аэродроме на Чижевке, который теперь давно уже застроен, 26 июля 1930 года состоялись первые тренировочные прыжки с парашютом, организованные Л. Г. Миновым, ныне мастером спорта, полковником в отставке. Поэтому Воронеж и был избран для проведения всесоюзных соревнований спортсменов ДОСААФ, посвященных 30-летию советского парашютизма.

На юбилейных соревнованиях преобладала молодежь. Из 105 спортсменов, допущенных мандатной комиссией к прыжкам, — более половины комсомольцы. 52 парашютиста участвовали во всесоюзных соревнованиях впервые, а 25 спортсменов вторично. Среди парашютистов было 77 первоарзрядников, 27 мастеров спорта (в том числе 6 женщин), одна из участниц соревнований — заслуженный мастер спорта. Молодежь смело боролась за призовые места и хотя плохая погода мешала соревнованиям, тем не менее можно с уверенностью сказать, что на «парашютном небосклоне» появились новые имена.

Спортивный опыт парашютиста можно измерять количеством выполненных им прыжков. На общем счете парашютистов, прибывших в Воронеж, было 27 696 прыжков с парашютом, то есть в среднем по 264 прыжка на человека. Это значительно меньше, чем имели парашютисты, выступавшие на двух последних всесоюзных соревнованиях: на IX Всесоюзных — по 355 прыжков на каждого, а на X — по 437.

Соревнования были лично-командными. Желающих выступать на них было много, но к прыжкам были допущены только 76 мужчин и 29 женщин. 24 команды представляли все союзные республики, за исключением Армении и

Всесоюзные соревнования спортсменов ДОСААФ в честь 30-летия массового советского парашютизма

ПОБЕДИЛИ МОСКВИЧИ

П. КОРЗИНКИН

Фото Б. ВДОВЕНКО

Молдавии, которые не прислали своих парашютистов. Кроме того, в соревнованиях участвовали парашютисты семи зон Российской Федерации, городов Москвы и Ленинграда и Центрального аэроклуба СССР. Одну команду выставили воронежцы — хозяева аэродрома. Украина была представлена командами Киева и Днепропетровска. Помимо этого, 11 парашютистов участвовали только в борьбе за личное первенство. Парашютисты Эстонии, Туркмени и Азербайджана выступали на всесоюзных соревнованиях впервые.

В составе каждой команды было по четыре человека: трое мужчин и женщина. В командный зачет входили два лучших мужских результата и женский. Точность приземления оценивалась по специальной прогрессивной шкале: чем ближе спортсмен приземлялся к центру мишени, тем больше очков он получал. Что касается стиля падения и фигур, то здесь оценивалась каждая деталь — для соревнований, в которых преобладает молодежь, это безусловно правильно.

Юбилейные соревнования проводились по программе идущей сейчас Всесоюзной спартакиады по техниче-

ским видам спорта. Она состояла из четырех упражнений: одиночных прыжков на точность приземления с высоты 1000 м, одиночных комбинированных прыжков с высоты 1500 м, одиночных прыжков с высоты 2000 м с задержкой раскрытия парашюта на 28—31 сек. и выполнением фигур в свободном падении и группового комбинированного прыжка с высоты 1500 м с выполнением комплекса наземных упражнений — бега на 3 км, стрельбы и гранатометания. Каждое упражнение, за исключением четвертого, в котором участвовали только мужчины, включало по два прыжка. Личное первенство определялось по сумме очков, набранных в первых трех упражнениях, а командное — в четырех. В первом и втором упражнениях зачетный круг для мужчин имел радиус 50 м, а для женщин — 100 м. В групповом прыжке команда должна была приземлиться в круг радиусом 100 м.

За каждое упражнение спортсмены могли набрать следующее максимальное количество очков: 1-е упражнение — 200, команда — 600; 2-е упражнение — 350, команда — 1050; 3-е упражнение — 250 плюс премиальные за дополнительные фигуры, команда — 750 плюс премиальные; 4-е упражнение — команда — 590 очков.

Таким образом, казалось бы, что решающее значение имеет второе упражнение, где как спортсмен, так и команда имели возможность набрать максимальное количество очков — 350 и 1050. Однако опыт говорил о другом.

— Кто победит в четвертом упражнении, тот победит и в многоборье, — сказала перед

началом прыжков заслуженный мастер спорта Г. Б. Пясецкая, главный секретарь соревнований. Она подчеркнула этим, что если в воздухе многие парашютисты уже добились более или менее стабильных результатов, то на земле они еще далеко не равны между собой, что скорость бега, меткость гранатометания и стрельбы имеют для них очень важное значение. И она оказалась права. Победители четвертого упражнения (хотя и с минимальным отрывом от двух ближайших соперников) оказались победителями и в многоборье.

Следует высказать одно соображение о сумме оценок. Зачем нужны оценки в сотни и даже тысячи очков? Ведь это только затрудняет подсчет, усложняет работу секретариата. Не проще было бы укрупнить оценки и вместо 300 очков перейти, скажем, к 30 или даже к 3? Производить все подсчеты тогда было бы и быстрее и легче!

Соревнования начались выполнением прыжков на точность приземления, для победителей в которых были установлены призы журнала «Крылья Родины». К сожалению, низкая облачность не позволила прыгать с намеченной высоты и прыжки пришлось выполнять с высоты 600 м.

Точность приземления всегда была и будет основным мерилом искусства парашютиста. Так было и на этот раз. Характерно, что, несмотря на молодость, сравнительно небольшой спортивный стаж большинства участников и неблагоприятные метеорологические условия, точность приземления у мужчин по сравнению со спартакиадой 1958 года не ухудшилась, а даже повысилась. Из выполненных парашютистами 152 прыжков 33 или 21,71 проц. уложились в круг радиусом 10 м от центра мишени. У женщин таких прыжков было, к сожалению, всего 3 из 58, что составляет 5,17 проц.

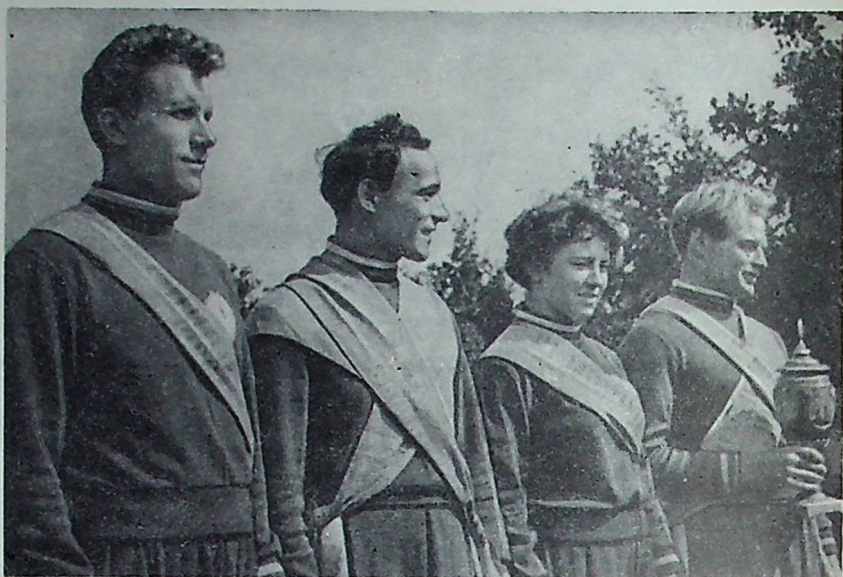
На спартакиаде в честь 40-летия комсомола соответствующие цифры составляли 18,9 проц. для мужчин и 8 проц. для женщин. Правда, тогда один прыжок выполнялся с высоты 1000, а второй — с высоты 600 м.

Первый прыжок в этом упражнении, выполненный представителем Казахстана радиомастером Д. Валяйным, принес не очень обнадеживающие результаты: Валяйин приземлился в 49,38 м от центра мишени. Но в дальнейшем ряд спортсменов удался добиться более высоких показателей. Вот как улучшились в отдельных прыжках результаты мужчин: ленинградец Л. Федин 9,15 м, саратовский парашютист Ю. Егоров — 5 м, затем токарь из Егорьевска А. Дунаев — 4,27 м, молодой московский парашютист К. Поданев — 2,9 м и, наконец, литейщик из Фрунзе комсомолец В. Шип — 1,74 м. Это и был лучший результат дня, за который Виктор Шип получил 93,04 очка.

У девушек лучший результат по точности приземления в одном прыжке показала спортсменка 1-го разряда из Загорска Л. Романова. Она приземлилась в 3,1 м от центра круга и получила за это 87,6 очка. Однако за нарушение правил приземления судейская коллегия оштрафовала Романову на 5 очков.

По сумме очков, полученных в результате двух прыжков, победу в этом упражнении завоевала команда Москвы,

Победительницы по многоборью (слева направо): И. Соловьева, Р. Орлова и Т. Войнова.



набравшая 381,94 очка и далеко опередившая ближайших соперников — команды Белоруссии и Киева. Московскую команду тренировал мастер спорта Ф. Неймарк, который и был ее капитаном.

Чемпионами этого упражнения стали также москвичи — перворазрядник К. Поданев, имеющий на своем счету 363 прыжка с парашютом, и мастер спорта В. Наумова, выступающая во всесоюзных соревнованиях в третий раз. Им и были вручены призы редакции журнала «Крылья Родины». Для Поданева, впервые вышедшего на всесоюзную арену, это было неплохим началом. То же самое надо сказать и о токаре А. Дунаеве из Егорьевска, занявшем в этом упражнении второе место.

Неблагоприятная погода прервала соревнования на несколько дней. Только во второй половине дня 19 августа парашютисты смогли снова приступить к прыжкам. Начали сразу с 3-го упражнения.

В современном парашютизме быстрота выполнения фигур в свободном падении имеет очень существенное значение для достижения успеха. Это подтвердил и V мировой чемпионат по парашютному спорту, проведенный недавно в Болгарии.

На прежних соревнованиях сигнал спортсмену подавался с земли на пятой секунде свободного падения. Только после этого он мог приступить к выполнению того или иного комплекса обязательных фигур. На соревнованиях в Воронеже такого сигнала не выкладывалось: спортсмен заранее знал, что в первом прыжке он

команда Москвы, занявшая первое место по многоборью. Слева направо: В. Наумов, К. Поданев, В. Наумова и капитан команды Ф. Неймарк.

будет выполнять так называемый левый комплекс, состоящий из трех обязательных фигур, а во втором — правый комплекс. Благодаря этому он сэкономил время, которое мог употребить на выполнение дополнительных фигур. За них парашютист получал премиальные очки — по 10 очков за каждую фигуру.

Высокое искусство выполнения фигур в свободном падении продемонстрировал капитан московской команды Ф. Неймарк. Отделившись от самолета и подставив руку под струю воздуха от винта, он немедленно приступал к обязательному комплексу, экономя на этом несколько секунд. Благодаря этому и некоторым другим приемам Неймарк успевал сделать за 30 секунд свободного падения не только обязательный комплекс, но и по пять дополнительных фигур в каждом прыжке. Однако судейская коллегия в первом прыжке засчитала ему только четыре дополнительных фигуры. Таким образом, в обоих прыжках Неймарк получил максимально возможное количество очков за стиль (100), за обязательные фигуры (150), а кроме того, еще 86 премиальных очков за 9 дополнительных фигур. Выполнить их абсолютно чисто он все же не сумел и судейская коллегия оштрафовала его на 4 очка. Помимо Неймарка, только минский токарь Б. Жуков сумел выполнить в одном из прыжков пять дополнительных фигур. Чемпионом этого упражнения стал Неймарк, а Жуков занял второе место.

Звание чемпионки ДОСААФ по прыжкам с выполнением фигур завоевала киевский врач Л. Мазниченко. Оба прыжка она выполнила абсолютно одинаково, набрав за каждый из них по 163 очка. В каждом прыжке она делала по четыре дополнительных фигуры. Второе и третье места заняли И. Соловье-



Укладка парашютов для второго прыжка.

ва (Свердловск) и Т. Войнова (Киров), выступавшие в личном первенстве.

В командном зачете по этому упражнению победили киевляне, набравшие 958 очков, несмотря на то, что в команде не хватало одного спортсмена. Вслед за ними шли парашютисты Казахстана — 880 очков. И их команда также состояла всего из трех человек вместо четырех.

Затем выполнялось четвертое упражнение. Погода не позволила делать групповой прыжок с высоты 1500 м и спортсмены покидали самолеты, когда они поднимались на 1100 м. Задержка раскрытия парашюта также была уменьшена до 6—12 секунд вместо 15—23.

В команде Свердловска отличный результат по приземлению показал студент Уральского политехнического института мастер спорта Э. Аристов. Он опустился всего в 10 см от центра мишени. Это был лучший результат по точности приземления за все дни соревнований. Но остальные члены команды приземлились в десятках метров от креста. И не спасла свердловчан хорошая стрельба (40 очков) и лучшее время — 19 минут 58 секунд на все упражнение, начиная от прыжка с самолета и вплоть до финиша. Команда заняла только 11-е место.

Победа в этом упражнении вновь досталась москвичам. Команда в составе Ф. Неймарка, К. Поданева и В. Наумова набрала 419,56 очка и завоевала почетный приз — кубок имени ветерана советского парашютизма Я. Д. Мошковского. Всего на 0,84 очка отстала от нее команда Новосибирска. Следует отметить, что, продемонстрировав хорошие результаты в стрельбе, подавляющее большинство парашютистов показало весьма посредственные результаты по гранатометанию. Только команда Коломны смогла набрать по гранатометанию 25 очков из 45 возможных. Результаты других команд были еще ниже.

Теперь парашютистам надо будет больше тренироваться в гранатометании.

Последним выполнялось второе упражнение. Вопреки обычным правилам, оно растянулось на два дня и спортсменам пришлось бороться в неравных условиях. В результате различных неувязок даже и двух дней оказалось мало: не все спортсмены успели выполнить по два прыжка и итог был подведен по одному первому прыжку.

Победу в этом упражнении одержали днепропетровцы, набравшие 410,12 очка. Москвичи получили 398,94 очка и заняли второе место, всего на четыре сотых очка обогнав новосибирцев.

Чемпионом ДОСААФ по одиночным комбинированным прыжкам стал мастер спорта В. Кунгурцев (Днепропетровск), набравший 156,64 очка. Всего на 0,52 очка отстал от него первораз-

В отпуске

Владимир СУСЛОВ

Палатке шагаю косогором,
Виснет над поселком тишина.
Только под горой с перебором
Катит воды шумная Десна.
В отчий край приехал на побывку.
На своей родимой стороне
Каждый встречный ласковой улыбкой
Путь до дома освещает мне.
Вот идет навстречу дед, который
Часто в детстве за уши таскал,
Чтоб не лазил я через заборы
И без спроса огурки не рвал.
— А, Володька! Ну, шалун, здорово!
Я тебя сначала не узнал.
И обнял меня он, как родного.
— Ишь, каким ты офицером стал!
Мчатся малыши с крутых обочин,
Каждый хочет друга обогнать.
— Дяденька, ты настоящий летчик?
— И военный?
— Эх, бы полетать!
И надесть мою фуражку рады...
Как не дать померить малышам!
— Ой, еще расти как долго надо,
Чтоб фуражка подходила нам!
Так в плену мальчишеского шума
До отцовских я дошел ворот.
И невольно про себя подумал:
Любит авиацию народ.
г. Серов.

рядник москвич Ю. Кузнецов, выступавший в личном первенстве. На третье место вышел представитель Азербайджана перворазрядник А. Полянский, впервые принимавший участие во все-союзных соревнованиях.

Чемпионкой этого упражнения стала молодая спортсменка из Новосибирска студентка Р. Орлова, набравшая 147,4 очка. Очень незначительно от нее отстали Л. Тихоненко (Днепропетровск) и Т. Войнова (Киров).

В итоге многоборья первое командное место со счетом 1973,44 очка, завоевали парашютисты Москвы, победившие также в первом и четвертом упражнениях и занявшие второе место во втором. За командой Москвы идут новосибирцы — 1946,12 очка и далее — саранские парашютисты, у которых 1817,7 очка.

Чемпионами ДОСААФ по многоборью среди мужчин стал москвич К. Поданев, а среди женщин — свердловчанка инженер-строитель И. Соловьева, выступавшая в личном первенстве. У Поданева — первое, четвертое и пятое личные места по упражнениям, а у Соловьевой — два вторых и четвертое. На вторых местах по многоборью Ф. Неймарк (Москва) и Р. Орлова (Новосибирск), а на третьих — Э. Аристов (Свердловск) и Т. Войнова (Киров).

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

1-е упражнение

Мужчины. 1. К. Поданев (Москва) — 147,78 очка. 2. А. Дунаев (Егорьевск) — 138,82. 3. Ю. Вечёра (Белоруссия) — 135,4.
Женщины. 1. В. Наумова (Москва) — 115,3 очка. 2. И. Соловьева (личн.) — 100.
3. И. Сергеева (Ленинград) — 98,86.
Команды. 1. Москва — 381,94 очка.
2. Белоруссия — 308,8. 3. Киев — 296,86.

2-е упражнение

Мужчины. 1. В. Кунгурцев (Днепропетровск) — 156,64 очка. 2. Ю. Кузнецов (личн.) — 156,12. 3. А. Полянский — 152,34.
Женщины. 1. Р. Орлова (Новосибирск) — 147,4 очка. 2. Л. Тихоненко (Днепропетровск) — 142,48. 3. Войнова (личн.) — 130,8.
Команды. 1. Днепропетровск — 410,12 очка. 2. Москва — 398,94. 3. Новосибирск — 398,9.

3-е упражнение

Мужчины. 1. Ф. Неймарк (Москва) — 336 очков. 2. В. Жуков (Белоруссия) — 328. 3. Ю. Кузнецов (личн.) — 310.
Женщины. 1. Л. Мавниченко (Киев) — 328 очков. 2. И. Соловьева (личн.) — 314.
3. Т. Войнова (личн.) — 295.
Команды. 1. Киев — 958 очков. 2. Казахстан — 880. Новосибирск — 852.

4-е упражнение

Команды. 1. Москва — 419,56 очка. 2. Новосибирск — 418,32. 3. Днепропетровск — 417.

