



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

Декабрь сорок первого. (Читайте на стр. 6).



Чемпионка СССР 1981 года планеристка Э. ЛААН (Эстония).

После успешного прыжка на восточную вершину Эльбруса. (Читайте на стр. 16).



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

• • • ДЕКАБРЬ • • •

12

• 1981 • • •

ПОВЫШАЯ АКТИВНОСТЬ КАЖДОГО

НЕДАВНО в Астрахани прошли очередные слеты призывной молодежи. Тема их — «Готовность к службе в Вооруженных Силах СССР». В слетах приняли участие представители партийных и советских органов, комитетов комсомола, профсоюзов, военных комиссариатов, комитетов и первичных организаций ДОСААФ. Такие слеты перед очередным призывом юношей в Армию, Авиацию и Флот стали здесь традиционной и эффективной формой военно-патриотической работы. Юноши, готовящиеся к самому торжественному событию в своей жизни — к выполнению священного долга защитника родного социалистического Отечества, на слетах рассказывают о том, как в предпризывной период они овладевали начальными военными знаниями, приобретали профессии, имеющие военно-прикладное значение.

Областной комитет ДОСААФ при постоянном внимании уделяет также развитию военно-прикладных и технических видов спорта: во многих средних школах Астрахани успешно развивают мотоциклетный, модельный, стрелковый, водный спорт. В ряде оборонных коллективов юноши и девушки занимаются в авиационно-спортивных секциях.

На пунктах допризывной подготовки, на занятиях по начальной военной подготовке в средних школах, в профессионально-технических училищах, в вузах познают молодые люди азы армейской службы. Многие, обучаясь в организациях ДОСААФ города, области, стали умелыми радистами, водителями автомашин и мотоциклов, меткими стрелками. Значительное число призывников изучает авиационную технику, совершает прыжки с парашютом.

В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовой физкультуры и спорта», а также в решении седьмого Пленума ЦК ДОСААФ СССР большое внимание уделено развитию парашютизма. Молодежь Астрахани любит этот героический, полный романтики вид спорта. Астраханские спортсмены-парашютисты успешно выступали не раз на межобластных, зональных и республиканских состязаниях. Во многих школах, техникумах, профессионально-технических училищах, в вузах города и области юноши и девушки с большим увлечением изучают в кружках парашютное дело. В нашем авиаспортивном клубе буквально нет отбоя от желающих стать спортсменами-парашютистами. Даже при самом строгом медицинском отборе наплыв

всегда значительно больший, чем мы при нынешней базе спортклуба способны за сезон дать возможность молодым энтузиастам испытать в воздухе свои силы, закалить волю, характер.

Астраханский авиаспортклуб — один из старейших на Нижнем Поволжье. Свою родословную, как и большинство аэроклубов страны, он ведет с 30-х годов, с того времени, когда с трибуны IX съезда ВЛКСМ был брошен клич: «Комсомолец — на самолет!» В довоенные годы в высоком астраханском небе обрели крылья сотни молодых рабочих, колхозников и учащихся.

Многие из воспитанников Астраханского аэроклуба отличились в сражениях с гитлеровскими захватчиками — отвагой, мужеством, мастерством стремительных атак, точностью бомбовых и штурмовых ударов. Портреты Героев Советского Союза Степана Здорозова, Гавриила Зуева (одного из первых начальников аэроклуба), Виктора Куликова, Владимира Моисеева, Ивана Сытова, кавалера двух Золотых Звезд маршала авиации Николая Скоморохова украшают комнату боевой славы авиаспортклуба. На ратных подвигах бывших аэроклубовцев воспитывается молодое поколение.

Сегодня клуб готовит спортсменов-летчиков и парашютистов. Мастер спорта международного класса, неоднократный победитель внутрисюзовных и международных соревнований Виктор Лецко — воспитанник этого клуба. Астраханцев можно встретить сегодня в ВВС, ВДВ, за штурвалом самолетов гражданской авиации.

...Я люблю бывать ранним утром на аэродроме авиаспортклуба, любоваться учебными полетами и тренировочными прыжками юношей и девушек, их сноровистыми и умелыми действиями на земле и в воздухе. Вижу, как они радуются удачно выполненному заданию, как горячо обсуждают, анализируют промахи свои и товарищей. В такие часы невольно и сам ощущаешь свою сопричастность к их делам, вместе с ними волнуешься так же, как в свое время за нас переживали и волновались наши аэроклубные и школьные наставники.

Астраханский авиаспортклуб ДОСААФ, которым руководит опытный летчик-спортсмен коммунист Р. Бикбаев, программу обучения летчиков-спортсменов и парашютистов выполняет из года в год успешно, без происшествий и грубых предпосылок к ним. Вот и в минувшем году все задачи, поставленные

клубу, коллектив решил с высоким качеством. Выросло число спортсменов-разрядников, мастеров спорта, передовиков социалистического соревнования, отличных экипажей, звеньев, подразделений технической службы.

Справились с заданиями в первом году 11-й пятилетки не только авиаторы, но и другие учебные организации ДОСААФ области: образцовые автомобильная и морская школы, радиошкола, ряд пунктов допризывной подготовки, многие первичные организации Кировского, Ленинского, Володарского, Харабалинского и других районов. Президиум областного комитета одобрил инициативу оборонных коллективов ряда астраханских предприятий и учебных организаций — «В одиннадцатой пятилетке работать эффективно и качественно!» Среди инициаторов почина — досафовец Объединения «Судоверфь имени С. М. Кирова», средняя школа № 12, образцовая автошкола. Высокие обязательства, взятые инициаторами социалистического соревнования на старте одиннадцатой пятилетки, мы сделали достоянием всех досафовцев.

В Астраханской области свыше 1300 первичных организаций ДОСААФ. Непрерывно растут ряды членов оборонного Общества. Обком постоянно требует от городских и районных комитетов, чтобы они осуществляли живое руководство первичными организациями целеустремленной: чаще бывали на местах, выискивали во все вопросы, которые волнуют досафовцев. Ведь основа успехов закладывается в первичных организациях. Практика показывает, если в первичной оборонной организации жизнь бьет, как говорят, ключом, если руководители организации работают в тесном контакте и взаимодействии с комсомолом, профсоюзами, представителями военных комиссариатов, отделений общества «Знание», то и успехи наверняка обеспечены.

В большинстве первичных организаций области работу ведут предметно, результативно. Тематические вечера, лекции и доклады на военно-патриотические темы, встречи с участниками гражданской и Великой Отечественной войн, ветеранами Вооруженных Сил, знатными людьми промышленности и сельского хозяйства — вот наш пропагандистский арсенал. Такие встречи, если они тщательно подготовлены, проходят, как правило, в сердечной обстановке и дают молодежи хороший эмоциональный заряд, помогают формировать сознание подрастающего поколения, вырабатывать высокие морально-нравственные качества.

Военно-патриотическая пропаганда организована почти повсюду. В Астрахани, в селах, в поселках рыбозаводов живет много ветеранов. В годы Великой Отечественной войны свыше пятидесяти человек, уроженцев Нижнего Поволжья, за мужество и героизм, проявленные в сражениях с врагом, были удостоены Золотых Звезд Героя, тысячи солдат и офицеров награждены орденами и медалями. И хотя время берет свое, бывшие фронтовики — те, кто ходил в огненные атаки, штурмовал вражеские укрепления, совершал дерз-

кие рейды в разведку, строил переправы — продолжают активно участвовать в воспитании молодежи, в работе оборонного Общества.

В Ленинском районе хорошо знают Ивана Федосеевича Толстого. Он уже не молод, но возглавляет нештатный отдел военно-патриотического воспитания в районном комитете ДОСААФ. Он, как и многие другие бывшие фронтовики или воины запаса, часто встречается со школьниками, проводит уроки мужества, рассказывает о героизме своих одноклассников.

В СГПТУ № 7, готовящем высококвалифицированные кадры для судовой верфи им. С. М. Кирова, первичную организацию ДОСААФ возглавляет офицер запаса А. П. Епифанов. На базе Дворца культуры судовой верфи по инициативе досаафовцев вот уже который год успешно действует «киноуниверситет будущего воина». В зале Дворца культуры для рабочих, в том числе — молодых, читаются лекции на такие темы, как «В. И. Ленин о защите социалистического Отечества», «КПСС и укрепление обороноспособности страны», «Конституция СССР об обязанностях каждого гражданина Советского Союза по защите Родины», «XXVI съезд партии о воспитании советских людей в духе патриотизма и социалистического интернационализма».

Разносторонняя оборонно-массовая и военно-патриотическая работа ведется в первичной организации ДОСААФ средней школы № 36 города Астрахани. Руководитель организации и военрук школы — участник Великой Отечественной войны, кавалер многих орденов и медалей офицер запаса Н. Н. Николаев проявляет в работе немалый энтузиазм и настойчивость. В школе силами активистов оборудован музей боевой и трудовой славы. Учащиеся и педагоги в летние каникулы совершают поездки по местам былых сражений. Они уже побывали под Москвой, в районе Ленинграда и Волгограда, привезли ценнейшие экспонаты, рассказывающие о подвигах астраханцев в сражениях с фашистскими полчищами.

Важные военно-патриотические мероприятия проводят в колхозе им. С. М. Кирова Харабалинского района. Провожают ребят на службу в Вооруженные Силы всем селом. Родители, колхозники дают наказ — это стало доброй традицией — добросовестно служить Родине, образцово выполнять воинский долг. Отслужив свой срок, воины возвращаются домой и непременно отчитываются перед односельчанами о том, как они выполнили их наказ, рассказывают о современной Советской Армии, ее могуществе, о высоких морально-боевых качествах молодых солдат.

За последнее время в области развития получает такая форма работы, как шефство первичных оборонных организаций предприятий, школ, техникумов над организациями ДОСААФ жилищно-эксплуатационных управлений и контор. Растет сеть подростковых клубов, а в них — автомобильных, парашютных, авиамodelных и других кружков. Так, досаафовцы средней школы № 1 организовали при жэке № 2 молодежный клуб, в котором подростки вечерами и в выходные дни занимаются стрелковым спортом, изучают парашютное дело. Перед ребятами здесь часто высту-

пают летчики из авиаспортивного клуба, инструкторы автошколы, специалисты по радиodelу.

Конечно, далеко не все организации ДОСААФ Астраханской области активны. Немало еще инерции у отдельных руководителей оборонно-массовой работы. Не везде высок уровень руководства первичными коллективами Общества со стороны городских и районных комитетов. Например, серьезной критике — за ослабление оборонно-массовой работы в колхозах, совхозах и сельских школах — подвергались в прошлые годы Наримановский, Енатаевский, Красноярский и другие райкомы ДОСААФ. Мы изучили состояние дел в названных районах, стиль работы райкомов. Состоялся бескомпромиссный разговор на президиуме обкома. Районным комитетам, которые отставали, была оказана практическая помощь: работники обкома выезжали на места, инструктировали, делились своим опытом. В настоящее время положение изменилось к лучшему.

Воплощая в жизнь исторические решения XXVI съезда КПСС, в том числе и по развитию физической культуры и спорта, мы добиваемся, чтобы спорт, в частности, его технические и военно-прикладные виды, стал в нашем крае еще более популярным. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовой физической культуры и спорта» обязывает каждого из нас настойчиво повышать роль ДОСААФ в совершенствовании и коренном улучшении спортивно-массовой работы. Как подчеркивается в Постановлении, необходимо всемерно способствовать физической закалке людей, особенно молодежи, вырабатывать у каждого силу и выносливость, готовить к защите Родины, завоеваний социализма.

Недавно нас слушало бюро президиума ЦК ДОСААФ — по вопросу повышения эффективности социалистического соревнования среди оборонных коллективов области в свете решений XXVI съезда КПСС, а также пленумов ЦК ДОСААФ СССР. Наряду с положительными результатами, которых достигли досаафовцы области, были отмечены и наши серьезные недостатки, просчеты. Мы еще не добились того, чтобы все райкомы глубоко вникали в жизнь низовых оборонных организаций. В социалистическом соревновании во многих учебных и первичных коллективах Общества допускается формализм. В ряде организаций усилия соревнующихся, как справедливо отмечено в Постановлении бюро президиума ЦК ДОСААФ, недостаточно целеустремленно направляются на более качественное решение задач оборонно-массовой работы. Областной комитет ДОСААФ, городские и районные комитеты, все оборонные организации области принимают меры к тому, чтобы всемерно повышать результативность своей работы, еще целеустремленнее решать поставленные перед каждым коллективом задачи военно-патриотического воспитания трудящихся, особенно молодежи.

И. КУЗНЕЦОВ,
председатель Астраханского
областного комитета ДОСААФ,
Герой Советского Союза

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ № 12
РОДИНЫ (375)
1981

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

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1981.

И. Кузнецов. Повышая активность каждого	1
Г. Вилясов. Организованность — основа успеха	2
Е. Прозоров. Твердое слово коммуниста	4
Их наградила Родина	5
М. Голышев, Н. Штучкин. Декабрь сорок первого	6
Так сражались гвардейцы	9
А. Косс. На реактивных самолетах	10
Н. Балакин. Резервы — в действии!	11
Е. Шварц. Турнир сильнейших	13
С. Киселев. Критерий один — высокое мастерство	14
Ш. Евгеньев. На кубок академика Королева	16
Б. Неринга. С парашютом — на Эльбрус	18
П. Козлов. Человек из легенды	17
С. Аслэзов. Доверено небо	17
Сталь и самолеты	21
Д. Гай. Полета вольное упорство (окончание)	22
И. Адамов. «Освобожденный Донбасс» — это целая эскадрилья!	24
В. Самсонов. Летные династии	25
И. Меркулов. Космический флот Страны Советов	26
Д. Волкогонов. Жрецы нейтронного геноцида	27
В. Игнатьев. От модели — к самолету	28
Н. Ляшенко. «Крылышки». Двигатели и движители	29
Лучшие радиоуправляемые	30
Содержание журнала за 1981 г.	32
Новые стихи	34
Вести со спортивных аэродромов	34
Первый чемпионат, первый чемпион	35

На 1-й стр. обл.: фото А. КОВАЛЯ и альпиниста Ю. ГРИГОРЕНКО-ПРИГОДЫ.

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

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

**АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:**

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

Сдано в производство 22.10.81 г.
Подписано в печать 13.11.81 г.
60×90¹/₈ 5 п. л. Г-41386.
Тираж 55 000. Зак. 1269.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

У НАС ЕСТЬ ВСЕ ДЛЯ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ: ВЫСОКОРАЗВИТЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ, СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЕ И МОРАЛЬНОЕ ЕДИНСТВО СОВЕТСКОГО НАРОДА, ЧЕТКАЯ СТРАТЕГИЯ ДВИЖЕНИЯ ВПЕРЕД, ВОПЛОЩЕННАЯ В РЕШЕНИЯХ СЪЕЗДА. ДЕЛО СЕЙЧАС ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ ВСЯ ПАРТИЯ ЕЩЕ ВЫШЕ ПОДНЯЛА УРОВЕНЬ ОРГАНИЗАТОРСКОЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.

ОДИННАДЦАТАЯ ПЯТИЛЕТКА ДОЛЖНА СТАТЬ — И СТАНЕТ — СЛАВНОЙ ВЕХОЙ НА ПУТИ ИСТОРИЧЕСКИХ СВЕРШЕНИЙ СОВЕТСКОГО НАРОДА. НЕТ СОМНЕНИЯ, ЧТО ТРУДЯЩИЕСЯ НАШЕЙ СТРАНЫ ПРИЛОЖАТ СВОИ СИЛЫ И ЭНЕРГИЮ, ТВОРЧЕСТВО И ИНИЦИАТИВУ ДЛЯ ЗАВОЕВАНИЯ НОВЫХ И НОВЫХ УСПЕХОВ НА ЭТОМ ПУТИ.

Л. И. БРЕЖНЕВ

Из речи на Пленуме
ЦК КПСС
16 ноября 1981 года



РЕШЕНИЯ
XXVI
СЪЕЗДА
КПСС—
В ЖИЗНЬ!

*Опыт
переучивания
на новую
технику*

ОРГАНИЗОВАН- НОСТЬ— ОСНОВА УСПЕХА

В. П. Турбин — командир звена, один из лучших методистов аэроклуба, и В. К. Соколов, техник, обслуживающий «отличный самолет».

А. В. Кудряшов — техник-бригадир, ударник коммунистического труда, старейший работник аэроклуба.

Полетамн руководит Г. Вирясов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



НОВЫЙ, 1981-й учебный — год новой пятилетки — для личного состава Костромского аэроклуба начался необычно. Мы получили задачу: с истребителя МиГ-17 переучиться на новый для нас учебно-тренировочный самолет Л-29. Причем, в короткий срок: до начала полетов, выполнения основных наших задач, оставалось всего три месяца.

☆☆☆

Первое, что мы, руководящий состав аэроклуба, сделали — это довели задачу до коллектива. Оснащение материальной базы современной авиатехникой личный состав воспринял как заботу партии и правительства о выполнении решений XXVI съезда КПСС. Все это вызвало еще более творческий подъем и трудовую инициативу.

Сжатые сроки переучивания потребовали от всех категорий личного состава, всех служб оценить свои возможности, рационально расставить силы, решительно отказаться от некоторых старых привычек, короче говоря, изменить стиль работы.

Мы провели расширенное совещание, детально обсудили первостепенные вопросы стоящей перед нами задачи, приняли решение: переучивание начать с подготовки учебной базы, подготовки специалистов инженерно-авиационной службы, летно-методической подготовки руководящего состава и инструкторов. Назначили ответственных: В. И. Сидоренко, заместителя начальника аэроклуба — за подготовку летного состава, В. М. Половникова, начальника ТЭЧ (технико-эксплуатационной части) — за подготовку технического.



Результатом решения явился большой план переучивания, отработанный штабом аэроклуба.

Потом мы провели партийные, комсомольские и профсоюзные собрания, отобилизовали людей, наметили конкретные планы подразделений, сроки их выполнения.

После этого мы сразу же приступили к оборудованию классов летно-методической подготовки. Под руководством В. И. Сидоренко работали летчики-инструкторы Я. Газиев, В. Турбин, В. Радомцев, А. Анпилов, В. Ковалев. Они готовили таблицы, графики, методические разработки по упражнениям курса, схемы полетных заданий. Они были и чертежниками и редакторами. Им помогали курсанты: Бурлаков, Бутов, Семин, Колдаев. Работа этих умельцев, вернее, результаты работы, утвержда-

лись методическим советом аэроклуба.

Очень хорошо оформил класс своего подразделения В. И. Матюшкин. По качеству работы не отставал от него и командир подразделения В. И. Гузенко, но ему было проще, он шел по проторенной дорожке.

☆☆☆

Теоретическое переучивание постоянного состава мы проводили в различных учебных организациях в зависимости от служебных категорий и специальностей. Инженеры и работники ТЭЧ — в Волчанском авиационном училище летчиков ДОСААФ. Аэроклубы в это время не летали, а училище летало, и ТЭЧ действовала в полную меру. А это и было нужно.

Преподаватели по самолету и двигателю ездили в Рязанский аэроклуб, самый близкий от нас по расположению. Кроме того, там хорошая учебная база, оборудованная, как говорится, по последнему слову техники. При выборе аэроклуба сыграла свою роль и старая объединяющая нас дружба, а друзья, как известно, всегда помогут.

Инженеры, специалисты по авиационному оборудованию и вооружению переучивались в Калужском авиационно-техническом училище.

Переучивание руководящего состава и преподавателей закончилось в начале декабря, с этого времени началось теоретическое обучение летного и технического состава. Оно проводилось методом сборов и закончилось в конце декабря.

Одновременно с учебой шла и подготовка, точнее переоборудование учебно-методической базы аэроклуба, в частности, учебно-летного отдела. На лекции поступали новые, только что изготовленные плакаты, схемы и методические разработки. Много сил и старания приложили преподаватели П. А. Пчелкин, В. П. Руденко, сам начальник УЛО А. И. Гулявцев.

☆☆☆

После теоретического переучивания, получив необходимые знания по устройству и эксплуатации нового самолета, авиаторы приступили к полетам. Летному составу предстояло освоить технику пилотирования и боевое применение, инженерно-техническому составу — приобрести навыки подготовки, проверки, регулировки и ремонта систем, агрегатов самолета, выработать новый порядок действий, во многом отличный от привычного. Прошло какое-то время, и летчики, инженеры и техники приняли активное участие в отработке новых нормативов, внесли деловые предложения, связанные с подготовкой самолетов к полетам, сокращением времени, отводимого на подготовку.

Они исходили из опыта. Л-29, например, заправить топливом проще и быстрее — у него только одна горловина. Еще немаловажный факт: чтобы закатить Л-29 на заправочную, требуется всего три человека, и экипаж (летчик, курсант и техник) обходится своими силами, а для «мига» нужно пять-шесть человек. Пока их созываешь, время уходит. Опыт первых полетов и тренировок показал, что затраты времени на подготовку самолета к полету уменьшились и ввиду большого количества

автоматизированных систем, установленных на Л-29.

Учитывая, что хорошая, устойчивая погода в январе-феврале преобладает больше всего в районах Сибири, летный состав прошел переучивание на базе Омского аэроклуба. Сначала была подготовлена группа руководящего летного состава, а затем и инструкторы.

В это же время группа технического состава Рязанского аэроклуба обучала практическому обеспечению полетов наших авиатехников. Причем, не на своем, а на нашем аэродроме. Летчики Рязанского аэроклуба перегнали для нас шесть своих самолетов, привезли и своих техников. Мы летали, они, работая на самолетах, обслуживали полеты и тому же учили наших техников.

☆☆☆

Помощь мы получали отовсюду. В нелегких условиях переучивания нам помогали литературой, схемами, наглядными пособиями все клубы, работающие на данном типе самолета. От имени авиаторов нашего клуба выражаю искреннюю благодарность товарищам из Волгограда, Воронежа, Куйбышева, Караганды, Рязани, Запорожья, Челябинска... Особенно хотелось бы отметить личный состав Омского и Рязанского аэроклубов. Их представители принимали активное участие в проведенной у нас научно-технической конференции, в разборах полетов, в других мероприятиях, помогающих успешно осваивать авиатехнику, обслуживать ее, повышать знания, совершенствовать навыки. И так было до марта, до начала полетов в Рязанском и других аэроклубах, до момента, пока мы не встали на собственные ноги.

Своевременная и бескорыстная помощь дала нам возможность хорошо изучить материальную часть, научиться ее обслуживать, вовремя начать полеты с курсантами. Но вначале, конечно, чувствовался недостаток знаний и навыков, кроме того, мешали различные объективные и субъективные причины: недостаток запасных частей, нехватка проверочной аппаратуры, без которой подчас нарушался цикл работы технико-эксплуатационной части аэроклуба.

Но наши инженеры и техники, работники ТЭЧ не сидели сложа руки. Они постоянно трудились, думали, искали, проводили специальные занятия и тренировки, отработывали взаимозаменяемость в группах. Большой вклад в общее дело внесли рационализаторы клуба во главе с В. И. Маховым. Для реконструкции учебной базы усовершенствования вспомогательных агрегатов и приспособлений для подготовки и контроля техники, за короткий срок было внесено 42 рационализаторских предложения. Активное участие в этой работе принимали К. Д. Мухин, Г. Ф. Ладутько, Н. С. Кузьмин, П. П. Иванов, А. Н. Семенов и многие другие.

☆☆☆

Каждый самолет, каждый двигатель имеет свои, присущие только ему особенности. И если техник или летчик их знают, то быстрее замечают и выявляют возникающие неполадки, различного рода неисправности, которые могут оказаться причиной отказов техники, причиной предпосылок к летным про-

исшествиям. Об этом мы и напоминали и летчикам и техникам. Мы неустанно повторяли, внушали, что нельзя успешно обслуживать авиатехнику, а тем более летать на ней, без прочных знаний и твердых навыков, что техника не прощает недоученности. И это знали и помнили каждый командир, летчик, авиационный специалист, прямо или косвенно связанный с обеспечением безопасности полетов. Знали и делали все так, как и положено, как требуется.

И вдруг, неожиданность, парадокс. Те, кто только что изучил новую авиатехнику, — работали на ней отлично, без единого огреха, а те, кто знал ее ранее, летал на ней или обслуживал ее, — начали допускать ошибки и промахи. Они посчитали, что все уже знают, все могут, что все освоили. Появились элементы зазнайства, пренебрежение к установленным нормам и правилам и, как результат, ошибки, недоработки. Пришлось наводить порядок, принимать соответствующие меры.

☆☆☆

В условиях переучивания возрастает значение дисциплины, значение личной ответственности за порученное дело. Очень важно здесь сознательное отношение к своим обязанностям, но требовательность и хорошо поставленный контроль должны быть на высоте. Особенно при подготовке к полетам.

Не зря говорю об этом: произошел неприятнейший случай. Закончив задание в зоне, курсант А. Пахамов, неумело эксплуатируя рацию, потерял связь с аэродромом, затем — ориентировку. Дальнейшие его действия были буквально паническими: он летал с произвольными курсами, не соблюдал высоту, чем усугубил свое положение: руководитель полетов не смог оказать ему помощь.

Как оценить случившееся? Курсант плохо знал правила восстановления ориентировки. Летчик-инструктор С. Выскребенцев подготовку подчиненного к полетам проконтролировал поверхностно, в полет выпустил плохо подготовленного курсанта. Это на данный день. А еще раньше — не воспитывал его в морально-психологическом отношении, не знал, на что он способен, что может и что не может, оказавшись в сложных условиях.

☆☆☆

Переучивание было закончено в установленный срок. Подводя итоги этой сложной работы, можно сказать, что задачу, поставленную перед нами, мы выполнили. И выполнили нормально, как и положено. Недостатки? Были. Все было, и недостатки и трудности. Пережитые трудности, сложности закалили наш коллектив, сделали его еще более организованным, работоспособным, научили нас еще более четко решать вопросы летной учебы. А четкость, организованность — надежная гарантия безопасности.

Г. ВИРЯСОВ,
начальник аэроклуба

Кострома

Правофланговые социалистического соревнования

ТВЕРДОЕ СЛОВО КОММУНИСТА

Четыре года подряд Запорожский аэроклуб — флагман Всесоюзного социалистического соревнования среди авиационных организаций ДОСААФ СССР. Стремясь не нарушить эту хорошую традицию, и в первый год 11-й пятилетки коллектив отпрапортовал ЦК ДОСААФ СССР об успешном выполнении плановых заданий и социалистических обязательств. Каждый второй работник аэроклуба — ударник коммунистического труда. 80 процентов летчиков-инструкторов имеют квалификацию 1-го и 2-го классов, многие из них — мастера спорта СССР. Об одном из ударников — командире звена, коммунисте Александре Волкове — наш рассказ. За успешное выполнение заданий 10-й пятилетки он награжден орденом «Знак Почета».



Командир звена А. Волков.