По многоборью

Мужчины. 1. К. Поданев (Москва) — 699,28 очка. 2. Ф. Неймарк (Москва) — 580,34. 3. Э. Аристов (Свердловск) — 573.
Женщины. 1. И. Соловьева (личн.) — 537,6 очка. 2. Р. Орлова (Новосибирск) — 518,4. 3. Т. Войнова (личн.) — 515,4.
Команды. 1. Москва — 1973,44. 2. Новосибирск — 1946,12. 3. Саранск — 1817,7.
4. Днепропетровск — 1797. 5. Свердловск — 1780,48. 6. Киев — 1771,78. 7. ЦАК СССР — 1767,8. 8. Казахстан — 1585,48. 9. Киргизия — 1503,74. 10. Белоруссия — 1495,54. 11. Иваново — 1488,68. 12. Ленинград — 1475,8. 13. Коломна — 1408,78. 14. Узбекистан — 1307,7. 15. Орел — 1198,2. 16. Литва — 1124,88. 17. Ставрополь — 1121,02. 18. Азербайджан — 1064,62. 19. Таджикистан — 958,12. 20. Латвия — 928,6. 21. Воронеж — 893,82. 22. Туркменистан — 814,5. 23. Эстония — 608,54. 24. Грузия — 581,18.

Факты События Люди

ТРУЖЕНИКИ СЕМИЛЕТКИ



На нашем снимке — камчатцы: пилот Владимир Шуккин, техник Петр Уваров и их... винтокрылый друг — вертолет Ми-1.

Труженики семилетки! Так называют Шуккина и Уварова трудящиеся Камчатки, которых они облуживают.

Вот вертолет ищет ископаемые. Полет с геологами... Это, значит, посадки на очень маленькие площадки — «пяточки». Бывает, что и «пятачков» не найдешь.

Вертолетчики Шуккин и Уваров несут патрульную службу и над лесами. Обнаружить пожар и сообщить о нем в ближайшее лесничество — это только одна сторона дела. Нужно еще одновременно доставить пожарных, противопожарное оборудование, продукты питания, а иногда эвакуировать людей.

... Пришла тревожная радиодиаграмма. В одном из северных поселков области в результате несчастного случая получил тяжелую травму лесник. Человек потерял много крови, и его жизни угрожала опасность. Жизнь человека была спасена благодаря помощи вертолета, доставившего врача в поселок.

Владимир Шуккин и Петр Уваров — передовые вертолетчики Камчатской области.

На снимке: Владимир Шуккин (справа) и Петр Уваров перед вылетом.

Фото Ю. Туманова



ЧАСОВЫЕ ЛЕСОВ

На авиационную базу в Пыщугском районе, Костромской области, возник лесной пожар. Тотчас в воздух поднялся самолет, на борту которого находились парашютисты-пожарные Ю. Пресникова и другие.

Приземлившись в районе бедствия, парашютисты стали бороться с огнем. На помощь пришли колхозники. Пожар в лесу ликвидировали. У Ю. Пресникова это был 143-й прыжок на тушение лесного пожара.

Парашютисты и летчики-наблюдатели зорко охраняют лесные богатства страны. Так, летчик-наблюдатель Б. Тарутин налетал около пяти тысяч часов над лесными массивами, на его счету немало обнаруженных пожаров.

Методы борьбы с лесными пожарами непрерывно совершенствуются. Успешно проводятся опыты тушения огня непосредственно с самолетов и вертолетов.

С. ПЕРЕКАЛИН

НА ЛИНИИ — ВОЗДУШНЫЕ „АВТОБУСЫ“

Дальние авиационные рейсы из Москвы за границу и в некоторые пункты нашей страны начинаются теперь на борту вертолета. Удобными десантными Ми-4, которые называют воздушными автобусами, охотно пользуются пассажиры. К их услугам летом нынешнего года в столице создана вертолетная станция.

Винтокрылые машины летают с полчасовыми интервалами и через 12 минут совершают посадку в аэропорту Шереметьево. Путь до аэропорта по времени «окрашивается» в 5—6 раз. Пассажиры с воздуха любят величественной панорамой Большой Москвы.

Территория, занятая вертолетной станцией, благоустроена. Обсаженная цветами широкая дорога ведет к летнему павильону, где находится касса, справочное бюро, со вкусом обставленный пассажирский зал.

Водят вертолеты умелые авиаторы. Отлично работают летчики В. Александров, В. Донецкий, В. Сериков. Кадры вторых пилотов укомплектованы летной молодежью, пришедшей из училищ Гражданского воздушного флота.

С машинами, находящимися в воздухе, поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

Наряду с расширением вертолетной станции здесь в недалеком будущем намечено построить аэропалатку. Отсюда пассажиры воздушного транспорта будут следовать по все подмосковные аэропорты на вертолетах.

На снимках (сверху вниз): у входа на вертолетную станцию; посадка пассажиров; Ми-4 в полете.

Фото Б. Антонова



ЮБИЛЕЙ АВИАМОДЕЛИСТА



Инженер-энергетик и авиамоделист Николай Зольников отмечает в этом году юбилей — 25-летие своей спортивной деятельности. Кружковец, инструктор, спортсмен-разрядник, призер всесоюзных соревнований, рекордсмен страны — таковы основные вехи спортивной биографии Николая Зольникова.

В последнее время он строит радиоуправляемые модели и по этому классу добился высоких результатов. На счету алма-тинского спортсмена — два всесоюзных рекорда дальности (6,3 км) и высоты (1730 м) полета радиоуправляемой модели-копии самолета.

Николай Зольников — энергичный пропагандист авиамоделизма: он выступает в роли руководителя семинара общественных инструкторов, участника показательных запусков моделей, организатора школьных кружков.

Николай Зольников тотопителю к новым спортивным боям на стартах Всесоюзной спартакиады. Он мечтает внести свои поправки в таблицу всесоюзных и мировых рекордов.

А. БЕЛОУСОВА

г. Алма-Ата.

На снимке: Н. Зольников в авиамодельной лаборатории.

Фото П. Димова



Факты События Люди

ПЛАНЕРИСТКА ЛЮЦИЯ БГАН

Самолет Як-18, сделал последний разворот, заходит на посадку. Проходит несколько минут, и двигатель смолкает. Из кабины, отстегнув привязные ремни, на землю прыгает летчица. Пока техник осматривает машину, можно отдохнуть, посидеть на зеленой травке, помечтать...

Когда перед концом войны в одном из московских музыкальных училищ было выпущено объявление о записи в парашютный кружок, учащиеся и педагоги удивились. Казалось, что общего у музыкантов и парашютистов? Но другого мнения была старшееклассница, пианистка Люся Бган.

Через месяц на учебном аэродроме — первые прыжки с парашютом. Этого мало. Хотелось быть не только парашютисткой, но и летать.

— Возьмите меня в вашу группу, — обратилась Люся к заслуженному мастеру спорта М. Раценской.

— У нас группа полностью укомплектована, многие уже начали летать, — последовал ответ. — Сможете ли догнать?

— Смогу! — с уверенностью ответила девушка.

...Стартер махнул белым флажком. Взлет! Самолет-буксировщик быстро затянул планер на высоту 800 м. Отцепка... Планер на фоне голубеющего неба стал «выплывать» спиралью. Заход на посадку, и плавное приземление у знака «стрела». Приемная комиссия единодушно оценивает полет — отлично.

Планерное отделение успешно окончено. Спортсменке Бган предлагают остаться инструктором.

Прошли годы. Присутствование на воздушных праздниках в Тушине могли часто видеть имя Бган в программе. Ей приходилось выступать не только на планерах. Много раз на спортивных самолетах женщины, руководимые Героем Советского Союза М. Чеченой, выполняли групповой пилотаж, вызывая восхищение зрителей. Среди отважных спортсменок находилась и Л. Бган. Правительством высоко оценило ее мастерство, наградив медалью «За отвагу».



За последние годы Л. Бган установила три всеюношеских рекорда. Она стала мастером спорта. Ее ученики Д. Двосносов, Э. Хусу, А. Филин, В. Иванов теперь также мастера спорта.

Не считаясь со временем, трудится командир звена Московского планерного клуба Людия Иогановна Бган. Прошлый год был для нее знаменательным. Десять классов школы рабочей молодежи окончены с серебряной медалью, награждена еще одной — четвертой золотой медалью за установление рекорда вынужденной высоты на планере. Рекорд, который удалось перекрыть, был очень «долгопечен». 13 лет в графе «вынужденная высота» стояло имя москвички Л. Великосельской. И вот москвичка Л. Бган заняла ее место.

Сентябрь... Субботний вечер. Раньше обычного закончив работу, прямо с аэродрома, в летной куртке заехала Люся Бган в школу на Хорошевской улице. Здесь в третьем классе учится ее дочь, тоже Люся, только с добавлением «маленькая». Сегодня мать и дочь идут домой вместе, оживленно разговаривая.

— Мама! Я тоже буду летать на планерах?

— Конечно, доченька!

М. МЕЙЛАХС,
мастер спорта

На снимке: Л. Бган.

НАГРАЖДЕН ПОЧЕТНЫМ ЗНАКОМ ДОСААФ

Вот уже десять лет Михаил Константинович Копылов возглавляет первичную организацию ДОСААФ Подольской больницы, где он работал долгое время, и где поныне, несмотря на преклонный возраст, плодотворно занимается общественной деятельностью. По его инициативе здесь были созданы парашютный кружок, команда стрелков, курсы молодчиков. Молодежь охотно участвует в соревнованиях и сейчас вышла на старты спартакиады по техническим видам спорта.

Организация, которой руководит тов. Копылов, уже не первый год является передовой, не раз награждалась грамотами и дипломами. Многих наград удостоен и Михаил Константинович. Авторитетный, знающий и любящий оборонную работу активист избран членом президиума городского комитета ДОСААФ, стараясь и здесь оправдать доверие общественности. Михаила Константиновича нередко можно видеть на предприятиях, стройках и в учебных заведениях района. Он передает свой опыт, выступает с докладами и беседами, пропагандирует технический спорт.

Некоторое время назад М. К. Копылову исполнилось 75 лет. Это совпало с 30-летием его деятельности в Осоавиахиме и ДОСААФ. Юбилея чествовали представители общественных организаций города. Старейший активист патристического Общества награжден Почетным Знаком ДОСААФ СССР.

А. БЕЛОУСОВ
г. Подольск.

САМОЛЕТ ВЕДЕТ ТЕХНИК

На каждый раз, провожая в полет инструктора или курсанта. Евгений Юдин думал: «Неплохо было бы и самому оторваться от земли». Настоятельно совершенствуя свои знания прибориста, он стал работать старшим техником по приборам, а летать все не удавалось.

Вскоре Юдин был назначен старшим техником по электрооборудованию. Настоятельностью, добросовестное отношение к труду обратили внимание руководителей клуба. Юдину разрешили посещать занятия в группе пилотов. Во многом помогал ему брат, работающий в аэроклубе инструктором-летчиком.

... Евгений Юдин в первом самостоятельном полете! Теперь он не только приборист и электрик, но и пилот-спортсмен, имеющий третий спортивный разряд.

На этом снимке вы видите Евгения Юдина за подготовкой самолета к полету. Когда все будет сделано, он вместе с кем-то надевает шлемофон, садится в кабину самолета и попросит разрешения на взлет.

Фото З. Рыжкова

ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ ТОМУ НАЗАД

В один из летних дней 1910 года на Гатчинском аэродроме (под Петербургом) в воздух поднялся самолет, пилотируемый В. Ф. Булгаковым. Пролетев 200 метров на высоте 5—6 метров, он совершил посадку, правда, не совсем благополучную. Из-за непригодности аэродрома самолет получил незначительное повреждение. Некогда состоялся новый полет, на котором присутствовала специальная комиссия. Полет прошел вполне успешно.

Так начал свою жизнь один из первых самолетов



русского конструктора Я. М. Гаккеля, впоследствии профессора, заслуженного деятеля науки и техники Российской Федерации. Первую свою машину конструктор построил еще в 1908 году.

Несмотря на успешные летные испытания, царское правительство никакой поддержки конструктору не оказало. Заказы на самолеты по-прежнему размещались за границей.

Пришлось обратиться за помощью к общественности. Вскоре был построен первый отечественный гидросамолет-амфибия на двух лыжеобразных поплавках с убирающимися колесами. За эту машину Я. М. Гаккель получил в 1911 году на международной выставке в Петербурге серебряную медаль.

Всего Я. М. Гаккель сконструировал 9 самолетов. Часть из них он испытывал в воздухе лично. За новый самолет, экспонировавшийся на международной выставке воздухоплавания и автомобилостроения в Москве, он получил высшую награду — большую золотую медаль. На этом самолете летчик Г. В. Александров установил рекорд высоты — 1150 м. Для того времени это являлось значительным достижением.

После Великой Октябрьской социалистической революции Я. М. Гаккель в 1922 году разработал проект пассажирского самолета на 12 человек, а в 1926 году — проект реактивной газовой турбины для самолета.

Имя Я. М. Гаккеля по заслугам занимает почетное место среди отечественных авиационных конструкторов.

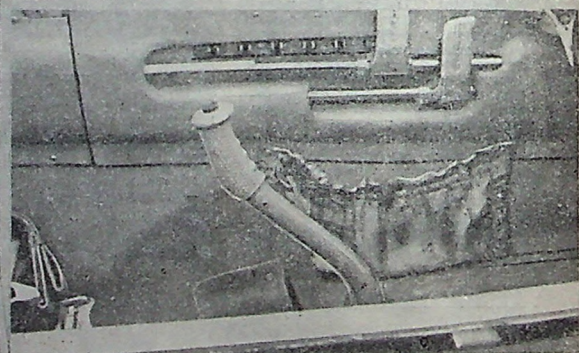
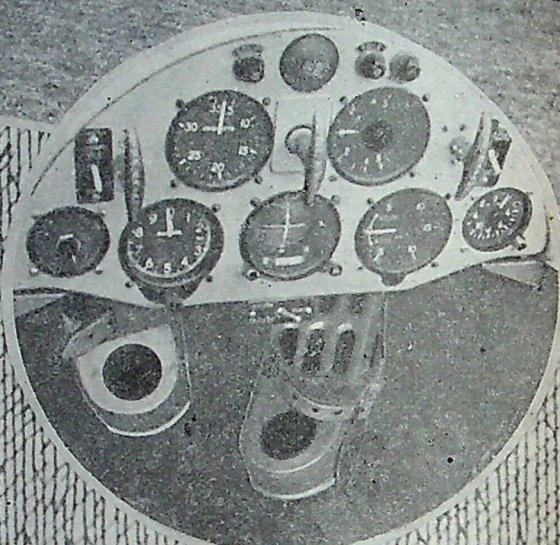
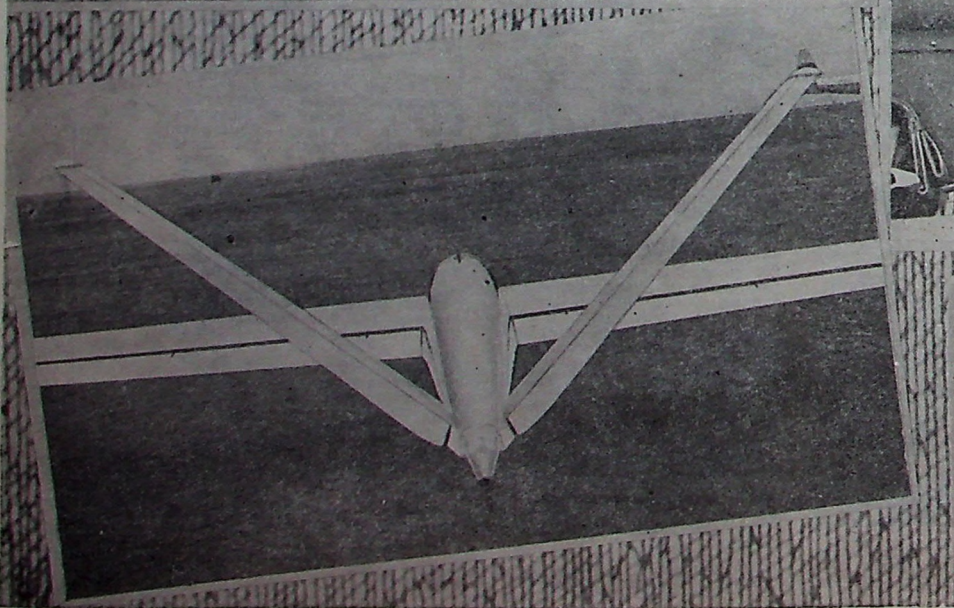
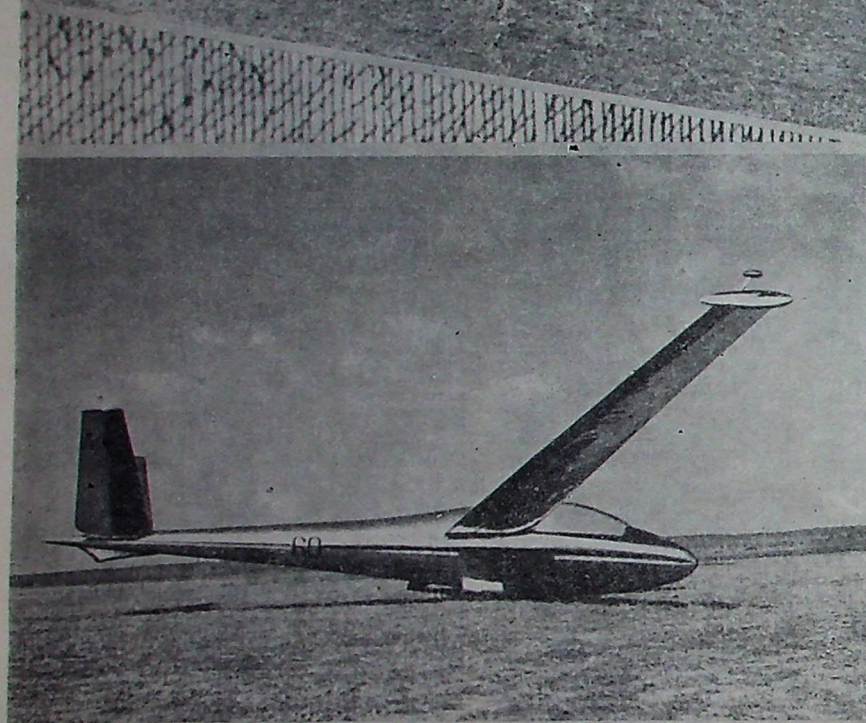
И. СЛАТИН

г. Гатчина.

На снимке: Самолет конструктора инженера Я. М. Гаккеля.



Рекордный планер- ПАРИТЕЛЬ



На верхнем снимке мы видим планер А-15, на котором мастер спорта М. Веретенников установил два мировых рекорда. Ниже — первый летный экземпляр планера. Его испытывал заслуженный мастер спорта, Герой Советского Союза С. Анохин. На нижнем снимке показан вид планера сзади. На снимке справа изображена приборная доска кабины планера, прошедшего летные испытания, а чуть ниже — левый борт кабины. Видны ручка управления рулями оперения и элеронами, рукоятки управления закрылками и воздушными тормозами

СОВЕТСКИЕ ПЛАНЕРИСТЫ получили новый рекордный планер-паритель А-15. Перед коллективом, работающим под руководством известного авиаконструктора О. К. Антонова, стояла сложная и благодарная цель — сделать такую машину, которая обладала бы более высокими парящими свойствами по сравнению с предшествовавшими ей отечественными конструкциями планеров так называемого «открытого» класса и находилась бы на уровне лучших образцов зарубежной планерной техники.

В какой мере коллективу удалось осуществить свои намерения, можно судить по тому, что А-15 успешно прошел летные испытания, и на нем за короткий срок установлен ряд мировых и всесоюзных рекордов.

Рассказ о планере А-15, естественно, должен касаться конструктивной и летной его характеристик. В одной статье сделать это трудно. Поэтому в первую очередь дается техническое описание планера с попутным указанием отдельных его расчетных данных.

• •

Прежде чем переходить к описанию конструкции планера А-15, необходимо хотя бы кратко остановиться на требованиях, которые предъявляются к современному рекордному планеру-парителю. В их число входит, прежде всего, получение хороших скоростных характеристик, то есть больших абсолютных скоростей планирования при малых скоростях снижения и, следовательно, большой величины их отношения, которое выражается через аэродинамическое качество. Как известно, величина аэродинамического качества рекордных парителей находится в пределах 35—40 при минимальной скорости снижения $0,7 \pm 0,6$ м/сек.

Другое, не менее важное, требование — наличие хорошей устойчивости, управляемости и маневренности, что достигается рациональной аэродинамической компоновкой, механизацией крыла, применением мощных и эффективных рулевых и стабилизирующих поверхностей.

Высокая прочность и надежность конструкции является также первоочередным требованием к планерам-парителям, поскольку они могут испытывать в полете значительные перегрузки (обычно π_{max} берется не менее $5 \div 6$).

Наконец, комплекс требований к оборудованию и кабине, положению в ней летчика, к средствам, обеспечивающим безопасность полета — довершают сложную задачу постройки современного рекордного парителя.

Известно, что скоростные планеры проектируются в настоящее время с крыльями ламинарных профилей. Это создает значительные трудности при их изготовлении, так как ламинарность обтекания обеспечивается лишь при точном выполнении крыла. С другой стороны, гладкость поверхности оказывает не меньшее влияние на характер обтекания ламинарного профиля, и поэтому нужна специальная обработка поверхности — шлифовка и полировка. То же относится к фюзеляжу и оперению.

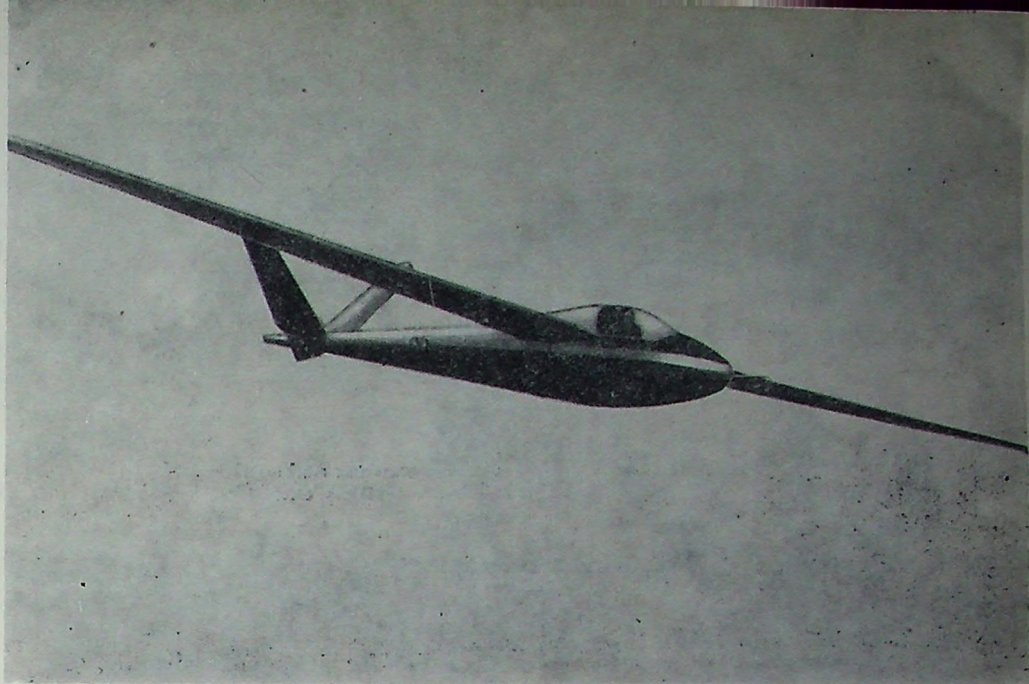
Компоновка фюзеляжа и, в частности, кабины летчика требует оптимального решения. С одной стороны, необходимо всемерное сокращение миделя фюзеляжа и поверхности трения для уменьшения сопротивления. С другой стороны, обеспечение удобства посадки летчика и рациональное размещение рычагов управления и агрегатов оборудования требует определенного минимума кубатуры кабины.

Наличие механизации крыла (закрылки, зависающие элероны, воздушные тормоза) требуют не только прочности, но и жесткости всей конструкции планера.

• •

Итак, что собой представляет планер А-15 с инженерной точки зрения?

Это — цельнометаллический моноплан со средним расположением крыла и V-образным оперением, ставшим традиционным в конструкциях типа «А» (А-11, А-13, А-15). Длинный



Планер А-15 в полете.

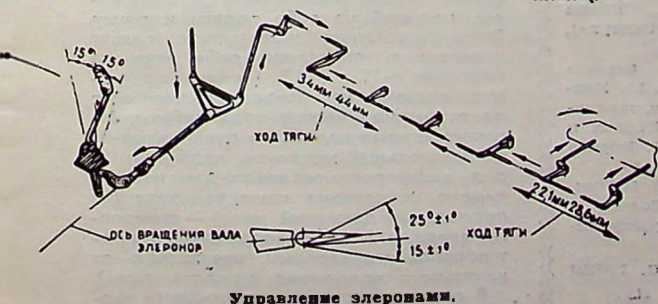
изящный фюзеляж с большим фонарем, закрывающим просторную кабину, — характерная внешняя особенность планера.

Крыло размахом 17 м трапецевидной формы в плане состоит из двух консолей, крепящихся к средней части фюзеляжа. Конструкция крыла кессонная. Из продольных элементов имеется лишь один мощный дюралюминиевый лонжерон балочного типа. Носовая часть каждой нервюры состоит из верхней и нижней половин, не связанных жестко между собой. Такая конструкция обеспечивает более точное выполнение профиля. На концах крыла укреплены съемные обтекатели в виде овальных шайб из пластмассы. Они предохраняют элероны при касании крылом земли и предотвращают зарывание крыла в мягкий грунт. Кроме того, обтекатели несколько увеличивают эффективное удлинение крыла, улучшая его несущие свойства.

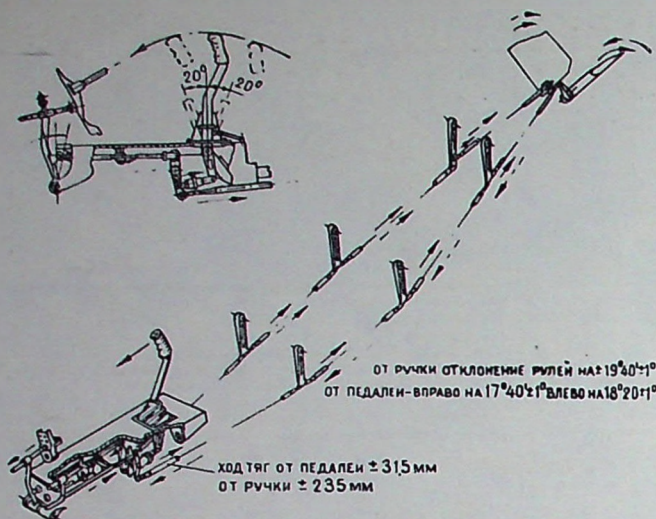
Обшивка крыла выполнена из листового дюралюминия, толщина которого меняется по размаху от 1,5 до 1 мм. При этом промежутки между нервюрами сделаны более тонкими с помощью химической фрезеровки. Характерным является отсутствие швов обшивки, расположенных поперек потока. Крепление обшивки к лонжерону и хвостовым частям нервюр — заклепочное. Носки нервюр к обшивке приклеены.

Мощные разрезные элероны (размах по 4 м) необычной конструкции. Они состоят из дюралюминиевого лонжерона, 39 пенопластовых нервюр, дюралюминиевой обшивки и пенопластового заполнителя. Каждый крепится на 6 хромансильевых петлях. Элероны имеют стопроцентную весовую балансировку, осуществленную при помощи специальных грузов и механизма, позволяющего размещать все устройство внутри крыла.

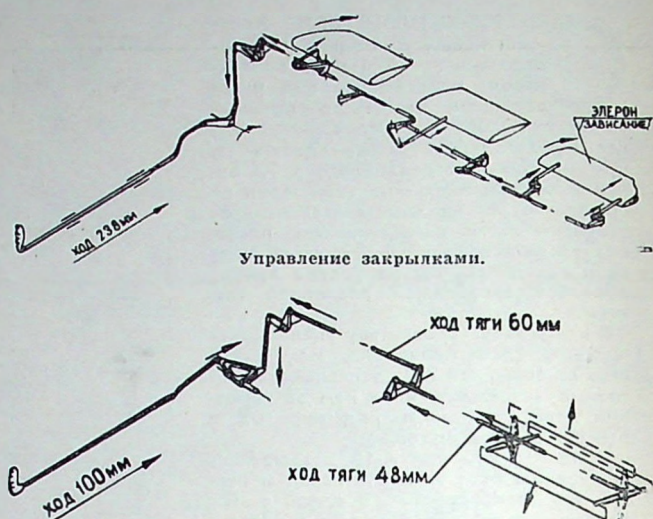
Закрылки щелевого типа, выдвижные. Конструкция их цельнодюралюминиевая,



Управление элеронами.



Управление рулями.



Управление воздушными тормозами.

с пенопластовым наполнителем. Нервюры крепятся на клею.

Воздушные тормоза установлены за лонжероном крыла, между 7 и 10 нервюрами. Выдвигаются они перпендикулярно потоку и поверхностям крыла — сверху и снизу. В закрытом положении тормоза полностью вписываются в обводы крыла.

Стыковка крыла с фюзеляжем осуществляется цилиндрическими самоотпорящимися пальцами в трех точках: в узлах по верхней и нижней полкам лонжерона и на носке корневой нервюры. Ответные узлы крепления фюзеляжа к консолям крыла находятся в верхней части 7 и 8-го шпангоутов, где установлены специальные силовые балки.

В крыле расположены два бака для водобалласта суммарной емкостью 50 л. Управление краем слива водобалласта осуществляется из кабины.

Фюзеляж типа полумонок — без продольного набора. 20 шпангоутов из прессованного и листового дюралюминия, в том числе 3 силовых, составляют набор, подкрепляющий дюралюминиевую обшивку толщиной 1 мм. Хвостовой 19-й шпангоут, несущий крепление лонжеронов оперения, — штампованный из материала АК-6. На этом шпангоуте крепится также костыль с пружинным амортизатором.

Кабина расположена между 1 и 6 шпангоутами. Внутренняя компоновка и отделка выполнены с расчетом максимального удобства и комфорта при продолжительной работе спортсмена. Относительно большая высота (включая фонарь) позволяет планеристам ростом до 190 см принять свободную позу. Применение пластмасс и мягких тонов в окраске оборудования и оформления удобно и приятно для летчика.

Фонарь кабины — из высокопрочного ориентированного органического стекла, укрепленного на каркасе из хромансильевых труб. Открывается он на правую сторону. Аварийный сброс осуществляется назад, по проверенной на многих планерах схеме. В фонаре имеется форточка, впереди слева — для обзора при облещении и спереди на фюзеляже — для вентиляции.

У кабины хорошая герметичность, что предохраняет летчика от низких температур на больших высотах. Кабина оборудована необходимыми навигационными приборами, в число которых входят: указатели скорости и высоты, компас, вариометры с крупной и мелкой шкалой, электрический авиагоризонт и манометр — индикатор кислорода.

Кислородная система с объемом баллона в 2 л при 150 атм. обеспечивает питание на высотах от 4000 до 12 000 м в течение 1—2 часов в зависимости от высоты полета.

На приборной доске установлен рычаг отцепки буксировочного троса. С его помощью буксировочный замок может быть убран внутрь фюзеляжа.

Новые республиканские рекорды

Сотни авиамоделистов-школьников Мордовии вышли на старты Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. В ряде школьных первичных организаций ДОСААФ состоялись соревнования строителей «малой авиации».

Лучшие из лучших получили право участвовать в республиканской спортивной встрече. Здесь отличилась команда Рузаевского железнодорожного клуба имени Ухтомского (капитан В. Сидорин), занявшая первое место.

В розыгрыше личного первенства победили: В. Кождан, Ю. Целцов, П. Моисеев, Д. Бобков, школьники из г. Рузаевки; А. Бедких и В. Матвеев из Саранска; Г. Карпов (Атюрьевская средняя школа).

Участники соревнований Н. Филимонов, Р. Рожков, Е. Болотов и другие установили новые республиканские рекорды.

О. ГОВШ

Мордовская АССР.

Портативная приемно-передающая радиостанция с дальностью действия до 90 км позволяет летчику поддерживать связь со стартом или КП при выполнении треугольных и других маршрутных полетов. Предусмотрены места для установки барографов во время соревнований и при рекордных полетах.

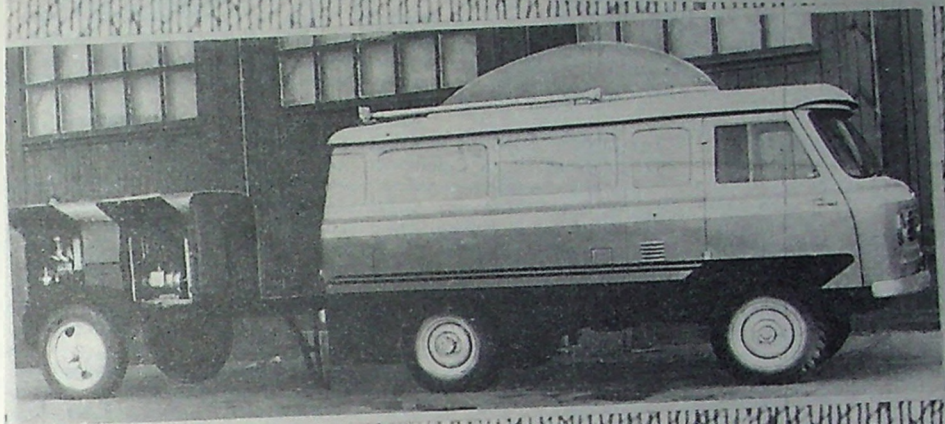
Между 8 и 9 шпангоутами фюзеляжа расположено убирающееся в полете одноколесное шасси. Колесо не тормозное, размером 300×125 мм. Ниша шасси изолирована и плотно закрывается в полете створками.

Оперение состоит из двух «перьев», расположенных под 45° к горизонтальной плоскости. Стабилизирующие поверхности оперения крепятся к фюзеляжу в трех точках каждая (две точки крепления на штампованном шпангоуте 19 и одна на 18 шпангоуте). Конструкция стабилизирующих поверхностей однолонжеронная с набором 19 дюралюминиевых нервюр, приклеенных к дюралюминиевой ($\delta = 0,8$ мм) обшивке, облегченной химфрезерованием. Каркас рулей представляет конструкцию, состоящую из дюралюминиевой лобовой части, выполненной из листового материала, и деревянной законцовки. Обтянуты рули материалом Б-1. Рули несут на своих верхних оконечностях балансиры, обеспечивающие их стопроцентную весовую балансировку.

Управление рулями, элеронами, закрылками, воздушными тормозами и шасси — жесткое. В кабине размещен агрегат управления рулями и элеронами, несущий на себе педали и ручки. Такая агрегатная конструкция пульта управления оправдала себя еще на планерах А-11 и А-13. Агрегат управления состоит из панели, являющейся одновременно частью пола кабины. На панели, кроме педалей и ручки, крепится делительный механизм, необходимый для дифференцированного и независимого отклонения каждого руля (от продольных движений ручки — синхронно вверх и вниз, от педалей — в противоположные стороны, независимо от начального положения каждого руля).

В систему управления элеронами входит механизм «зависания», который

A-15



Большое внимание уделили конструкторы транспортировке планера. На верхнем снимке — тележка с планером, готовым отправиться в путь, ниже — крепление крыла на поворотном кронштейне тележки для транспортировки планера. Слева — планер установлен на тележку. Крылья развернуты на поворотных кронштейнах. В центре — специальный автобус с радио и радиолокационным оборудованием для руководства полетами планера А-15.

опускает оба элерона на 8° при выходе закрылков на 18° .

Рычаги управления размещаются в кабине следующим образом: управления шасси — на правом борту, закрылками и воздушными тормозами — на левом.

Конструктивные данные планера А-15 направлены на достижение главной цели: получить надежную, простую и приятную в эксплуатации машину с первоклассными летными данными. Вот некоторые из этих данных: размах крыла — 17 м; площадь крыла — 12 м^2 ; удлинение крыла — 24; сужение крыла — 3,15; средняя аэродинамическая хорда крыла — 0,768 м; угол поперечного $V+1^\circ 30'$; площадь элеронов — $2 \times 0,55 \text{ м}^2$; площадь закрылков $2 \times 1,3 \text{ м}^2$; размах

оперения в развертке — 3,68 м; площадь оперения в развертке — $2,666 \text{ м}^2$; длина фюзеляжа — 7,2 м; высота фюзеляжа — 1,165 м; мидель фюзеляжа — 0,493 м; полетный вес в зависимости от варианта загрузки — $365 \div 425 \text{ кг}$; диапазон центровок для полетов с различной загрузкой — $26 \div 35\%$ САХ; моменты инерции — $J_x = 207,8 \text{ кгмсек}^2$, $J_y = 260,4 \text{ кгмсек}^2$, $J_z = 58,6 \text{ кгмсек}^2$; наименьшая скорость планирования, то есть скорость при максимальном качестве близка к 100 км/час; допустимая скорость при буксировке — 140 км/час; допустимая скорость в свободном полете — 250 км/час; максимальное расчетное качество — 41; максимальная эксплуатационная перегрузка — $\Pi_{\text{max}}^{\text{э}} = 6,0$; расчетная (разрушающая) $\Pi_{\text{max}}^{\text{р}} = 9,0$.

Для более точного представления о планере А-15 следует сказать несколько слов о транспортировке его по земле. В соответствии с требованиями, предъявляемыми на международных чемпионатах, для такой транспортировки была спроектирована и построена специальная тележка, представляющая

собой платформу на двухколесном тормозном шасси. На ней имеется система кронштейнов и ложементов, позволяющих быстро установить планер на тележку в полностью разобранном, частично разобранном и полностью собранном виде. Тележка может быть буксируема автомобилем типа ГАЗ-69 на скоростях до 100 км/час.