Александр Волков — воспитанник Запорожского аэроклуба. Первый самостоятельный полет на самолете Л-29 он выполнил десять лет назад. Пример брать было с кого: его учителем оказался талантливый летчик, отличный педагог Валентин Григорьевич Бардадым. Тактичный, чуткий и требовательный командир, он завоевал уважение своих подчиненных. С курсантами всегда вежлив. В каждом из них видел ярко выраженную индивидуальность.

Именно в те годы и возникло у Александра Волкова желание стать летчиком, педагогом, похожим на своего учителя. Вскоре его желание осуществилось: в числе лучших курсантов-выпускников аэроклуба он был зачислен на должность летчика-инструктора, а вскоре получил диплом об окончании Капужской объединенной летно-технической школы.

Оценив важность и ответственность своей работы, Александр начал скрупулезно, по крупицам накапливать знания и опыт, присматривался к работе старших товарищей, старался перенять все лучшее.

Инструктор должен быть не только учителем летного дела, считал Волков, но и воспитателем. А для этого нужны широкий кругозор и глубокие знания. Значит — снова учиться. И он поступает на вечернее отделение Запорожского машиностроительного института по специальности «авиационное двигателестроение».

В июне нынешнего года Александр Волков защитил дипломный проект и получил звание инженера-механика.

Работать, учиться, вести общественную работу (три года он был комсоргом подразделения, два — членом местного комитета профсоюза), безусловно, трудно, время приходится расписывать буквально по минутам. На помощь пришли высокая организованность, требовательность к себе, чувство ответственности за порученное дело. Эти качества в сочетании с внимательным отно-

шением к подчиненным снискали уважение к Александру Волкову. Молодого летчика-инструктора назначили командиром звена, вскоре его приняли кандидатом в члены КПСС. При разборе заявления один из коммунистов сказал: «Побольше бы нам принимать в партию таких людей, как Волков». Александр заверил собрание, что он с честью оправдает высокое звание коммуниста, будет жить, работать, учиться по-ленински. Слово не было брошено на ветер. Его звено прочно держит звание правого-флангового социалистического соревнования в коллективе аэроклуба.

Основной формой работы с курсантами он считает личное общение с ними. «Только откровенная беседа позволяет хорошо познать человека, — говорит Волков, — оценить и учесть его индивидуальные особенности, помочь ему развить положительные качества, избавиться от недостатков».

Курсанты постоянно чувствуют внимание своего воспитателя, делятся с ним мыслями, планами, ничего от него не скрывают. Но они знают, что командир требователен, если кто провинится, — спросит по всей строгости.

Многообразны обязанности командира звена. Он организует подготовку к полетам в звене, оценивает качество выполнения заданий. Вскрывает и докладывает вышестоящему начальнику упущения, готовит материал к разбору полетов, ведет постоянную кропотливую воспитательную работу с инструкторами и курсантами, проводит беседы в звене.

С этими и многими другими обязанностями Волков справляется успешно. Ведь он лично, будучи инструктором, подготовил более тридцати курсантов. Налет Волкова превышает 1600 часов, но при этом летчик не имеет ни одной предпосылки к летным происшествиям.

— Самолет у нас надежный, — говорит Александр. — Но думаю, дело не только в надежности техники. Многое зависит от людей, в частности, — от летчика. Тщательная подготовка к полетам, постоянное совершенствование техники пилотирования и самолетовождения, глубокие знания, высокая дисциплина — вот те компоненты, которые позволяют вести летную работу с высоким качеством, безаварийно.

Повышению летного мастерства способствуют занятия самолетным спортом. Волков неоднократно в составе команды Запорожского аэроклуба выступал на различных соревнованиях. И значок мастера спорта СССР по заслугам украшает грудь летчика.

☆☆☆

В нынешнем году у Волкова много радостных событий — он награжден орденом «Знак Почета», общесоюзным знаком «Ударник десятой пятилетки», он закончил институт, ему присвоено звание «Летчик-инструктор 1-го класса», вручен выпел лучшего командира-воспитателя. Молодой коммунист полон сил и энергии, желая работать еще лучше, продуктивнее.

Е. ПРОЗОРОВ,
мастер спорта СССР

Запорожье



ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА



ГОСУДАРСТВЕННОЙ награды — медали «За трудовую доблесть» удостоен инструктор-летчик 2-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ Александр Тимкин.

За немногим более чем десятилетний стаж летной работы Тимкин налетал 2500 часов. В совершенстве освоил самолеты Як-12, Вильга-35, планеры «Бланик», «Янтарь» и др. В клубе он подготовил 40 планеристов, в числе которых 4 мастера спорта, 9 спортсменов 1-го разряда.

Трудовые успехи Тимкина — замечательный пример для многих его одноклубников. Он ударник коммунистического труда, победитель социалистического соревнования 1979 и 1980 годов.

Трудолюбие, дисциплинированность, инициатива — вот качества, присущие Тимкину, отличному педагогу, активному общественнику.

ШЕСТНАДЦАТЫЙ ГОД в Витебском аэроклубе добросовестно трудится авиационный техник-бригадир Слава Барзаков. Подготовленная им материальная часть работает безотказно. В минувшую пятилетку он научил специальности техника двенадцать человек.

За трудовые успехи Барзаков занесен в книгу Почета клуба, награжден общесоюзным знаком «Победитель социалистического соревнования», а недавно ему был вручен орден «Знак Почета».



ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА» удостоен командир звена Челябинского аэроклуба, член КПСС Александр Лавренко за успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки. Он около двадцати лет трудится в клубе, за это время дал путевку в небо многим юношам города.

Лавренко — летчик 1-го класса авиации ДОСААФ. Мастер спорта. Он отличный наставник. Возглавляемое им звено является коллективом коммунистического труда.

И в общественной работе Лавренко принимает самое активное участие. Избирался депутатом Калининского (г. Челябинск) районного Совета народных депутатов, член партийного бюро клуба.

☆☆☆

СТАЖ РАБОТЫ летчика-инструктора Челябинского аэроклуба Владимира Губанова — восемь лет. За эти годы — он выпускник Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ — зарекомендовал себя одним из лучших педагогов-воспитателей молодежи. Своих питомцев выпускает в самостоятельный полет с общим баллом не ниже 4,5.

Мастер спорта СССР, ударник коммунистического труда, Губанов дважды избирался депутатом Калининского (г. Челябинск) районного Совета народных депутатов.

Указом Президиума Верховного Совета СССР В. Губанов награжден медалью «За трудовое отличие».

☆☆☆



ДЕКАБРЬ



В БИТВЕ ПОД МОСКВОЙ В СОСТАВЕ НАШЕЙ АВИАЦИИ АКТИВНО ДЕЙСТВОВАЛ 6-Й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОРПУС, ЛИЧНЫЙ СОСТАВ КОТОРОГО ВНЕС БОЛЬШОЙ ВКЛАД В ОБЩЕЕ ДЕЛО РАЗГРОМА ФАШИСТСКИХ ВОЙСК НА ДАЛЬНИХ И БЛИЖНИХ ПОДСТУПАХ К СТОЛИЦЕ. КОРРЕСПОНДЕНТЫ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» В СВЯЗИ СО ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТОЙ — 40-ЛЕТИЕМ МОСКОВСКОЙ БИТВЫ ВСТРЕТИЛИСЬ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ КОМИТЕТА ВЕТЕРАНОВ 6-ГО АВИАКОРПУСА ГЕНЕРАЛ-МАЙОРОМ АВИАЦИИ ЗАПАСА НИКОЛАЕМ ДЕНИСОВИЧЕМ ДУДНИКОМ И ПОПРОСИЛИ ЕГО, БОЕВОГО ЛЕТЧИКА-ИСТРЕБИТЕЛЯ, РАССКАЗАТЬ О СОБЫТИЯХ ТЕХ ИСТОРИЧЕСКИХ ДНЕЙ.

☆☆☆

ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ — 40 ЛЕТ

**КОНТРНАСТУПЛЕНИЕ
ВОЙСК ПОД МОСКВОЙ. МИФ О НЕПО-
БЕДИМОСТИ ГИТЛЕРОВСКОЙ АРМИИ
РАЗВЕЯН, ВРАГ ПОТЕРПЕЛ ПЕРВОЕ
КРУПНЕЙШЕЕ ПОРАЖЕНИЕ ВО ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЕ. СОВЕТСКАЯ АВИА-
ЦИЯ ВПЕРВЫЕ ЗАВОЕВАЛА ПРЕВОС-
ХОДСТВО В ВОЗДУХЕ НАД ВРАГОМ.**



— Николай Денисович, первый наш вопрос касается лично вас. У вас много правительственных наград — орденов и медалей. Скажите, какая награда вам ближе к сердцу, хотя, понятно, каждая значима и памятна, но все же...

— Не задумывался над этим, но на вопрос надо отвечать. Скажу так: наиболее дорога мне медаль «За оборону Москвы». Ведь вся моя боевая страда прошла в небе столицы и Подмосковья, а для нас да и для всего советского народа битва под Москвой явилась главным событием начального периода войны. Кстати, медалью «За оборону Москвы» награждено более 1 миллиона человек. Вдумайтесь в эту цифру: миллион советских людей активно защищали столицу нашей Родины, а за этим миллионом стояла вся страна, весь наш народ. Я скажу так: Москву защищали герои Бреста и Смоленска, Тихвина и Ростова-на-Дону, Ленинграда и Киева, Одессы и Севастополя, труженики тыла на Урале и в Сибири, партизаны Украины и Белоруссии — весь наш единый боевой лагерь, созданный волею партии.

— Прежде чем задать очередной вопрос, надо сделать оговорку. Вы как летчик-истребитель в те осенние и зимние месяцы сорок первого не могли знать общей оперативно-стратегической обстановки под Москвой, но в послевоенные годы вы занимали командные должности большого масштаба, стали генералом, что дает вам право отвечать на вопросы стратегического плана. Охарактеризуйте общую обстановку под Москвой к декабрю сорок первого.

— Думаю, что отвечать надо по традиционной схеме боевого приказа, в котором одним из первых пунктов речь идет о противнике. Гитлеровцы, измотанные в боях на дальних и ближних подступах к Москве, были, однако, еще сильны. К началу декабря фашисты име-

ли личного состава 800 000, орудий и минометов — 10 000, танков — 1 000, самолетов — более 700.

Имея такие силы, фашистское командование верило в успех штурма Москвы. Курьезно, но факт: на 2 декабря гитлеровцы распорядились оставить в берлинских газетах пустые места для срочного доклада с фронта о взятии Москвы. И это не являлось пустым звуком. Именно 2 декабря в течение суток фашисты пытались прорваться к Москве, они пытались бомбить наши войска в районах Наро-Фоминска, Звенигорода, Истры. Более 350 фашистских самолетов участвовало в этих налетах на столицу и ее окрестности. Но все они были отражены.

Наши войска, измотав полчища группы армий «центр», остановив их на ближних подступах к Москве, 5 и 6 декабря на более чем тысячекилометровом фронте перешли в контрнаступление. На многих участках фронта перед началом атаки проводилась артиллерийская и авиационная подготовка. Так, в ходе авиационной подготовки, проводившейся в ночь на 6 декабря, на участках прорыва Западного фронта было произведено около 200 самолето-вылетов.

С переходом наших войск в атаку авиационная поддержка осуществлялась периодически и небольшими группами самолетов. Наступление поддерживалось почти всеми частями и соединениями фронтовой и армейской авиации, ВВС Московской зоны обороны и дальнебомбардировочной авиацией Главного командования. Ударам подвергались опорные пункты и узлы сопротивления, а также артиллерия, танки, командные пункты.

Особенно интенсивно наша авиация действовала в интересах 1-й ударной и 30-й армий в районах Федоровки, Клина, Рогачева и в полосе наступления 20-й

СОРОК ПЕРВОГО

армии — в районе Красной Поляны и Солнечногорска.

— Николай Денисович, как известно, после мощного удара нашей артиллерии и авиации перед атакой пехоты и танков на ряде участков фашисты начали отступление. Какова была картина их отступления с воздуха, что видели наши летчики?

— Установить сам факт отхода вражеских частей было очень важно для нашего командования. И надо сказать, что первым сообщениям об отходе врага не сразу поверили...

5 декабря 1941 года летчики 120-го истребительного авиаполка, стоявшего на Центральном аэродроме, заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Анатолий Шевчук и командир звена Сергей Рубцов вылетели на разведку. Это было утром. Пара пошла на Истру, оттуда на Крюково. «Несколько дней назад на станцию ворвался отряд немецких автоматчиков, их вскоре выбили, но сейчас к Крюкову движется мотопехота». — Так было сказано летчикам перед разведкой. И вот они в районе станции. Наблюдают дороги, леса. И вдруг, необычное, новое: орудийные стволы танков, моторы автомашин смотрят не в сторону Москвы, а на север, в обратном направлении.

Развернувшись над Крюковым, разведчики направились к Дмитрову. Прошло какое-то время, и вот они на аэродроме в штабе полка. Доложили результаты разведки.

— Повторите еще раз, — не поверил командир подполковник Александр Степанович Писанко.

Рубцов вторично сказал, что небольшая колонна автомашин и танков, выйдя из Белого Раста, направилась на север, к ней справа и слева из леса выходят танки, фургоны, мотоциклы, штабные машины. Вторая колонна комплектуется на Дмитровском шоссе, близ населенного пункта Икша, третья — севернее станции Крюково...

Результаты разведки доложили генералу Николаю Александровичу Сбытову, командующему Московской зоны обороны ПВО. Для подтверждения данных летчиков снова послали в разведку. Возвратившись, вновь доложили о том, что немцы отходят.

— Бейте! — приказал Сбытов. — Вылетайте и всем составом полка бейте отходящие колонны.

Это было началом контрнаступления наших войск, началом выполнения новой задачи, поставленной перед авиацией, стоявшей на обороне столицы: поддержка наземных войск в контрнаступлении.

— Значит, Николай Денисович, летчикам-истребителям потребовалось стать штурмовиками. Как же справились они с этой задачей?

— Прежде всего надо сказать, что декабрь сорок первого выдался суровым, морозным, что затрудняло действия авиации. И тем не менее мы летали, а наземные авиаспециалисты героически обеспечивали наши боевые вылеты. Летали мы много. Так, с 6 по 11 декабря в районе Клин — Рогачево фронтовая авиация произвела более 700 самолетовылетов. Части 6-го истребительного авиакорпуса, штурмуя отходящие войска и боевую технику противника, только 13 и 14 декабря совершили свыше 200 боевых вылетов. И еще одна цифра: в первый же день контрнаступления наших войск летчики, оборонявшие столицу, совершили около двух тысяч самолетовылетов. Две тысячи!

Мастером штурмовых атак показал себя летчик 27-го истребительного авиационного полка лейтенант Василий Матаков. За время битвы под Москвой он произвел 67 вылетов. Он штурмовал колонны пехоты, танков, автомашин, командные пункты, склады, железнодорожные эшелоны. Когда наши войска выбили гитлеровцев из Красной Поляны, Матаков со своими товарищами прикрывал наземные войска, наносил удары по технике и живой силе отступающего противника.

Однажды во время штурмовки снаряд зенитки угодил в его самолет. Осколками поразило жизненные места, частично заклинило управление. Надежно работал только мотор. Проявив высокое самообладание и мужество, летчик сел на поле без шасси, сохранив самолет. За 67 успешных вылетов на штурмовку и семь сбитых вражеских самолетов Василию Николаевичу Матакову было присвоено звание Героя Советского Союза.

15 декабря пара летчиков 16-го истребительного авиационного полка Голубин и Шишковский вылетели в район Можайска на штурмовку вражеских войск. По пути погода резко ухудшилась, и летчики, потеряв друг друга, действовали потом самостоятельно.



Выйдя на шоссе Дорохово—Можайск, Голубин обнаружил вражескую автоколонну и атаковал ее. От метко пущенных эрзсов загорелись цистерны с горючим, начали рваться боеприпасы. В этот момент подоспели фашистские истребители.

Разбор воздушного боя.

У сбитого самолета противника.

Фото В. ФЕДОСОВА

ребители — 10 Ме-109. Завязался бой. Улучив момент, Голубин атаковал и сбил одного из фашистов. Удачный маневр — и под огонь попал еще один самолет. Внезапно появилась пятерка «юнкерсов», они шли с курсом на Москву. Голубин атаковал замыкающего и сбил. Но и сам тут же попал под огонь истребителей. Мотор захлебнулся... Фашисты атаковали машину и когда летчик шел на посадку, и когда приземлился. Спасаться пришлось в лесу.

В марте 1942 года за 14 сбитых фашистских самолетов Ивану Голубину было присвоено звание Героя Советского Союза.

14 декабря бессмертный подвиг совершил лейтенант Венедикт Ковалев, командир звена 11-го авиаполка. Во главе группы истребителей он вылетел на штурмовку колонны танков и автомашин в район Волоколамска. Обнаружив врага, летчики атаковали его, применив реактивные снаряды. Затем, когда на шоссе был создан затор, стали расстреливать фашистов из пушек и пулеметов. Атакуя, они снижались до бреющего. Так велико было стремление ударить точнее, нанести врагу как можно больший урон.

И вот, при очередном заходе в атаку, самолет Ковалева получил сильное повреждение. У летчика было две возможности спасти жизнь — либо выпрыгнуть с парашютом, либо сесть вынужденно. Но бой шел над территорией, занятой врагом. Выпрыгнуть или приземлиться — значит попасть в плен. И Ковалев принял иное решение: с переворота вошел в пикирование и врезался в скопление вражеской техники.

Незадолго перед этим он писал жене: «Я себя не жалею. Я жалею детей. За них, за Родину я иду в бой с фашистами».

За героизм и мужество, проявленные в боях с врагом, Венедикту Ковалеву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Отважно, мужественно воевали летчики 126-го авиаполка Степан Ридный и Иван Левша. 5 декабря, патрулируя над одним из районов Подмосковья, они заметили идущий на разведку Хе-111. Он был значительно выше. Но истребители «достали» его и в коротком бою сбили.

14 декабря Ридный и Левша, пролетая над районом Мытищи, увидели пару Хе-111. Бомбардировщики шли на Москву. Летчики атаковали их. Один был сбит, другой успел скрыться в облаках.

Командир полка, представляя Ридного к званию Героя Советского Союза, писал: «В бою беззаветно храбр. Перехватив бомбардировщик врага, преследует и бьет его до полного уничтожения...» Уже будучи Героем, Ридный довел счет сбитых фашистских самолетов до 21.

Разведка доложила о том, что на участке Руза—Можайск появилась колонна вражеской мотопехоты. Командир 11-го истребительного полка майор Кухаренко поставил своим пилотам задачу на совместные действия с пилотами бомбардировочного полка. Прикрываемые истребителями, «Петляковы» нанесли меткие удары по голове, центру и хвосту мотоколонны. Машины врага, объятые пламенем, стали хорошим ориентиром для истребителей, которые и довершили разгром. В этом налете на

врага отличились Алексей Бритиков, Сергей Кацевал, Сергей Верблюдов.

— Каковы были действия вражеской авиации в декабре? Ведь ее группировка была сильной, а зима затрудняла боевую работу авиаторов обеих сторон, не делая различий. Между тем, в западной печати неустанно твердили, что русская зима является первопричиной ослабления боевой активности наземных войск фашистов и их авиации. Где тут истина?

— Зима, конечно, затрудняет работу авиации. А в жестокие морозы декабря сорок первого это особенно сказалось. Но летали и мы, летали и фашисты. Надо учесть, что враг стремился помешать успешному продвижению советских войск, нередко бросал в бой большие группы бомбардировщиков. В воздухе завязывались жаркие схватки. Так, 15 декабря 5 истребителей 43-й авиадивизии, ведомые старшим лейтенантом Т. Романенко, вступили в неравный бой с 40 бомбардировщиками и 15 истребителями, сопровождавшими их. Отважные соколы сбили три немецких самолета. Остальные повернули обратно.

В тот же день шестерка истребителей 5-го гвардейского авиаполка под командованием майора Ю. Беркаля вступила в бой с 18 самолетами Ю-87. Гвардейцы сбили пять «юнкерсов».

Задачи нашей авиации в тот период были многогранны: поддержка войск на поле боя, борьба с резервами противника, штурмовые и бомбовые удары по отходящим частям врага, бомбовые удары по железнодорожным узлам, завоевание господства в воздухе путем уничтожения авиации врага на земле и в небе. Все это помогло советским войскам успешно вести наступательные операции. Сошлюсь на авторитет. В своих воспоминаниях бывший в то время командующий войсками Западного фронта Г. К. Жуков писал: «Летчики действовали самоотверженно и умело... Когда же немецко-фашистские армии начали отступление, наши самолеты непрерывно штурмовали и бомбили отходящие колонны войск. В результате все дороги на запад были забиты брошенной гитлеровцами боевой техникой и автомашинами».

— Конец декабря. Наступал Новый год — 1942-й. Как вы, воздушные защитники Москвы, его встречали?

— У советского народа есть прекрасная традиция — знаменовать новогодье успехами в труде и в ратной службе. Так было и тогда, в канун сорок второго. Хотя общая обстановка в тылу и на фронте была еще очень тяжелой, сложной, ибо в кольце блокады был Ленинград, в оккупации находился запад страны, враг находился от столицы всего в сотне километров, но великая победа под Москвой вселяла в сердце каждого советского человека глубокую уверенность. И мы, поздравляя друг друга, говорили: «За Победу! За нашу Победу!»

— В боях под Москвой отличились летчики ВВС, ПВО, дальней авиации, гражданского воздушного флота, а что вы скажете о летчиках ГВФ?

— Немалый вклад в общее дело борьбы внесли и летчики гражданской авиации. Личный состав Московской авиагруппы особого назначения, особой западной и других авиагрупп показал образцы беззаветного мужества и высокого мастерства. Оказывая боевое

содействие нашим наступающим войскам, они перебрасывали в тыл немцев крупные группы воинов-парашютистов. Десантники внезапно появлялись перед отступающими колоннами немцев, сеяли панику в рядах врага, громили его части. Первый десант решено было сбросить в районе Медыни с целью помочь советским войскам освободить город.

Для определения места выброски вылетели командир самолета А. И. Семенов и комиссар эскадрильи И. С. Булкин. Им предстояло определить еще и обстановку в тылу врага и мощь его огневых средств. Над местом намеченной выброски самолет шел с зажженными фарами. Это был смелый и необычный прием. Вызвав на себя огонь неприятеля, летчики отмечали укрепленные пункты врага, их насыщенность зенитными средствами.

В ту ночь отважный экипаж трижды вылетал на разведку. Когда в последний раз приземлился и летчики доложили о своих наблюдениях, в воздух поднялись многоместные самолеты с десантниками. Задача была выполнена успешно.

Столь же успешно была проведена и операция в районе Калуги. Здесь отличились пилоты П. А. Масляков, А. Д. Калина, В. П. Смирнов. Подлинными героями показали себя и десантники.

— Летчики ВВС, ПВО, ГВФ. О их роли в битве за столицу мы говорили. А что можно сказать о летчиках Осоавиахима, о той роли, которую сыграло оборонное Общество в борьбе с врагом?

— До Великой Отечественной войны аэроклубы страны дали тысячи летчиков, которые, окончив соответствующие авиашколы или училища, пополнили ряды как военной, так и гражданской авиации. С началом войны аэроклубы уходили на фронт, на их базе создавались полки фронтовой авиации. Летчики-инструкторы становились боевыми летчиками, командирами, тихоходный По-2 вооружался, становился легким ночным бомбардировщиком...

— В вашем 6-м авиакорпусе много было летчиков, воспитанников аэроклубов оборонного Общества?

— Много, очень много. Ведь почти каждый в детстве увлекался авиамodelизмом, в юности — парашютным, планерным, самолетным спортом, а потом шагнул в большую авиацию. И мы всегда помнили и помним своих первых учителей по аэродинамике, первых инструкторов, давших нам провозные, а затем выпустивших в самостоятельные полеты. Спасибо им, нашим наставникам. Потом мы сами стали наставниками. Прошли годы, и вот мы — ветераны. И первой нашей заботой является воспитание молодого поколения. Многие из ветеранов трудятся в первичных организациях и комитетах ДОСААФ, большинство же, выполняя партийный и гражданский долг, ведут большую военно-патриотическую работу среди населения. Они встречаются со школьниками, студентами, учащимися ПТУ и техникумов, с молодыми рабочими совхозов, колхозов, предприятий и учреждений, выступают перед ними, прививают им, будущим воинам, любовь к Родине, ответственность за судьбу народа и государства.

М. ГОЛЫШЕВ,
Н. ШТУЧКИН

ТАК СРАЖАЛИСЬ ГВАРДЕЙЦЫ

В разгар великой битвы под Москвой родилась авиационная гвардия. 6 декабря 1941 года лучшим шести полкам Военно-Воздушных Сил было присвоено это почетное звание. Среди них и штурмовой авиаполк, которым командовал в ту пору подполковник, ныне генерал-майор авиации в отставке, Л. Д. Рейно. Журналист Б. Шуканов — сам в прошлом авиатор и участник тех исторических сражений — по просьбе редакции «Крыльев Родины» встретился с тов. Рейно.

— Леонид Давыдович, 6-й гвардейский полк, которым вы командовали в первый период войны, носит почетное наименование «Московский». Вам есть что рассказать о днях, когда гремели жаркие бои на земле и в небе Подмоскovie.

— О тех днях есть что рассказать тем, кто их пережил. Они — незабываемы. В своих воспоминаниях Маршал Советского Союза Г. К. Жуков говорит: «Когда меня спрашивают, что больше всего запомнилось из минувшей войны, я всегда отвечаю: битва за Москву».

Битва под Москвой сохранилась, естественно, в моей памяти в большей степени, чем многие другие операции. Войну наш полк начал на И-15бис близ границы. За месяц с небольшим до боев под Москвой летчики сели за штурвал нового по тому времени самолета — штурмовика Ил-2. Овладевать тактическими приемами и боевым его применением приходилось фактически над полем боя.

Среди летного и инженерно-технического состава царила обстановка высочайшего патриотизма и энтузиазма. Никогда не забуду, на каком эмоциональном накале проходили в те дни партийные и комсомольские собрания. Каждый в буквальном смысле слова рвался в бой. Огромную работу проводили политработники — комиссар полка А. А. Трубачев, парторг В. П. Землянский, комиссары эскадрилий Ф. И. Шкильнюк, А. А. Смирнов, И. Ф. Найденов. Они сплывали коллектив, мобилизовали на решающие схватки с врагом.

Битва под Москвой, как известно, продолжалась с сентября 1941 по апрель 1942 года. Уже в первые ее дни выдающийся подвиг совершил заместитель командира эскадрильи коммунист, старший лейтенант Александр Евгеньевич Новиков. Его самолет попал под сильнейший огонь. Летчик превосходно владел искусством противозенитного маневра, но тут ему не удалось уклониться от залпов фашистской артиллерии. Загорелись мотор, фюзеляж. «Крылатый танк» сделал небольшой доворот в сторону дороги, по которой плотным потоком двигалась автоколонна противника. Перейдя в крутое пикирование, машина на большой скорости врезалась в колонну...