Новый рекордный паритель А-15 не только планер с улучшенными аэродинамическими данными. Это — машина, в которой отразились многочисленные достижения современной авиационной техники и производства, машина, которая может и должна открыть новые методы полетов, облегчить работу планиристов, дав им возможность направить все свои силы на достижение новых, еще более высоких спортивных результатов.

Инженеры Р. ИЗМАЙЛОВ,
В. ЗАМЯТИН

ОНИ СРАЖАЛИСЬ ЗА РОДИНУ

НАМ, людям старшего поколения, участникам боев с гитлеровскими захватчиками, есть о чем поведать молодежи. И прежде всего рассказать о творцах победы — наших замечательных воинах.

...Осень 1944 года. В ту пору я командовал воздушной армией 3-го Прибалтийского фронта. Начав наступление в середине сентября, войска фронта уже к концу месяца очистили от противника почти все побережье Рижского залива, а 13 октября вместе с другими соединениями овладели Ригой. Развивая успех, наши части вскоре вышли к Балтийскому морю в районе Клайпеды и на северный берег Немана в районе Тильзита. В результате совместных действий прибалтийских фронтов свыше 30 дивизий противника оказались зажатыми в клещи между Тукумсом и Либавой и методически уничтожались.

Несмотря на яростное сопротивление врага, верные присяге крылатые воины выполняли боевые задания в любых условиях. В памяти возникают образы воспитанных Коммунистической партией мужественных людей, показавших образцы беззаветного служения любимой Родине.

До конца выполнил свой воинский долг летчик-штурмовик Виктор Чернявский, который повторил подвиг капитана Гастелло. Мужественный авиатор направил свой горящий самолет в скопление танков противника.

Поистине беспримерную храбрость показал капитан Василий Сидоренков. Однажды, выполняя задание, он обнаружил в воздухе более 50 бомбардировщиков противника, разделавшихся на 3 группы. Отважный воздушный воин, прикрываясь облачностью, поочередно сбил в каждой группе по одному «Ю-87», а затем вступил в бой с вражескими истребителями и уничтожил «фокке-вульф». Вскоре машина советского авиатора попала под сильный огонь фашистских истребителей. Раненный в ногу и кисти обеих рук, с обожженным лицом летчик нашел в себе силы и с высоты 400 метров выбросился с парашютом из горящего самолета.

Первую помощь сбитому, но непобеденному герою оказала латышская девушка Хильда Рейле с хутора Оса, вблизи которого приземлился Василий Сидоренков. Он записал адрес молодой патриотки и впоследствии из гостеприимства через своего друга капитана Колточника в знак благодарности послал ей свою фотокарточку. Капитан рассказал Хильде о ратных подвигах славного однополчанина, и она написала

И. ЖУРАВЛЕВ,
генерал-лейтенант авиации в запасе,
Герой Советского Союза

авиатору: «Здравствуйте, дорогой летчик! Пишет Вам Хильда Рейле. Выздоровляйтесь скорей и возвращайтесь к своим товарищам добывать проклятых фашистов».

Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану В. Сидоренкову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В пору боев за освобождение советской Прибалтики высоким званием героя правительство отметило и младшего лейтенанта Никитенко, отличившегося своим бесстрашием. На самолете Ил-2 он неоднократно производил фотографирование линии обороны гитлеровцев и доставлял командованию исключительно ценные данные о противнике. Бывало, что штурмовик снижался до 100 метров, фашисты вели яростный обстрел. Но никакой огонь зенитной артиллерии врага не мог заставить Никитенко свернуть с курса.

Незабываемы патриотические свершения трех друзей — летчика Малитина, штурмана Дудко и техника Бойко. Авиаторы служили в тыловой части. Выразив желание сражаться

на фронте, они приобрели на собственные средства самолет По-2 и получили назначение в Действующую армию. 29 боевых вылетов успел совершить славный экипаж в небе Латвии, а в тридцатый вылет боевые товарищи отправились без бомб. Над освобожденной Ригой они сбросили тысячи листовок с приветствием латышскому народу.

В боях за Валгу, Вальмиеру, Ригу особенно отличился личный состав авиационного истребительного ордена Кутузова полка, которому присвоили наименование Рижского. На его счету уже тогда было триста сбитых гитлеровских самолетов. Здесь выросло немало способных командиров и летчиков. Синчук, Ершов, Серегин, Труханов... На память прежде всего приходят имена отважнейших. Это они четвером в одном из боев дрались с 24 самолетами противника и вышли победителями. Но трудной была борьба.

Позднее погиб Синчук. Погиб незадолго до вступления наших войск в Прибалтику лейтенант Ершов. Враг дорого заплатил за жизнь героя,

уничтожившего семь фашистских летунов.

Так сражались за Родину ее крылатые сыны, прокладывая путь к великой победе.

Пусть же подвиги авиаторов-фронтовиков послужат нашей молодежи достойным примером того, как надо бороться за правое дело Коммунистической партии, за честь, свободу и независимость любимой Отчизны.

РАССКАЗЫВАЕТ ЛЕТЧИК-ФРОНТОВИК...

Мой сослуживец Николай Иванович Четвергов нередко делится своими воспоминаниями о боевой работе в годы Великой Отечественной войны. Передаю два коротких рассказа, слышанных от бывшего летчика.

На горящем самолете

...Гитлеровцы подтягивали к фронту значительные резервы. В районе небольшого безымянного озера противник сосредоточил танковое соединение, которое готовилось выступить на передовые позиции.

Подразделение бомбардировщиков, где служил лейтенант Четвергов, получило задание нанести удар по скоплению вражеских танков.

После того как советские бомбовозы пересекли линию фронта, их обстреляла зенитная артиллерия. Уже почти у цели самолет, ведомый Четверговым, получил повреждение и загорелся. Мужественные авиаторы продолжали выполнять боевую задачу. Умело сбивая пламя, экипаж вместе со всей группой развернулся на боевой курс. Прошло несколько секунд, и на головы противника посыпались противотанковые бомбы. Многие вражеские машины были уничтожены и серьезно повреждены.

Экипаж коммуниста Четвергова сделал все для того, чтобы локализовать очаг пожара и, невзирая на опасность, с честью выполнил боевое задание. Самолет отважных благополучно произвел посадку на своем аэродроме.

С бегущего самолета

Фашистское командование предпринимало отчаянные усилия, чтобы удержат железнодорожную станцию Тукумс в Латвии. Попытки нескольких наших летчиков прозвучать воздушную фоторазведку не увенчались успехом. Здесь простреливался каждый метр воздушного пространства.

Получить же фотографические данные было крайне необходимо. Командар принял решение послать на выполнение ответственного задания экипаж коммуниста Четвергова.

И вот самолет в воздухе. Почти до самого Тукумса он шел на бреющем полете и лишь за несколько километров от станции быстро поднялся на 600 метров. Таким образом была достигнута внезапность появления разведчика над целью. Затем Ту-2 резко развернулся и прошел вдоль железной дороги. В эти секунды зоркий глаз фотоаппарата зафиксировал на пленке все, что требовалось.

Сделав свое дело, советский бомбардировщик на большой скорости пронесся над остолбеневшими гитлеровцами...

В. ЕЛКИН,
военный штурман
1-го класса

НУЖНЫ СБОРЫ ПЛАНЕРИСТОВ

Около трех лет мы занимаемся планерным спортом, но летать, несмотря на страстное желание, самостоятельно не научились. Аэроклуб имеет хороший планерный парк и стартовую технику, но всем этим пользуются пока только инструкторы. Нас, прямо скажем, возмущает неверие руководства клуба в наши силы, прежде всего, это относится к планеристкам.

В связи с напечатанной в порядке обсуждения статьей П. Владимирова «Планеризм — на высшую ступень!» хотим высказать также свое мнение об организации летного дня. Автор вносит предложение, чтобы спортсмены обслуживали планерный парк. Хорошее предложение, однако в наших условиях оно неосуществимо. Почему? Да потому, что стартовое время назначается с 8 до 15 часов. В эти часы большинство из нас работает. На полеты являются всего два-три человека. Им, конечно, трудно все успеть сделать.

Иногда с большим трудом удается получить у начальника аэроклуба разрешение на полеты с трех часов утра. Выезжаем из аэроклуба в половине первого ночи. Спать приходится мало, утомляемся, особенно к концу недели. При таких условиях разве можно доверить спортсменам обслуживание техники?

Мы считаем, для того чтобы хорошо организовать полеты и техническое обслуживание планеров, а, главное, для успешного овладения искусством полета, необходимо — в первой стадии обучения (до самостоятельного вылета) стартовое время назначать со второй половины дня, в период же полетов в зону и на парение — проводить сборы планеристов. Тогда спортсмен по-настоящему сможет учиться и будет иметь достаточно времени для обслуживания планерной техники.

Н. МАКАРОВА, Л. СЫЧОВА

г. Казань.



Спортивные биографии Юрия Корьякова и Константина Коновалова тесно переплетаются вот уже на протяжении 3 лет. Друзья в жизни и ярые соперники в спорте — такими знают их в Ярославском аэроклубе. Летать начали одновременно. Вначале на планере А-2, затем на Ш-16, «Пioneer», «Приморце», а сейчас осваивают полеты на планере «Бланик». Тяга к спорту привела Юрия Корьякова в планерную школу, которую он окончил в 1954 году. Юрий Корьяков — инструктор клуба, его друг Константин — шофер, общественный инструктор по планерному спорту.

На снимке: Юрий Корьяков (слева) и Константин Коновалов.

Фото Е. Грабильна

НАЧИНАТЬ РАНЬШЕ ПОЛЕТЫ

У меня лишь третий спортивный разряд, как и у многих наших планеристов. Все мы стремимся повысить свое мастерство, летать больше и с лучшими результатами. К сожалению, времени для полетов не так много. Лето в наших местах короткое, к тому же довольно капризное.

Мое предложение сводится к тому, что полеты следует начинать как можно раньше, лишь только земля просохнет от таяния снегов. Так, мы можем дополнительно получить десятки драгоценных для нас, планеристов, часов.

Хотелось бы высказать свое мнение и о техническом обслуживании планеров. Чтобы спортсмены могли быть и техниками, необходимо их к этому готовить и очень тщательно. Но думаю, что полностью обходиться без технического персонала, на первых порах, слишком рискованно.

Многие из нас охотно станут заниматься на курсах шоферов, надо только чтобы это дело было организовано руководством аэроклуба.

Г. ИВАНОВА

г. Уфа.

ПОДДЕРЖИВАТЬ МЕСТНУЮ ИНИЦИАТИВУ

В чем причина того, что планеризм не получил еще достаточного развития? На этот вопрос можно ответить так: на местах еще мало обращают внимания на инициативу первичных организаций ДОСААФ, на помощь им.

Молодежь хочет летать. Поэтому, когда в 1958 году я предложил организовать на заводе «Точэлектронприбор» планерный кружок, многие юноши и девушки охотно в него записались. Уже через год мы завоевали на соревнованиях кубок города Киева. На базе нашего кружка созданы кружки на заводах имени Лепсе, «Большевик», «Крас-

ный экскаватор», Государственном университете, 66-й школе.

В текущем году занятия начались в мае. Но вот беда: у нас нет средств тяги. Некоторое время назад изготовили силами общественности лебедку, однако вскоре вышел из строя мотор. С помощью планеристов снова ввели лебедку в строй. Немало и других препятствий встречается в нашей работе. Как нам быть? Наиболее правильное решение — создать планерную станцию, где можно было бы объединить наши усилия. К сожалению, обращения в республиканский комитет и областные орга-

ны ДОСААФ мало что дали. Начальник аэроклуба, в частности, заявил, что планеры и средства буксировки у него имеются в достаточном количестве, но предоставить их нам он не может.

Мои предложения такие. При аэроклубах организовать самостоятельные планерные станции с небольшим штатом. Техническое обслуживание планеров проводить силами спортсменов под руководством техников.

П. ПАПУША,
общественный инструктор

г. Киев.

ПРАВИЛЬНО ОБУЧАТЬ СПОРТСМЕНОВ-ПЛАНЕРИСТОВ

В. ГОНЧАРЕНКО,

абсолютный чемпион СССР по планерному спорту

ПОВОДОМ для этой статьи послужило следующее. Вернувшись с тренировочного сбора в Сумах домой, в Киев, я в ближайший же погожий день поехал на аэродром. Хотелось повидать товарищей по клубу, посмотреть, как они летают. Командир планерного звена Я. Рудницкий попросил меня провести с некоторыми спортсменами контрольные полеты на планере «Бланик», который незадолго до этого получил наш аэроклуб. Задание самое простое: отцепка на высоте 600 метров, если «держит» — попарить около часа, чтобы спортсмены «прочувствовали» новую машину, ее особенности.

И вот мы в полете. В передней кабине — спортсмен Овчарук. У него несколько необычная спортивная биография. Сам он по специальности инженер, работает начальником смены на авторемонтном заводе. Но по призванию он авиатор. Так случилось, что только в 29 лет он стал учиться летать на планере. Начал с полетов на амортизаторе, потом добился того, что его приняли в аэроклуб. И вот он уже третий год летает на планерах, освоил «Пионер», МАК-15, «Ласточку», успешно начал постигать основы парения.

Он уверенно ведет планер на буксире, хорошо справляется с болтанкой. В свободном полете Овчарук также хорошо чувствует планер. Конечно, молодому пилоту не хватает еще опыта, многое в технике пилотирования еще надо шлифовать, но главное у него, как мы говорим, — есть «хватка», и я вижу, что со временем из него получится хороший спортсмен-разрядник, а может и мастер спорта. Для этого у него есть все данные и, что особенно важно, огромная любовь к летному делу, желание освоить его в совершенстве. Овчарук всегда внимательно прислушивается к советам опытных спортсменов и инструкторов, тщательно анализирует каждый свой полет. Его научил летать заслуженный мастер спорта В. Ефименко. Учитель передал ученику не только свою «хватку», но и спокойствие, уверенность в свои силы.

...Снова поднимаемся в воздух. На этот раз в передней кабине наш старый спортсмен, электрик завода «Ленинская кузница» В. Загоруйко. У него уже второй спортивный разряд, определенный опыт. Летает он уже лет шесть. Зная все это и наблюдая за действиями Загоруйко, я тем более удивляюсь промахам и ошибкам, которые допускает опытный спортсмен в полете. Вот, вводя планер в разворот, он вопреки наставлению не только не увеличивает скорость, а, наоборот, подбирает ручку

«на себя», да к тому же еще и «передает» слегка ногу. Я знаю, что его никто не учил так летать. Так откуда же у него взялось это? Кроме того, у спортсмена резкие движения. Даже когда планер идет не шелохнувшись, он что-то делает ручкой. Зачем?

— Да так, просто слегка разболтался, — признается спортсмен.

Приходится тут же в воздухе вновь рассказывать ему о технике пилотирования, показывать, как надо делать ту или иную эволюцию. К чести Загоруйко надо сказать, что он не обиделся на товарищеские замечания и решил в каждом полете более тщательно контролировать свои действия, очищать технику пилотирования от ненужных движений, от неграмотных приемов. Но то, что уже вошло в привычку, трудно искоренить с одного раза, и вот что происходит с ним в следующем полете.

После «Бланика» он пересаживается на «Демант» и летит на парение. А я лечу со следующим спортсменом — Яковом Хоменко. У Хоменко также уже довольно солидный спортивный стаж. Он ныне летает на всех рекордных и тренировочных планерах. Но и у него есть скверная привычка — без надобности «шуровать» ручкой. Я нарочно зажимаю ручку и устойчивый планер идет не шелохнувшись. Но стоит ее отпустить, как спортсмен опять по привычке двигает ручкой во все стороны. Хоменко тоже признается, что он «разболтался». Ведь полеты все время происходят над аэродромом, входят в привычку, спортсмен невольно теряет контроль над собой и постепенно техника пилотирования «разбалтывается». Насколько это опасно мы оба тут же убеждаемся. Заметив в стороне парящий «Демант», мы следуем к нему и, попав в поток, становимся в спираль.

— «Демант!» Я — «Бланик». Какой у вас поток? — запрашиваю я Загоруйко по радио. Но вместо ответа вижу, как «Демант» задирает на спирали нос и... переходит в штопор. Виток, второй... и только после третьего, потеряв много высоты, он выходит из штопора.

— В чем дело? — спрашивает Хоменко и тут же добавляет: — Хорошо, что у него высота была 600 метров, а если бы 300...

А «дело» все было в той же разболтанности. Как позже выяснилось, Загоруйко, услышав мой вопрос, решил ответить и пока дотянулся до микрофона, незаметно для себя «передал» ногу. Скорость мала, и в результате — штопор.

Остановился я так подробно на всем этом для того, чтобы на живых при-

мерах показать один из недостатков в подготовке наших спортсменов.

Как-то мне некоторый период пришлось работать в аэроклубе инструктором. Помню, среди курсантов большой популярностью пользовался один инструктор, который чуть ли не с первого полета давал курсантам управление. Такие курсанты после полетов делились со своими товарищами:

— Вот у нас инструктор! Почти не держится за управление. Мы куралесим и вверх и вниз, а он себе сидит спокойно, улыбается. Вот выдержка!

По отсутствию методического опыта, я не мог тогда правильно оценить действия этого инструктора, но теперь, через несколько лет, вижу, что от такого учения могут быть печальные результаты. Некоторые последователи этого инструктора (а они еще есть в наших аэроклубах) оправдывают подобный «метод» обучения тем, что, дескать, курсанта надо с самого начала приучать к инициативе, к самостоятельности. Спору нет, приучать надо, но надо знать и меру.

Именно в самом начале, когда будущий пилот только осваивает азбуку пилотирования, инструктор обязан привить ему точные, «предупреждающие» движения рулями. Надо показать, как это делается, и если у курсанта есть тенденция к резким и лишним движениям — терпеливо и настойчиво устранить их. А позволять с самого начала действовать рулями почти без контроля, руководствуясь принципом «поддерживать хвост самолета — научитесь», это значит приучать курсанта к лишним движениям, болтанию ручкой.

Правда, как мы знаем, в полете можно воевать «болтать» рулями, а планер будет идти как ни в чем не бывало, потому что он не успевает реагировать на действия рулей. Но вот и другой случай. К нам в аэроклуб прибыли планеры А-11. Часть спортсменов — А. Галка, З. Соловей, В. Вишневецкий — успешно вылетели на них. А некоторых спортсменов с «разболтанной» техникой пилотирования командир звена Я. Рудницкий выпускать на этих планерах воздержался. И это вполне справедливо, потому что А-11 строг на взлете и посадке, требует точной техники пилотирования. Вот и получается, что старые опытные спортсмены вынуждены расплачиваться за свою ошибку, должны заниматься элементарными упражнениями по шлифовке техники пилотирования. Не все они имели с самого начала указанные недостатки в технике пилотирования. Некоторые из них просто «залетались», перестали замечать свои недостатки, промахи.