Подобный же патриотический подвиг

совершил и командир звена комсомолец Иван Павлович Орленко. Группа «илов» штурмовала вражеский аэродром, с которого фашисты рассчитывали предпринять налеты на Москву. В момент атаки в самолет Орленко угодила снаряд. Лейтенант пытался сбить пламя, но — тщетно. Выброситься с парашютом? Высота позволяла, но тогда — плен. И летчик на глазах у своих боевых друзей направил пылающий штурмовик в стоянку, на которой находились фашистские бомбовозы. Последовал взрыв. Поднялся столб пламени и дыма.

Люди разных национальностей служили в полку. Храбрым и бесстрашным летчиком был молодой грузин Шалико Сараули. Его первым в полку наградили орденом Красного Знамени. В январе сорок второго Шалико сбили над территорией, занятой врагом. Долгое время о судьбе лейтенанта ничего не было известно. Лишь после войны, спустя двадцать лет, узнали: раненого, потерявшего сознание летчика гитлеровцы долго пытали, а потом отправили в лагерь. Находясь в фашистских застенках, Сараули Шалико включился в борьбу, стал активным участником антифашистского подполья. Ни пытки, ни издевательства гестаповцев не сломили духа коммуниста. До последних дней своей молодой жизни он остался несломленным. Фашистские палачи расстреляли верного сына грузинского народа, горячего патриота советской Отчизны.

Многие наши летчики отдали жизнь в ожесточенных сражениях под Москвой. Смертью храбрых погиб мой заместитель капитан Иван Гвоздев. Погиб лейтенант Павел Грачев, погибли под Ржевом старшие лейтенанты Петр Марков и Прокофий Коробков...

Из летного состава прошли сквозь пламя войны до полной Победы всего несколько участников Московской битвы. Назову, прежде всего, ныне генерала Василия Ильича Коробкина. На дальних подступах к Москве он совершил подвиг, за который его удостоили звания Героя Советского Союза. Тогда он был младшим лейтенантом, комсомольцем. В кабине самолета разорвался зенитный снаряд. До пятидесяти осколков вонзилось в тело летчика. Превозмогая боль, управляя самолетом одной рукой, он все же атаковал цель и довел самолет до аэродрома. Посадив машину, офицер потерял сознание. Техники, первые подбежавшие к самолету, были поражены: кабину, все приборы залило кровью, а Коробкин беспомощно висел на привязных ремнях. Мало кто верил тогда, что летчик вернется в строй. Но он вернулся и продолжал летать, громить врага.

Среди летного состава части было немало воспитанников оборонного Общества. Возьмем того же Василия Ильича Коробкина. В молодости, работая в Ростове-на-Дону на знаменитом «Россельмаше», он одновременно учился в Ростовском аэроклубе. Закончив его, по комсомольской путевке поступил в военную школу летчиков.

Воспитанником Тбилисского аэроклуба Осоавиахима был и лейтенант Сараули Шалико.

В героическую летопись гвардейского коллектива внесли свой вклад и наземные авиационные специалисты.

Об этих замечательных людях, самоотверженных тружениках фронтовых аэродромов можно говорить очень много.

Вот уж действительно, кому туго приходилось в дни великой битвы под Москвой, так это им! Зима 1941—1942 гг. была на редкость лютой. Прикоснешься, бывало к металлу голой рукой — и пальцев не оторвешь. А им — инженерам, механикам, техникам, оружейникам, прибористам — приходилось в таких суровых условиях готовить самолеты, выпускать их в полеты. К тому же, на полевых аэродромах не было помещений, чтобы согреться, передохнуть.

Вспоминаю такой эпизод. Техники Николай Постников, Степан Сидоров и Петр Скоробогатов выехали к месту вынужденной посадки самолета. В это время гитлеровцы именно на этом участке предприняли мощную атаку. Больших усилий стоило офицерам вырваться из образовавшегося вокруг них кольца.

Особенно высокой технической сноровистостью и смекалкой обладали техники, офицеры Иван Сорокин, Михаил Чурбанов, Михаил Легеев, Максим Деркульский, Анатолий Лосев. Не припомню случая, чтобы по вине кого-то из техников сорвался вылет на боевое задание.

Из младших авиаспециалистов хорошо помню сержанта Витольда Горчака. До службы в армии он работал в гражданской авиации и авиационную технику знал превосходно. В морозные дни он быстрее других запускал двигатель, готовил машину к вылету. Между прочим, Витольд Леонардович и в послевоенные годы сумел отличиться. За достижения в труде он награжден тремя орденами.

Было у нас в полку и много других превосходных мастеров — по вооружению, спецоборудованию. В первую очередь хочу назвать Анатолия Короткова, Ивана Курилина, Владимира Жукова, Николая Ягодина.

6-й гвардейский Московский орденов Ленина, Красного Знамени и Суворова полк имеет богатейшие боевые традиции.

Многие наши ветераны, живущие сейчас в разных районах страны, часто выступают перед молодежью с воспоминаниями о героизме своих однополчан. В Москве, в школе № 692, что находится на Ленинградском шоссе, создан музей боевой славы полка. В нем отражены все наиболее важные этапы боевого пути части, особенно — события периода битвы под Москвой. Есть там, к примеру, стенд «Огненные пилоты», на котором запечатлены бессмертные подвиги летчиков А. Е. Новикова, И. П. Орленко и других. В музее недавно побывали сыновья Новикова — Евгений и Валерий, живущие ныне в Андигане, из Днепропетровска приезжает дочь Ивана Орленко — Нелли, приезжает с сыном и мужем, и внуками, приезжают родные многих других погибших на войне гвардейцев.

Координирует всю работу по героико-патриотическому воспитанию Совет ветеранов-однополчан.

Наши товарищи активно участвуют в проведении в школах уроков мужества, посвящая их в эти дни 40-летию великой битвы под Москвой.

Боевые традиции полка продолжают сейчас авиаторы одной из частей, оснащенной новейшей боевой техникой. Молодым воинам, наследникам славы ветеранов, мы передали небольшую фонотеку — запись воспоминаний участников минувших сражений Великой Отечественной войны.

Так что все мы, ветераны, продолжаем оставаться в боевом, по-настоящему гвардейском строю.

НЕЛЕТНАЯ погода не оставила без дела спортсменов-летчиков и членов судейской коллегии, прибывших в Волгоград на XIV чемпионат по самолетному спорту. Участники изучали район аэродрома в радиусе 150 км, сдавали зачеты по авиационной технике и правилам ее эксплуатации. Судьи, расставленные по упражнениям программы, уточняли правила и готовились к контрольному судейству. Мандатная комиссия проверила полномочия спортсменов. Ведь ни один вид авиационного спорта не предъявляет к участникам таких строгих требований, как самолетный. Летчик-спортсмен должен быть физически развит, здоров, обладать высокими морально-волевыми качествами, иметь отличную профессиональную подготовку. При выполнении каскада сложнейших фигур ошибка может привести к опасной аварийной ситуации.

Вот почему положение о соревнованиях и их правила предусматривают целый ряд мер, обеспечивающих безопасность полетов. Участник должен предъявить

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ — 81

НА РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТАХ

соревнования в военных училищах и клубах ДОСААФ.

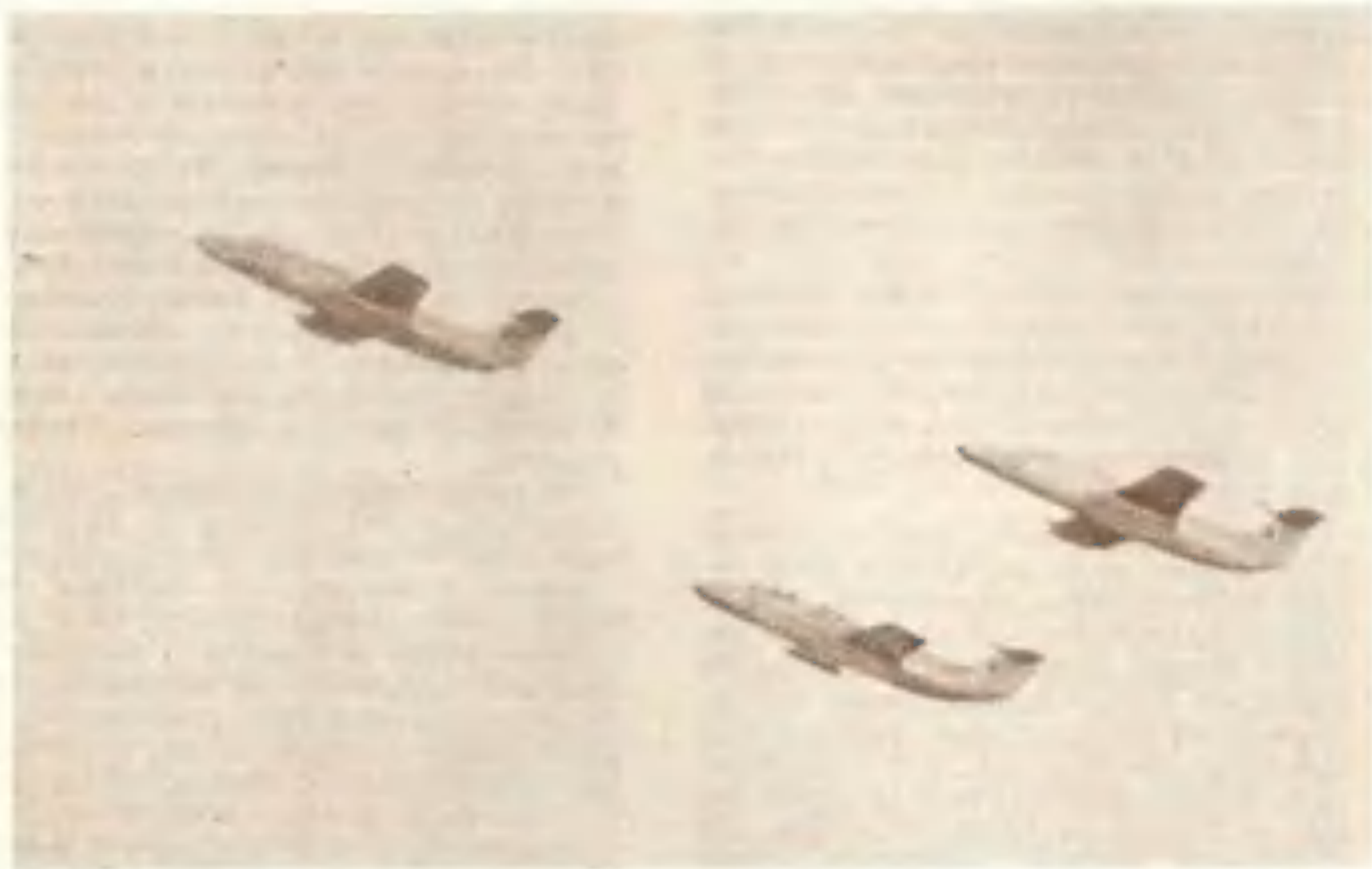
В числе ветеранов — командир звена Воронежского аэроклуба ДОСААФ В. Бунин, заместитель командира подразделения Карагандинского клуба В. Чех, командир звена Ставропольского клуба А. Будилин, летчики-инструкторы

аэроклубов А. Медовиченко из Запорожья и В. Анциферов из Липецка.

Восемь спортсменов, в основном военных, впервые участвуют в чемпионате.

Почетное право поднять флаг чемпионата предоставляется абсолютному чемпиону В. Журавлеву. Затем он приступил к обязанностям уже в качестве судьи.

Итоги чемпионата показывают возросшее мастерство воздушных спортсменов. Достаточно сказать, что произвольный комплекс разыгрывался лишь второй год. И тем не менее, он выполнен всеми участниками без срывов. Следует, однако сказать, что не все спортсмены включили в свои комплексы фигуры с высоким коэффициентом сложности, например, такие: бочка, фиксированная через 90° на горке с углом 60° , с последующим переворотом; бочка, управляемая на горке с углом 60° , с последующим выходом в перевернутый полет в направлении, обратном вводу; двойная восходящая бочка с переворотом на гор-



Показательное выступление на Л-29.

Перед стартом двукратный абсолютный чемпион страны В. Журавлев (в центре) делится опытом с летчиками-спортсменами Ю. Чистяковым (слева) и В. Чехом.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

мандатной комиссии документы о спортивной классификации не ниже 1-го спортивного разряда, о допуске к выполнению всех упражнений программы мастера спорта СССР; записи в летной книжке о проверке техники пилотирования в текущем году по всем упражнениям программы — в зоне на сложный пилотаж с имитацией отказа двигателя, по дублирующим приборам, самолетовождению. Мандатная комиссия проверяет результаты зачетной сессии в 1981 г., медицинское заключение о допуске к полетам и о систематическом прохождении медицинских осмотров. Участник должен иметь общий налет на данном типе самолета не менее 200 часов и по программе чемпионата — не менее 15 часов в 1981 году.

Все 24 спортсмена из 16 городов были допущены к участию в чемпионате. Они выступали на предварительных отборочных соревнованиях в своих клубах, зонах, военных училищах, округах, ведомствах. Половина участников имеет высшее образование. Вторая половина — со средним специальным техническим образованием. 18 коммунистов. Все они — передовики социалистического



ке с углом 60° ; восьмерка с бочками и полубочками на восходящей траектории с углом 60° . Эти фигуры составлены с учетом летно-технических характеристик самолета Л-29, при выполнении которых не должны превышать предельно допустимые перегрузки. И их не следует избегать, иначе не будет расти мастерство пилотажа. Может быть, в положении о чемпионате записать правило, обязывающее каждого спортсмена включать в произвольный комплекс некоторые наиболее сложные фигуры?

Обмениваясь мнениями, участники чемпионата предлагали вместо маршрутного полета включить в программу второй обязательный неизвестный (темный) комплекс. Следует, однако, учитывать, что выполнение неизвестного комплекса без предварительной тренировки на самолетах с реактивными двигателями небезопасно. Полет же по маршруту — важный элемент программы, имеющий военно-прикладное значение.

☆☆☆

Первое упражнение — обязательный комплекс пилотажа. Победу одержал спортсмен Волгоградского аэроклуба ДОСААФ В. Гайчук. На втором и третьем местах — спортсмены Военно-Воздушных Сил Г. Черковский и А. Карпенко.

Низкая облачность — 700—800 м — помешала во второй день соревнований разыгрывать произвольный комплекс. Было принято решение выполнять полет по маршруту с переменным профилем, опознаванием знаков на поворотных пунктах и выходом на КПМ в заданное время. Все спортсмены справились с заданием. На первом месте — В. Бунин, второе завоевал В. Ченец, отставший от чемпиона всего на три очка (оба — спортсмены ДОСААФ). Третье место досталось Г. Черковскому (ВВС), оказавшемуся по очкам почти рядом с Ченцом. Судьи «развели» спортсменов по долям секунды.

Опять день томительного ожидания. Идет дождь. Размяк грунт летного поля. Как быть? Подводить итоги по двум упражнениям? Такой вариант предусмотрен положением о соревновании. Но тогда возникает вопрос — присуждать ли звание абсолютного чемпиона СССР и первое командное место в сумме двух упражнений или объявлять чемпионов и призеров только по упражнениям?

К счастью, на следующий день погода благоприятствовала выполнению всей программы. И вот результат по произвольному комплексу: первое место занял спортсмен Липецкого аэроклуба ДОСААФ В. Анциферов, на втором — В. Гайчук, третьем — А. Золотов.

В итоге многоборья мастер спорта В. Гайчук, набравший 6893,75 очка, удостоен звания абсолютного чемпиона СССР по самолетному спорту на реактивных самолетах 1981 года. Ему вручен приз Волгоградского областного комитета комсомола как самому молодому участнику чемпионата. Второе место по многоборью занял спортсмен В. Анци-

феров (ДОСААФ) — 6833,75 очка, третье — Г. Черковский (ВВС) — 6755,75 очка.

В командном зачете впереди спортсмены-летчики Военно-Воздушных Сил. Ими завоеваны одна серебряная и четыре бронзовые медали. У спортсменов ДОСААФ — четыре золотые и три серебряные медали.

Главный итог XIV чемпионата — это возросшее мастерство в технике пилотирования всех участников. Четкое руководство полетами, выполнение всеми участниками документов, регламентирующих летную работу. Чемпионат прошел без летных происшествий и предпосылок к ним. В судейскую коллегию, которую возглавил председатель спортивного комитета ВВС А. Корнюшин, не поступило ни одного протеста.

Все 18 участников — мастеров спорта СССР — в ходе соревнований подтвердили свои звания. Пять из шести первоуровневых выполнили нормативы на звание мастера спорта СССР.

Многое сделал для успешного проведения чемпионата заместитель председателя Волгоградского обкома ДОСААФ генерал-майор авиации запаса Герой Советского Союза Ю. Балабин.

Не обошлось и без недостатков. Оргкомитет не организовал шефство предприятий над командами. Это нужно не только для пропаганды самолетного спорта, но и для более тесной связи авиаторов с трудящимися города или района, где проходят соревнования. Допущен также просчет в определении дней открытия и закрытия соревнований. Такие мероприятия надо проводить в субботние и воскресные дни. Об этом четко сказано в Постановлении Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта».

☆☆☆

Хочется сказать еще вот о чем. У нас в стране насчитывается 1930 мастеров авиационного спорта, 52 мастера спорта СССР международного класса, 25 заслуженных мастеров спорта, 792 мастера спорта СССР подготовлено на реактивных самолетах. Однако нет у реактивщиков ни заслуженных мастеров, ни мастеров спорта международного класса. Хотя многие из летчиков реактивной авиации достойны таких спортивных званий. Для этого желательно участие в международных спортивных встречах, в первую очередь, с летчиками социалистических стран, располагающих парком таких самолетов.

В ходе чемпионата и по его окончании участники посетили места Сталинградской битвы, побывали на Мамаевом кургане. В их памяти навсегда останутся подвиги защитников города на Волге.

А. КОСС,
председатель Федерации
самолетного спорта СССР

☆☆☆



РЕЗЕРВЫ — В ДЕЙСТВИЕ!

XXII чемпионат СССР по вертолетному спорту

У ВЕРТОЛЕТЧИКОВ завершился двадцать второй спортивный сезон. Проведенные в стране внутриклубные, зональные, ведомственные соревнования, республиканские и всесоюзные чемпионаты показали, что в них принимает участие все большее количество спортсменов с производства.

В журнале уже рассказывалось о составе чемпионата РСФСР, где соревновались спортсмены многих профессий. Такая тенденция наметилась и на всесоюзном старте. Если раньше мы здесь встречались преимущественно с инструкторами аэроклубов, то теперь увидели и участников, для которых полеты на вертолетах не профессия, а спортивное увлечение. Пример тому показывает, и это похвально, команда Украины. В ее составе харьковчане инженер авиационного института Л. Новиков, техник аэроклуба В. Гончаренко, инженер института капитального строительства А. Миндарев, электросварщик турбинного завода Л. Войтенко. Забегая вперед, скажем — команда Украины заняла на чемпионате третье призовое место, а спортсмен Миндарев стал серебряным призером в маршрутном полете.

В команде Центрального аэроклуба СССР наряду со штатными его работниками электросварщик С. Дербасов, оказавшийся в первой десятке по многоборью.

Примеры достойны подражания. К сожалению, еще некоторые команды на соревнования по вертолетному спорту комплектуются преимущественно инструкторами клубов. Конечно, было бы неправильным поставить им заслон. Где же еще, как не на соревнованиях, инструктор может сдать норматив кандидата, а затем и мастера спорта? Давно замечено, если инструктор — мастер спорта, его авторитет возрастает, и качество обучения у него лучше, и дисциплина выше.

Будут ли в командах одни професси-



ональные летчики, или наряду с ними выступают спортсмены из рабочей и учащейся молодежи — вопрос не праздный. Занятия физкультурой и спортом, как указывается в Постановлении Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», оказывают эффективное влияние на производственные показатели трудовых коллективов, способствуют уменьшению потерь рабочего времени, укреплению трудовой дисциплины и сокращению текучести кадров.

Вертолетный спорт в нашей стране стал любимым занятием юношей и девушек самых разных профессий. Из ше-

Команда-победительница (слева направо): мастера спорта СССР международного класса В. Соловьев, серебряный призер, чемпионка по упражнению Л. Корнева, абсолютная чемпионка Т. Стекольниковой и мастер спорта В. Водин.



Абсолютный чемпион страны мастер спорта В. Оборнев.

Спортивная борьба станет достоянием телезрителей.

Фото Н. КОЗЫРЕВА



стидесяти участников чемпионата двадцать женщин. Большинство — коммунисты и комсомольцы, передовики социалистического соревнования.

Особенность чемпионата СССР, как и иных соревнований по вертолетному спорту — возросшее мастерство большинства спортсменов. Этот вывод подтверждается анализом выступлений.

Возьмем для примера первое упражнение — полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время — семь спортсменов выполнили его без штрафных очков. У семнадцати штраф не более десяти очков. И не было ни одного спортсмена, который не получил бы премиальных за сэкономленное время. У многих оно не превышало двух минут вместо трех. Исходя из этого факта, спортсмены предлагают установить на следующий год время на упражнение — 2 мин 45 с.

Вошло в традицию ежегодно на чемпионате СССР разыгрывать призы журнала «Крылья Родины» за качество пилотажа в первом упражнении. Ныне они вручены мастеру спорта СССР международного класса Т. Стекольниковой и мастеру спорта Е. Смирнову.

Без штрафных очков большинство спортсменов выполнили ряд элементов во втором упражнении — вертолетный слалом на малой высоте с проносом ведра между стоек ворот и последующей постановкой его на стол — время полета (4 мин), проход входных ворот, последовательность прохождения ворот на площадке и другие элементы. В третьем — маршрутный полет — штрафные очки начислялись лишь за невыдерживание времени. У большинства оно выражалось в секундах, а весь полет с двумя посадками на поворотных пунктах занимал 50 мин. Высокое качество демонстрировали спортсмены и в четвертом упражнении — вертолетном слаломе на малой высоте с проносом груза между стоек ворот в минимальное время (4 мин) по незнакомому маршруту. Многие спортсмены не имели штрафных по ряду элементов: проход ворот, последовательность выполнения эволюций и др. В основном штрафные начислялись только за невыдерживание высоты полета. У большинства участников они не превышали десятка.

Мы сравнили итоги выступлений спортсменов за последние три года. Взяли первые шесть мест по упражнениям и многоборью. И вот что выяснилось: результат многоборья у мужчин ныне в среднем на четыре очка выше, чем он был год назад. Еще больше этот показатель вырос у женщин. Если в прошлом году абсолютная чемпионка Л. Приходько набрала в сумме 1225,9 очка, то результат абсолютной чемпионки нынешнего года Т. Стекольниковой 1238,82 очка. Соответственно выше стали показатели и остальных участников чемпионата.

Имеются резервы роста мастерства. На них указывают сами спортсмены. Еще в прошлом году заслуженный мастер спорта В. Смирнов предлагал начислять премиальные очки за сэкономленное время в 1, 2 и 4 упражнениях в зависимости от качества их выполнения. Смирнова поддерживали и другие ведущие спортсмены. Однако в Положении о чемпионате предложение отражения не нашло. А жаль. У многих спортсме-

нов в погоне за временем штрафные очки перекрывают премиальные. И вот уже высказывается контрпредложение — начислять за сэкономленную секунду 0,5 очка вместо 0,2. Разумно ли это?

Низкие результаты показали впервые выступившие на чемпионате военные летчики Грузии, Казахстана и Молдавии. Восемь из них не подтвердили мастерский норматив. Вывод тут один — к любым соревнованиям, а тем более всесоюзным, необходимо готовиться.

На чемпионате впервые разыгрывался приз конструкторского бюро имени М. Л. Миля «За высокие показатели в командном зачете». За него упорную борьбу вели десять коллективов. Лучшей оказалась команда ДОСААФ СССР. Она награждена кубком и дипломом 1 степени Спорткомитета СССР, спортсмены мастера спорта СССР международного класса москвички Людмила Корнева и Татьяна Стекольников, Виктор Соловьев из Новосибирска и его одноклубник мастер спорта Владимир Водин — свидетельствами Спорткомитета СССР, а их тренер Анатолий Бесфамильный, подготовивший абсолютную чемпионку и трех чемпионов по упражнениям, — медалью и дипломом Спорткомитета СССР.

Абсолютной чемпионкой по вертолетному спорту 1981 года стала Стекольников — инструктор-летчик Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Татьяна приехала в Москву из деревни Ольшино Вологодской области. При-

ехала, чтобы учиться в Московском авиационном институте имени Серго Орджоникидзе. Мечтала о полетах. Вот характеристика, данная институтом для поступления в аэроклуб: «Показала себя добросовестной студенткой, пользуется авторитетом среди товарищей. Занимается парашютным спортом. Имеет спортивный разряд по лыжам и гимнастике. У Татьяны сильный волевой характер». Ее приняли в Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова на самолетное отделение. Через три года перешла в вертолетный отряд, стала в нем инструктором.

Татьяна Стекольников любит вертолетный спорт, отдает ему много сил и времени. И это приносит плоды. Не раз завоевывала призовые места в соревнованиях. На III чемпионате мира в Витебске стала чемпионкой по навигации.

Ныне на чемпионате страны у Стекольниковой не было срывов. Первое место по второму и третьему упражнениям, второе — по первому и третьему по четвертому. Три золотые медали, одна серебряная и одна бронзовая — такой урожай наград.

Абсолютный чемпион среди мужчин — мастер спорта Владимир Оборнев. Вертолетным спортом занимается шесть лет. Во всесоюзных соревнованиях принимает участие пятый раз. Член КПСС, он имеет высшее образование, налет на вертолетах составляет более двух тысяч часов.

На чемпионате царила деловая атмосфера. Этому способствовала четкая работа служб и особенно судейской коллегии. В ее составе четыре судьи международной категории — В. Коркин (главный судья), В. Малинин, С. Суцевич, Ю. Гибралтарский.

Перед началом соревнований были тщательно изучены все тонкости судейства. Даже, казалось бы, простой вопрос — как определять лучших трех спортсменов из четырех в команде — по многоборью или по каждому из четырех упражнений — вызвал споры. Конечно же, не прав был тот, кто предлагал второй вариант.

Как всегда, после крупных соревнований возникает много предложений. Были они и на этот раз. Например, в целях безопасности, поднять высоту пилотажа по 1-му упражнению до 2—3 м, как на чемпионате мира; по 4-му упражнению учитывать любой отрыв цепи, в том числе и инерционный, делать окраску цепи, видную на фоне земли, уменьшить время — в 1-м упражнении до 2 мин 45 с, во 2-м — до 3 мин 30 с, усложнить полет по маршруту — ввести поиск цели. Именно это поставило наших спортсменов в затруднительное положение на чемпионате мира в Польше.

Одни спортсмены высказались за то, чтобы исключить из программы пятое упражнение — «визит», другие, наоборот, предлагают сделать его зачетным для всех спортсменов.

Были и другие предложения. Думается, они будут тщательно изучены Федерацией вертолетного спорта и учтены в Положении о соревнованиях на 1982 год.

Н. БАЛАКИН,
спец. корр. «Крылья Родины»

Витебск

ТУРНИР СИЛЬНЕЙ- ШИХ



Чемпионка СССР Р. Стекольников (Литва).

В ОРЛЕ, на аэродроме Центрального планерного аэроклуба ДОСААФ СССР, состоялся 43-й чемпионат СССР на личное первенство. Соревнования первой лиги по праву можно назвать апогеем сезона. Они всегда вызывают повышенный интерес, как у спортсменов, так и поклонников этого увлекательного вида спорта. Ведь турнир собирает самых сильных планеристов страны. Не был исключением и нынешний чемпионат: среди 27 участников — 11 мастеров спорта международного класса!

Мужчины (кроме трех) выступали на планерах открытого класса, женщины — на аппаратах стандартного класса. Так как планеры разнотипные с различными аэродинамическими и скоростными характеристиками, то, чтобы их теоретически уравнивать и сделать шансы у всех спортсменов на победу одинаковыми, были приняты поправочные коэффициенты. Здесь сразу надо оговориться, что в одном классе коэффициенты, конечно, оправдывают себя, но в двух разных классах планеров — уравнивать невозможно. Поэтому на таких ответственных соревнованиях, как чемпионат страны, нужно добиться, чтобы все мужчины — участники первой лиги смогли бы выступать на планерах открытого класса.

В первый летный день мужчинам было предложено выявить сильнейшего на 525-километровом треугольном маршруте, спортсменки соревновались на 304-километровой дистанции.

Наконец-то назначена «пятисотка», которая не разыгрывалась уже несколько лет! Гонки на дальние маршруты приятны, и только на них выявляется истинное мастерство планериста. Наверное, поэтому у всех участников при подготовке к марафонской гонке было поднятое настроение.

Только по скупым фразам радиообмена можно было понять, какая идет на-

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет. 1. ДОСААФ (тренер А. Бесфамильный) — 3699,84 очка; 2. РСФСР (М. Баладин) — 3687,6; 3. Сов. Армия (Г. Иванов) — 3683,76; 4. ЦАК СССР (Е. Орлов) — 3681,38; 5. БССР (В. Новиков) — 3638,22; 6. Москва (А. Галкин) — 3619,92; 7. УССР (Н. Борисенко) — 3619,36; 8. Молдавская ССР (В. Драчев) — 3517,8; 9. Казахская ССР (В. Алтунин) — 3514,72; 10. Грузинская ССР (В. Леснов) — 3324,74.

Личный зачет. В скобках количество очков и места по упражнениям. **Мужчины** (10 мест). 1. В. Оборнев (Сов. Армия) — 1230,98 (297,88 — 16, 324,92 — 1, 299,0 — 6, 309,18 — 5); 2. А. Смирнов (РСФСР) — 1229,84 (312,1 — 2, 315,38 — 18, 298,8 — 7, 303,56 — 12); 3. А. Уланов (ЦАК СССР) — 1229,02 (301,32 — 10, 321,12 — 8, 297,2 — 13, 309,38 — 3); 4. В. Искуратов (Сов. Армия) — 1228,36 (311,12 — 3, 324,28 — 2, 284,0 — 33, 308,96 — 6); 5. Г. Колесников (РСФСР) — 1226,0 (308,06 — 4, 321,62 — 7, 295,6 — 18, 300,72 — 15); 6. А. Корниец (Сов. Армия) — 1225,22 (300,44 — 11, 317,62 — 11, 297 — 310,16 — 2); 7. В. Попов (ЦАК СССР) — 1222,32 (292,18 — 24, 322,5 — 4, 299,2 — 4, 308,44 — 8); 8. В. Соловьев (ДОСААФ) — 1219,56 (304,32 — 6, 320,12 — 9, 300,0 — 1, 295,12 — 28); 9. С. Дербасов (ЦАК СССР) — 1216,52 (296,76 — 21, 322,4 — 5, 288,6 — 31, 308,76 — 7); 10. В. Смирнов (РСФСР) — 1213,82 (296,9 — 19, 323,96 — 3, 299,0 — 5, 293,96 — 29). **Женщины** (10 мест). 1. Т. Стекольников (ДОСААФ) — 1238,82 (310,0 — 2, 321,74 — 1, 299,8 — 1, 307,28 — 3); 2. Л. Корнева (ДОСААФ) — 1232,55 (313,42 — 1, 313,32 — 8, 296,9 — 15, 308,98 — 1); 3. Н. Костарева (ЦАК СССР) — 1227,6 (306,96 — 5, 321,16 — 2, 294,8 — 18, 304,68 — 7); 4. Л. Приходько (УССР) — 1227,54 (309,04 — 3, 317,9 — 4, 299,2 — 3, 301,4 — 8); 5. Н. Еремина (ДОСААФ) — 1226,02 (302,44 — 8, 318,14 — 3, 298,2 — 7, 307,24 — 4); 6. Л. Денисенко (УССР) — 1216,96 (302,92 — 7, 317,36 — 6, 297,6 — 10, 299,08 — 9); 7. Л. Губарь (ЦАК СССР) — 1204,74 (293,56 — 12, 316,6 — 7, 297,2 — 13, 297,38 — 12); 8. Л. Корнилова (ЦАК СССР) — 1204,6 (304,2 — 6, 317,76 — 5, 297,1 — 14, 285,54 — 18); 9. О. Ворсук (БССР) — 1199,84 (294,54 — 11, 313,2 — 9, 297,5 — 11, 294,6 — 14); 10. В. Никулина (БССР) — 1198,24 (286,76 — 13, 306,86 — 11, 299,5 — 2, 305,12 — 6).

пряженная борьба на дистанциях. Наконец-то на горизонте появились планеры, стремительно приближавшиеся к финишу. Первое место среди женщин заняла орловчанка, мастер спорта международного класса Валентина Кузнецова. Она на «Янтаре-стандарт-2» развила скорость 79 км/ч (86 км/ч; далее в скобках будет указана истинная скорость без поправочного коэффициента).

У мужчин золотую медаль завоевал москвич, мастер спорта международного класса Юрий Кузнецов. На «Янтаре-2Б» он показал скорость 96 км/ч (109 км/ч). За лучший результат на «пятисотке» Ю. Кузнецов награжден переходящим призом генерального авиаконструктора О. К. Антонова.

Следующее упражнение — женщины летят по 248-километровой, а мужчины по 324-км треугольной дистанции. Чемпионом СССР стала мастер спорта Рима Сташайтите (Литва). Она на «Янтаре-стандарт-2» показала скорость 70 км/ч (76 км/ч).

Среди мужчин быстрее всех прошел дистанцию Олег Пасечник на планере ЛАК-12 — 91,1 км/ч (103,3 км/ч).

Третье упражнение: 106 км для женщин и 180 км для мужчин. В тот день с утра долго не рассеивалась дымка, и спортсмены взлетели только около 15 часов. Несмотря на поздние старты, парители показали высокую скорость на дистанциях: у победительницы В. Кузнецовой — 84 км/ч (92 км/ч), мастера спорта А. Бержинскаса — 86,6 км/ч (98 км/ч).

Тут снова хочется сказать, как у нас любят короткие дистанции. Видимо, это стало какой-то вредной привычкой. Результаты, достигнутые на 134 км (у женщин) и 171 км (у мужчин) еще раз показывают, что планеристы смогли бы преодолеть маршруты большей протяженности, но, к сожалению, их не назначают... По этому упражнению вновь выиграла орловчанка Кузнецова, завоевав третью золотую медаль. Среди мужчин победу одержал мастер спорта международного класса Евгений Руденский (Украина), он на планере ЛАК-10 достиг скорости 100 км/ч (113 км/ч).

В последнем разыгранном на чемпионате 5-м упражнении спортсмены повели борьбу на треугольных маршрутах протяженностью 252 км (женщины) и 324 км (мужчины).

Хочется отметить полеты Олега Пасечника и Антанаса Рукаса. С секундным интервалом уходили они на маршрут и также вместе финишировали, помогая друг другу на дистанции. Эта дружная

пара отличилась и в последний день соревнований: Антанас Рукас — первый, 91,2 км/ч (103,5 км/ч), Олег Пасечник — второй, 90,9 км/ч (103,1 км/ч). Чемпионкой СССР среди женщин стала эстонка Эда Лаан.

По итогам многодневной борьбы почетное звание абсолютных чемпионов Советского Союза по планерному спорту завоевали мастера международного класса Валентина Кузнецова и Олег Пасечник.

Шесть сильнейших планеристок-женщин и двенадцать мужчин вновь завоевали право в будущем выступать на чемпионате первой лиги. Женщины: 1. В. Кузнецова (Орел) — 4713 очков; 2. Э. Лаан (Таллин) — 4568; 3. Л. Ключева (Кишинев) — 4008; 4. Р. Сташайтите (Вильнюс) — 3944; 5. Т. Загайнова (Орел) — 3653; 6. И. Барковская (Бобруйск) — 3013; мужчины: 1. О. Пасечник (Москва) — 4733; 2. Е. Руденский (Киев) — 4730; 3. А. Рукас (Каунас) — 4688; 4. Л. Васьков (Орджоникидзе) — 4604; 5. В. Сабецкис (Каунас) — 4571; 6. Ю. Кузнецов (Москва) — 4460; 7. А. Бержинскас (Вильнюс) — 4432; 8. А. Морозов (Орджоникидзе) — 4229; 9. М. Герасимов (Москва) — 4181; 10. Э. Ласаскас (Пренай) — 4019; 11. Б. Домбровский (Винница) — 3889; 12. В. Извеков (Орел) — 3740.

Призы журнала «Крылья Родины» за лучшие результаты, показанные в сумме двух последних упражнений, вручены Людмиле Ключевой (Молдавия) и Евгению Руденскому (Украина).

За наивысшую скорость на трехсоткилометровой дистанции переходящим призом имени Ольги Клепиковой награждена Валентина Кузнецова.

Подводя итоги чемпионата, нужно отметить его высокий спортивный уровень. Так, у мужчин победителя от второго места отделяет всего три очка. Да и по отзывам наших ведущих спортсменов выступать на соревнованиях первой лиги было, пожалуй, сложнее, чем, на зарубежных турнирах. Растет спортивный уровень наших планеристов, чему помогают вот такие ответственные соревнования.

Отличному проведению чемпионата способствовала четкая и слаженная работа сотрудников Центрального планерного аэроклуба ДОСААФ СССР.

Результаты соревнований, достигнутые в этом году, бесспорно высокие. По мнению участников, они могли быть еще выше, если соревнования спортсменов первой лиги перенести на более ранние сроки — май-июнь. И вот почему. Именно в эту пору дни становятся долгими, а условия для парения — более хорошими. Это позволило бы разыгрывать не только скоростные упражнения, но и провести полеты на дальность, в цель с возвращением на старт, устанавливать рекорды, да и сами соревнования приблизятся к уровню международных. С другой стороны — чемпионат планеристов РСФСР лучше проводить позже (конец июля—август). Тогда спортсмены клубов будут иметь больше времени для тренировок и более качественной подготовки к первенству.

Федерации планерного спорта СССР следует учесть это пожелание спортсменов при составлении календарных сроков соревнований на будущий год.

Е. ШВАРЦ,
мастер спорта

Орел

КРИТЕРИЙ ОДИН — ВЫСОКОЕ МАСТЕРСТВО



В XXVII ЧЕМПИОНАТЕ СССР по парашютному спорту приняли участие лучшие спортсмены ведомств, прошедшие отбор на своих соревнованиях. При таком составе участников, естественно, ожидали высоких показателей. Так оно и получилось. Только по прыжкам на точность приземления 9 человек выполнили норму мастера спорта СССР международного класса, 18 — подтвердили это почетное звание. 29 процентов приземлений — точно в цель, хотя прыгали на «электроноль» с уменьшенной нулевой мишенью до 5 сантиметров. Чемпионами страны стали мастера спорта международного класса Л. Корычева (ВВС) и В. Покатилов (ДОСААФ-1).

В акробатике и на сей раз не было равных нашему прославленному чемпиону Николаю Ушмаеву (ВВС). Его средний результат выполнения трех комплексов фигур — 6,0 cl. Еще на первом прыжке он значительно опередил своих соперников, а в сумме выиграл почти две секунды у своего товарища по команде, серебряного призера В. Валюнаса.

Николай был единственным спортсменом, кто пять раз подряд приземлился точно в цель. Правда, в последующих трех попытках он допустил небольшие ошибки, но это не помешало стать ему в третий раз абсолютным чемпионом страны!

Претенденткой на золотую медаль по двоеборью среди женщин называли Елену Маракуцу, победительницу двух крупных турниров в этом году — в Вильнюсе и в Брянске. Она хорошо выступила по акробатике — второе место, но ей не повезло вначале в прыжках на точность приземления — никак не могла сосредоточиться, чтобы точно поразить цель. Хотя серию окончила отлич-

АНКЕТА ЧЕМПИОНАТА

Место проведения: Болниси, Грузинская ССР.

Команды-участницы: ДОСААФ, ВВС, ВДВ, ПВО, ВМФ.

Количество участников: 79 (36 женщин, 43 мужчины).

Спортивные звания: заслуженных мастеров спорта — 4;

мастеров спорта

международного класса — 28;

мастеров спорта — 43;

кандидатов в мастера спорта — 4.

Образование: высшее — 26;

среднее — 53.

Возраст: до 25 лет — 27;

старше 25 — 52.

Программа: 8 одиночных и 4 групповых прыжка на точность приземления, 3 одиночных и 3 групповых акробатических прыжка.

И здесь ГАИ...





Абсолютная чемпионка СССР
В. Нечехова.

Чемпион СССР по прыжкам
на точность приземления В. По-
катилов.

Призеры журнала «Крылья
Родины» Б. Румянцев (ВВС),
З. Комратова (ВДВ).

Женская команда ПВО — по-
бедительница в прыжках по
групповой акробатике.

Фото Б. ВАСИНОЙ

но — три метких попадания — упущенное нельзя было восстановить. В итоге второе место в сумме двоеборья.

Сенсацией соревнований стала победа Веры Нечеховой, спортсменки, пока мало кому известной. Но Вера уже шестая воспитанница Ворошиловградского аэроклуба ДОСААФ, вписавшая за последнее десятилетие свое имя среди чемпионки Советского Союза. Это В. Закорещкая, А. Швачко, Т. Лысюк, О. Баженова, Т. Мажара, теперь Вера Нечехова стала абсолютной чемпионкой страны.

Первый прыжок Вера выполнила в мае 1970 года, а в июне родители ее отправили в... пионерлагерь, ей было тогда 15 лет. На следующий год Вера занялась парашютным спортом серьезно, совершила 90 прыжков. Училась она у мастеров спорта С. Багинского, А. Козловой.

Большую школу мастерства Вера прошла у заслуженного тренера СССР А. Хмельницкой. В конце семидесятых годов добилась своих первых успехов на республиканских и всесоюзных соревнованиях — чаще в командном зачете вместе со своими более опытными друзьями.

Теперь В. Нечехова совершенствует свое мастерство в сборной команде парашютистов Военно-Воздушных Сил. На ее счету почти 3000 прыжков.

На этом чемпионате страны крупную победу завоевали спортсмены ВВС, выиграв почти все золотые медали по упражнениям и в командном зачете. В чем секрет их успеха? Ответ один — в труде, круглогодичных тренировках, умелой организации полетов и прыжков, рационального использования каждого занятия. Парашютисты ВВС часто выступают на внутрисоюзных и международ-

ных соревнованиях, приобретая бесценный опыт спортивной борьбы. Большинство спортсменов ВВС — члены сборной команды страны. Труд тренеров Ю. Майорова, А. Осипова, В. Жарикова, А. Сырчина за подготовку чемпионов отмечен золотыми медалями.

Отрадно, что на турнире сильнейших после долгого перерыва вновь увидели спортсменов Военно-Морского Флота. Неплохо выступили представители авиации Тихоокеанского флота: чемпион ВМФ Михаил Улитин вошел в десятку лучших «точнистов» страны, да и в акробатике он достиг высоких результатов. Команда показала, что при более интенсивной тренировке вполне способна бороться за призовые места с лучшими парашютистами страны.

Руководство соревнований отметило хорошую работу летно-технического состава Тбилисского и Ереванского аэроклубов, Махачкалинского, Орджоникидзевского авиаспортклубов ДОСААФ.

Немало нареканий высказано в адрес организаторов. Место и сроки проведения соревнований, как известно, планируются за год. О том, что чемпионат страны состоится в Болниси, конечно, хорошо знали в ЦК ДОСААФ Грузинской ССР. Казалось бы, год не такой уж маленький срок, чтобы не подготовиться. Но этого не произошло. Для оказания помощи Федерация парашютного спорта СССР направила заслуженного тренера СССР, судью международной категории В. Гурного за месяц до начала чемпионата. С большим трудом В. Гурному удалось впервые собрать организационный комитет... за неделю до соревнований. Зато Гурный прошел отличную «практику» — ему пришлось поработать и поваром и посудомойкой, и

уборщицей, и плотником, чтобы хоть как-то организовать питание для сборной команды ДОСААФ, проходившей тренировку перед всесоюзными стартами. Из-за халатного отношения ЦК ДОСААФ Грузии к соревнованиям возникали большие сложности в вопросах организации быта (одна душевая кабинка на 120 человек!), питания и отдыха спортсменов. Открытие и закрытие чемпионата прошло без единого зрителя, чего давно не бывало на парашютных соревнованиях.

В Болниси проведена техническая конференция, в которой участвовали руководители команд, тренеры, члены судейской коллегии. На конференции высказаны некоторые пожелания. Во-первых, чемпионаты СССР проводить в городах, в которых могут быть обеспечены: широкая гласность, посещения соревнований трудящимися, нормальные бытовые условия, оперативное размножение судейской информации и итоговой документации. Во-вторых, необходимо продлить срок соревнований до 10 дней, учитывая резерв времени, связанный с метеорологическими условиями, и организацию работы с нормальным режимом дня.

Для судейства крупных соревнований необходимо создать единую мобильную лабораторию, оснащенную самой современной техникой. Настало время выпустить новые правила судейства, рабочую и итоговую документацию единого образца — согласно Международному спортивному кодексу ФАИ.

С. КИСЕЛЕВ,
судья международной
категории

Болниси

Прыжки на точность приземления. Женщины: 1. Л. Корычева (ВВС) — 0,13 м (сумма отклонений от нулевого центра круга в 8-ми прыжках); 2. З. Комратова (ВДВ) — 0,15; 3. Ю. Гутникене (ВДВ) — 0,16; 4. Е. Алексеева (ВВС) — 0,16; 5. Т. Лысюк (ДОСААФ-1) — 0,18; 6. В. Нечехова (ВВС) — 0,18; 7. Г. Ракович (ДОСААФ-1) — 0,19; 8. Е. Короткова (ВВС) — 0,22; 9. Е. Маракуца (ДОСААФ-1) — 0,24; 10. Н. Мамай (ПВО) — 0,24; мужчины: 1. В. Полатилов (ДОСААФ-1) — 0,03; 2. А. Войтук (Грузия) — 0,05; 3. В. Бучнев (ВДВ) — 0,05; 4. В. Приходько (ПВО) — 0,06; 5. А. Стручков (ПВО) — 0,08; 6. Г. Сурабко (ДОСААФ-1) — 0,09; 7. В. Колесник (ВДВ) — 0,09; 8. М. Улитин (ВМФ) — 0,10; 9. М. Банников (ДОСААФ-1) — 0,10; 10. Н. Ушмаев (ВВС) — 0,10.

Одиночная акробатика. Женщины: 1. Е. Буркова (ДОСААФ-2) — 21,02 с (сумма времени выполнения комплекса фигур 3-х прыжков с учетом штрафа); 2. Е. Маракуца (ДОСААФ-1) — 21,86; 3. В. Нечехова (ВВС) — 21,89; 4. Г. Ракович (ДОСААФ-1) — 21,95; 5. Е. Короткова (ВВС) — 22,7; 6. А. Швачко (ДОСААФ-1) — 22,92; 7. А. Данилова (ДОСААФ-2) — 23,20; 8. Т. Лы-

сюк (ДОСААФ-1) — 23,53; 9. З. Комратова (ВДВ) — 23,59; 10. И. Крючкова (ДОСААФ-2) — 23,65; мужчины: 1. Н. Ушмаев (ВВС) — 18,13; 2. В. Валюнас (ВВС) — 19,82; 3. А. Дино (ВВС) — 19,92; 4. Г. Сурабко (ДОСААФ-1) — 19,92; 5. В. Румянцев (ВВС) — 20,36; 6. А. Милованов (ДОСААФ-1) — 20,39; 7. В. Демиденко (ПВО) — 20,46; 8. В. Бучнев (ВДВ) — 20,46; 9. В. Александров (ВДВ) — 20,56; 10. В. Чайка (ВВС) — 20,72.

Двоеборье. Женщины: 1. В. Нечехова (ВВС) — 7 штрафных очков; 2. Е. Маракуца (ДОСААФ-1) — 9; 3. Г. Ракович (ДОСААФ-1) — 9; 4. З. Комратова (ВДВ) — 11; 5. Е. Короткова (ВВС) — 11; 6. Т. Лысюк (ДОСААФ-1) — 12; 7. Ю. Гутникене (ВДВ) — 14; 8. А. Швачко (ДОСААФ-1) — 14; 9. Л. Корычева (ВВС) — 15; 10. А. Данилова (ДОСААФ-2) — 16; мужчины: 1. Н. Ушмаев (ВВС) — 7; 2. В. Бучнев (ВДВ) — 8; 3. Г. Сурабко (ДОСААФ-1) — 8; 4. В. Румянцев (ВВС) — 11; 5. А. Милованов (ДОСААФ-1) — 11; 6. В. Валюнас (ВВС) — 13; 7. В. Приходько (ПВО) — 14; 8. В. Колесник (ВДВ) — 14; 9. А. Дино (ВВС) — 18; 10. А. Стручков (ПВО) — 18.

Групповые прыжки на точность приземления. Женщины: 1. ДОСААФ-2 (Дани-

лова, Крючкова, Садыкова, Буркова) — 0,33 м (сумма отклонений группы в 4-х прыжках); 2. ВДВ — 0,41; 3. ДОСААФ-1 — 0,79; 4. ВВС — 0,87; 5. ПВО — 0,92; 6. ВМФ — 3,43; мужчины — 1. ВВС (Ушмаев, Дино, Валюнас, Румянцев) — 0,13; 2. ДОСААФ-2 — 0,29; 3. ВДВ — 0,36; 4. ПВО — 0,63; 5. ДОСААФ-1 — 0,87; 6. ВМФ — 2,95.

Групповая акробатика. Женщины: 1. ПВО (Скляр, Ганоченко, Мажара, Яковлева) — 13 фигур, собранных в свободном падении в 3-х прыжках; 2. ВВС — 11; 3. ВДВ — 9; 4. ДОСААФ-1 — 6; 5. ДОСААФ-2 — 4; 6. ВМФ — 3; мужчины: 1. ВВС (Ушмаев, Дино, Валюнас, Субботчев) — 20; 2. ВДВ — 18; 3. ПВО — 15; 4. ДОСААФ-2 — 9; 5. ДОСААФ-1 — 9; 6. ВМФ — 6.

Командное первенство. Женщины: 1. ВВС — 9 штрафных очков; 2. ДОСААФ-1 — 10; 3. ВДВ — 12; 4. ДОСААФ-2 — 13; 5. ПВО — 16; 6. ВМФ — 24; мужчины: 1. ВВС — 7; 2. ВДВ — 9; 3. ДОСААФ-1 — 13; 4. ПВО — 14; 5. ДОСААФ-2 — 16; 6. ВМФ — 24.

Общеконандное первенство: 1. ВВС — 16; 2. ВДВ — 21; 3. ДОСААФ-1 — 23; 4. ДОСААФ-2 — 29; 5. ПВО — 30; 6. ВМФ.

А. Рукас и Т. Загайнова
с кубками имени
С. П. Королева.



Первые соревнования на кубок
академика С. П. Королева
собрали сильнейших планеристов
страны,
абсолютных чемпионов
Советского Союза, республик,
Москвы.

НА КУБОК АКАДЕМИКА КОРОЛЕВА

На этой встрече стартовали раздельно: вначале на 187-километровую дистанцию ушли мужчины, затем поднялись в небо спортсменки (на 118 км). Ни одному из мужчин в этот день так и не удалось вернуться на аэродром... В зачет пошел только километраж. Дальше всех пролетел мастер спорта из Литвы Антанас Рукас. Вторым был Иварс Дравиньш (Латвия), третьим, несмотря на 120 очков штрафа, полученные за неудачное фотографирование поворотного пункта, стал перворазрядник Валерий Шелушков (Белоруссия).

Среди женщин победила мастер спорта международного класса Тамара Загайнова (Орел), за ней мастер спорта Янина Паплаускайте (Литва) и мастер спорта международного класса Эда Лаан (Эстония).

На 151-километровом маршруте первенствовали литовские спортсмены А. Рукас, В. Сабекис, А. Рачюнас.

Среди женщин быстрее всех преодолела 126-км дистанцию мастер спорта Дайна Вилне (Латвия).

В последний летний день кучевая облачность появилась рано, но пока ждали, когда она поднимется до высоты 1200 м, пока взлетали и стартовали мужчины, к моменту ухода на маршрут спортсменок облачность совсем исчезла. Осенний день короток, восходящие потоки быстро ослабевают и исчезают, поэтому женщины не смогли завершить упражнение...

На наш взгляд, на соревнованиях такого ранга, где собираются наиболее опытные спортсмены нашей страны, старты необходимо делать общие. Тогда будут исключены случаи, когда упражнение разыграно только у мужчин или только у женщин. И еще: в один из летних дней никто из парителей не смог достичь не только финиша, но и пролететь зачетные 100 км, хотя находились в воздухе около 3 часов. В этот полет спортсмены вложили колоссальный труд, который в итоге так и не был оценен. По-видимому, в таких ситуациях, когда упражнение не полностью разыграно, все же необходимо начислять очки для многоборья.

В последнем упражнении, полете по 147-километровому треугольнику, основная борьба среди мужчин развернулась между Рукасом и Сабекисом, другие участники не смогли составить им серьезной конкуренции.

Обладателями первых кубков имени академика С. П. Королева стали А. Рукас (Каунас) и Т. Загайнова (Орел). Эти памятные кубки, символизирующие победу человека над воздушной стихией, учреждены генеральным авиаконструктором О. К. Антоновым.