И вот здесь мне хочется обратить внимание на то, что у нас в процессе летной тренировки бывают, на мой взгляд, досадные упущения. После зимнего перерыва спортсмен обычно получает несколько вывозных полетов по кругу и в зону. И поскольку он с ними справляется, точно производит расчет на посадку, то его и стараются быстрее выпустить самостоятельно, ибо во внимание прежде всего принимается самостоятельный налет. А дальше спортсмен, сделав положенное по плану число полетов по кругу и в зону, переходит к парящим полетам. Здесь его

уже никто не вывозит, не учит, не показывает, ибо штат планерного звена для этого недостаточен. Вот почему многие спортсмены осваивают технику парящих полетов с таким трудом и «варятся в собственном соку». Нередко можно видеть, как спортсмены, собравшись над аэродромом под одним облаком, «висят» под ним до тех пор, пока оно не распадется. Правильно ли это? Конечно, нет. Такое парение ничего не дает в смысле познания тактики полетов, использования конкретных метеорологических условий для выполнения того или иного задания. Именно в таких «скучных» полетах, когда спортсмен всегда знает, что под ним — аэродром и «дядя инструктор» с микрофоном в руках, теряется и инициатива, и вера в собственные силы. От этого притупляется контроль над техникой пилотирования и с годами она, как мы видим, у некоторых спортсменов становится не лучше, а хуже, «разболтанней».

Вот почему нужны, на мой взгляд, контрольные полеты не только в зону и по кругу, но и на парение. Нужен действенный показ, дельный совет. А для этого нужно, чтобы инструктор сам был бы мастером парящих полетов. К сожалению, еще во многих клубах есть инструкторы, которые не могут похвалиться мастерством. Нередко спортсмены жалуются на то, что им не дают возможности «оторваться от аэродрома», совершать маршрутные или рекордные полеты. В свое время клубы получили хороший план, по которому каждый спортсмен должен был налетать не менее 30 часов на парение. Цифра хорошая, но в некоторых клубах ее восприняли весьма своеобразно: 30 часов над аэродромом — и ни шагу дальше. Вот и получается, что спортсмены, летающие уже по 4—5—6 лет, имеющие налет по 100—200 и больше часов, до сих пор не имели ни одной внеаэродромной посадки на планере, ни одного полета, хотя бы на 50—100 км дальности.

Можно ли такого спортсмена назвать настоящим парителем? Нет.

В нашем аэроклубе среди спортсменов имеются 2 мастера спорта, 8 первоурядников и столько же второразрядников. И вот за прошедший сезон двумя мастерами спорта было сделано всего два внеаэродромных полета. А остальные спортсмены вынуждены были «налетывать план» над аэродромом.

Некоторые из них, потеряв веру в то, что их когда-либо выпустят во внеаэродромный полет, теряют интерес к планизму, снизили требовательность к себе. Как видим, из одной беды вытекает вторая.

Дальше так продолжаться не может. Нам, спортсменам, нужны не только хорошие планеры. Надо добиваться повышения дисциплины, улучшать теоретическую подготовку, устранять всякую «разболтанность» в технике пилотирования.

Хотелось бы, чтобы спортсмены высказались по затронутым в этой статье вопросам.

г. Киев.



После прыжков

Кончен день, и красками заката
Позагла зоря далекий лес.
И уходят облака куда-то,
Распахнув простор и ширь небес.
И на летном поле тихо стало,
Дали неоглядные ясей.
Хорошо на сердце у бывалых,
Испытавших высоту парней.

Ветерок доносит запах хлеба,
Трав медовых и янтарных рос.
Парни смело покоряют небо,
Чтоб спокойней на земле жилось.

Н. СИДОРОВ

Фотоэтиюд И. Снегирева

КОМСОМОЛЬСКИЙ ЭКИПАЖ

Инструктор-летчик Никифоров — самый молодой в Калининском аэроклубе. Но даже «старички» могут ему позавидовать. Второй год подряд он первым выпускает в самостоятельный полет курсантов своей группы.

Случайность? Нет, все вполне закономерно. Ведь группа Никифорова состоит из одних комсомольцев. Он, секретарь комсомольской организации аэроклуба, не раз призывал их быть передовыми. И они старались не подвести вожака-учителя, хотя по годам он не на много старше их.

Впрочем, в прошлом году, когда группа Никифорова вышла на первое место, кое-кто из аэроклубовских работников считал, что ему просто по-

везло. Но вот наступил новый сезон, и опять его группа на первом месте. За успехи в обучении курсантов начальник аэроклуба объявил инструктору Никифорову благодарность в приказе.

Дисциплина и сплоченность — вот главная причина успехов группы. Здесь каждый отвечает за всех и все за одного.

Материальную часть обслуживает техник Кочергин — тоже комсомолец. Внимательно осматривает он технику, вовремя предупреждает всякие неисправности.

Экипаж инструктора Никифорова — образец того, как надо выполнять комсомольский долг.

А. ФРОЛОВ

ВОЗМОЖНОСТИ

„Неприкосновенные“ планеры

ЛЮБО-МИЛО в ангаре на аэродроме Астраханского аэроклуба. Здесь порядок, чистота. Просторное помещение почти целиком занято планерами всех марок, а ведь еще два-три года назад планерный парк был весьма скуден. В настоящее время Общество затрачивает много средств на производство авиационной спортивной техники. Только что это? По обе стороны ангара уже на первый месяц в упакованном виде стоят 4 «Приморца»? Указывая на них, старший техник планерного звена К. Попов полусуха говорит:

— Это наш неприкосновенный запас.

Если упомянуть еще относительно пяти планеров А-11 и А-13, которые также находятся без движения, то станет ясно, что подавляющая часть безмоторных летательных аппаратов не используется. Командир планерного звена И. Никитин ссылается на множество не зависящих от него причин. Но факт остается фактом! Летать на планерах почти некому. Круг планеристов очень узок, приток молодых сил незначителен. Нередко из города на аэродром на клубной машине вместе со всем штатным составом звена отправляется... один спортсмен, а то не бывает и ни одного. Тогда весь день у инструкторов проходит бесцельно.

Решение III пленума ЦК ДОСААФ о создании в каждом авиационном клубе постоянной команды из 20—30 спортсменов-планеристов здесь не выполнено. Планеристы находятся в клубе на положении пасынков, летают «по возможности». Временное оживление наступило перед зональными соревнованиями. Отрадно, конечно, что астраханцы заняли на них 2-е место, и планерист электромонтер Г. Феоктистов выполнил нормативы 1-го разряда, однако это не решает успех в целом. У спортсменов-«старичков» (а их единицы) нет настоящей смены.

В таком большом городе, как Астрахань, существует лишь один планерный кружок на судовой верфи. Группа молодежи изучила теорию, а вот совершать подлеты юноши и девушки не могут из-за отсутствия сколько-нибудь приспособленной площадки. Решение вопроса об отводе такой площадки непомерно затянулось. Общественные организации судовой верфи задумали создать у себя внештатную планерную станцию, пока это остается только хорошим намерением.

В других крупных организациях Общества первоначальное обучение планеристов вообще отсутствует, и это мало беспокоит областной комитет ДОСААФ. Даже в тех первичных организациях области, где зарождались какие-то начинания — все затихло. Так, в селах Капустин Яр и Тишково года три назад

приобрели планеры БРО-11. Подготовленные в аэроклубе руководители кружков некоторое время вели занятия с молодежью, но затем они прекратились, беспризорные планеры списаны...

На втором плане

Обратим свой взор к спортсменам-летчикам. Требование относительно соз-

И ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ

дания специальных спортивных звеньев в Астраханском аэроклубе игнорируется. Число пилотов почти не растет. Из года в год можно видеть одних и тех же людей, да и с ними занимаются инструкторы нерегулярно. Спортивная подготовка находится на втором плане.

В некоторой степени помогает лишь счастливая случайность. Штурман клуба Алексей Минаков является мастером спорта и, в первую очередь, благодаря его настойчивости удалось скомплектовать команду на зональные соревнования. Но не все ее участники добились хороших результатов. Если, например, Геннадий Заплавнов, каменщик по специальности, выполнил нормы мастера спорта, то другой спортсмен, Юрий Стуров, по личным показателям занял одно из последних мест. В пилотажном комплексе он нарушил последовательность выполнения фигур. Произошло это не случайно, команда тренировалась мало, наспех и выручали ранее приобретенные знания и навыки.

Низкие результаты

В борьбе за массовость спортивного движения одно из первых мест может и должно принадлежать авиамodelизму. Организовать спортивные команды авиационных моделистов при всех средних школах, ремесленных училищах, домах пионеров, увеличить в 1960—61 годах количество строителей «малой авиации» в два-три раза — вполне осуществимое дело. Между тем комитеты ДОСААФ Астраханской области слабо заботятся о развитии полезного и увлекательного спорта.

Авиамodelистам первым среди авиационных спортсменов предстояло выйти на старты спартакиады по техническим видам спорта, начавшейся в июне нынешнего года. Благоприятные летние месяцы следовало широко использовать для соревнований юных конструкторов «малой авиации», авиамodelьных выставок и т. д. Однако школьные первичные организации ДОСААФ не позаботились об этом. В домах пионеров и пионерских лагерях встреч авиамodelи-

стов по программе спартакиады так и не было. В ряде сельских районов не прошли и отборочные состязания, что весьма отрицательно сказалось на итогах XII областных авиамodelьных соревнований. Здесь было представлено лишь 7 команд. И это из 13 районов области. Спортивные результаты оказались крайне низкими.

Можно ли всерьез говорить о развитии авиамodelизма, если не только в школах, но и в домах пионеров большинства районов области до сих пор нет авиамodelьных кружков. Исключение составляют лишь Владимирский и в какой-то мере Икрянинский районы, где некоторую работу со школьниками ведут активисты Илларионов, Лычкин,

Стрельцов. Да и в самой Астрахани авиамodelьным спортом занимаются очень немногие подростки и юноши. А тех из них, которые достигли известных успехов, не привлекают к руководству кружками. Это, в частности, первоурзрядники А. Трофимов, Г. Потеев, спортсмены О. Филонов, В. Бурдюков. С начинающими конструкторами «малой авиации» в филиале городского Дворца пионеров занимается молодой рабочий Ю. Селезнев, добившийся на зональных соревнованиях первенства по моделям планеров. Но он ведет кружок не на общественных началах.

Областной комитет ДОСААФ поручил аэроклубу организовать курсы общественных инструкторов по авиамodelизму, намечалось также провести совместно с институтом усовершенствования учителей семинар руководителей технических кружков, в том числе и авиамodelьных. Но что сделано практически? Спросите сколько подготовлено преподавателей по труду и старших пионервожатых для занятий со школьниками-авиамodelистами? На этот вопрос никто не даст вам вразумительного ответа. Зато хорошо известно, что в областном центре на складах торгующих организаций затоварилось немало разнообразных авиамodelьных посылок.

Развитию авиамodelизма призвана помочь лаборатория, открытая в аэроклубе весной нынешнего года. Ее материально-техническое оснащение еще явно недостаточно. Это заметно сказывается на пилотажных качествах построенных здесь маленьких летательных аппаратов. Кордовики Астрахани заняли в южной зоне лишь третье место, а команде, выступавшей со свободнолетающими моделями, пришлось довольствоваться шестым.

Молодежь ждет!

Парашютное звено клуба в крепких, надежных руках. Его командир известный в стране парашютист мастер спорта Владимир Зуев, инструкторы-летчики-парашютисты Николай Колесников, также достигший уровня мастера, первоурзрядник Геннадий Кудряцев — знатоки своего дела. Под стать своим наставникам и их воспитанники спортсмены 1-го разряда Вячеслав Манешин, Владимир Толкачев, Алексей Фе-

дюкович, Вячеслав Петлеванный. По-
длинной энтузиасткой спорта смелых
является сельская учительница Надеж-
да Каширская. Она живет в 40 кило-
метрах от Астрахани, но это не ме-
шает ей посещать аэроклуб, постоянно
тренироваться. На счету парашютист-
ки — 142 прыжка. Можно назвать и
других растущих спортсменов, бла-
годаря которым успешно выполняется
план подготовки разрядников. Так, всего
в течение года Владимир Волченко по-
лучил первый разряд, а Нина Проши-
на — второй.

Все это похвально, однако активность
спортсменов ограничивается заботой о
повышении своего мастерства, а с мо-
лодежью города они связаны слабо.
Многие юноши и девушки машиностро-
ительного завода очень хотят стать
парашютистами. Но в комитете ДОСААФ
к этому относятся равнодушно. А ведь
работающий здесь тов. Манешин имеет
опыт руководства кружками. Большой
интерес к парашютизму проявляют мо-
лодые рабочие завода имени Ленина,
тепловозоремонтного завода, мореход-
ного училища. Однако лучшие спорт-
смены не ведут занятий с будущими
перворазниками. О парашютных круж-
ках тов. Зуев и его товарищи говорят
в прошедшем времени.

— Кружки были на заводах имени
III Интернационала, «Красные баррика-
ды» и на других предприятиях. Людей
готовили инструкторы и спортсмены
клуба, но организовать прыжки не уда-
лось.

Что мешает молодым патриотам осу-
ществить свое благородное стремление?
Называют одну причину: отсутствие са-
молета Ан-2, позволяющего расширить
масштабы подготовки парашютистов.
Так ли это? Ведь звено располагает
сейчас двумя машинами Як-12, а недав-
но получен еще один самолет. Дело
просто в том, что руководители аэро-
клуба не хотят утруждать себя забота-
ми о перворазниках, забыли о необ-
ходимости добиваться массовости авиа-
ционного спорта. Об этом свидетельст-
вует и тот факт, что для районов обще-
ственные инструкторы по парашютизму
не готовятся, летные площадки в раз-
ных пунктах области не используются
для прыжков.

Недавно после непомерно затянувши-
его строительства в Астрахани асту-
пила в строй парашютная вышка. Новое
спортивное сооружение позволяет при-
общить к парашютизму широкие круги
молодых рабочих, учащихся, служащих,
привлечь их к участию в спартакиаде
по техническим видам спорта. Аэроклуб
в состоянии развернуть спортивную
работу в первичных организациях Об-
щества. Его руководителям давно пора
вырваться из плена различных объек-
тивных причин и по-настоящему взяться
за дело. Молодежь ждет!

Спартакиаде — „зеленую улицу“!

Размах и уровень спортивной работы
находятся в прямой зависимости от ка-
чества руководства, его оперативности,
предметности. В областном комитете
ДОСААФ аккуратно составляются пла-
ны — месячные, тематические и прочие.
Все это хорошо, если затем следует
живая, организаторская деятельность.

Календарным планом, в котором есть
раздел авиационного спорта, предусма-
тривалось провести по всем его видам
в первом полугодии 1960 года внутри-
клубные и классификационные сорев-
нования. В аэроклубе их не подгото-
вили. Старший инструктор-летчик тов.
Максименко оставил важное дело без
контроля. Команды парашютистов и пла-
неристов участвовали в зональных со-
ревнованиях, минуя внутриклубные.
Точно так же остался нереализованным
план подготовки инструкторов-общес-
твенников по авиамodelьному спорту.

Состоятся ли классификационные со-
ревнования — не известно. А они край-
не необходимы и спортсменам и штат-
ным инструкторам. Некоторые из них
утрачивают свою спортивную квалифи-
кацию. Инструктор-летчик-планерист
А. Зернова не участвовала в соревно-
ваниях 5 лет, инструктор планерного
звена И. Смирнов — два года. Люди,
призванные воспитывать спортивную
молодежь, сами слабо совершенствуют-
ся, второй спортивный разряд для них
пока еще непреодоленный рубеж. Ин-
структоры, обучающие пилотов, также
мало заботятся о повышении своего
спортивного мастерства. Еще в апреле
аэроклуб получил два самолета «Тре-
нер-326». Одна из этих превосходных
машин и поныне покоится в контей-
нере, на другой изредка совершает по-
леты один лишь Алексей Минаков, ко-
торый, кстати сказать, и на последних
соревнованиях в южной зоне занял
призовое место и вновь подтвердил
звание мастера спорта.

С недопустимым опозданием, только
в первой половине августа, утвержден
план оргкомитета по проведению спар-
такиады. Да и этот план носит довольно
общий характер, не обязывает опреде-
ленных лиц выполнить те или иные за-
дания, в частности, по вопросам, свя-
занным с авиационным спортом. В ко-
ллективе аэроклуба и на секциях задачи
спартакиады не обсуждались, с Поло-
жением о ней и штатные работники и
спортсмены знакомы слабо. Здесь, оче-
видно, забывают, что Всесоюзная спар-
такиада по техническим видам спорта
является главным событием в жизни
Общества и ей надо открыть «зеленую
улицу». Успешно выполнить эту про-
грамму — значит добиться массовости
и мастерства.

С медлительностью и неповоротливо-
стью в развертывании спартакиады
больше никак нельзя мириться. Необ-
ходимо принять действенные меры, ко-
торые позволят шире вовлечь моло-
дежь в авиационный спорт, обеспечат
четкость проведения соревнований на
всех их этапах. Впереди — спартакиады
районные, городские, областная, зо-
нальные соревнования и, наконец, фи-
нал Всесоюзной спартакиады. Отлично
подготовиться к этим ответственным
встречам, добиться, чтобы астраханские
спортсмены достойно представляли
авиационные виды спорта — такова
задача.

Имея свой аэроклуб, достаточно тех-
нически оснащенный, обладающий опыт-
ными кадрами, астраханцы располагают
большими возможностями для даль-
нейшего развития авиационного спорта.
Эти возможности должны быть исполь-
зованы полностью.



На планерной станции в чите. Планери-
стки Кира Байкина и Надежда Эпова
(снимок сверху). Они успешно соверши-
ли первые полеты. На нижнем снимке
запечатлен полет планера, запущенного с
автостарта.

Фото Э. Вреханенко (ТАСС)

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на газету „Советский патриот“ на 1961 год

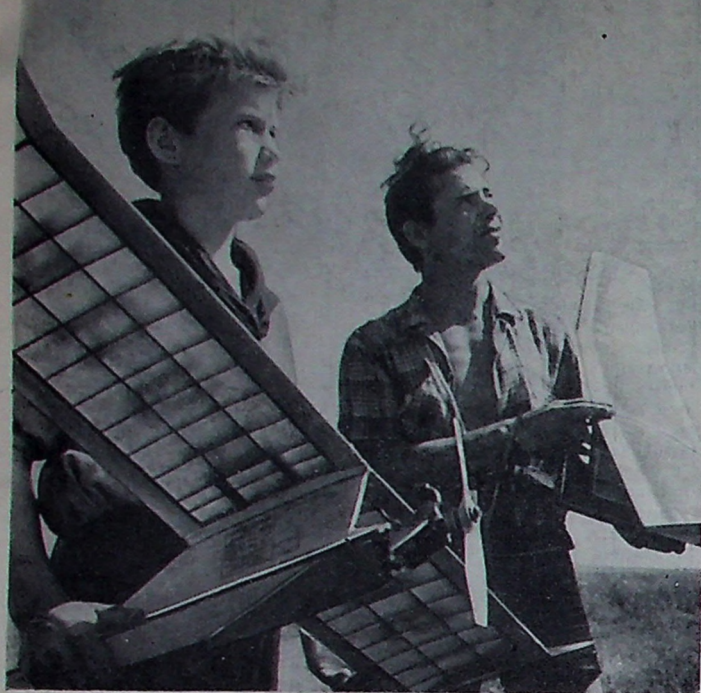
Газета „Советский патриот“ широко
освещает вопросы оборонно-массовой
работы, подготовки кадров техниче-
ских специальностей в организациях
Общества, развитие среди молодежи
самолетного, парашютного, планерного,
вертолетного, радиотелеграфного, ав-
томобильного, мотоциклетного, стрелко-
вого и водных видов спорта, а также
авиационного, автомобильного и мор-
ского моделизма.

На страницах газеты публикуются
материалы по обмену опытом работы
первичных организаций и комитетов
ДОСААФ, клубов, кружков и спортив-
ных команд Общества, а также очер-
ки, рассказы, повести, фельетоны,
стихи.

Подписная плата:

На 12 месяцев —	31 руб. 20 коп.
На 6 месяцев —	15 руб. 60 коп.
На 3 месяца —	7 руб. 80 коп.
На 1 месяц —	2 руб. 60 коп.

Подписку на газету принимают
пункты подписки „Союзпечать“, поч-
тамты, конторы связи, отделения свя-
зи, общественные уполномоченные на
заводах, фабриках, на шахтах, в кол-
хозах, совхозах и РТС, в учебных за-
ведениях и учреждениях.



Чемпион СССР В. Толмачев (справа) и Ю. Хейкинён — победитель всесоюзных соревнований среди школьников по парашным моделям самолетов.

Фото А. Брянова (ТАСС)

АВИАМОДЕЛЬНЫЕ СТАРТЫ этого года проходят под знаком подготовки к финальным встречам Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. И это является их отличительной чертой.

Тысячи и тысячи авиамоделистов борются за право участвовать в финальных соревнованиях спартакиады. Успешное выступление молодых спортсменов — вот что бросается в глаза, когда анализируешь итоги чемпионата страны по свободнолетам моделям. Впервые школьники были включены в состав команд «взрослых» авиамоделистов и надо сказать, что юные авиаконструкторы оправдали надежды, которые на них возлагались.

Взять хотя бы запуски моделей планеров. Победитель всесоюзных соревнований по этому классу московский школьник И. Бороздин набрал 800 очков. Он опередил на 14 очков прошлогоднего чемпиона мастера спорта А. Земского и на 16 очков отстал от чемпиона страны 1960 года мастера спорта Ю. Соколова. Еще пример: у школьника из г. Кирова М. Двинина — участника резиномоторного старта — 900 очков, столько, сколько у чемпиона СССР мастера спорта И. Иванникова. Уверенно запускали свои модели ленинградец Ю. Хейкинён, А. Бабич из Киевской области, В. Мастеев из Узбекистана, Л. Степанян из Туркмении и другие.

К сожалению, спортивные результаты победителей-школьников не отражены в публикуемых нами таблицах. В этом повинно... Положение о всесоюзных соревнованиях, согласно которому показатели юных авиаконструкторов почему-то не учитываются в розыгрыше личного первенства. Правильно ли это? Нам кажется, что это неверно. Ведь

школьник выступает со спортивной моделью, он выполняет в полном объеме все обязанности, что и остальные члены команды, вносит свой вклад в борьбу за ее первенство в командном зачете. Попробуйте, скажем, не учесть 800 очков, которые принес своей команде школьник Бороздин, и

дополнительных турбулизаторов перед крылом. По форме у большинства крыльев моделей — трапециевидные законцовки. Стабилизаторы (V-образные и прямые, прямоугольные и трапециевидные) принципиально (профиль, площадь) ничем не отличались друг от друга. Буксировочные крючки изготовлены из проволоки ОВС диаметром 2—2,2 мм и связывались специальной тягой с рулем направления; центр тяжести располагался на 60—75% САХ крыла.

Заметки с авиамоделейных стартов

МОЛОДЕЖЬ НАСТУПАЕТ

москвичам не видать первого места. Включать очки школьников в командный зачет и не учитывать их в розыгрыше личного первенства — нелепость. Нелепость эта хотя бы в том, что законный призер всесоюзного чемпионата Бороздин даже не попал в первую десятку, а его соперник, набравший меньшее количество очков, является призером чемпионата...

ПОБЕЖДАЮТ СИЛЬНЕЙШИЕ

Все дни соревнований была очень жаркая (до 36°С), безветренная, солнечная погода с частой сменой восходящих и нисходящих потоков, что, естественно, осложняло работу спортсменов.

Модели планеров, довольно разнообразие по внешнему виду и конструкции различных агрегатов, мало отличались по общей схеме, размаху и хорде крыла, площадям и профилям крыла и стабилизатора. Увеличение площади носовой части боковой проекции фюзеляжа модели чемпиона обеспечивалось наличием металлического гребня, на котором с помощью стержней (проволока ОВС диаметром 3 мм) крепилось крыло. Такое крепление имеет ряд преимуществ: упрощается затяжка модели на леере, так как даже резкие порывы ветра в этом случае не могут «поломать» крылья. По этой же причине упругое крепление позволяет делать крыло более легким, что уменьшает поперечный момент инерции и увеличивает динамическую устойчивость модели.

Устойчивость лучших моделей обеспечивалась и правильным выбором схемы. Крылья площадью 27—30 дм² имели удлинение 9,5—10,5. Профили их принципиально не отличались от профиля крыла модели Соколова; всем им были присущи те же относительные огнутость, толщина и кривизна носовой части (типа G—495). Такой профиль крыла при хорде 160—165 мм позволял получать турбулентное обтекание без

Наличие буксировочного крючка впереди центра тяжести на 15—20 мм, как у модели Соколова, давало возможность производить затяжку на скорости, превышающей скорость планирования в горизонтальном полете. При этом за счет кинетической энергии, запасенной моделью, имелась реальная возможность получить прирост высоты после отцепки планера с леера. Такой старт называется «динамическим» и его с успехом использовал чемпион СССР Соколов, модель которого после отделения от леера взлетала выше других на 5—7 м.

В ВОЗДУХЕ — РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ

Несколько типов моделей представили участники. Одни из них стремительно набирали высоту с правой спиралью (против реакции), с планированием в ту же сторону, двигатель работал около 30 секунд. Маленькие самолеты были оснащены относительно мощными двигателями, аэродинамически облегченными винтами.

Но такие модели очень «строги» в запуске, неточный учет ветра может повлечь за собой резкое нарушение траектории их полета. Учитывая это, например, ленинградец В. Запашный выпускал свою модель по ветру.

Общим недостатком этих моделей, на наш взгляд, является их плохое планирование в возмущенной атмосфере, что вызвано слишком малыми углами крыла при планировании.

Наиболее массовыми оказались модели, резинового двигателя которых работал 35—50 секунд. Их демонстрировали чемпион страны И. Иванников, московские, краснодарские и другие спортсмены. На моделях — винты большого диаметра порядка 600 мм с относительным шагом 0,8—1,0, узкие лопасти с относительной кривизной 2—5%. Длинные резиновые двигатели (560—630 мм) допускали закрутку до 600 оборотов.

Модели летали с правой спиралью с весьма малым средним углом набора $\pm 5^\circ$, что теоретически является неоптимальным режимом. После первоначального броска на 10—15 м они переходили на пологую траекторию, так как резко падала тяга, вызванная изменением относительной поступи винта и падением коэффициента полезного действия. Попадая в восходящие потоки, скорость такой модели относительно потока падала, коэффициент полезного действия винта увеличивался и в отдельных случаях высота моторного полета достигала 100 м. Попадание модели с работающим винтом в восходящий поток (с учетом продолжительного моторного полета) обеспечивало ей максимальный полетный результат.

Значит, для запуска надо уметь выбирать погоду, анализировать атмосферные условия. Например, модель москвича Э. Смирнова на отборочных соревнованиях в Тушине отлично летала, а в новых атмосферных условиях полет ее коренным образом изменился. Винт раскручивался на 4 секунды быстрее, а скорость полета по траектории уменьшилась. Если в спокойной атмосфере при температуре воздуха 15—17°С модель набирала высоту до 75—80 м, то в условиях соревнований высота ее полета достигала не более 50 м. Смирнов не смог перебалансировать модель в соответствии с новыми метеорологическими условиями и, естественно, не достиг желаемых результатов.

Конструктивное оформление большинства моделей, качество их изготовления и отделки были очень высоки. До семидесяти процентов конструкций имели фюзеляжи крупного сечения в моторной части. Прочная рабочая часть фюзеляжа не повреждалась во время обрыва резинового жгута при закрутке, что позволило полнее использовать энергию резины и способствовало повышению летных показателей.

Если раньше резиновый двигатель закручивали (без опасения за сохранность модели) на 320—350 оборотов, то теперь заводка доходила до 400—450 оборотов. Это увеличивало запас энергии в закрученном двигателе на 25—30 процентов.

Вместе с тем, как показали соревнования, спортсмены не уделяют еще достаточного внимания выполнению деталей винтомоторной группы и крепежных узлов. Так, плохая работа стопорных устройств после раскрутки двигателя вызывала потерю высоты до 10 м и времени полета модели до 30 сек. Неверное складывание лопастей по фюзеляжу или попадание их на крыло приводили к планированию с крутой спиралью, а в итоге — срыв.

Надо, видимо, более тщательно продумывать конструкцию стопорных устройств в процессе изготовления модели. В этом отношении интересен стопор грузинского спортсмена Б. Жуйкова, позволяющий останавливать винт в строго фиксированном положении. Принцип действия такого стопора прост: в бобышке винта перед стопорным стержнем вставлена проволочная защелка (от дождевого зонта). Гребень защелки находится на одной высоте со стопорным стержнем.

Над доводкой своих моделей много работает чемпион страны И. Иванников: он увеличил площадь концов крыльев, на крыло наклеил ниточный турбулизатор, повисив тем самым аэродинамическое качество крыла и устойчивость модели в возмущенной атмосфере. Лопастя винта крепится на длинной проволочной ступице, что обеспечивает их надежное складывание вдоль фюзеляжа. Ферменная конструкция фюзеляжа снаружи оклеена бальзой, а внутри — вставлена трубка из плотной чертежной бумаги. Набор крыла состоит из прямых тунговых нервюр и основных лонжеронов. Диагональные накладки, поверх обшивки, увеличивают сопротивление крыла кручению. Применение легких материалов (сосна, бальза, тунг, пихта) позволили конструктору сделать легкую, но очень прочную модель.

ТАЙМЕРИСТЫ ЭКСПЕРИМЕНТИРУЮТ

Стремлением повысить аэродинамические характеристики планирующего полета можно объяснить появление легких по весу моделей, у которых крыло крепится непосредственно к фюзеляжу, пилон расположен внизу фюзеляжа и к нему крепится груз, «догружающий» модель до нормативного веса. Модель хорошо планирует, динамически устойчива при планировании, но в то же время падение устойчивости моторного полета и его трудная регулировка ставят под сомнение целесообразность применения подобной схемы.

Более перспективна, на наш взгляд, схема модели, которая по расположению крыла и пилона подобна предыдущей, но и отличается от нее: двигатель

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАПУСКОВ СВОБОДНОЛЕТАЮЩИХ МОДЕЛЕЙ

(первые десять мест)

Результаты полетов моделей	1-й	1, 2-й	1, 2, 3-й	1, 2, 3, 4-й	1, 2, 3, 4, 5-й	Место
	Количество очков					
Фамилия спортсмена						
Модели планеров						
Ю. Соколов (Москва)	180	360	540	720	816	1
Ю. Нестратов (УССР-1)	180	360	540	720	813	2
А. Земский (Москва)	180	216	426	606	786	3
Г. Васильев (Ленинград)	180	353	513	613	783	4
А. Корнеев (Киргизия)	90	270	411	621	780	5
Ф. Овчинников (УССР-2)	180	360	528	708	768	6
Р. Ленков (Центральная зона РСФСР)	180	295	475	655	729	7
В. Бурков (Дальневосточная зона РСФСР)	180	331	385	565	726	8
Э. Алимов (Узбекистан)	58	238	418	598	703	9
Г. Маркин (Сибирская зона РСФСР)	180	271	396	576	692	10

Победители розыгрыша командного первенства

Москва — 2402, Украина-2 — 2143, Ленинград — 2062.

Модели с резиновыми двигателями

И. Иванников (Киргизия)	180	360	540	720	900	1
Ю. Иванов (Ленинград)	180	360	540	720	860	2
Р. Селзер (Эстония)	180	360	540	716	844	3
В. Зуев (Центральная зона РСФСР)	117	297	477	657	837	4
Ю. Горшков (Сибирская зона РСФСР)	142	322	456	631	811	5-6
Э. Капустин (Украина-2)	115	295	475	631	811	5-6
А. Шкунов (Азербайджан)	180	360	489	669	807	7-8
Ю. Савин (авиационные вузы)	180	360	447	627	807	7-8
Г. Григориади (Южная зона РСФСР)	180	360	540	685	803	9
В. Запашный (Ленинград)	180	360	514	621	801	10

Победители розыгрыша командного первенства

Украина-2 — 2309, Украина-1 — 2298, Киргизская ССР — 2207.

Парящие модели с поршневыми двигателями

В. Толмачев (Куйбышев)	180	360	510	720	900*	1
И. Гусев (Сибирская зона)	180	360	510	720	900	2
Ю. Скворцовский (Украина-1)	180	360	537	717	897	3
Е. Вербицкий (Украина-1)	180	360	510	702	882	4
Т. Мадья (Эстония)	180	360	510	720	875	5
Б. Филимонов (Ленинград)	180	331	511	691	871	6
В. Яковлев (Ленинград)	180	360	540	720	865	7
С. Кругляк (Украина-2)	180	360	527	684	864	8
И. Павлов (Куйбышев)	137	317	497	677	852	9
В. Петухов (Москва)	179	359	539	697	834	10

Победители розыгрыша командного первенства

Украина-1 — 2456 очков, Ленинград — 2345 очков, Грузинская ССР — 2236 очков.

* В шестом, дополнительном, запуске модель Толмачева летела 3 минуты (180 очков), модель Гусева — 32 сек. (152 очка). Таким образом, Толмачев набрал 1080 очков, Гусев — 1052.



Фрезеровщица Светлана Лузина — чемпион Львовской области по авиамоделлизму.

Фото М. Лендела
(Из снимков, присланных на фотоконкурс журнала «Крылья Родины»)

расположен сзади пилона, винт — толкающего типа. Достойно сожаления, что модель подобной схемы была единственной и оснащена маломощным двигателем (МК-16). Но, несмотря на это, она обладала отличными летными характеристиками; не обдувается струей

из-под винта, что значительно снижает ее сопротивление и облегчает регулировку моторного полета.

Среди моделей обычной схемы одни (первый тип) отличались стремительным взлетом и посредственным планированием (Б. Филимонов, В. Петухов), дру-

гие (второй тип) умеренно набирали высоту и хорошо планировали (чемпион СССР В. Толмачев, Е. Вербицкий, Т. Мардна, Ю. Скворчевский, И. Гусев). Опыт показывает, что в условиях соревнований второй тип моделей имеет преимущества перед первым; попадание модели первого типа в нисходящий поток ведет обычно к глубокому срыву. Попытки совместить резкий набор высоты с хорошим планированием до сих пор не принесли положительного результата. Большая разность скоростей моторного и планирующего полета (при совмещении этих факторов) требует изменения относительного угла крыла и стабилизатора во время перехода модели с моторного полета на планирование. И можно лишь пожалеть, что наши таймеристы упорно не применяют механизмов изменения угла стабилизатора.

По конструкции таймерные модели большей частью состояли из наборных фюзеляжей, оклеенных бальзой. Были и фюзеляжи, долбленные, из липы (И. Гусев). Крылья и стабилизаторы собраны из поставленных параллельно потоку бальзовых нервюр и обычного продольного набора лонжеронов, стрингеров и кромок. Иногда лобовая часть крыльев зашивалась бальзой. Профили крыльев подобны профилям, которые применяют Петухов, Вербицкий и другие.

Итоги трехдневной спортивной борьбы на стартах свободнолетающих моделей радуют и огорчают. Радуют прежде всего результаты украинских спортсменок. Значительно лучше, чем в прошлом году, выступали грузинские таймеристы. Соревнования выявили способную спортивную молодежь. Вместе с тем снизился уровень спортивного мастерства ряда команд областей РСФСР и Белоруссии, плохо выступили азербайджанские авиамоделлисты, в недалеком прошлом призеры и чемпионы страны. Основная причина отставания — отсутствие регулярных тренировок в полевых условиях, что приводило к неуверенным действиям на старте, неумению приспособиться к погоде при запусках.

Каждый всесоюзный чемпионат — большое событие в спортивной жизни строителей «малой авиации». Его с нетерпением ждут тысячи авиамоделлистов. Состязания — лучшая форма пропаганды авиамоделлизма. Они требуют серьезной подготовки, и география их должна быть четко продумана.

Вот где должно проявить себя бюро всесоюзной авиамоделльной секции, но оно стоит в стороне от важного дела. Где как не на всесоюзных стартах спортсменам, активистам Общества ощущать его помощь и поддержку. Огромной должна быть организующая роль бюро секции в подготовке и проведении соревнований: бюро открывает и закрывает всесоюзные старты, устраивает технические конференции и выставки авиамоделльной техники. Так должно быть!

Мастер спорта В. КОЛПАКОВ,
М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

г. Куйбышев.

СПОРТИВНАЯ ВСТРЕЧА В ЮГОСЛАВИИ

Ю. СКВОРЧЕВСКИЙ —
ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ

В Югославии состоялась IX чемпионат Европы по таймерным моделям самолетов. В нем приняли участие команды Советского Союза, Федеративной Республики Германии и Югославии. В состав нашей команды вошли: мастера спорта Ю. Скворчевский, Е. Вербицкий и В. Петухов. Перед выездом на чемпионат все эти спортсмены выступали на Всесоюзных авиамоделельных соревнованиях в Куйбышеве. Они соответственно заняли третье, четвертое и десятое места.