Любители планерного спорта надеются, что эти интересные соревнования станут традиционными.

Ш. ЕВГЕНЬЕВ



С ПАРАШЮТОМ — НА ЭЛЬБРУС

МНОГОЕ видел на своем веку седой Эльбрус. На его вершинах побывали тысячи альпинистов, по крутым его склонам не раз мчались вниз лыжники, даже ухитрялся как-то совершить посадку вертолет, но чтобы с неба с парашютом — такого еще не бывало в истории Кавказских гор...

Восемь спортсменов-парашютистов: заслуженные мастера спорта Владимир Прокопов, Эрнест Севастьянов, Владимир Чижик, мастера спорта Олег Аренс, Вадим Жуков, Александр Лисичкин, Вячеслав Лихтман и Геннадий Марченко, — покинув борт самолета, пилотируемый

командиром корабля Михаилом Черных, на высоте 6600 метров, благополучно приземлились на восточной вершине Эльбруса.

Этому дню предшествовала тщательная подготовка. Парашютисты, сменив свое привычное обмундирование на альпинистское снаряжение, учились ходить по скалам, снежным склонам и льдам. «Пропуском» на прыжок был подъем снизу на вершину — чтобы хорошо изучить район приземления. Альпинисты МВТУ, встречавшие парашютистов в день прыжка на вершине, говорят, что подъем на Эльбрус не сложен с технической точки зрения, но очень и очень труден физически, требует много сил, упорства.

Завидную выдержку, мужество проявил парашютист, мастер спорта Петр Задиров. Он в течение неполных двух суток дважды поднялся с «Приюта одиннадцати» на восточную вершину. В первый день прыжок не состоялся — сила ветра достигала 20 метров в секунду. В следующую ночь — снова изнурительный многочасовой подъем вверх — без него прыжок не состоится. Задиров должен был передать на борт о погодных условиях на вершине. Надо! И он шел, хотя натертая накануне нога давала знать о себе на каждом шагу.

...Прыжок выполнен отлично!

Кто эти ребята, осмелившиеся штурмовать Эльбрус с неба?

Трое — Э. Севастьянов, В. Прокопов,

В. Чижик — испытатели парашютов, воспитанники аэроклубов ДОСААФ Москвы. Они дважды уже приземлялись с парашютом в горах (на пик Коммунизма и пик Ленина), неоднократные рекордсмены мира в прыжках из стратосферы с задержкой раскрытия купола, их имена вписаны в книгу Почета ЦК ВЛКСМ, они удостоены государственных наград.

Авиационные инженеры: О. Аренс, В. Лихтман, А. Лисичкин, Г. Марченко — воспитанники 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ, победители многих соревнований по парашютному спорту. Мастер спорта В. Жуков установил не один мировой рекорд в затяжных прыжках из стратосферы.

— Цель прыжка, — говорит руководитель группы парашютистов В. Бардонов, — проверить возможности спортивного парашюта-крыла ПО-13 в горных условиях. Как он будет работать на высоте более 5000 метров, какова скорость приземления. Риск? Конечно, какая-то доля риска была, ведь прыжок в горы с этим парашютом совершали впервые, хотя и очень тщательно готовились к нему. В горах всегда может осложнить прыжок неожиданное изменение погоды, внезапное усиление ветра, появление турбулентных потоков. Намеченный научно-исследовательский эксперимент выполнен успешно.

Б. НЕРИНГА

ЧЕЛОВЕК ИЗ ЛЕГЕНДЫ

ЮНОСТЬ Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Александра Васильевича Белякова была по-настоящему боевой. Девятнадцатилетним артиллерийским прапорщиком попал он на фронт первой мировой войны, затем участвовал в революционных событиях 1917 года, воевал в составе 25-й дивизии В. И. Чапаева, погибал от тифа...

И закономерно, что четвертую часть книги «В полет сквозь годы»* автор отвел захватывающему рассказу об этом чрезвычайно бурном периоде, закончив его словами: «...от тех тревожных и грозных, вихревых лет в душе остается — как золото выплавляется — память об общих радостях, несчастьях, жертвах, надеждах, мечтах и стремлениях. И остается Родина...»

Авиация для А. Белякова началась в 1920 году, когда его откомандировали из армии на учебу в школу Красного Воздушного Флота. Он был зачислен слушателем самого нового, только что открытого тогда отделения аэронавигации. Требовалось не только творчески осваивать неизвестное, но и, опережая время, тут же учить других. Учить и теории, и практике безошибочного вождения самолетов, на борту которых стояло тогда всего три-четыре примитивных прибора...

В начале тридцатых годов А. В. Беляков уже преподаватель Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского: возглавляет кафедру аэронавигации, разрабатывает учебные пособия, участвует в создании аэронавигационных приборов. Как специалиста-аэронавигатора его периодически приглашают к участию в подготовке дальних перелетов по Советскому Союзу и за рубеж. В некоторых из них он участвует и сам.

Несколько глав книги автор посвятил волнующему рассказу о перелетах на АНТ-25 в составе экипажа В. П. Чкалова. Главным из них был беспримерный перелет из Москвы в США через Северный полюс.

Людам довоенного поколения памятен этот перелет. Мы с волнением следили за ним, нетерпеливо ожидали каждое сообщение отважной тройки. Позднее не раз доводилось читать об этом выдающемся событии, казалось, оно известно до мельчайших подробностей. Но открываешь книгу А. В. Белякова — и все было не только оживает, но и наполняется новым, дополнительным содержанием.

Десятая глава книги посвящена годам Великой Отечественной войны, которую Беляков встретил в должности начальника 1-й Высшей Рязанской авиационной школы штурманов. Дальней авиации были нужны квалифицированные кадры, и этому делу Александр Васильевич отдает все свои знания и опыт. День Победы заместитель командующего 16-й воздушной армии А. В. Беляков встретил в Берлине...

С чувством особой грусти, как при расставании с дорогим человеком, перевертываем последнюю страницу книги «В полет сквозь годы»... Книгу отличает глубокая искренность и простота. Читая и постоянно видишь перед собой приветливую улыбку и внимательный взгляд автора — Александра Васильевича Белякова, человека из легенды.

П. КОЗЛОВ



ДОВЕРЕНО НЕБО

Заметки с учений
«Запад-81»

ПОД СЕНЬЮ высоких, поистине корабельных сосен притаился десяток больших автомобилей, прикрытых сверху густыми маскировочными сетями. Осторожность не излишняя — «противник» ведет усиленную воздушную разведку. На учении, как на войне, — потому и приняты такие меры защиты. Здесь развернут своеобразный полевой штаб авиации, привлеченной к учениям.

За столом — руководитель. Непрерывно поступают доклады, они требуют немедленных решений, и он тут же их принимает. Наконец выдается несколько свободных минут, и я прошу Сергея Васильевича рассказать о тех задачах, которые решают авиаторы в ходе данных учений. Он подробно, обстоятельно отвечает. Сложные, ответственные задачи решаются здесь, на учениях «Запад-81». В них участвует разведывательная, истребительная, истребительно-бомбардировочная, военно-транспортная, морская и вертолетная авиация. Летчики отрабатывают боевые операции как в наступлении, так и обороне, ведут «бои», отражают налеты «противника», учатся взаимодействовать с наземными войсками и кораблями флота, прикрывают их с воздуха, высаживают десанты, демонстрируя исключительно высокое боевое мастерство, безукоризненное владение грозным оружием, самой современной техникой.

На груди руководителя авиации — Звезда Героя, многоцветье орденских планок. И я спросил его, не в аэроклубе ли он начинал свой путь в небо!

— Вы угадали, как раз перед самой войной, в 1940 году, окончил аэроклуб в Барнауле, — Сергей Васильевич невольно улыбнулся. Взгляд его, до того суровый и озабоченный, смягчился, потеплел. Видно, ему было приятно вспомнить свою боевую молодость.

Путь, начатый в оборонном Обществе, продолжился в небе войны. Сергей Васильевич — ее участник с первого и до последнего дня. Летчик-штурмовик, он сбил пять фашистских самолетов, — счет неплохой даже для истребителя. Но его главная «специализация» — железнодорожные мосты. Он разрушил их много. Нетрудно представить, сколько вражеских эшелонов с живой силой и техникой не попало на фронт!

Его сбивали, он был ранен, но всякий раз снова возвращался в строй. Войну закончил капитаном, Героем Советского Союза. Затем — учеба в академии, служба в частях. Сорок лет своей жизни он отдал авиации, налетал около пяти тысяч часов, освоил более двух десятков различных типов самолетов. Заслуженный военный летчик СССР, весь свой богатый боевой опыт он отдает укреплению Военно-Воздушных Сил, подготовке и воспитанию молодых летчиков.

— У нас и теперь служат многие воспитанники ДОСААФ, — говорит он. — В их подготовку заложен прочный фундамент. И здесь, на учениях, они действуют технически грамотно, смело, мужественно.

* Беляков А. В. В полет сквозь годы. Воениздат. 1981. 349 стр. 1 р. 70 к.

СКОРОСТЬ «ЗА ДВА ЗВУКА»

Взлетная полоса из серого бетона стрелой уходит к синему вдали лесу. На стоянках, расправив крылья, стоят ракетоподобные «миги». Через какие-то промежутки времени то один, то другой, огласив могучим ревом округу, выплывают они на взлетную полосу, устремляются ввысь...

Мы в Н-ском истребительном полку. Его летчики отражают налеты авиации «противника». Воздушные «бои» разгораются и в заоблачных высотах, и почти у самой земли. Летчики шлифуют, оттачивают свое боевое мастерство.

Капитан Виктор Сыров, только что вернувшийся из «боя», снова переживает его подробности. «Противник» пытался уйти, ускользнуть, но Сыров настиг его, взял в прицел. Проявленная фотопленка демонстрирует его боевое мастерство.

Пока самолет заправляют горючим, Виктор рассказывает о себе. Окончил Омский аэроклуб. Он и теперь помнит своего первого инструктора Георгия Васильевича Черкасова. Вместе с ним молоденький курсант впервые поднялся в небо, ощутил счастье и радость свободного полета.

Виктору везло на друзей. Вместе с ним учился Виктор Лецко, будущий чемпион мира по самолетному спорту. Встречались курсанты и с тогдашним чемпионом мира Владимиром Мартеньяновым. Затаив дыхание, молодые люди слушали его рассказы, мечтали о спортивных победах. Они увлеклись высшим пилотажем, стремились в совершенстве овладеть самолетом. После сдачи экзаменов почти весь выпуск пошел в авиационные училища. Вчерашние курсанты стали защитниками Родины, и уже о других победах мечтали они.

Помогают ли знания, полученные в аэроклубе? Разумеется! Бывший аэроклубовец — ныне военный летчик первого класса, командир звена. И уже сам учит и воспитывает подчиненных, передает свои знания и опыт молодым летчикам Николаю Минькову, Игорю Заворотному, другим товарищам. В рядах ВВС Виктор стал коммунистом.

Мне, журналисту, летчик показывает свой истребитель, разрешает подняться в кабину, осмотреть ее. Виктор стоит рядом, на приставленной к борту стремянке, и объясняет. Он говорит о самолете, словно о живом существе, близком друге. А впрочем, так оно и есть. Пилот и самолет — единое целое, только в тесной взаимосвязи могут выполнить они свое предназначение.

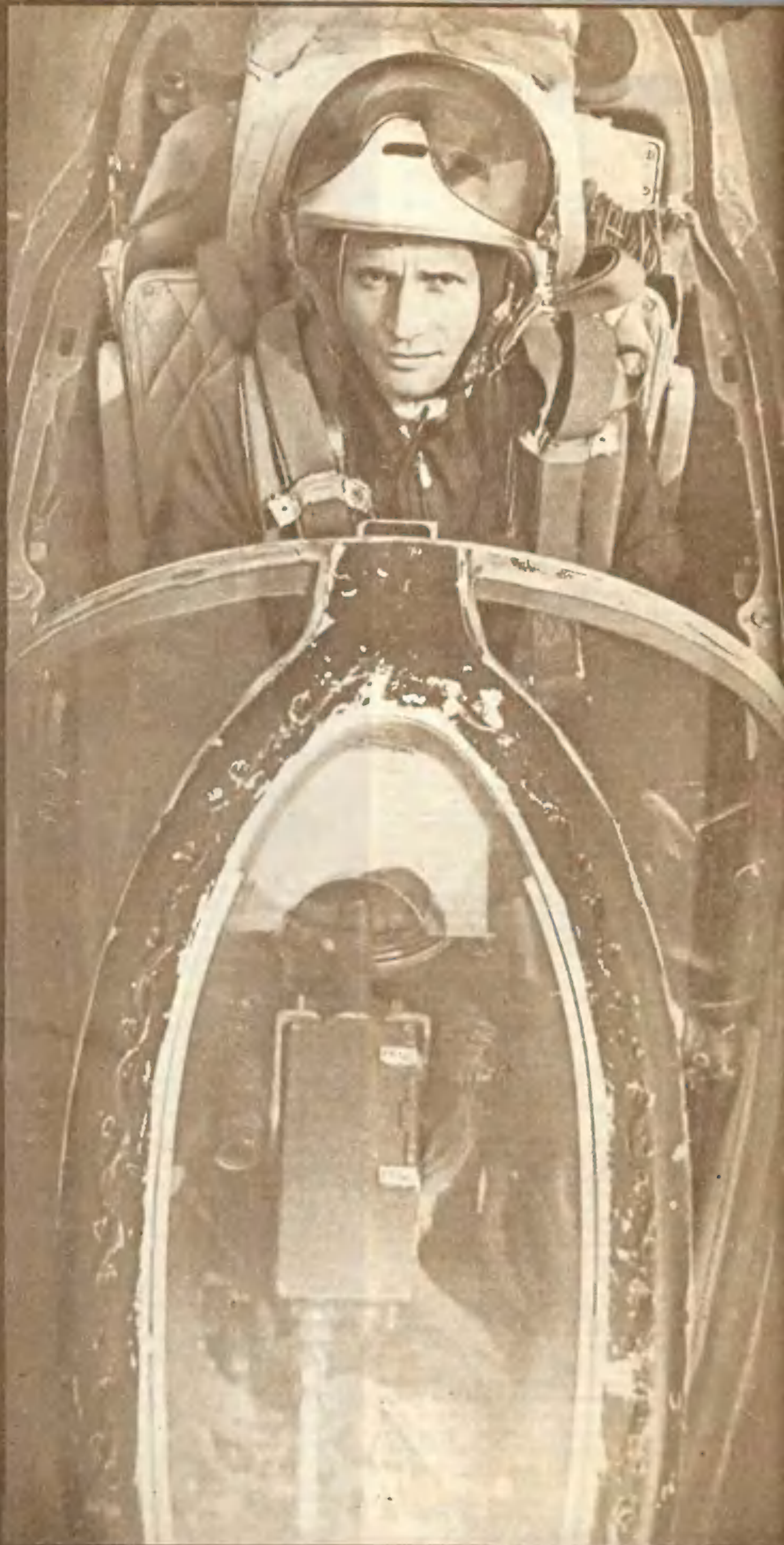
— О чем вы думаете в полете? — спрашиваю Сырова.

Перед полетом. Капитан Анатолий Скотов — военный летчик 1-го класса, мастер воздушных атак. Кроме того, он инструктор парашютно-десантной подготовки, на его счету более 150 прыжков.

На подходе к полигону.

Майор Виктор Смирнов (крайний справа) ставит задачу летчикам своего подразделения.

Фото С. АСЛЕЗОВА
и Н. АМЕЛЬЧЕНКО





— О чем? — переспросил летчик. — Стоит закрыть фонарь кабины, как исчезают все земные заботы. И только одна мысль владеет тобой — успешно выполнить задание, которое ты получил. Все внимание — приборам, самолету, воздушной обстановке. И желание: как можно скорее увидеть, обнаружить «противника», предупредить его, сбить. И этому подчинены все мысли и действия. Иначе непьзя. Ведь нам доверено небо.

Современный самолет-истребитель — это и электроника, и могучий двигатель, и мощное вооружение. Сложная техника работала на учениях безотказно. Среди специалистов наземного обслуживания, кому в дни учений летчики с благодарностью жали руки, и младший сержант Николай Ясинский, выпускник Ровенского аэроклуба, где он учился до армии. Воин служит второй год, специалист первого класса. На учениях он и его товарищи трудились, не считаясь со временем, тщательно осматривали технику до полетов и после, особое внимание уделяли профилактическим и регламентным работам.

Здесь, на учениях, Ясинский получил благодарность командира эскадрильи. Готовя истребитель к вылету, младший сержант осматривал кассету и накопитель САРПП — систему автоматической регистрации параметров полета. Нажав контрольную кнопку, обнаружил, что сигнальные лампы не загорелись. Ясинский стал искать причину неисправности. Не найдя, отдал кассету на объективный контроль. Когда ее вскрыли, оказалось, в кассету попала вода, пленка слиплась, перестала двигаться. Неисправность быстро устранили.

— Спас полет, — кратко, но емко охарактеризовал действия своего подчиненного лейтенант Николай Егоров, техник по электронной автоматике. — За это ему и объявлена благодарность.

Самолеты осмотрены, заправлены горючим. Пилоты надевают гермошлемы. — Вам взлет! — звучит команда.

И в просторное голубое небо взмывает эскадрилья ракетоподобных «мигов», ведомых майором Виктором Смирновым. Здесь и майор Евгений Былинкин и капитан Анатолий Скатов... Они, как и Виктор Сыров, воспитанники аэроклубов ДОСААФ, занимались в парашютных и авиамodelьных кружках, там впервые приобщились к небу, к авиации.

Истребители стремительно набирают высоту, скрываются в голубой дали — ведь скорость у них «зв два звука».

В ВОЗДУХЕ — ВЕРТОЛЕТЫ

Говоря о них, имею в виду современные боевые вертолеты, или, как еще их называют, вертолеты огневой поддержки. В памяти оживает беседа с Сергеем Васильевичем, его рассказ о грозных Ил-2, штурмовиках Великой Отечественной войны. За мощное вооружение и броню их окрестили «летающими танками». И еще одно название было у них: «шварц тод» — «черная смерть». Так называли их гитлеровцы. Нынешние боевые вертолеты сродни им. Впрочем, все по порядку...

В ходе учений «Запад-81», пожалуй, как никогда раньше, отрабатывалось взаимодействие различных родов войск. Особенно тесно с артиллеристами, тан-

кистами, мотострелками, саперами, десанниками взаимодействовала вертолетная авиация. В этом можно было убедиться.

Вертолеты стояли на просторном зеленом лугу, за околлицей небольшой белорусской деревеньки. Летчики жили недалеко, в опустевшем пионерском лагере на берегу лесного озера. До чего же они радушный народ! Накормили вкусным, сытным ужином, помогли устроиться на ночлег. И хотя многие сами спали на полу — лагерь походный, полевой, не до комфорта — гостю нашли железную солдатскую кровать, и вот уже кто-то отдает лишний матрац, одеяло, подушку...

Утром — решающий «бой», главное событие учений. А вечером подготовка к нему, все думы о нем. Когда опустились сумерки, провели митинг. Офицер-политработник Владимир Малкин зачитал обращение Военного совета Краснознаменного Белорусского военного округа к воинам, призыв отличию провести учения «Запад-81». Один за другим выступают летчики, заверяют командира, товарищей — учебное задание будет выполнено успешно. Так было и в годы войны. Перед тем, как вступить в бой, летчики клялись сражаться смело, мужественно, не щадя своей жизни. Ныне другие времена. Но в строю сыновья и внуки тех, кто тогда добывал победу.

Сигнал боевой тревоги прозвучал до рассвета. Быстро поднявшись, летчики выехали на полевой аэродром. И вот уже вместе с техниками хлопочут возле своих винтокрылых машин, готовя их к «бою». Знакомлюсь с майором Олегом Короликом. Военный летчик 1-го класса, заместитель командира эскадрильи по политчасти. Он окончил Витебский аэроклуб. Вместе с ним служат и другие выпускники этой учебной организации ДОСААФ — Владимир Рымар и Леонид Гудков.

Витебский аэроклуб — один из старейших в Белоруссии, в январе нынешнего года отметил свое 50-летие. Среди его воспитанников несколько Героев Советского Союза. В том числе Александр Горовец, сбивший в одном воздушном бою девять вражеских самолетов. Клубу присвоено его имя. В наши мирные дни воспитанники оборонного Общества продолжают традиции тех, кто сражался в годы войны. Королик, Рымар, Гудков на учениях действуют грамотно, смело, решительно.

Кажется, в подразделении собрались выпускники чуть ли не всех аэроклубов страны. Майор Владимир Шаповалов окончил Саратовский аэроклуб. Тот аэроклуб, который дал путевку в небо первому космонавту Земли Юрию Гагарину. Возраст — 31 год. Коммунист, служил в Забайкалье, а теперь здесь, в Белоруссии. Военный летчик 1-го класса. Вот уже четвертый год его звено отличное. Приказом министра обороны СССР Шаповалову присвоено звание майора. Так отмечены его заслуги по службе.

В составе экипажа: летчик-оператор капитан Анатолий Смелянский, борттехник — старший лейтенант Владимир Иноземцев. Я стою рядом с их боевой машиной, похожей на большую, сильную птицу, изготовившуюся к атаке. Вертолет снабжен скорострельным пулеметом, установками для пуска ракет, кабина его защищена броней.

Перехватив мой восхищенный взгляд, Смелянский восклицает: «Отличная машина! Неожиданно, на малой высоте появляемся над полем «боя», бьем ракетами. Можем зависнуть, чтобы цель поразить точнее».

...К пусковым установкам подвешены ракеты. Запущены двигатели. Лопасты сливаются в один сплошной сверкающий диск. Занимаю место в десантном отсеке, мне подаются шлемофон, и я — как бы член экипажа. Командир просит «добро» на взлет, и наша винтокрылая птица легко и плавно взмывает в небо.

Идем низко, почти над верхушками леса — маскируемся, чтобы нас не заметил, не предупредил «противник». Нагреть надо внезапно, атаковать быстро и тут же уйти.

Вдали поднимаются столбы густого, черного дыма. Это — полигон. Там развернулось главное «сражение» учений. Видны горящие мишени. Земля изрыта снарядами. Славно поработали артиллеристы, ракетчики, танкисты. Стрельба велась боевыми зарядами. Однако кое-где сохранились отдельные очаги сопротивления. И нам приказано подавить их, оказать огневую поддержку наступающим войскам.

Пелена бурого дыма стелится над землей, ухудшает видимость. Шаповалов и Смелянский усиливают наблюдение, ищут нужный нам ориентир. Нашли.

— Разворот! — командует летчик. Левый борт поднимается вверх, правый опускается. Экипажи других вертолетов, идущих за нами, согласованно выполняют маневр. Поступает новая команда:

— Боевой курс — сто пятьдесят!

Вертолеты маневрируют, продвигаясь в глубину обороны «противника», ищут объекты для ракетного удара. «Командир — цель!» — слышен голос летчика-оператора. «Взять выше!» — приказывает Шаповалов. Вертолет стремительно делает горку. Перегрузки давят на плечи, вжимают в сиденье. Выглядываю из-за плеча командира. Впереди, прямо по курсу — макеты танков. Приближаемся на минимальное расстояние. И, наконец, долгожданное, торжествующее:

— Пуск!

Под левой консолью — огонь, дым, гулкий удар. Вертолет вздрогнул, освобождаясь от груза. Ракета, будто стрела, пущенная из упругого лука, стремительно уносится вниз. Там — взрыв, пламя, столб черного дыма!

Вокруг — другие вертолеты. С их пусковых установок срываются хвостатые, огненные молнии. Вдали, на пригорке, на специальных устройствах приподняты макеты вертолетов. Ракеты, словно раскаленные иглы, впиваются в них, сжигают. Выполняя противозенитный маневр, машины уходят из зоны обстрела.

В тот день вертолетчики совершили еще несколько боевых вылетов. Они подвергли ракетному удару колонну танков на марше. Затем прикрывали переправу войск через реку, десант, высаженный в тылу «противника». И со всеми поставленными задачами, как отметило руководство учений, авиаторы справились успешно. Советские летчики всегда на посту — ведь им доверено мирное небо нашей Отчизны.

С. АСЛЁЗОВ

СТАЛЬ И САМОЛЕТЫ ☆

В читательских письмах содержатся просьбы рассказать о вкладе, который внесли в становление советской авиации различные отрасли народного хозяйства.

☆☆☆

...С удовлетворением читали и перечитывали металлурги телеграммы:

«Беспосадочный перелет Харьков — Москва успешно закончил самолет К-5 с мотором М-15 за четыре с половиной часа при сильном ветре».

«Самолет К-5 с мотором М-15 по маршруту Харьков — Москва — Алма-Ата — 5020 километров — прибыл в Алма-Ату».

Детали моторов этих самолетов были сделаны из металла электростальцев. Но радость рабочих, инженеров завода, добившихся большой технической победы, омрачало то, что электрическое сердце моторов — магнето — было заграничным.

В Европе, да, пожалуй, и во всем промышленном мире, наибольшей известностью пользовалась в довоенные годы немецкая фирма Боша, поставлявшая магнето во все страны.

С развитием советской авиации, а также автомобильной и тракторной промышленности возникла острая необходимость организовать производство магнето у себя. В начале 1930 г. Московский электрозавод приступил к выполнению ответственного задания — созданию отечественного магнето.

Коллективу электростальцев выпала честь участвовать в этом деле. Металлургам Подмосковья было предложено изготовить сталь для вращающейся части магнето — ротора, отковать и, самое главное, — так термически обработать, чтобы поковка получила необходимые магнитные свойства.

Весь коллектив завода заинтересованно следил за ходом освоения производства заготовок для роторов. Немало энергии и труда вложили в это дело работники лаборатории, штамповочного и термического цехов.

Не сразу поковки получились требуемого качества... Но 1 сентября 1931 г. «Правда» писала: «Советское магнето есть!». А 10 сентября в клубе электростальцев прошло торжественное заседание по случаю выпуска 300 первых советских магнето. В торжестве по праву участво-

вали и электростальцы. На столе президиума — первое отечественное магнето, поблескивающее синими электрическими искрами. Незабываемые минуты! Все участники заседания, охваченные одним чувством, взволнованно встали и с подъемом запели «Интернационал».

Сколько таких торжественных и трогательных моментов было в жизни коллектива электростальцев!

Авиационная промышленность дала заказ на металл определенных механических свойств. По теоретическим расчетам и химическим анализам подобрали нужный состав стали. Первые плавки и... первые неудачи. В металле попадались флокены — пустоты, снижающие его прочность. Изготавливаемые из него шатуны и коленчатые валы не выдерживали расчетной нагрузки и рвались. Начали чище готовить шихту, изменили разливку, ввели новую термическую обработку слитка. И все же необходимого качества не получалось.

А заказ был срочный. Авиационники дневали и ночевали на заводе, ожидая металл. Электростальцы напрягали все усилия. Пересмотрели технологию. Составили подробнейшие инструкции. Внимательно следили за каждой операцией. Улучшили ковку, прокатку. И вот получена марка стали Э-16, которой суждено было занять достойное место в развитии советской авиации.

На заводе создали сплав платинит. Он обладал коэффициентом теплового расширения, одинаковым со стеклом. Это позволило электроламповой промышленности Советского Союза отказаться от применения платины и инвара, сберечь немало средств. Благодаря «Электростали» страна перестала приобретать в США дорогую нихромовую проволоку для электрических печей.

Получив в 1923 г. первую в стране нержавеющую сталь, на заводе продолжали ее совершенствовать, разрабатывать все новые и новые марки этого находящего широкое применение металла. Коллектив полностью овладел производством нержавеющей стали разного назначения.

Первый советский самолет со стенками из нержавеющей стали вместо дюралюминия — «Сталь-2» был сделан из металла завода. Самолет по своей конструкции превосходил американские аэропланы подобного типа. Он вошел в историю отечественной авиации.

Советское телевидение также зародилось при участии электростальцев. В апреле 1931 г. проводились первые телевизионные передачи во Всесоюзном электротехническом институте. В разработанных аппаратах приема изображения использовалась нержавеющая сталь марки ЭЯ-2 завода «Электросталь».

За пять лет (1931—1936 гг.) завод изготовил по особым заказам промышленности 155 опытных марок сталей. Многие из этих марок после испытаний у потребителя настолько хорошо зарекомендовали себя, что вошли в номенклатуру сталей, выпускаемых заводом. За каждой маркой были поиск, настойчивость, пытливая мысль инженеров и рабочих.

Летом 1936 г. электростальцы испытали чувство гордой радости, чувство сопричастности замечательным свершени-

ям. В июле экипаж самолета АНТ-25 — Чкалов, Байдуков и Беляков — совершил беспрецедентный для того времени перелет по маршруту Москва — Баренцево море — Земля Франца Иосифа — мыс Челюскина — Петропавловск-на-Камчатке — Николаевск-на-Амуре. Расстояние в 9374 километра пройдено за 56 часов 20 минут.

На самолете был установлен мотор МЗ4-Р, сделанный из металла завода «Электросталь». В штамповочном цехе изготовили поковки для всех основных деталей мотора — коленчатого вала, трехлопастной втулки винта, вала редуктора, шатунов. Выполняли это задание стахановцы 15-тонного молота И. Перекрестов, К. Зиняев, И. Ватин.

На заводе прошли многолюдные митинги, посвященные перелету. Успех героев-летчиков был успехом и электростальцев. Ораторы заявили, что будут работать еще лучше, давать только качественную сталь и ковать поковки исключительно на «отлично».

Сталевар Алексей Журавлев сказал:

— Замечательный перелет, которым гордится вся страна, показал и качество нашего металла. Мы вправе гордиться этим. Но мы не должны успокаиваться. Давайте еще выше поднимать марку завода.

Один из участников перелета — А. В. Беляков был земляком электростальцев. 16 августа стахановцы Н. Серегин и И. Алексеев, уполномоченные всеми, отправились к нему в Москву, чтобы лично поздравить героя и передать привет всему экипажу самолета. Радужно встретил гостей А. В. Беляков. С большим интересом прочитал он привезенное делегатами письмо, написанное от имени 10-тысячного коллектива. Электростальцы, горячо поздравив доблестный экипаж, приглашали летчиков побывать на заводе. Делегаты сказали, что все на заводе следили за полетом и мысленно были вместе с экипажем и над Арктикой и над Охотским морем.

— Ваш подвиг был испытанием и нашего металла, — сказал Н. Серегин.

Земляк расспрашивал их о заводе и обещал, как только представится возможность, приехать на «Электросталь». Он передал письменное приветствие коллективу. Вот оно:

«Рабочим, инженерам нашего гиганта промышленности завода «Электросталь» привет от экипажа самолета АНТ-25.

Ровный гул мотора АНТ-25 был обеспечен вашими высококачественными деталями. Мы об этом знаем. В них, в этих деталях, ваша близость к нам и за них наша благодарность.

Герой Советского Союза А. Беляков».

С чувством большого удовлетворения встретили электростальцы благодарность экипажа самолета. Для них не было более высокого призвания, чем трудиться на благо своей Родины, для ее процветания и укрепления ее могущества.

Успехи завода, которыми был богат 1936 г., окрыляли электростальцев. Продолжая работать с подъемом, они досрочно, в середине октября, завершили производственную программу года. А 7 декабря — на год раньше — был выполнен план второй пятилетки.

* Фрагменты из книги «Сталь нового мира», выпущенной издательством «Московский рабочий» и посвященной истории подмосковного завода «Электросталь».



ПОЛЕТА ВОЛЬНОЕ УПОРСТВО

**СТРАНИЦЫ КНИГИ* О ЖИЗНИ
СОВЕТСКОГО АВИАКОНСТРУКТОРА,
ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
Владимира Михайловича МЯСИЩЕВА**

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДВБ-102 шло полным ходом... Обо всех инженерных решениях коллектива, возглавляемого Мясичевым, рассказать в короткой статье невозможно. Но о тех, которые войдут в историю науки и техники, мы вкратце сейчас вспомним. К ним стоит отнести две герметические кабины: для летчика и штурмана, и для двух стрелков в задней части фюзеляжа. Сразу две герметические кабины на боевом самолете — такого не знала не только отечественная, но и мировая авиация.

Революционным было и другое решение — сделать дистанционно управляемую пушечную установку. Мясичев в бригаде вооружения видели частенько. Он уединялся с начальником бригады С. М. Меерсоном, с которым в одни годы учился в МВТУ, и сотрудником бригады Н. Г. Волковым (отцом будущего космонавта). Прорабатывались десятки вариантов размещения оружия на борту, а главное — управления им. Наконец, решение созрело. Носовая пушка в подвижном герметичном кожухе и две пулеметные установки (вверху и внизу фюзеляжа) с дистанционным управлением. Стрелки располагались в

гермокабине, пушка ШВАК и березинские пулеметы находились вне гермокабины. Синхронная связь между прицелом и самим оружием осуществлялась гидравлическими приводами. В акте по испытаниям ДВБ-102 оставлена такая запись: «Впервые в СССР удалось создать дистанционную пушечную установку»...

Самолет успешно прошел государственные испытания, заслужил высокие оценки специалистов. Было это уже во время войны. Конструкторы и инженеры получили премии. Владимир Михайлович свои 25 тысяч рублей тут же отдал в фонд обороны, на постройку боевых самолетов. Коллеги, получившие премии, последовали его примеру. Событием для коллектива стала телеграмма Верховного Главнокомандующего с благодарностью.

В серию, однако, машина не пошла, разделив судьбу большинства опытных самолетов военной поры**. Ведь фронту ежедневно требовались боевые машины уже отработанных моделей. Тем не менее, многие идеи, заложенные в этом аппарате, получили затем развитие.

А Владимира Михайловича ждала новая ответственная работа. В разгар лета 1943 года он получил новое назначение, став руководителем ОКБ, выпускавшего знаменитые «пешки» — пикирующие бомбардировщики Пе-2. (В. М. Петляков погиб в авиационной катастрофе. Его ученику В. М. Мясичеву предстояло продолжить дело старшего товарища).

Основная проблема, волновавшая Главного конструктора и сотрудников ОКБ, — потеря скорости серийными «пешками». Потеря большая — до 50 километров в час. При массовом выпуске снизилось качество изготовления деталей и узлов, увеличился их вес. За станками стояли подростки, «фабзайчата» — взрослых рабочих не хватало. Ухудшились аэродинамические качества грозных пикировщиков, не добавляли тяги двигатели... А фронт неумолимо требовал совершенных машин, которые по скорости могли соревноваться с гитлеровскими истребителями.

Блестящий организатор, Мясичев смог добиться коренного перелома в качестве выпуска Пе-2.

Владимир Михайлович вместе со своим коллективом выполнил несколько модификаций Пе-2. Наиболее интересен самолет Пе-2И. На нем в мае-июне 1944 года летчик-испытатель А. Г. Васильченко достиг скорости 656 километров в час. Эта цифра означала, что ни один тогдашний истребитель ни одной из воюющих сторон не мог догнать его.

И еще вот о чем нельзя умолчать: в ту пору Мясичев активно помогал Сергею Павловичу Королеву испытывать реактивный двигатель на обычном серийном Пе-2.

...Удивительно насыщена жизнь Владимира Михайловича в последние два года войны. Он постоянно в работе, в движении, в поиске. Коллектив мясичевцев построил дальний высотный бомбардировщик ДВБ-108. Он внешне, да и внутренне, походил на Пе-2И.

Был утвержден и построен макет высотного бомбардировщика ВБ-109. Затем в ОКБ разрабатываются проекты четырехмоторных ДВБ-202 и ДВБ-302 с мак-

* Продолжение. Начало см. в предыдущем номере. Кроме того, рекомендуем ознакомиться с материалами о В. М. Мясичеве, опубликованными в № 8 за 1979 г. — Ред.

** См. статью о ДВБ-102 под рубрикой «Опытные самолеты периода второй мировой войны» в № 9 за 1978 г. — Ред.

симальной взлетной массой до 45 тонн и бомбовой загрузкой до 16 тонн. Как нельзя лучше пригнулся здесь опыт постройки первого дальнего высотного бомбардировщика. И, наконец, пришел черед РБ-17 — первого в мире бомбардировщика с турбореактивным двигателем.

Самолет задумали с двумя гермокабинами. Скорость его, по мысли конструктора, должна быть около 800 километров в час, а потолок почти 12 километров.

В конце войны Владимиру Михайловичу присвоили звание генерал-майора инженерно-технической службы. Он был награжден орденами Ленина и Суворова II степени. Но так случилось, что в феврале 1946 года ОКБ было расформировано. Коллеги Мясищева поступили в распоряжение других Главных конструкторов, а сам он ушел на преподавательскую работу в МАИ. Лишь в 1951 году он вновь занялся любимым делом. Реактивный стратегический бомбардировщик 103М, о котором рассказывалось выше, — лучшая аттестация работы коллектива, созданного Мясищевым.

1 Мая 1954 года над Красной площадью впервые величаво проплыл самолет 103М. Он воистину оказался лидером воздушного парада. Без остановки и

передышки инженеры повели проектирование нового бомбардировщика, получившего индекс 201М. Обычное явление: вслед за первым образцом выходит второй — модифицированный, улучшенный. Специально для 201М конструкторское бюро В. А. Добрынина создало новые двигатели. По совету аэродинамиков во главе с И. Е. Баславским было несколько удлинено крыло, изменилась его профилировка. Уточнились и стали менее жесткими нормы прочности машины, а в итоге — легче вся конструкция. Изменилась конфигурация кабины, нос самолета стал более узким, обтекаемым.

Замечу, что при всей ценности новшеств, введенных на самолете 103М, сразу получить на нем заданную дальность все же не удалось. Поэтому все силы коллектива сфокусировались на проблеме дальности. Благодаря конструктивным усовершенствованиям практическая дальность нового самолета увеличилась примерно на треть. Важнейшим моментом стал поиск наилучшей системы дозаправки бомбардировщика в воздухе.

Идея дозаправки в воздухе высказывалась еще в конце 20-х годов. Но в инженерном отношении она крайне сложна. Вдумайтесь-ка сами! Свести корабли в воздухе и перекачать десятки тонн топлива, когда взятое ими с земли уже в значительной степени израсходовано... Конструкторы столкнулись с весьма существенными трудностями, ведь бомбардировщик и заправщик идут на скорости никак не меньше 800 километров в час. Для перекачки нужны специальные устройства, но какие? Насколько могут сблизиться два самолета? На какой высоте? Сплошные вопросительные знаки...

После сравнений, прикидок Мясищев определил выбор в пользу варианта «штанга—конус». Оглядываясь в те далекие годы, можно сказать, что едва ли в практике «фирмы» существовала другая проблема, доставившая столько мучений и сомнений.

Много пота пролили и летчики-испытатели, пока, наконец, выработали чет-

кие приемы дозаправки. А ведь среди них были такие мастера своего дела, как М. Л. Галлай, Б. М. Степанов, Н. И. Горяйнов. Николаю Горяйнову и удалось первым добиться желанного контакта штанги и конуса.

Вначале переоборудовали корабли 103М. Один из них играл роль заправщика. В его бомболюке была лебедка с намотанным шлангом, на конце которого помещался специальный конус. На борту установили насосы для перекачки керосина. На носу второго, заправляемого самолета соорудили штангу. Она тонкой шпилькой торчала впереди носа бомбардировщика и обладала способностью выстреливаться более чем на метр для контакта с конусом. После контакта начиналась перекачка топлива.

На 201М дозаправка пошла легче: более узкий, обтекаемый нос самолета создавал меньше возмущений воздушного потока. Усовершенствовалась и сама методика. Летчики перестали гоняться за конусом, а ждали, когда он аэродинамически стабилизируется, попросту говоря, успокоится. Они научились лучше прицеливаться перед «выстрелом» штанги.

☆☆☆

Мне довелось беседовать со многими людьми, близко знавшими Владимира Михайловича, делавшими с ним одно дело. Они постоянно подчеркивали качества, присущие своему руководителю: подлинное новаторство, прозорливость, какой-то невероятный «нюх» на будущие тенденции развития авиации, высочайшая организованность и самодисциплина.

Однажды один из друзей назвал Мясищева «человеком системы». Удивительно точно сказано!

Он всегда стремился к четкости, абсолютному соблюдению сроков работы. Точные сроки были его «пунктиком». Графики составлялись буквально на все и, что самое любопытное, — выполнялись. Мясищев всячески стимулировал творческий поиск сотрудников. Он не жаждал безусловного, безоговорочного подчинения, когда решались техниче-



Самолет 201М.

В кругу семьи (1960 г.).

В. М. Мясищев (справа) и А. А. Архангельский (1971 г.).

(Малоизвестные фотографии из семейного архива Мясищевых.)



ские вопросы. С ним можно было спорить, не соглашаться, не боясь вызвать гнев. Он не становился рабом раз и навсегда принятых решений. Главный, а затем Генеральный конструктор приучал подчиненных брать на себя ответственность, проявлять самостоятельность. Недолюбливал работников, приходивших к нему с вопросами, и куда более ценил коллег, приходивших с конкретными предложениями. Он уважал строгих, нестандартно мыслящих, приносящих и подхватывающих идеи помощников.

Его система включала и многие другие конструкторские и человеческие особенности. Ну, скажем, Владимир Михайлович обычно не ругал и не наказывал подчиненных, когда спроектированные ими узлы и агрегаты на испытаниях преподносили неприятные сюрпризы. Но боже упаси, из-за халатности или нерасторопности нарушить график выполнения работ! Тут Главный был неумолим.

Высокий, стройный, представительный, всегда безукоризненно выбритый, одетый с иголочки (никто никогда не видел на нем мятых брюк), он воплощал саму аккуратность.

Однажды молодой специалист передал Мясичеву на подпись чертеж, исчертанный чуть ли не до дыр, со множеством поправок и изменений. Зная исключительную щепетильность шефа по части «внешнего вида», он ожидал выволочки за кошмарное состояние чертежа. Но Мясичев неожиданно сказал: «Вот это хороший чертеж. Видно, что над ним как следует поработали».

К коллегам, вне зависимости от возраста и ранга, обращался предельно уважительно, только по имени-отчеству. В его поведении никогда не замечалось никакого амикошества, намека на панибратство. И в отношении себя он этого органически не терпел. Как не терпел подхалимов, за версту чувствовал фальшь.

Всю жизнь конструктора сопровождало прозвище «артист». Он знал о нем, относился к нему спокойно, без обиды. Прозвищем Владимир Михайлович был обязан и бросающейся в глаза внешности, и впрямь напоминавшей актерскую, и манерам, порой театральным. Обычно в любых ситуациях Мясичев говорил с людьми с вежливой полуулыбкой («смайлинг» — так он сам называл ее). И лишь хорошо узнав собеседника, почувствовав к нему теплоту, Владимир Михайлович менял «смайлинг» на настоящее дружелюбное выражение лица.

Были у него любимые слова и выражения: «Поздравляю!» — когда речь шла о неожиданностях; «Не разводите мерехлюндию» — коль скоро человек начинал нести явную ерунду; «Типичный троечник», «Прохиндей» — о нечестных людях, «У вас мысли в коротких штанишках», «Спасибо за вчерашние котлеты» — по поводу работы, сданной с опозданием. В последние годы добавилось: «Устал немножко»...

До самых последних лет, а умер Мясичев 14 октября 1978 года, он сохранял завидную работоспособность, не жалел себя, жил работой, во имя работы. Уезжая в командировку, он — семидесятилетний — проводил по 12 часов на ногах. Когда шел по лестнице, молодые за ним не поспевали.

И скромность сохранилась в нем до конца дней. Он обычно никогда ни о чем не просил, не использовал свое солидное положение, не добивался льгот. Как-то, в канун 8 Марта, решил купить в подарок жене и дочери духи. Вошел в магазин и встал в конце очереди. За час очередь продвинулась ненамного. Мясичев продолжал стоять... То ли его внешность сыграла роль, то ли его узнали (в этот магазин он часто приходил), но из-за прилавка вышла продавщица и спросила его: «Вы какие духи хотите купить?» Лишь после настойчивых приглашений Владимир Михайлович покинул очередь. «Я еще могу производить впечатление на дам», — комментировал он эпизод в магазине.

А вот другой случай, рассказанный коллегой Генерального конструктора.

— В середине семидесятых годов Владимиру Михайловичу и мне предстояло лететь в командировку на восток страны. Стоял август, у авиакасс творилось нечто невообразимое. Трое суток мы не могли купить билеты. Мясичев никого не просил, ни к кому не обращался за помощью, хотя требовался один телефонный звонок. Наконец, достали билеты на самый неудобный рейс и вылетели на Ту-154 в час ночи. Я сказал командиру корабля, с кем лечу. Тот подошел к Владимиру Михайловичу и пожелал счастливого полета. Его это тронуло...

Многое успел сделать Мясичев, будучи руководителем одного из крупнейших советских авиационных КБ. К уже упоминавшимся самолетам 103М и 201М надо добавить и сверхзвуковой ракетно-носец М-50. В этом самолете было воплощено все самое передовое, что накопила советская авиапромышленность. «Пятидесятка», оснащенная ракетами, стала первым в СССР самолетом с полностью автоматизированной системой управления. Сложнейшей техникой управляли всего два (I) члена экипажа. Такого широкого применения электроники еще не было ни на одном советском самолете. И сейчас, спустя немало лет после создания, М-50 поражает красотой и элегантностью форм. Среди крылатых экспонатов Музея ВВС авиационной техники при Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина (Монино) он привлекает повышенное внимание.

Много полезного сделал Мясичев и на посту начальника ЦАГИ. Вот мнение двух авторитетнейших ученых.

Академик А. И. Макаревский: «Под руководством В. М. Мясичева в ЦАГИ были развернуты работы по комплексному исследованию оптимальных компоновок перспективных самолетов».

Академик В. В. Струминский: «В течение семи лет, возглавляя головной научный институт авиационной промышленности — ЦАГИ, В. М. Мясичев много усилий приложил для развития экспериментальной базы института, настойчиво проводил реконструкцию и обновление испытательного оборудования».

Немало сил отдал Мясичев становлению экспериментальной организации, которой руководил до последнего дня жизни.

Теперь, после смерти Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии Владимира Михайловича Мясичева, этой организации присвоено его имя.

Д. ГАЙ

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

«ОСВОБОЖДЕННЫЙ ДОНБАСС» — ЭТО ЦЕЛАЯ ЭСКАДРИЛЬЯ!

В «Крыльях Родины» № 12 за 1980 год была помещена заметка «Кто летал на самолете «Освобожденный Донбасс»? В ней рассказывалось, как труженики совхоза имени Первого мая в феврале 1944 г. собрали и отправили 100 тыс. рублей на строительство боевого самолета «Освобожденный Донбасс». Считалось, что этот самолет единственный. Но поиск продолжался. Во многом помогла нам журнальная заметка. Она вызвала широкий отклик.

Оказывается, в начале 1944 г. был построен не один самолет «Освобожденный Донбасс», а целая эскадрилья. Кроме совхоза имени Первого мая деньги внесли коллективы завода имени 15-летия комсомола Донбасса и железнодорожного узла Иловайское, труженики колхозов Б. Янисольского и Харцызского районов, пионеры и комсомольцы.

Весной 1944 г. третья эскадрилья 287-го истребительного авиационного Нижнеднепровского Краснознаменного ордена Суворова III степени полка получила от трудящихся Донбасса более десяти самолетов. Это были Як-9Т. На каждом истребителе имелась надпись «Освобожденный Донбасс». Командовал эскадрилей майор Ю. Т. Антипов, его заместитель — лейтенант Д. Д. Тормахов.

На этих самолетах летчики участвовали в боях за освобождение Одессы, Львова, Кишинева, вели воздушные бои в небе Румынии, Венгрии, Югославии. В составе эскадрильи воевали Александр Машинский, Николай Воропаев, Николай Свинцов, Василий Шепелев, Николай Брагин, Мария Кулькина, героически погибшая в мае 1944 года.



Дмитрий Тормахов.
(Снимок военных лет.)

После победы над фашистской Германией советское правительство подарило боевые машины «Освобожденный Донбасс» югославским авиаторам. Многие летчики, воевавшие на подаренных горняками самолетах, продолжили службу в Военно-Воздушных Силах страны.

Минули десятилетия, ушли в запас ветераны былых сражений. Многие из них продолжают трудиться, ведут большую военно-патриотическую работу с молодежью. Один из них — бывший командир звена эскадрильи «Освобожденный Донбасс» Петр Андреевич Алферов. Вот что он сообщил о себе. «За время Великой Отечественной войны мною совершено 174 боевых вылета. В основном — сопровождал и охранял штурмовики. Участвовал в 22-х воздушных боях, сбил 4 самолета врага...»

Боевое крещение Алферов получил над Кубанью, сражался над Малой землей. Отважный воин награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степеней, Красной Звезды, югославским орденом «Звезда» III степени. В настоящее время герой воздушных сражений живет в Ереване, работает техником специальных вычислительных машин на одном из предприятий столицы Армении.

☆☆☆

В городе Мытищи, под Москвой, проживает бывший командир эскадрильи «Освобожденный Донбасс» Ю. Т. Антипов. Из Сочи прислал письмо и фотографии военных лет бывший заместитель командира эскадрильи ныне полковник запаса Д. Тормахов. Сейчас он председатель городского комитета ветеранов войны. В городе Волжском Волгоградской области трудится бывший командир звена Н. Петров. Ветераны эскадрильи «Освобожденный Донбасс» часто собираются вместе в станице Крымской, на земле, которую освобождали от фашистских захватчиков.

И. АДАМОВ,
член совета народного
историко-краеведческого музея

Артемовск,
Донецкой области

ЛЕТНЫЕ ДИНАСТИИ

КАЖЕТСЯ, больше всего рабочих династий в гражданской авиации. Особенно это заметно бывает осенью, когда начинается предварительное распределение выпускников в учебных заведениях и нам приходят отцы с просьбой ходатайствовать о распределении сыновей в родные аэропорты.

Вот и на этот раз в комнату вошел высокий худощавый человек в летной форме.

— Потапов Константин Петрович, командир звена вертолетчиков, — представился он. — Ваш сосед, так сказать, из Уктуса.

Мы разговорились.

— Сын у меня, младший, нынче кончает авиационное училище. Очень хочется, чтобы летал вместе со мной, в одном аэропорту. Старший-то мой уже давно летает. Сейчас командиром Ми-8.

— Так это же замечательно, летная династия Потаповых!..

А вскоре после этого пришел начальник отдела кадров Уктусского аэропорта.

— Скоро Потапова провожаем на пенсию, — сказал он.

— Как это так? Вроде бы еще не стар?

— Не стар, — усмехнулся начальник отдела кадров. — На днях шестьдесят будет, а он все еще летает. Войну прошел от звонка до звонка. Два воздушных тарана на личном счету.

...Молодым кажется, что война была очень давно. А ветеранам — будто совсем недавно. Константин Петрович задумался. С человеческой памятью происходят иногда удивительные вещи: то, что было совсем недавно, вчера, — забывается, а события многолетней давности



АВИАЦИЯ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Интересный цикл лекций под общим названием «Авиация — вчера, сегодня, завтра» проводит Московский авиационный институт им. Серго Орджоникидзе. Большое внимание уделяется истории отечественной авиации. Один из лекционных вечеров во Дворце культуры МАИ был посвящен 50-летию со дня организации ГИРДа — группы изучения реактивного движения при Центральном Совете Осоавиахима СССР.

Организаторы вечера — МАИ, Федерация космонавтики СССР, журнал «Крылья Родины» предоставили на этот раз слово самим участникам работ легендарного ГИРДа. В кратком вступительном слове заместитель председателя Федерации космонавтики СССР профессор О. А. Чембровский отметил исторические заслуги коллектива ГИРДа, вклад в развитие

вдруг озаряются светом и видишь их перед собой наяву, отчетливо, со всеми подробностями...

Войну Константин Петрович Потапов закончил, имея на своем личном боевом счету шестнадцать сбитых вражеских самолетов, два воздушных тарана, два ордена Ленина и семь боевых медалей.

И еще три долгих года служил Константин Петрович в армии, передавал свой боевой опыт молодым летчикам. В конце 1948 года командир истребительной авиаэскадрильи капитан Потапов ушел в запас. Расстаться с небом не мог — стал летчиком гражданской авиации.

Несколько лет Константин Петрович проработал командиром Ан-2 в составе экспедиций на аэродромах в сложных условиях Средней Азии. В его характеристике в это время неизменны записи: «Техника пилотирования отличная. Летает уверенно, грамотно. Задания выполняет только с отличным качеством. Имеет большой опыт в подборе посадочных площадок с воздуха».

Всякое бывало в его летной практике. Были и трудные случаи. Однажды на самолете отказал двигатель. Крайне редко случается такое. «Четкие и умелые действия экипажа и его командира предотвратили беду», — было сказано в приказе.

Вот уже больше четверти века летает Потапов в уральском небе. До мелочей знакомы ему деревни и поселки, над которыми пролегают воздушные трассы. В шестидесятые годы на его пути все чаще стали встречаться винтокрылые машины. В самые труднодоступные места забираются они, обслуживают нефтяников, геологов, доставляют врачей. Потапов попросил командование послать его на курсы переучивания на вертолет. Освоил один тип вертолета, потом другой, более совершенный...

Долгую жизнь в небе прожил летчик Потапов. Памятен ему 1938 год — после

Памятное место в Нахабино (Подмосковье). Здесь 17 августа 1933 г. успешно стартовала ракета ГИРД-09.