Борьба за первенство развернулась в основном между командами Советского Союза и Югославии. В состав первой югославской команды входили чемпион Европы 1954 года Э. Фресла, А. Щепанович и М. Бялаяц. В первом туре неудача постигла В. Петухова, модель которого набрала лишь 51 очко. Во втором туре наша команда отыграла пять очков, но в четвертом, решающем, еще более досадный срыв произошел у Е. Вербицкого: его модель продержалась в воздухе всего лишь 25 секунд. В команде Югославии подобная неудача в пятом туре постигла Э. Фресла — 93 секунды. Этот неудачный полет лишил Э. Фресла возможности вновь завоевать звание чемпиона Европы, однако он не оказал существенного влияния на окончательное распределение мест в командном первенстве.

В итоге первая югославская команда, набрав 2461 очко, завоевала переходящий кубок Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова, учрежденный в 1957 году за командное первенство на чемпионате Европы по таймерным моделям.

Команда СССР — 2237 очков — заняла второе место, третье место — вторая команда Югославии — 1980 очков. Команда ФРГ замыкает таблицу.

В розыгрыше личного первенства победу одержал югославский спортсмен М. Бялаяц — 836 очков, ему присвоено звание чемпиона Европы 1960 года и вручена золотая медаль. Мастер спорта Ю. Скворчевский, отстав от победителя на 13 очков, оказался на втором месте, на третьем — Э. Фресла. Советские спортсмены заняли: Е. Вербицкий — 7 место — 713 очков, В. Петухов — 8 место — 701 очко.

Н. УКОЛОВ,

руководитель команды СССР,
судья республиканской категории

ОТ ЖЮРИ ВСЕСОЮЗНЫХ ЗАОЧНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ШКОЛЬНИКОВ

В целях своевременного подведения итогов Всесоюзных заочных соревнований по резиномотормым моделям В-1 на приз журнала «Крылья Родины» жюри обращается с просьбой к инструкторам-авиамоделистам присылать итоговые материалы сразу же после проведения авиамоделельных стартов, не дожидаясь 25 апреля 1961 года — последнего срока отправки результатов зачетных запусков моделей.

ЖЮРИ СОРЕВНОВАНИЙ

В ИНТЕРЕСАХ МОНОПОЛИЙ США

В. ПРЖИАЛКОВСКИЙ

БЕЗУДЕРЖНАЯ ГОНКА вооружений, проводимая правящими кругами США, накладывает отпечаток на всю американскую экономику. Особенно в сильной степени милитаризирована авиационная промышленность. Ее военные поставки за последние годы достигли 82—85 процентов стоимости всей авиационной продукции страны.

По государственному бюджету США на военные цели ассигнуются огромные средства: в 1959—60 финансовом году военные расходы были намечены в сумме 45,8 млрд. долларов, что составляет 59 процентов всех расходов. В том же финансовом году на военные самолеты и ракеты ассигновано 10 млрд. долларов — 13 процентов всех расходов по бюджету и 22 процента военных расходов. Эти цифры, немного увеличатся, если добавить сюда затраты на проведение научно-исследовательских работ в военных целях, на строительство и содержание баз, аэродромов, стартовых площадок, исследовательских и испытательных сооружений, а также на личный состав ВВС США.

В журнале «Экономик нутс» (1959, № 4) приведены интересные данные о сравнительной стоимости некоторых видов военной техники и гражданских сооружений. Так, например, на средства (17,6 млн. долларов), расходуемые на изготовление одного бомбардировщика типа А-3J можно было бы построить 880 домов, а стоимость одного тяжелого стратегического бомбардировщика В-52 (8,5 млн. долларов) равна стоимости 213 школьных классных комнат.

Фирмы, выполняющие военные заказы, поставлены в привилегированное положение. Об этом достаточно красноречиво говорит то, что по сравнению со второй мировой войной цены на военные самолеты выросли в несколько десятков раз.

Немаловажное значение имеет также и то обстоятельство, что авиационные монополии самым тесным образом связаны с государственным аппаратом, в особенности с военными ведомствами.

Эти связи осуществляются по двум линиям. Крупные чиновники, уйдя с государственной службы, поступают на службу к монополиям. Американские авиационные компании особенно охотно принимают к себе на службу бывших офицеров и генералов: в крупнейших фирмах их насчитывается по несколько десятков. Это не случайно. Ведь указанные лица интересуют компании не потому, что они являются специалистами. Дело в том, что, используя свои связи с чиновниками военных ведомств, они предпринимают все усилия для того, чтобы «проталкивать» проекты своей фирмы.

Можно привести такие факты. Президент «Дженерал дайнемикс корпорейшн» Фрэнк Пэйс-младший до прихода в эту компанию занимал пост военного министра. По сообщению американского журнала «Тайм», Фрэнк Пэйс

часто вызывается для консультаций с руководящими деятелями США. Президентом компании «Аэроджет дженерал корпорейшн» является Дэн Кимболл, который с 1951 г. до 1953 г. занимал должность военно-морского министра. Президент «Конвэр» (авиационное отделение «Дженерал дайнемикс корпорейшн») Джозеф Макнэрни до работы в этой фирме возглавлял главное управление материально-технического обеспечения ВВС.

Связь монополий с государственным аппаратом осуществляется и другим путем. Руководители компаний назначаются на ответственные государственные посты. В этом случае монополии получают возможность добиваться крупных контрактов, которые им «уступают» их бывшие служащие. Так, например, бывший министр обороны США Вильсон в течение многих лет (до прихода на государственную службу) занимал пост президента «Дженерал моторс корпорейшн». Бывший заместитель министра обороны Куорлс занимал посты вице-президента в компаниях «Белл телефон лабораториз» и «Вестерн электрик компании». Заместитель министра обороны Дуглас являлся в свое время директором авиатранспортной компании «Америкен эйрлайнс», а также служил во многих других компаниях. Бывший министр обороны США Макнэрли в прошлом — директор компаний «Дженерал электрик» и «Крайслер корпорейшн».

Как указывает товарищ Н. С. Хрущев, «в мире все еще имеются сторонники гонки вооружений и «холодной войны», имеются влиятельные капиталистические монополии, которые извлекают из гонки вооружений громадные прибыли. Они постараются, не брезгуя никакими средствами, помешать осуществлению всеобщего и полного разоружения и уже теперь не сидят сложа руки».

К подобным монополиям относятся и авиационные монополии США. Стремясь сохранить свои прибыли на высоком уровне, они выступают за продолжение гонки вооружений, за проведение политики «с позиции силы». Не случайно поэтому, что после провокационных полетов американских военных самолетов над территорией СССР акции авиационных компаний значительно поднялись.

Внешнеполитический курс правящих кругов США продиктован интересами мощных военно-промышленных концернов, стремящихся не допустить ослабления международной напряженности. Об этом свидетельствуют и предвыборные программы республиканской и демократической партий. В обеих этих программах, которые почти ничем не отличаются друг от друга, содержатся призывы продолжать политику «холодной войны», усиливать гонку вооружений, причем особый упор делается на атомное и ракетное оружие. Эта авантюристическая политика обречена на провал, так как на страже интересов мира стоит могучий социалистический лагерь во главе с Советским Союзом.



РАССКАЗ

С. БОГДАНОВ

Рис. Н. Захаржевского

ТРЕТЬИ СУТКИ гнал северный ветер косматые, рваные облака; клубясь и извиваясь, неслись они бесконечными толпами, обдавая землю потоками холодного, надоедлив-ного дождя. Сквозь его частую сетку чуть видны самолеты, понуро свесившие винты в заплывших грязью ка-попирах.

«Трое суток сидим на приколе, — ворчали летчики. — И это в такое время, когда наступающим за Днепром советским войскам так нужна помощь авиации! Нет же, сиди и жди у моря погоды!»

С тревогой прислушиваясь к бующей за окном непогоде, Андрей Лазарев и его друг Владимир Снежко часто выбегали из комнаты, с надеждой вглядывались в беспросветную, крошечную тьму ночи. Ни одного просвета, ни одной звездочки; только тугие струи дождя, только пронизывающий ветер.

— Видно и завтра то же самое... Будь она неладна эта погода! — сердито заговорил Андрей.

— Це ж стихия, — флегматично отозвался Снежко. — Щось прорвалось на небі, от воно и лье, як скажене. Та не турбуйся! Мабуть до ранку и вправду закинчиться. Пидемо краще спати! (Снежко прекрасно знал русский язык, но любил вплетать в разговор напевные и мягкие слова украинского языка — ридной мовы).

Весело трещат дрова в печурке, в меру коптят самодельные светильники, мечутся по стенам огромные тени — привычная фронтовая обстановка.

— Сидай, Андрийко, коло мене та заспываемо, что ли, — предложил Снежко.

— Только и осталось, что петь, — снимая гимнастерку, ответил Андрей. — Быть, понимаешь, хочется, а он — заспываемо!

— Було б з чого?! Сидай, тоби кажу! Помечтаем, коль не заспываем, — схватил он руку друга огромной ручищей и легко подтянул к себе упирающегося изо всех сил крепкого и рослого Андрея.

— Отстань, Володька! Дай раздеться!

— А ось и не видстану! — шутиливо возразил Снежко, и на его лунообразном, добродушном лице лукаво засверкали удивительно красивые его большие, чуть навькате глаза, а светло-русые волосы, сбившись челкой к правому глазу, придавали ему озорноватое, лихое выражение. — Сидай, сидай, хлопче! Вспомни, как мы с тобой пешими воевали! Чи забув, може?

— Разве это забудешь? — хмуро отозвался Андрей, присаживаясь рядом с другом. — Вот и хочется отквитать им как следует. А тут сиди...

— Да-а-а! Було дило, — протянул Снежко. — Сколько наших хлопцев погелло, сколько пропало в лесах да болотах...

Андрей молчал. Запрокинув голову с густой шапкой черных волос, он устремил куда-то далеко взгляд чуть прищуренных, сероватых глаз; тонкие крылья греческого, с горбинкой носа затрепетали часто и резко, четко проступили линии раздвоенного подбородка, слегка выступающих скул.

С почти осязаемой яркостью встали перед ним навеки ушедшие в прошлое дни. Только-только начали они с Владимиром постигать азы авиационной теории, пришла война. Задымился, запылал, загрохотал запад. Покатились через город бесконечные людские потоки. Поспешно днем и ночью отступали войска. Самолеты с паучьей свастикой расстреливали женщин, детей, стариков на пыльных, горестных дорогах войны.

Плечом к плечу прошли они со Снежко весь путь. Разве забыть беспрерывные марши, фашистские танковые клещи, настигшие их и бросившие в тыл вражеских армий, бои с наседавшими со всех сторон врагами, муки выжженной и поруганной земли?! И последний эпизод, наполнивший душу такой испепеляющей ненавистью, что, вспомнив его, Андрей невольно сжал кулаки и закричал зубами. Нет! Такого не может забыть человек!

...Измученные, запыленные втягивались курсанты училища и присоединившиеся к ним на дорогах отступления бойцы и командиры в когда-то большое, а сейчас почти уничтоженное село. Чадея, догорали избы, дышали жаром раскаленные трубы, мрачно черневшие среди груд развалин.

Широкий и, видимо, глубокий колодец (село стояло на холме) до самого верха был набит проколотыми, простреленными, изуродованными детскими трупами. А на самом верху, перевешиваясь через сруб, неестественно вывернув головку, лежала девочка двух-трех лет; в ее остекленевших глазах застыл такой ужас, так беспомощно и жалко свисали ее худенькие, с крохотными пальчиками ручки, что Андрей застонал от душевной боли. Вот тут-то окончательно понял он, с кем имеет дело. И каждый, проходя мимо этого страшного места, клялся не давать фашистам пощады.

...В коротком ночном бою, разметав вражеские заслоны, прорвали линию фронта и вышли к своим...

Затем снова школа в далеком тылу, и вот уже полгода на фронте — летчиками. И все так же горит в сердце ненависть, все больше и больше хочется истреблять коричневую нечисть.

«Как хорошо, что и здесь вместе с Володькой... Ох, и парень же этот Снежко! — прямой, смелый, искренний друг... настоящий, задушевный. Дорогой ты мой Снежко!» — любовно глянул он на друга.

И каждый, проходя мимо этого страшного места, клялся не давать фашистам пощады.



— Ты чего на мене дывышся, як на дивчину?

— Да так... — смутился Андрей. — Давай спать.

К утру дождь перешел в снег. Понеслись, закружились густые рои белых мух, облепили деревья, дома, самолеты, присели на землю и замерли. Искерпав свои запасы,дохнул морозом и утих ветер.

Погода явно становилась летной, и когда летчики вышли на аэродром, их приветствовал еще непрочный, но по-своему чудесный наряд зимы. Лететь можно! Теперь только получить боевую задачу.

Разведка установила, что противник сосредоточил до тридцати эшелонов боевой техники и боеприпасов на узловой станции Александрия, и полку предстояло уничтожить их.

— Будет тяжело, — предупредил командир. — Двадцать километров за линию фронта пойдем на предельно малой высоте — облака поднялись только на 400—500 метров. Огонь зенитных пушек и пулеметов будет сильным, но, несмотря ни на что, задание должно быть выполнено! Ни одной бомбы мимо цели! Если есть вопросы, прошу, — закончил он, оглядывая застывшие перед ним шеренги летчиков, штурманов, радиостов. Чуть колышет ветерок пурпурное полотнище боевого знамени; замерли летчики первой эскадрильи, за ними — второй, третьей... Спокойные, сосредоточенные лица все поднимающих и ко всему готовых людей.

— По самолетам!

Взглянув еще раз на масляно-блескивающие туши бомб, Андрей надел парашют и полез в кабину. Гулко хлопнула массивная крышка входного люка за штурманом.

Шипя и брызгаясь огнем, взвилась в хмурое небо зеленая ракета. Резко рванул тишину заработавший мотор, за ним — другой, и скоро все отдельные звуки потонули в оглушительном, тысячеголосом реве — взметая тучи снега, самолеты тяжело трогались с места.

Собравшись над аэродромом, полк в четких боевых порядках пошел на запад. Быстро меняются ориентиры. Плывут и плывут под крылом заснеженные поля, синеющие островки лесов, холодные, какие-то сизые реки, черные ленты дорог, а по ним идут и идут к фронту бесконечные колонны машин, танков, орудий, пехоты.

В мгlistой дымке, там, где чернот фиолетовые облака сливаются с горизонтом, появились какие-то крестники.

«Истребители сопро-вождения», — догадался Андрей.

Пустынный, холодный показался Днепр. Бесчисленные воронки на песчаных отмелях, едва прикрытых снегом, разбросанные паромы, орудия, сгоревшие танки показывали, какой ценой удалось переправиться нашим войскам на правый берег.

Мрачней и угрюмее стало вокруг. Дым пожаров, сливаясь с облаками, стер все краски начинающегося дня и оставил один монотонный, сероватый мрак.

На земле шел бой. Тысячи воронки от мин и снарядов пятнали снег. Грозней и звонче запели моторы и увлекаемые ими еще быстрее понеслись над головами врагов самолеты, а им навстречу зазмеились гирлянды зенитных снарядов, густо зацвели черные хлопья разрывов.

Истребители пикировали на батареи, били по ним из пушек; беспрерывно пульсировали огнем нижние пулеметы бомбардировщиков.

Маневрируя, Андрей увертывался от ближайших трасс, но все трудней и трудней приходилось ему: слишком мала была высота.

Яркая вспышка полыхнула по облакам, и чей-то самолет бесформенными обломками закувыркался в воздухе...

Не уберется и Андрей. Тренькнули выбитые осколками куски Plexiglasa. Коротко ахнул штурман, хватаясь за плечо Андрея и тяжело оседая на пол кабины. Испуганно вскрикнул радист:

— Командир, горим!

Но Андрей и сам видел это. Из рваной пробоины на правой плоскости потекли робкие струйки огня, слились в один поток и зловеще запылали ослепительным пламенем.

Стиснув зубы, Андрей свалил самолет на крыло в попытке сорвать пламя, но все было тщетно. Убедившись в этом, он прекратил скольжение. Скоро и цель, а пламя разгоралось все сильнее. С консолиного бака огонь перекинется на центроплан — тогда взрыв, смерть.

«Может быть, вернуться, — подумал Андрей. — Успею сесть на своей территории... И Сашка ранен, того и гляди истечет кровью. — Властный инстинкт самосохранения искал спасительную лазейку из, казалось бы, безнадёжного положения. — Еще семь километров до цели — минута полета, а через две-три минуты самолет взорвется. Назад! Еще не все потеряно. А задание?»

Это слово током обожгло сознание.

«Несмотря ни на что, задание должно быть выполнено!» — зазвучали слова командира.



А где же Андрей? Чего он ждет?

Перед мысленным взором Андрея молниеносно пронеслись немецкие танки, идущие в атаку, сожженные города и деревни, детские трупы в колодце, девочка, раскинувшая ручки, Снежко, говорящий Андрею: «...по мне, так нет поганее чоловіка, що тильки про свою шкуру турбується...»

— Задание будет выполнено! — запекшимися губами прошептал Андрей, окидывая тоскующим взглядом космы огня, траурный шлейф дыма, волочившийся за самолетом. — Идем на цель! — громко и жестко сказал он радисту. — Штурман ранен, тебе разрешаю прыгать.

Но не таков человек Евгений Суриков, чтоб так просто взять да и прыгнуть, когда командир еще ведет самолет. Иронически улыбнувшись, он ответил:

— У меня, товарищ командир, одна нога всегда за бортом, а сейчас еще не припекает. Я подожду.

— Следи за пламенем. Загорится центроплан — кричи мне и немедленно прыгай, — приказал Андрей.

— Есть, командир! — И тут же сообщил: — «мессеры» атакуют!

Хищной осиною окраски, да и сами похожие на ос, «мессеры» большой стаей вывалились из облаков и бросились на бомбардировщиков... Но не тут то было. Отсекая «мессеров», вокруг них закружились наши истребители, и врагу стало не по себе.

Цель! Как паутина, сходятся к станции нити рельс. Дымки паровозов, красная водоканка и эшелоны эшелоны...

«Ага, разбегаетесь!» — злорадно подумал Андрей, увидев черные точки, ползущие во все стороны от станции. О себе он не думал. Принятое решение поглотило все его чувства и мысли. Он знал, что пути назад у него нет. «Сбросить бомбы на цель, а там будь, что будет».

Зенитки пытались спасти эшелоны. Снова засверкали огни, понеслись молниеносные трассы, но тщетно! В рассчитанной точке пространства кончился боевой курс самолетов, и бомбы, брошенные недрогнувшей рукой, сделали свое дело. Перекаляющиеся, беспрерывно меняющие свои очертания горы огня, дыма и пыли закрыли эшелоны, а следующие волны бомбардировщиков, добавляя туда свой груз, увеличили эти горы и подняли их до облаков. Обвалоподобный, рокошущий грохот забил все звуки, затряс самолеты, но они,



Пустынный, холодный показался Днепр.

выдержав ослабленную расстоянием ударную волну, отходили от цели.

— Задание выполнено! — торжествующе закричал Андрей, разворачивая обреченный самолет в сторону синюю слева леску.

Огонь, расплываясь по крылу, окутал мотор, и он, заскрежетав, забился в судорогах.

«Теперь все равно, — равнодушно подумал Андрей. — Эх, Сашка, Сашка! Подвел ты меня... Пригать бы надо... Сторим к черту, — заговорил он, обращаясь к штурману. — А тебя ж куда? Так что, держись! Есть еще шансики... Может не взорвемся... Суриков! Иду на посадку. Приказываю прыгать, — закричал он радисту...»

...Бессильный чем-либо помочь другу, Снежко в тоске и ярости кусал губы, не спуская глаз с горящего самолета Андрея.

— Андрийко! Андрийко! — кричал он. — Прыгай же, бисова дытына! Сториш! Ну що... що вин робить? Чи не бачить, що горить?

От самолета Андрея отделилась черная точка, оделась в белое облако и закачалась под куполом парашюта.

«Стрелок прыгнул, — подумал Снежко. — А где же Андрей? Чего он ждет? Андрийко! Адрий! — застонал он, увидев, как самолет Андрея, взвзвизываясь выпущенными посадочными щитками, круто устремился к земле. — Пишов на посадку»...

Снежко отделился от строя и устремился за самолетом Андрея.

— Что думаешь делать? — встревоженно спросил штурман.



Взвалив на плечо штурмана...

— Петя! — повернул Снежко к нему посережнее лицо. — Друг же он мне... ты это разумеешь? Тилькы глянем, що з ним...

Но когда самолет Андрея в густых клубах дыма и пыли замер, распластавшись среди огромного поля, и от него побежала маленькая фигурка, Снежко резко развернулся и выпустил шасси.

Штурман молча поглядел на окаменевшего в непреклонном решении летчика, включил радио и передал:

— Ястреб-4! Ястреб-4! Прикрой! Идем на посадку.

...Сбросив фонарь кабины, Андрей убрал газ и повел самолет к земле. Лихорадочно работала мысль. Напряжение боя, охватившее его перед целью, прошло. Сейчас, как никогда, хотелось жить. Каждую секунду он ждал взрыва, но где-то в подсознании билась робкая мысль: «успею, успею...» Непривычно близко от глаз помчалась земля, взметнув снег, громыхнули винты. Самолет задрожал, закачался и тяжело плюхнулся на фюзеляж. Схватив в охапку штурмана, Андрей выскочил из кабины и побежал от машины. Подстегиваемый треском и гулом огня, он бежал и бежал, пока упругая сила не швырнула его на землю.

«Успел! — в изнеможении подумал он, приподнимаясь вместе со штурманом. — Рванули все-таки, проклятые... Теперь в лесок...»

Взвалив на плечо штурмана, Андрей повернулся в сторону станции, чтобы оценить обстановку, и не поверил своим глазам: прямо на него, подпрыгивая по замерзшим

комьям пахоты, рулил самолет Снежко. Да! Снежко! Высунувшись из кабины, он махал Андрею рукой.

— Скорей, скорей! — говорил этот жест.

— Переважи его! — передавал штурман стрелку, сказал Андрей и сразу бросился к кабине. Протиснувшись к сиденью летчика, он в порыве безграничной нежности легонько потрепал за щеки блаженно улыбающегося Снежко. — Теперь уноси ноги! Видишь, фашисты бегут, — кивнул он на конец поля. — Да спокойней — не аэродром.

Над ними, призывно качая крыльями, носились четыре истребителя прикрытия, и по тому, как Снежко восхищенно повторил несколько раз: «от, бисови диты, кроют так кроют», — можно было судить о степени его признательности боевым друзьям.

— Ну, пошли, Андрийко! Держись, — посуровел Снежко.

Привычно запели моторы. Все стремительней и стремительней бег самолета. Затаив дыхание следил Андрей за действиями друга.

Снежко уверенно поднял самолет и, наращивая скорость, на бреющем полете взял курс на восток.

Новые КНИГИ

ВОСПОМИНАНИЯ БЫВАЛОГО ЛЕТЧИКА

Бывалого летчика Анатолия Кожевникова, бывшего в 1941 году инструктором Батайской летной школы — известие о войне застало на учебном аэродроме. Он принимал вчетверном полет от курсанта Гучека. Вспоминая тот памятный день, автор книги * пишет: «Когда мы подружились к красной линейке, к нам подошел инженер эскадрильи. Почему-то он с противоголозом. — Тревога, что ли, товарищ инженер?»

* А. Кожевников. Записки истребителя. Военное издательство Министерства обороны СССР, 229 стр., цена 4 р. 63 коп.

— Нет, сказал он взволнованно. — Война. Фашистская Германия напала на нашу страну.

— Ну, вот, брат Гучек, как начинается твоя самостоятельная летная жизнь. С учебного самолета прямо на боевой, — говорю я курсанту...»

Вместе со своими курсантами стал фронтовиком и Кожевников. Его записки — это правдивые рассказы о воздушных боях, в которых ему довелось участвовать, о товарищах по оружию, их мужестве и самоотверженности.

Боевые вылеты на сопровождение штурмовиков, разведку, перехват противника следуют один за другим. Отшлифовывается слетанность звеньев, выковывается крепкая, спаянная кровью, боевая дружба. На многих примерах автор показывает в действии благородный закон советских воинов: «Сам погибай, а товарища выручай». Так, сохраняя спускающегося на парашюте лейтенанта Паренко от наседавших «мессеров», погиб летчик Вудяев. Но дорого обошлась врагу его жизнь. Три фашистских самолета врезались в землю.

Преодолевая любые трудности, крылатые воины мужали, закалялись в огне войны. Коля Магузко, которого автор называет «юношей с нежным сердцем», становится суровым и грозным истребителем. Не щадя своей жизни, самоотверженно сражаются с врагом летчики Костриков и Демченко.

Бои на Дону, под Сталинградом, на Курской дуге. Летчики прикрывали свои войска, наносили удары по противнику,

приходили на помощь десанникам. Авиаторы всегда в напряжении. Но ничто не могло сломить их боевой дух.

И вот наши части в логове врага. Истребители под командованием Кожевникова штурмовали колонну мотопехоты. Вдруг в один из самых горячих моментов он услышал в наушниках знакомый голос. — Прощайте, братцы!

Истребитель, обвешанный пламенем, врезался в гущу вражеских бронетранспортеров... Это был Гучек. Так погиб его ученик и боевой соратник.

В книге ярко показано, как самоотверженно сражались советские летчики за счастье нашей Родины. Вместе со всеми крылатыми воинами читатель видит автора книги, чья жизнь — пример для молодежи.

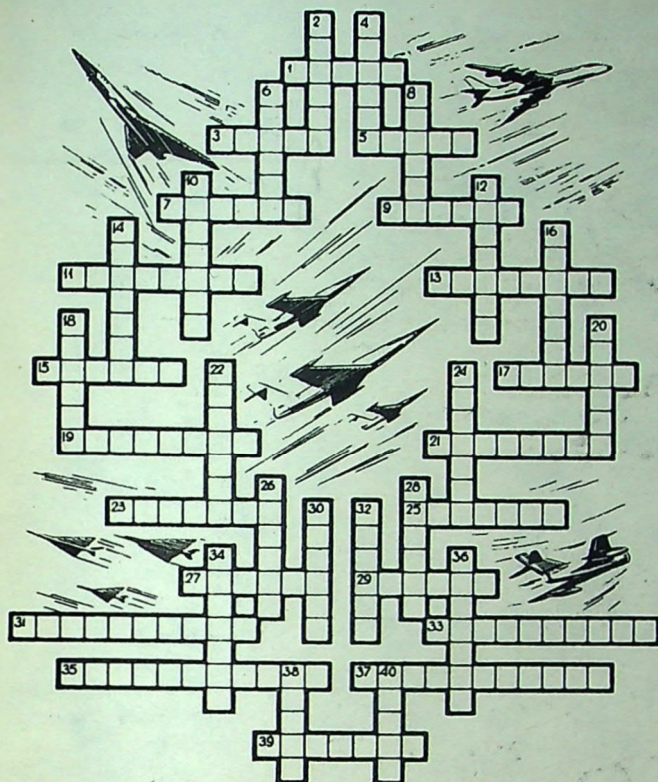
Анатолий Леонидович Кожевников родился в 1917 году в крестьянской семье, с малых лет трудился в поле. Он получил специальность топографа, учился в Красноярском аэроклубе, а затем, с отличием окончив летную школу, остался в ней инструктором. За время Великой Отечественной войны Кожевников лично сбил 27 фашистских самолетов. Ему присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Боевая деятельность мужественного авиатора насыщена интересными, волнующими событиями. Об этом лучше всего говорит его книга. Обязательно прочитайте ее.

К. ПИСАРЕВ

г. Серпухов.

Кроссворд



По горизонтали:

1. Дважды Герой Советского Союза, получивший первоначальную летную подготовку в аэроклубе. 3. Известный русский летчик, установивший ряд рекордов на первой авиационной неделе в 1910 году. 5. Фигура пилотажа. 7. Название самолета, на котором экипаж В. Гризодубовой установил международный женский рекорд по дальности беспосадочного полета. 9. Конструктор авиационных двигателей. 11. Штурман героического экипажа Гастелло. 13. Основная силовая часть конструкции крыла. 15. Дважды Герой Советского Союза, отличившийся в воздушных боях на Кубани. 17. Деталь поршневого двигателя. 19. Русский летчик, впервые в истории авиации совершивший таран. 21. Один из первых советских конструкторов авиационных двигателей. 23. Летчик-испытатель, Герой Советского Союза. 25. Русский авиационный конструктор, впервые создавший самолетные лыжи. 27. Летчик-исследователь, первый сбивший фашистский самолет в районе Ленинграда. 29. Элемент техники пилотирования. 31. Конструктор одного из первых советских реактивных самолетов. 33. Инженер, по проекту которого, впервые в нашей стране, был построен самолет-авианосец. 35. Летчик, первым в мире совершивший полет на реактивном самолете. 37. Приспособление, необходимое для шасси и других частей самолета. 39. Летчик, Герой Советского

Союза, участвовавший в спасении челюскинцев.

По вертикали:

2. Выдающийся советский летчик. 4. Участник Великой Отечественной войны, один из первых уничтоживший фашистский самолет таранным ударом. 6. Дважды Герой Советского Союза, удостоенный этого звания в числе первых летчиков. 8. Советский авиаконструктор. 10. Пионер освоения реактивной авиационной техники. 12. Летчик, повторивший подвиг Гастелло. 14. Деталь подвесной системы парашюта. 16. Элемент каркаса крыла. 18. Летчик-новатор и прославленный авиационный командир, мастер бомбардировочных ударов. 20. Конструктор аэродинамических труб и многих авиационных приборов. 22. Конструктор самолета «Пчелка». 24. Советский летчик, лично сбивший 62 самолета противника. 26. Деталь самолетного переговорного устройства. 28. Подвижная часть крыла. 30. Название пассажирского самолета, сконструированного А. Н. Туполевым в 1931 году. 32. Советский летчик, участник трансарктического перелета в экипаже М. М. Громова. 34. Комплекс фигур, выполняемых на летательных аппаратах. 36. Часть винта. 38. Летчик, один из первых удостоенный звания Героя Советского Союза во время Великой Отечественной войны. 40. Основная часть самолета, вертолета.

Составил Н. СУБВОТИН
Курская область. Станция
Ржавка.

Кто это написал?

Кто это написал, как называются стихотворения, отрывки из которых приводятся?
1. «У летчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить — большая заслуга.

Но друга спасти — это высшая честь».
2. Нужно так любить свою отчизну,
Вовсе забывая о себе,
Чтобы и в огне, прощаясь с жизнью,
О ее заботиться судьбе».

Ходом коня

	С		Р		
		—		Я	
Д	П		О		
Т			О		Д
	У	У	М	Р	
			И		Ж
Р		В	Т		
	Т		И		

Двигаясь ходом коня от буквы к букве, вы прочтете пословицу.

ОТВЕТЫ

ЧЕМ ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫ ЭТИ ДАТЫ?

(«См. Крылья Родины» № 5)

1911 г., 22 ноября. Г. Е. Котельникову выдан патент на первый в мире авиационный ранцевый парашют РК-1.

1914 г., 8 сентября. Русский военный летчик П. Н. Нестеров впервые в истории авиации таранным ударом уничтожил самолет противника.

1920 г., 3 декабря. В Постановлении Совета Народных Комиссаров за подписью В. И. Ленина замечательный русский ученый Н. Е. Жуковский назван «отцом русской авиации».

1937 г., 20 июня. Чкаловский экипаж завершил беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в США.

1942 г., 15 мая. Советский военный летчик Г. Я. Бахчиванджи впервые в мире совершил полет на реактивном самолете.

1960 г., 15 мая. В Советском Союзе осуществлен запуск космического корабля-спутника.

Все даты приведены по новому стилю.

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН, А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, И. К. ПОДГУРСКИЙ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ПИПИЛОВ.

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Р. Выгонская

Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-68-35

Сдано в производство 27.VIII 1960 г. Подписано в печать 3.X 1960 г. Бум. 60x92/8 2/4, с. л. 5,5 п. л. Г-63678. Тир. 40 000 экз. Издательство ДОСААФ. Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера 3 руб. Зак. 548.

Обложка и цветная вкладка отпечатаны в Первой Образцовой типографии им. А. А. Жданова

Московская типография № 4 Управления Полиграфического промышленного Мосгорсовнархоза. Москва, ул. Ваумана, Гарднеровский пер., д. 1а.

СОДЕРЖАНИЕ

Мечта становится явью	1
Высокая награда Родины	2
Счет рекордам	3
На старты спартакиады!	3
Авиамоделизму — широкий размах!	4
Г. Залудский. В напряженной борьбе	6
П. Корзинкин. Победили москвичи	9
В. Суслев. В отпуске	10
Факты. События. Люди	12
Р. Измайлов, В. Замятин. Рекордный планер-паритель	14
О. Гоши. Новые республиканские рекорды	16
И. Журавлев. Они сражались за Родину	18
В. Елкин. Рассказывает летчик-фронтовик	18
И. Макарова, Л. Сычева. Нужны сборы планиристов	19
Г. Иманова. Начинать раньше полеты	19
П. Патуша. Поддерживать местную инициативу	19
В. Гончаренко. Правильно обучать спортсменов-планиристов	20
Н. Сидоров. После прыжков	21
А. Фролов. Комсомольский экипаж	21
Я. чернявский. Возможности и действительность	22
В. Колпаков, М. Лебединский. Молодежь наступает	24
Н. Уколов. Спортивная встреча в Югославии	27
В. Пржиалковский. В интересах монополий США	27
С. Богданов. Задание будет выполнено!	28
К. Писарев. Воспоминания бывшего летчика	30

На первой странице обложки: Узбекские парашютистки. Спортсменка 2-го разряда комсомолка Р. Мухамеджанова (слева) учится в Наманганском педагогическом институте, а ее подруга — спортсменка 3-го разряда комсомолка Л. Докудовская — в Наманганском медицинском училище.

Фото Б. Антонова

На 4-й странице обложки: Вертолет «Москвич» над выставкой достижений народного хозяйства в Москве.

Фото С. Кашникова

В помощь спортсмену

Новая Единая всесоюзная классификация 1961—1964 гг.

(Авиационные виды спорта)



«Крылья Родины» — массовый авиационно-спортивный журнал, в популярной форме знакомящий молодежь с развитием советского авиационного спорта, жизнью, учебой и боевыми традициями Военно-Воздушных Сил, с многообразной деятельностью Гражданского воздушного флота.

Читатель найдет в журнале материалы о всех видах авиационного спорта — парашютном, планерном, самолетном, вертолетном и авиамоделльным.

Журнал систематически показывает борьбу наших спортсменов за новые всеюзовые и мировые авиационные рекорды, освещает авиационные соревнования. На страницах журнала обобщается передовой опыт массовой, спортивной и учебной работы авиационных кружков на предприятиях, в учебных заведениях, в колхозах и совхозах. Ряд материалов посвящается показу опыта авиационных спортсменов зарубежных стран.

В журнале печатается много материалов для юных авиамоделлистов, для авиамоделльных кружков и лабораторий при школах, станциях юных техников, домах и дворцах пионеров, при дворцах культуры и клубах. Материалы журнала призваны помочь работникам школ, комсомольским организациям в решении задач политехнического обучения. В разделе «В помощь авиамоделлисту» в каждом номере публикуются чертежи авиационных моделей различных классов, лучших моделей местных, всеюзовых, международных соревнований, новинки отечественной и зарубежной авиамоделльной техники.

Специальные разделы журнала отведены пропаганде отечественной авиационной науки и техники, показу новых самолетов, вертолетов, планеров и их создателей — авиационных конструкторов, инженеров, работников авиационной промышленности.

В журнале 32 страницы текстового и иллюстрационного материала и цветные вкладыши.

Своевременное оформление подписки обеспечит регулярное получение журнала.

на 1961 год

Подписка принимается без ограничения в городских отделах «Союзпечати», конторах, отделениях и агентствах связи, в пунктах подписки и общественными уполномоченными на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях.

Подписная цена: на год — 36 рублей; на 6 месяцев — 18 рублей; на 3 месяца — 9 рублей.
Цена одного номера 3 рубля.





ОНИ БУДУТ ЛЕТАТЬ

На аэродроме Вильнюсского авиаспортивного клуба в Кившинах вы можете довольно часто увидеть группу начинающих планеристов. Руководит ею инструктор-общественник Дмитрий Иванович Диордичук, начальник цеха Вильнюсского электромеханического завода. Сам он уже давно увлекается планерным спортом и с большой любовью передает свои знания молодежи.

В настоящей фотоочерке рассказывается о деятельности энтузиаста планеризма Д. Диордичука. Комсомолец Линксмутис Казлаускас (1) — ученик 11 класса 22-й средней школы г. Вильнюса совершил пробную полет на планере. Не все прошло у него гладко. На это и указывает ему инструктор. На другом снимке (2) Д. Диордичук проводит беседу с планеристами во время перерыва. Планер вот-вот взлетит (3). К выполнению упражнения готовится Юрис Гедиминис — ученик 9 класса 2-й средней школы.

Обязательным являются упражнения на тренажере. Сейчас портниха Вильнюсского Дома моделей Регина Пакетурите «летит» на планере «БРО-11» (4). Хорошие результаты показывает Юрий Шилис (5), ученик 9 класса 19-й средней школы.

Планер в воздухе (6). Вот так и надо летать!

Текст и фото Е. Вдовенко



57
П.ЯД.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКА
11 1.12 КР РОЕ