советского ракетостроения патристического общества Осоавиахим, его преемника — ДОСААФ. Затем выступил ветеран ракетной техники, начавший полвека назад свой путь в новой и тогда еще неведомой области знаний, профессор Л. С. Душкин. Он работал в 1 бригаде ГИРДа, под руководством Ф. А. Цандера участвовал в проектировании первой советской ракеты с ЖРД ГИРД-Х, запущенной гирдовцами в воздух 25 ноября 1933 г. Позднее, во время работы в Реактивном научно-исследовательском институте (РНИИ), Л. С. Душкин создал ракеты РДД и РАС.

В январе 1940 г. ракеты РДД во время испытаний совершили полеты на расстояние 20 км, что было самым большим достижением в ракетной технике. Ветеран ГИРДа поделился воспоминаниями о пламенном энтузиазме межпланетных полетов Ф. А. Цандере, рассказал, как в ГИРДе уже в те далекие годы по проекту С. П. Королева* была разработана и построена первая в мире крылатая ракета с ЖРД — «ГИРД-06»; велись работы по ракетоплану «ГИРД РП-1», которые привели к созданию первого советского ракетоплана «РП-318» конструкции С. П. Королева, а затем — к постройке реактивного истребителя-перехватчика БИ-1. Присутствующие с интересом просмотрели документальные кадры, запечатлевшие первые полеты в 1942 г. на БИ-1 летчика Г. Я. Бахчиванджи.

На вечере выступили ветераны ГИРДа профессор Е. К. Мошкин — автор ряда фундаментальных работ по теории ЖРД, бригадир сборщиков первых советских ракет Е. М. Матвеев и другие.

И. АЛЕКСЕЕВ

* О работе гирдовцев, об академике С. П. Королеве, об испытаниях БИ-1 читайте в ближайших номерах журнала. — Ред.

окончания ФЗУ он становится слесарем-ремонтником и поступает в аэроклуб. В тридцатые годы дорога в небо началась, как правило, с аэроклуба. Здесь чувство к небу прошло первую проверку, получило закладку. Через год после успешного окончания аэроклуба Константин поступает в военную истребительную школу. В 1940 году он — военный летчик. А еще через год — война...

За годы летной практики Константин Петрович провел в воздухе более 19 000 часов. Вдумайтесь в эту цифру. 19 000 часов — это 791 день, или 26 месяцев! Два с лишним года в воздухе! Коммунист Потапов — ударник коммунистического труда, награжден почетным знаком «Отличник Аэрофлота». Коммунисты подразделения избрали Потапова своим партийным секретарем. Много командиров самолетов и вертолетов воспитал Константин Петрович за годы летной работы. Трудно перечислить всех его питомцев. Среди них отличные командиры кораблей А. Шафинов, В. Шумарин, А. Ильин...

У Константина Петровича двое сыновей. Путь в авиацию для них был продолжением пути отца. Старший сын, Константин, в 1967 году окончил летное училище гражданской авиации и сейчас летает командиром вертолета Ми-8 в Тюмени.

Младший сын Вадим тоже летчик гражданской авиации. И теперь каждый день сыновья спешат на аэродромы. Легко и плавно поднимаются винтокрылые машины в небо. И снова, в который уже раз, перед глазами до боли знакомые поля, перелески, села, города — родная земля. У отца и сыновей одинаковая темносиняя форма, одинаковые «крылышки» на погонах. Одно у них небо, одна любовь и один долг. Одна Родина, которая дала им все и которую они готовы от всех невзгод заслонить собой.

В. САМСОНОВ

Свердловск



«КОСМОС»

Март 1962 г. вошел в историю советской космонавтики как начало многотемных исследований околоземного космического пространства, верхней атмосферы и решения других задач с помощью искусственных спутников Земли серии «Космос». К концу первого десятилетия космической эры, к 4 октября 1967 г., было запущено 180 аппаратов этой серии. В книге «Успехи СССР в исследовании космического пространства» подчеркивается, что создание ИСЗ этой серии «является важнейшим этапом в изучении физики космического пространства... Исследования, выполненные на спутниках серии «Космос», помогли ответить и на многие технические вопросы».

В течение следующих 10 лет (1967—1977 гг.) было запущено еще 777 спутников «Космос». А к 1 сентября 1981 г. число выведенных на орбиты «Космосов» превысило 1300.

Осуществление программы космических исследований с помощью ИСЗ серии «Космос» стало возможным благодаря использованию новой, достаточно мощной и вместе с тем экономичной ракеты-носителя того же

КОСМИЧЕСКИЙ ФЛОТ СТРАНЫ СОВЕТОВ

наименования. Создана она коллективом, возглавлявшимся главным конструктором М. К. Янгелем. Научная общественность страны в октябре этого года широко отметила 70-летие со дня рождения выдающегося конструктора коммуниста, дважды Героя Социалистического Труда.

Ракета «Космос» двухступенчатая. Ее длина 30 м, диаметр 1,65 м. Искусственный спутник Земли устанавливается на второй ступени под головным обтекателем, который сбрасывается после прохождения ракетой плотных слоев атмосферы.

На первой ступени ракеты установлен двигатель РД-214 тягой 74 т. Этот ЖРД работает на азотнокислотном окислителе и углеводородном горючем. На второй ступени ракеты стоит двигатель РД-119 тягой 11 т при удельном импульсе 352 секунды. Работает на кислороде и несимметричном диметилгидразине.

Ракеты-носители «Космос» и выводимые ими на околоземные орбиты ИСЗ по праву названы неутомимыми космическими тружениками. На их долю приходится основной объем сведений, полученных советскими учеными с помощью космических аппаратов о структуре и свойствах верхних слоев атмосферы и околоземного космического пространства, об электромагнитном излучении Солнца, звезд и т. д.

Творческий коллектив, возглавляемый М. К. Янгелем, успешно выполнил весьма сложную задачу создания экономичного и эффективного ракетного комплекса, предназначенного для запуска большого количества искусственных спутников Земли. Так же успешно этот коллектив решил и другую задачу — разработку новой еще более мощной и совершенной ракеты-носителя «Интеркосмос» для вывода на заоблачные высоты искусственных спутников Земли серии «Интеркосмос».

Спутники этой серии — результат принципиальной договоренности между главами правительств 9 социалистических стран — Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, МНР, Польши, Румынии, Чехословакии, Советского Союза — по вопросам сотрудничества в области исследования и использования космического пространства в мирных целях. На совещании представителей этих стран была согласована и принята программа, состоявшая из четырех основных разделов: исследование физических свойств космического пространства; развитие космической связи; работы по космической метеорологии и исследования в области космической биологии и медицины. Уже 14 октября 1969 г. в Советском Союзе был произведен запуск первого ИСЗ «Интеркосмос». За ним, в соответствии с программой, в космический полет пошли второй и последующие спутники «Интеркосмос».

Технические параметры ракеты-носителя «Интеркосмос» позволяли выводить на орбиты большие автоматические универсальные орбитальные научные станции. В июле 1976 г. ракета-носитель «Интеркосмос» вывела на околоземную орбиту первый спутник новой серии «Интеркосмос-15», представлявший собой автоматическую универсальную орбитальную станцию (АУОС). Аппараты этого семейства способны вместить большой комплекс научных приборов. Испытания систем, элементов конструкции, агрегатов и оборудования этого

образца подтвердили расчеты ученых и конструкторов, и 24 сентября 1977 г. состоялся запуск АУОС «Интеркосмос-17» для осуществления многогранной программы научных исследований. Через относительно небольшое время ракета «Интеркосмос» вынесла на орбиту аппараты «Интеркосмос-18» и «Интеркосмос-19».

«ПРОТОН»

Разработанная в нашей стране многогранная научная программа исследования и использования космоса в мирных целях предусматривает одновременное создание космических летательных аппаратов различного назначения и соответствующих ракет-носителей для их вывода. Минувшие годы осуществления этой программы показали, что советские ученые, конструкторы, инженеры, техники, рабочие успешно выполняют ее раздел, предусматривающий разработку и постоянное совершенствование ракет-носителей. Крупным успехом ракетостроителей явилось, в частности, создание в 1965 г. носителя «Протон». Грузоподъемность этой ракеты в несколько раз больше, чем знаменитой ракеты «Восток». На первой ступени ракеты-носителя «Протон» установлены разработанные коллективом ГДЛ-ОКБ двигатели РД-253. На других ступенях этой ракеты стоят ЖРД, созданные в ОКБ, руководимом С. А. Корoberгом.

Отмечая большое значение этой ракеты в исследовании космоса, академик В. П. Глушко подчеркнул, что «...рождение ракетно-космической системы «Протон» ознаменовало начало нового этапа в изучении и освоении космического пространства. Открылись новые возможности исследования планет и других небесных тел, образующих нашу Солнечную систему».

Благодаря высоким эксплуатационным и энергетическим характеристикам этой ракеты-носителя в историю изучения космоса вписано немало новых блестящих страниц. В июле 1965 г. ракета вывела на околоземную орбиту научную станцию «Протон-1». Затем пошли в полет станции «Протон-2, -3 и -4», на которых только комплекс научного оборудования весил 12,5 тонны.

Ракета-носитель «Протон» вывела в космос аппараты «Зонд-5» — «Зонд-8», которые облетели Луну и возвратились на Землю, автоматические станции «Луна-16», «Луна-20» и «Луна-24», обеспечившие доставку на Землю лунного грунта. На ракете «Протон» стартовали на межпланетные трассы автоматические станции типа «Марс», выполнившие выход на орбиту спутника Марса и посадку на его поверхность, и другие космические аппараты.

Советский народ может гордиться созданным его талантливыми сынами космическим флотом. Он позволяет нашей стране добиваться все новых успехов в освоении и использовании космоса для прогресса науки, культуры и народного хозяйства.

Рассказом о ракетах-носителях «Космос» и «Протон» редакция заканчивает публикацию раздела «Космический флот Страны Советов».

И. МЕРКУЛОВ,
инженер-конструктор

ИТАК, нейтронная бомба находится на серийном потоке. Как холодильники или банки со свиной тушенкой. Сегодня контейнеры с нейтронными боеприпасами складываются пока в США, а завтра, возможно, их перебросят в густонаселенную Европу. Решение о производстве нейтронной бомбы было принято вашингтонской администрацией 6 августа, в день 35-й годовщины атомной бомбардировки Хиросимы американской авиацией. Цинизм и политическая безответственность этого милитаристского шага, конечно же, прикрывались лживой легендой о «советской военной угрозе».

Чтобы нейтрализовать политическую бурю гнева, возмущения, охвативших широкие массы всего мира, творцы и инициаторы дальнейшей ядерной эскалации пытаются с помощью демагогии и идеологического камуфляжа оправдать эту акцию. Какие цели преследуют американские ястребы, начиная ядерные погребания новым смертоносным оружием?

Первый лже-аргумент жрецов ядерной войны содержится в утверждении, что, дескать, «нейтронная бомба — это оружие оборонительного предназначения». Об этом не перестают твердить президент Рейган, министр обороны К. Уайнбергер, другие государственные и военные деятели США. В американской печати появилось много статей, где «доказывается» предназначение нового средства массового уничтожения для оборонительных целей. Так, в статье У. Багли, опубликованной в «Нью-Йорк дейли ньюс» под заголовком «Нейтронная бомба — уникальное антивоенное оружие», утверждается, что «боеголовка повышенной радиации, вставленная в артиллерийский снаряд, летит менее чем на 100 миль и убивает только вражеских солдат, предпочтительнее тех, кто находится в танках... Разве это оружие наступательное?» — вопрошает далее автор. На прилавках книжных магазинов некоторых стран появилась книжонка «отца» нейтронной бомбы американца Сэмюэля Козна и его французского единоверца Марка Женеста: «Нейтронная бомба — помеха войне». В этом «труде» новоявленные адвокаты нейтронной смерти излагают сценарий возможной войны, где «Западу придется применить несколько сотен единиц нейтронного оружия против бронетанковых войск противника — с тем, чтобы пресечь агрессию». Все подобные фантастические рассуждения призваны оправдать новое варварское средство, заставить мировое общественное мнение признать его «законность» и, якобы, «вынужденность».

Лживость исходной посылки предопределяет деформацию истины в том, что касается «оборонительного характера» нейтронного оружия. Ведь это оружие, как и нем авторитетно высказались многие видные военные специалисты на Востоке и на Западе, является оружием наступательным, предназначенным для использования в агрессивных целях. Конструкция нейтронного оружия такова, что агрессор имеет возможность оснащать им не только артиллерийские снаряды калибра 203,2 мм, но и ракеты любого радиуса действия, авиационные бомбы, крылатые ракеты. Нейтронное оружие может быть широко применено не только против войск, но и мирного населения. Об этом, кстати, хорошо сказал один из депутатов бундестага ФРГ Эгон Бар в своем интервью еженедельнику «Ди цайт», подчеркнув, что «в применении нейтронного оружия должен быть заинтересован агрессор, который стремится очистить от защитников территорию, которую он хочет завоевать». Иными словами, — заключил западногерманский парламентарий, — нейтронное оружие представляет также очень большой интерес как наступательное оружие».



ЖРЕЦЫ НЕЙТРОННОГО ГЕНОЦИДА

Второй лже-аргумент жрецов нейтронного оружия заключается в том, что оно-де представляет собой «уникальное средство защиты европейцев от натиска с Востока». Это оружие, утверждал К. Уайнбергер, важный элемент гарантии безопасности Западной Европы перед лицом «советской угрозы».

Трудно найти примеры большего цинизма и извращенного политического сознания, чем подобные рассуждения. Свою «военную новинку» стратеги из Пентагона намерены использовать, конечно, не для отражения атак самолетов или танков с красной звездой на Ист-Ривер в Нью-Йорке или на берегах Патомана на здании Пентагона. Бомба специально сконструирована и создана для применения в Западной Европе, где ее использование было бы равносильно всеопустошающему нейтронному геноциду мирного населения.

Взбесившиеся политики из-за океана пытаются успокоить народы союзных европейских стран, что, мол, без консультаций с ними нейтронное оружие не будет размещено на их территории. Однако это — очередной политический трюк, неуклюжая косметика истинных намерений. Еще в 1952 году США навязали ФРГ договор, согласно которому они имеют «право» бесконтрольно размещать на американских военных базах любое оружие. Помощник К. Уайнбергера по международным вопросам Р. Перл с солдатской прямолинейностью заявил, что «американским вооруженным силам нет необходимости спрашивать разрешения на вооружение своих войск в Европе любым оружием, какое мы сочтем необходимым прислать сюда».

Согласно планам военщины США, как сообщает иностранная пресса, они намерены в будущем разместить в Европе 17 тысяч единиц «чистых ядерных боеголовок». Если учесть, что в Западной Европе уже сейчас находится около 10 тысяч американских ядерных боеголовок с соответ-

ствующими воздушными и наземными средствами доставки к цели, то нетрудно представить, сколь опасна дальнейшая концентрация смертоносного оружия — прежде всего для мирного населения стран Запада, превратившихся, по воле заокеанских руководителей, в фактических заложников в случае войны.

Третий лже-аргумент апологетов нейтронной бомбы таков: она-де «глубоко гуманна». Оружие, которое поражает прежде всего людей, сохраняя в относительной целостности жилища, промышленные предприятия, другие материальные ценности, поджигателями ядерной войны выдается чуть ли не за вершину гуманизма в последней четверти XX века... В данном случае нормальные люди сталкиваются с беспрецедентным фактом: глубоко извращенного мышления тех, кто молится нейтронному молоху. Какой шкалой ценностей руководствуются люди, которые утверждают, что опустошительный геноцид и есть современное гуманистическое начало? Нельзя, невозможно нормальному человеку понять людоедскую логику тех, кто во имя маниакальной идеи мирового лидерства готов превратить Европу — колыбель цивилизации в асфальтовую пустыню и города-призраки.

«Гуманное оружие» своим нейтронным излучением (если мощность его, к примеру, одна килотонна) уничтожает все живое в радиусе свыше 1,5 километра. А на расстояниях больших — люди могут получить высокие дозы облучения разной тяжести. На значительных площадях от эпицентра взрыва нейтронного боеприпаса (который также вызывает и значительные разрушения) все будет подвергнуто радиоактивному заражению. Нескольких нейтронных зарядов достаточно, чтобы миллионный город стал полностью безжизненным, мертвым. И это средство К. Уайнбергера, наиболее активный поборник новой бомбы, и С. Козн — ее «отец», называют «гуманным средством сдерживания»!

Нетрудно видеть, что все «аргументы», как и многие другие, к которым прибегают современные жрецы войны, политически полностью несостоятельны и глубоко опасны. Само решение о полномасштабном производстве нейтронного оружия носит провокационный характер и невольно вызывает на вынужденные ответные действия другой стороны. Тем самым маховик гонки вооружений получает дополнительный импульс.

Вашингтонские политики и военные стратеги, пытаясь успокоить своих европейских партнеров, заявляют, что новый шаг в направлении расширения средств массового уничтожения сделает, мол, Советский Союз более «сговорчивым» и «уступчивым». Напрасные иллюзии! За все послевоенные десятилетия, подобная политика не принесла и не принесет американскому империализму желаемых результатов.

Совершенно очевидно — ни один вызов врагов мира и разрядки не может остаться без ответа. На военное действие будет найдено соответствующее противодействие. Слова, сказанные главой Советского государства Леонидом Ильичом Брежневым еще в декабре 1977 года, полностью актуальны и сегодня: «Советский Союз решительно против создания нейтронной бомбы... Но если эта бомба будет создана на Западе — создана против нас, чего никто даже не скрывает, — то там должны отдавать себе ясный отчет в том, что СССР не останется пассивным наблюдателем. Мы будем поставлены перед необходимостью дать ответ на этот вызов в целях обеспечения безопасности советского народа, его союзников и друзей».

Генерал-лейтенант Д. ВОЛКОГОНОВ,
профессор, доктор философских наук

ПО СОВЕТАМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Уважаемые читатели!

По вашим многочисленным просьбам сообщаем план публикаций на будущий год. Речь пойдет, разумеется, не о всей нашей программе, а о некоторых ее составляющих.

Как всегда, начало каждого номера будет посвящено жизни оборонного Общества: достижениям и нерешенным проблемам, и особенно развитию массовости парашютизма и других видов авиационного спорта в свете недавно принятого постановления партии и правительства.

Вводится новая рубрика «Чемпион пришел в редакцию» — здесь на конкретных примерах будут анализироваться успехи и неудачи, резервы и перспективы развития спорта. Сделают это с помощью сотрудников редакции сами спортсмены. Уже в ближайших номерах журнала выступят абсолютный чемпион СССР по планерному спорту Олег Пасечник, абсолютный чемпион СССР по дельтапланерному спорту Андрей Кареткин и другие ведущие спортсмены.

В 1982 году журнал «Крылья Родины» продолжит цикл материалов о технике и тактике дельтапланеризма. Будут публиковаться также основные руководящие документы по этому виду спорта.

Фоторепортажи под новой рубрикой «Дневник социалистического соревнования» расскажут о тех, кто готовит технику к полетам, о новаторах и изобретателях, чьи работы помогают экономить ГСМ, цветные металлы, моторесурс.

Активизируются в будущем году авторы, пишущие о жизни военных летчиков, десантников, представителей других авиационных профессий.

В серии «Пионеры космоса» вы прочтете воспоминания соратников С. П. Королева, рассказы ГИРДовцев, малоизвестные страницы жизни К. Э. Циолковского и другие интересные исторические материалы.

Вот, пожалуй, кратко и все о новых редакционных замыслах. Многое подсказано нам в читательских письмах. Благодарим за внимание и помощь.

А что еще вы хотели бы прочесть в журнале в новом году? Какие материалы уходящего года вам запомнились и понравились? Ждем ваших писем.

Пользуясь случаем, напоминаем, что с 1 января 1982 года цена за один экземпляр журнала устанавливается в размере 40 копеек, а стоимость годовой подписки — 4 р. 80 к. [Это связано с увеличением стоимости бумаги для печати, затрат на полиграфическое исполнение журнала, расходов на его доставку читателям.] Если вы или ваши товарищи не успели оформить годовой абонемент, то знайте: по подписке можно оформить с любого очередного месяца. О затруднениях немедленно сообщайте в редакцию, указывая при этом номер отделения связи, в котором вы хотели выписывать журнал.

До встречи в новом, 1982 году!



ОТ МОДЕЛИ— К САМОЛЕТУ

Е АЧИНСКОМ ВОЕННОМ
АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОМ
УЧИЛИЩЕ ИМЕНИ 60-ЛЕТИЯ ВЛКСМ

КОНЧИЛСЯ ДЕНЬ учебных занятий; небольшой отдых, и, глядишь, потянулись энтузиасты авиамodelьного кружка в свою лабораторию, к моделям, запускам, разным замысловатым экспериментам.

Я иду с курсантом Павлом Клименко. Разговорились...

— Строить маленькие летательные аппараты я начал давно, — говорит он, — когда учился в средней школе. Еще тогда, в школьном кружке, понял, как много требуется знаний, если хочешь, чтобы построенная тобой модель хорошо летала. Надо знать аэродинамику, свойства разных материалов, сделать разметку, хороший чертеж... Между прочим, я заметил, что ребята из авиамodelистов, прибывая в училище, вступительные экзамены сдают увереннее других, учатся, как правило, на «отлично». Они еще до начала учебы знают, что такое нервюра, лонжерон, бустер... Разве плохо? В нашем кружке и авиамodelьным спортом можно заниматься, и поэкспериментировать, и на практике проследить действие законов аэродинамики...

Лаборатория звенит металлом, пахнет древесиной и эмалитом. Кто-то горячо отстаивает свои теоретические предположения, кто-то громко, чтобы слышали все, оповещает об успешном завершении интересного опыта... Чувствуется: здесь собрались энтузиасты, люди интересных дел и непрерывных исканий.

Клименко с гордостью рассказывает об успехах кружковцев: чемпионе города по резиномоторным моделям Юре

Еременко, призере городских соревнований по моделям планеров Сергее Михайленко, Володе Булычеве, Игоре Масловском... Все они имеют спортивные разряды.

Сам Клименко строит пилотажные модели. Этим летом на краевых соревнованиях его мастерство было отмечено третьим местом, и он вошел в состав сборной команды авиамodelистов-спортсменов Военно-Воздушных Сил Краснознаменного Сибирского военного округа.

В лаборатории я застал заместителя начальника училища по технической части полковника-инженера В. П. Прохорова. Он высоко оценивает работу авиамodelистов, всегда радуется их успехам, огорчается неудачами.

Василий Павлович и руководитель кружка старший лейтенант Николай Васильевич Петренко обсуждают вопросы, которые имеют для кружка большое значение: хочется расширить помещение, поставить хорошие станки, выделить опытного преподавателя, который помогал бы по научной части.

— Очень полезна работа наших авиамodelистов! — говорит Василий Павлович. — Для учебы, всестороннего развития. Ценен и тот опыт, который получают курсанты и который так необходим будущему авиатехнику, инженеру. Развивается потребность глубже осмысливать выполняемую работу, находить лучшие решения трудным вопросам. Привыкают работать самостоятельно.

Много дел у полковника, а заглядывает он к авиамodelистам часто.

— Люблю этих ребят! — говорит он мягко, по-отечески.

По-разному начиналось увлечение авиамodelями у кружковцев. Сергей Арбузов пришел в училище из села. Отец — комбайнер научил сына любить технику, мастерить. Строить маленькие самолеты Сережа начал еще будучи учеником третьего класса. Авиамodelьного кружка в селе не было. Однако в библиотеке ему посоветовали подходящую литературу, и дело пошло. Благодаря трудолюбию и настойчивости даже принял участие в организованной райкомом ДОСААФ районной выставке технического творчества молодежи, да еще занял там первое место! Когда подрос — освоил мотоцикл, построил неплохие аэросани. А потом твердо решил связать свое будущее с авиацией — поступил в Ачинское военное авиационно-техническое училище. Стал здесь одним из активнейших членов авиамodelьного кружка.

Еще мальчишкой увлекся изготовлением маленьких летательных аппаратов и Володя Булычев. Жил почти рядом с аэродромом, встречался с летчиками и авиационными техниками, смотрел, как они готовят самолеты к вылету. Первую модель построил из покупного набора, самостоятельно. А потом стал посещать авиамodelьный кружок первичной организации ДОСААФ, участвовал в соревнованиях. Его контурная модель-копия самолета Як-18ПМ на областных состязаниях заняла второе место. С годами крепло решение: «Буду авиационным техником. И непременно военным!».

Авиамodelисты училища поддерживают связь с кружками ДОСААФ, станциями юных техников, где когда-то впервые приобщились к техническому творчеству. Пишут о своих успехах в

авиамodelьном спорте, о своей учебе, приглашают ребят в училище.

До поступления в училище Евгений Бондаров занимался в авиамodelьном кружке Дома пионеров в таджикском городе Пяндже. После окончания средней школы некоторое время был руководителем этого кружка. Не раз занимал призовые места на областных соревнованиях авиамodelистов-спортсменов ДОСААФ Таджикистана. Потом — училище. Обрадовался, что здесь тоже есть возможность продолжать работу над своей любимой моделью воздушного боя. В этом году он стал чемпионом города Ачинска. Занимал призовые места и на соревнованиях Красноярского края.

О своей учебе и спортивных успехах Бондаров написал друзьям-авиамodelистам в Таджикистан. Вдруг, радость: среди прибывших поступать в училище — давний друг и товарищ по кружку в городе Пяндже воспитанник ДОСААФ Муйдин Дадаханов! Быстро разыскал его Бондаров среди новичков, познакомил с училищем, со своей работой в кружке. И вот — оба в курсантской форме, и снова оттачивают свое мастерство в одном кружке. Ребята внимательно слушают мнение вновь прибывшего, делятся своими достижениями, советуются, как преодолеть встретившиеся трудности. Дадаханов оказался человеком знающим, авторитетным — он кандидат в мастера спорта. Но хотя опыта ему, как говорят, не занимать, в авиамodelьном кружке училища он увидел много нового и интересного. Да и сам теперь уже стал работать над моделями по-новому, с пользой для учебы.

В работе над авиамodelями кружковцы увидели широкие возможности не только для проверки некоторых своих теоретических знаний на практике, но и для экспериментов, изобретательства.

На счету авиамodelистов немало интересных и полезных дел. Они построили и выставили в комнате истории училища макеты всех самолетов, которые изучали курсанты всех выпусков на протяжении тридцати трех лет существования училища. Здесь часто собираются курсанты, сравнивают прежнюю технику с современной, изучают, оценивают возможности боевого применения.

— Мы довольны этой работой. Она пополнила наши знания. За время изготовления макетов мы изучили тактико-технические данные всех машин! — говорит Владимир Булычев, один из участников выставки.

Авиамodelисты училища построили макеты летательных аппаратов для выставки «Красноярский край в 10-й пятилетке», развернутой в Доме техники. Посетители могут наглядно представить себе, какой большой вклад вносит авиация в развитие Сибири.

Авиамodelистов из училища можно встретить в качестве инструкторов в средних школах, в Доме пионеров, на городской станции юных техников. В дни революционных праздников и народных гуляний они часто радуют глаз горожан показательными выступлениями, демонстрируют «воздушные бои», фигуры высшего пилотажа.

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

г. Ачинск, Красноярский край.



12. ДВИГАТЕЛИ И ДВИЖИТЕЛИ

Резиновый двигатель (рис. 1) состоит из пучка нитей, которые при закручивании в жгут накапливают энергию. В момент старта жгут начинает раскручиваться, передавая энергию воздушному винту. Зависимость количества оборотов, на которые можно закрутить резиновый двигатель, от его массы и поперечного сечения дана на рис. 2.

В авиамodelизме распространены поршневые двигатели внутреннего сгорания, работающие по двухтактному циклу (рис. 3).

Режим работы двигателей в полете на некоторых моделях изменяется в очень

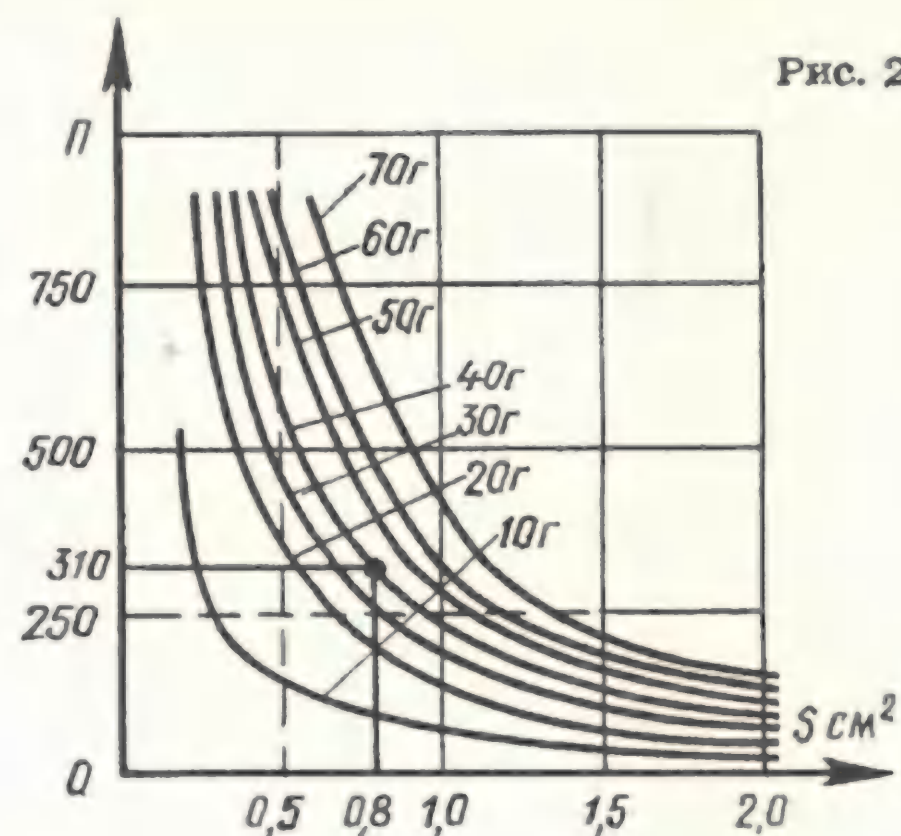


Рис. 2.

широком диапазоне. Устойчивое их функционирование обеспечивается карбюраторами с регулируемой дроссельной заслонкой (рис. 4). По способу зажигания различают калильные и компрессионные двигатели. На некоторых моделях применяют малогабаритные пульсирующие воздушно-реактивные двигатели (рис. 5), позволяющие увеличить скорость полета.

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба
юных техников

Харьков



Рис. 1.

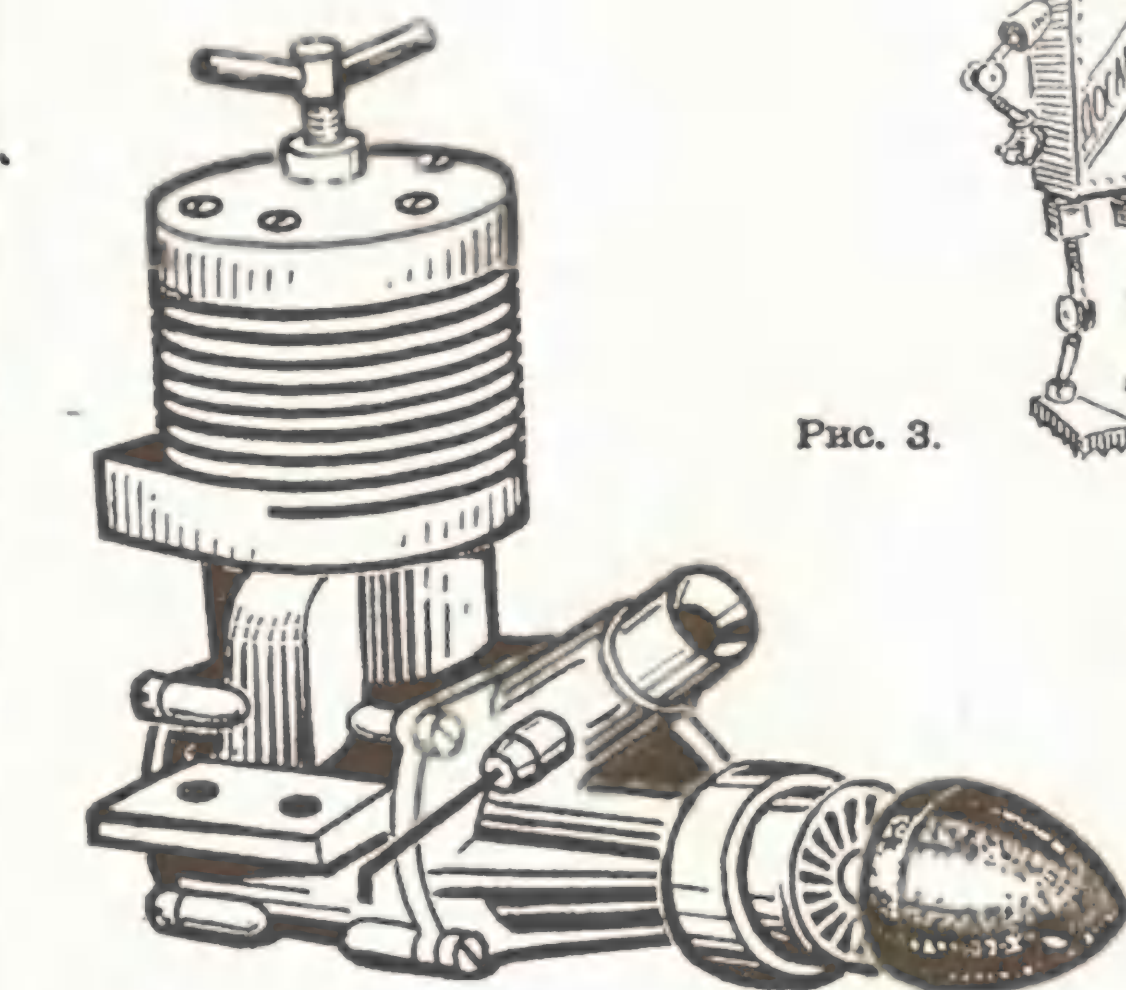


Рис. 3.

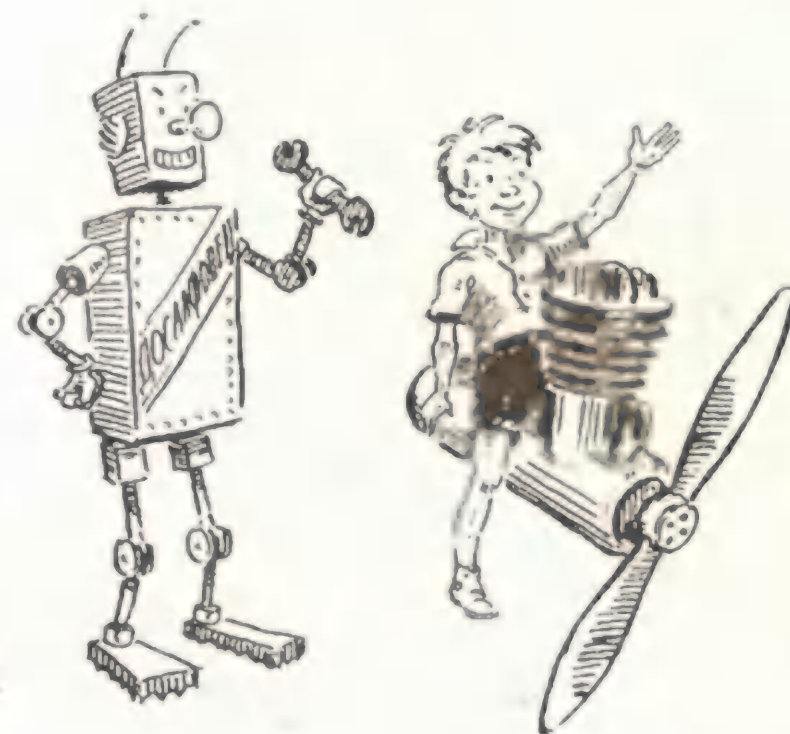


Рис. 4.

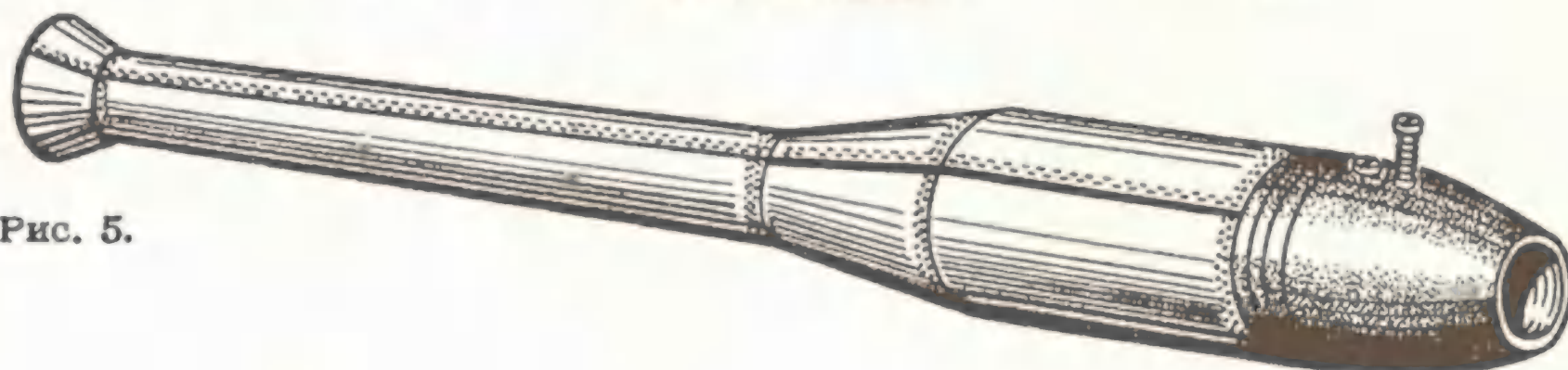


Рис. 5.

ЛУЧШИЕ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ

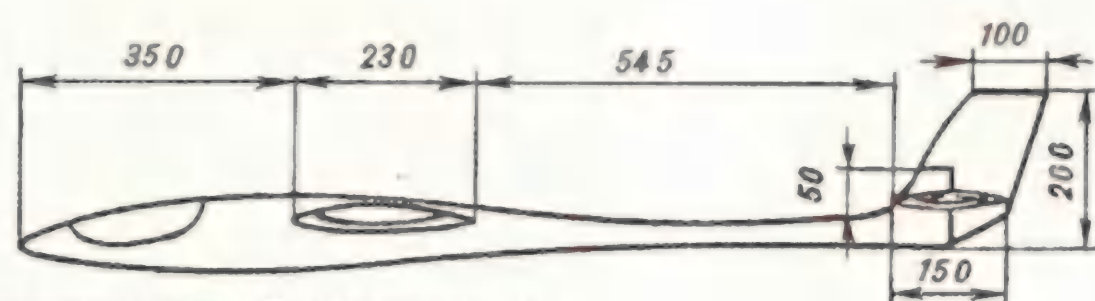


Рис. 1. Модель планера С. Курочкина.

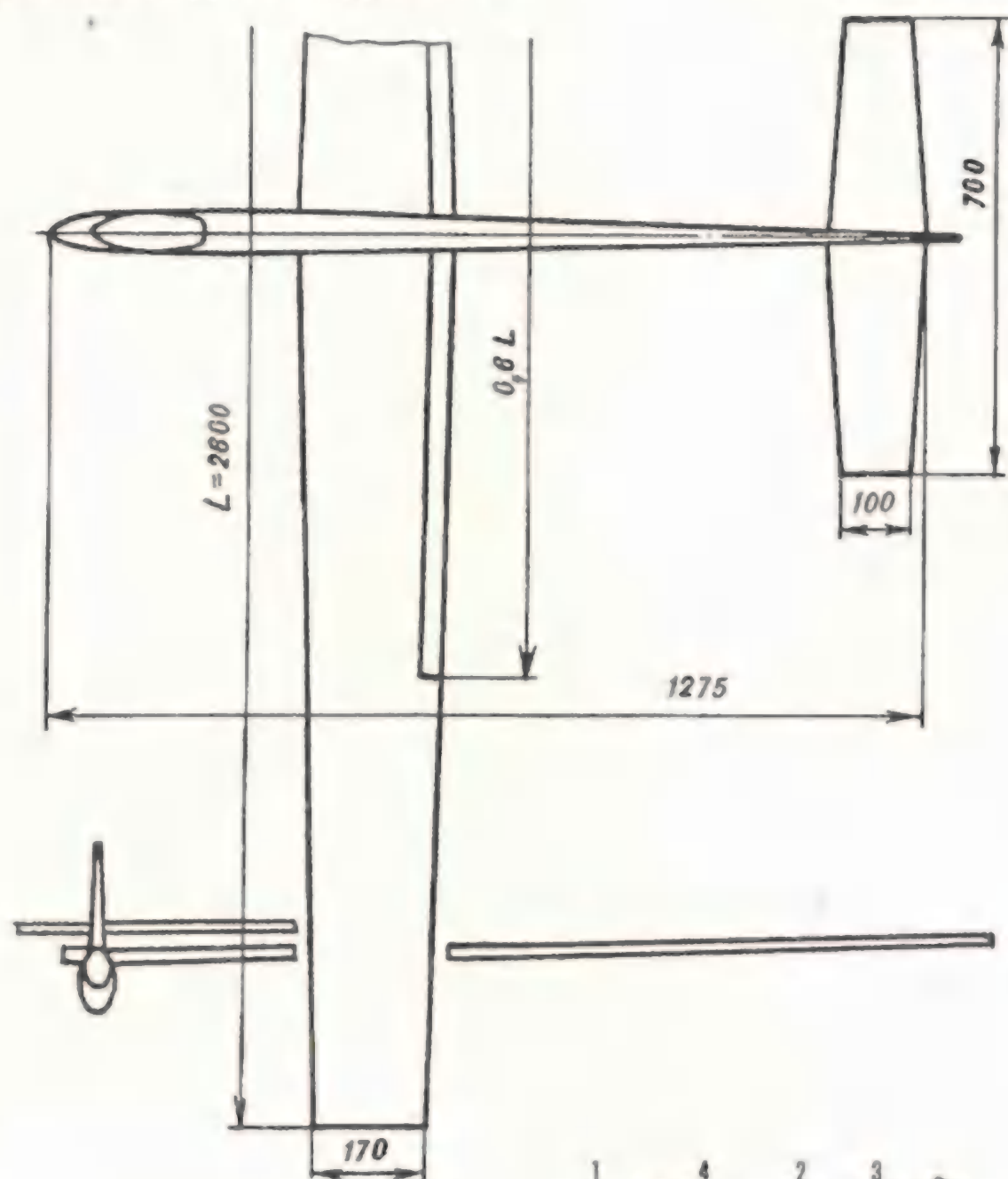


Рис. 2. Матрица с заготовкой фюзеляжа: 1 — матрица фюзеляжа (стеклопластик); 2 — фюзеляж; 3 — окантовка фюзеляжа (бальза); 4 — припуск на заготовку фюзеляжа.

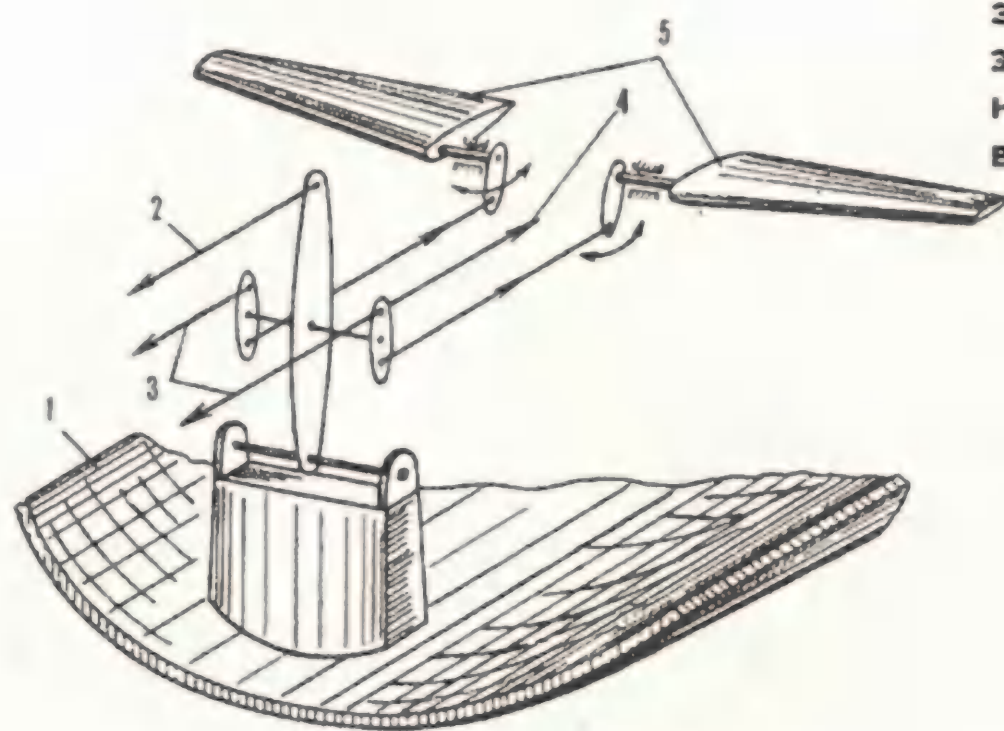
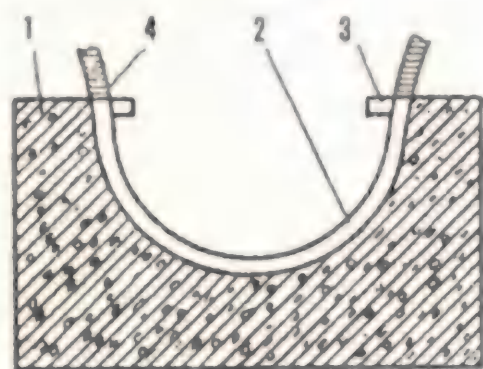
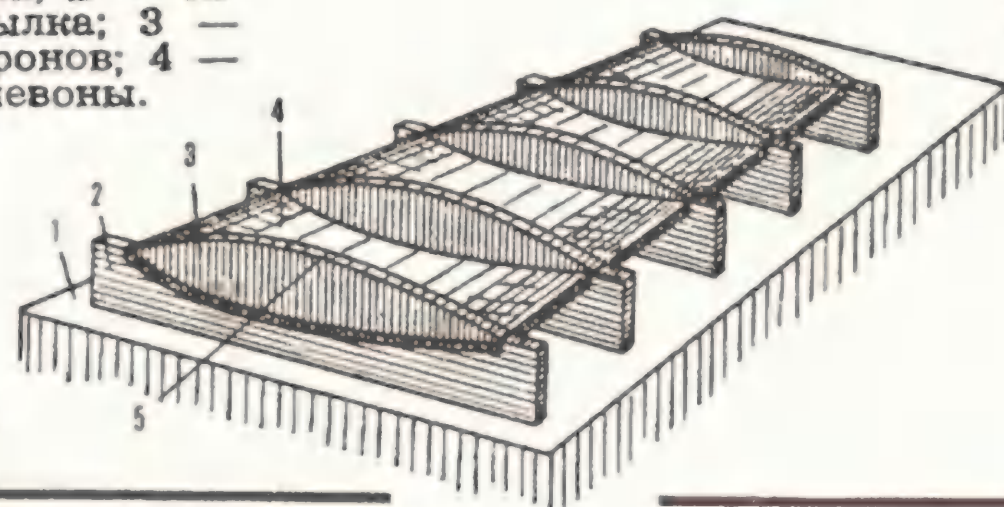


Рис. 3. Схема смесителя команд: 1 — фюзеляж; 2 — тяга к машинке закрылка; 3 — тяга к машинке элеронов; 4 — тяга к килю; 5 — элероны.



Рис. 4. Стапель для сборки крыла: 1 — гладкая плоская поверхность; 2 — ложемент из пенопласта; 3 — нервюра; 4 — обшивка крыла (нижняя); 5 — булавка.



● **Модель планера С. Курочкина (Пушкино).** Представляет интерес ряд конструктивных и технологических решений (рис. 1). Спортсмен, построив модель по общепринятой схеме, вместе с тем скомпоновал ее так, что это позволяет установить на борту отечественную радиокомандную аппаратуру любого типа.

Фюзеляж — из стеклопластика. Вначале изготавливают болванку (липа), повторяющую внешние контуры фюзеляжа. Затем из стеклопластика выполняют на эпоксидной смоле две симметричные части матрицы (рис. 2), используют 0,1-мм стеклоткань, приклеиваемую через разделительный слой (эдельвакс) по внутреннему контуру матрицы. На эпоксидной смоле накладывают второй слой из 0,3...0,5-мм стеклоткани. После 24-часовой выдержки обе готовые скорлупообразные части фюзеляжа обрезают по контуру матрицы. Затем по разъему скорлуп на эпоксидной смоле устанавливают окантовки из бальзовых реек сечением 3×6 мм.

Далее изготавливают и устанавливают механический смеситель команд (рис. 3), подшипники элеронов и руля высоты. После этого склеивают обе части фюзеляжа между собой и вырезают по намеченному контуру фонарь кабины. Вклеивают петли (Д 16 Т) крепления руля поворота. Снаружи фюзеляж шпаклюют по швам и зачищают шкуркой, грунтуют и покрывают одним слоем синтетической краски.

Крыло — наборное. Нервюры — 2-мм бальза. Лонжероны — сосновые, их сечение от $2,5 \times 8$ мм в корне плавно сходит до $1,5 \times 4$ мм на конце.

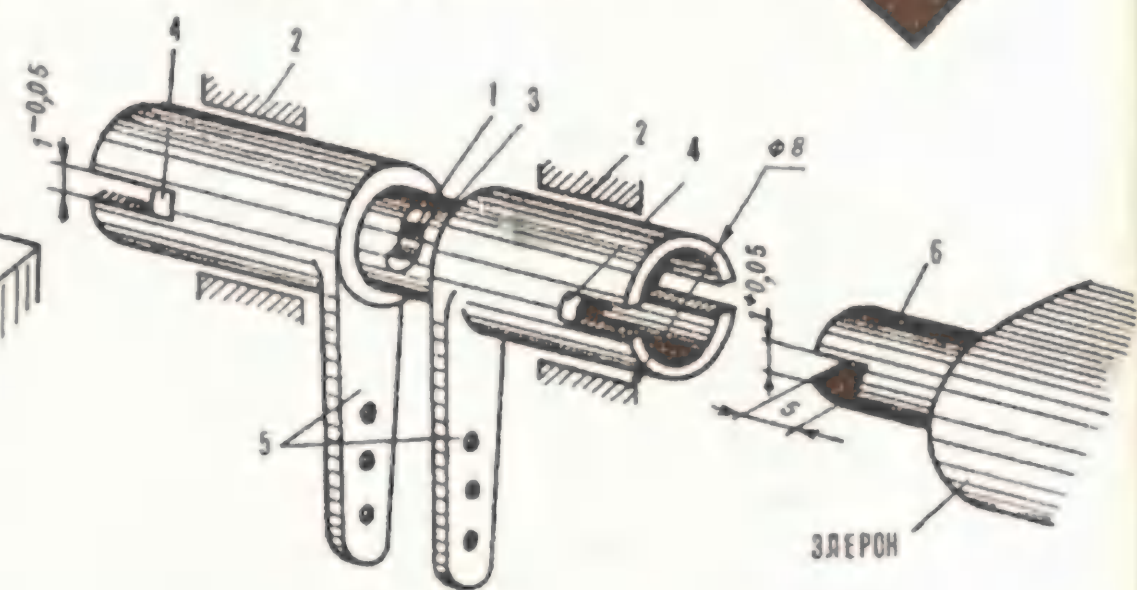
Размах крыла 2600 мм, площадь — 52 дм², хорды — корневая 230 и концевая 170 мм. Профиль — Эпплер-205. Передняя кромка — бальза, окантованная липой. Задняя кромка создается обшивкой, которой покрывают каркас. Она набрана из блоков, составленных бальзовыми пластинами 1,5-мм толщины, и собирается с каркасом в стапеле. Стапель (рис. 4) имеет плоское основание, на котором булавками соединяют между собой каждую нервюру с обшивкой, притягивая их плотно таким образом к пенопластовым ложементам. Ложементы точно повторяют теоретический контур аэродинамического профиля. При этом стремятся внешним балластом загрузить равномерно каждую нервюру усилием порядка 200 г.

Поверхность собранного крыла покрывают слоем стеклоткани на лаке НЦ-222. Далее следует поверхность обработать мелкой шкуркой и покрыть двумя слоями химлака (лак для паркета). По контуру в крыле вырезают элероны. Приклеивают кромку для их крепления. Профилируют переднюю и заднюю кромки крыла. Вклеивают четыре петли, по две на элерон, устанавливая их в центре и на конце каждого элерона. В торец каждого из элеронов монтируют стыковочную вилку.



Рис. 5. Узел навески: 1 — задняя кромка киля (бальза); 2 — петля узла навески; 3 — штырь (ОВС, $\varnothing 2$ мм).

Рис. 6. Узел управления элеронами: 1 — ось (ОВС, $\varnothing 4$ мм); 2 — шарикоподшипники; 3 — втулка распорная (напрессована на ось); 4 — шпонка (сталь ХВГ); 5 — качалки элеронов (Д 16 Т); 6 — ось элерона (ОВС, $\varnothing 4$ мм).



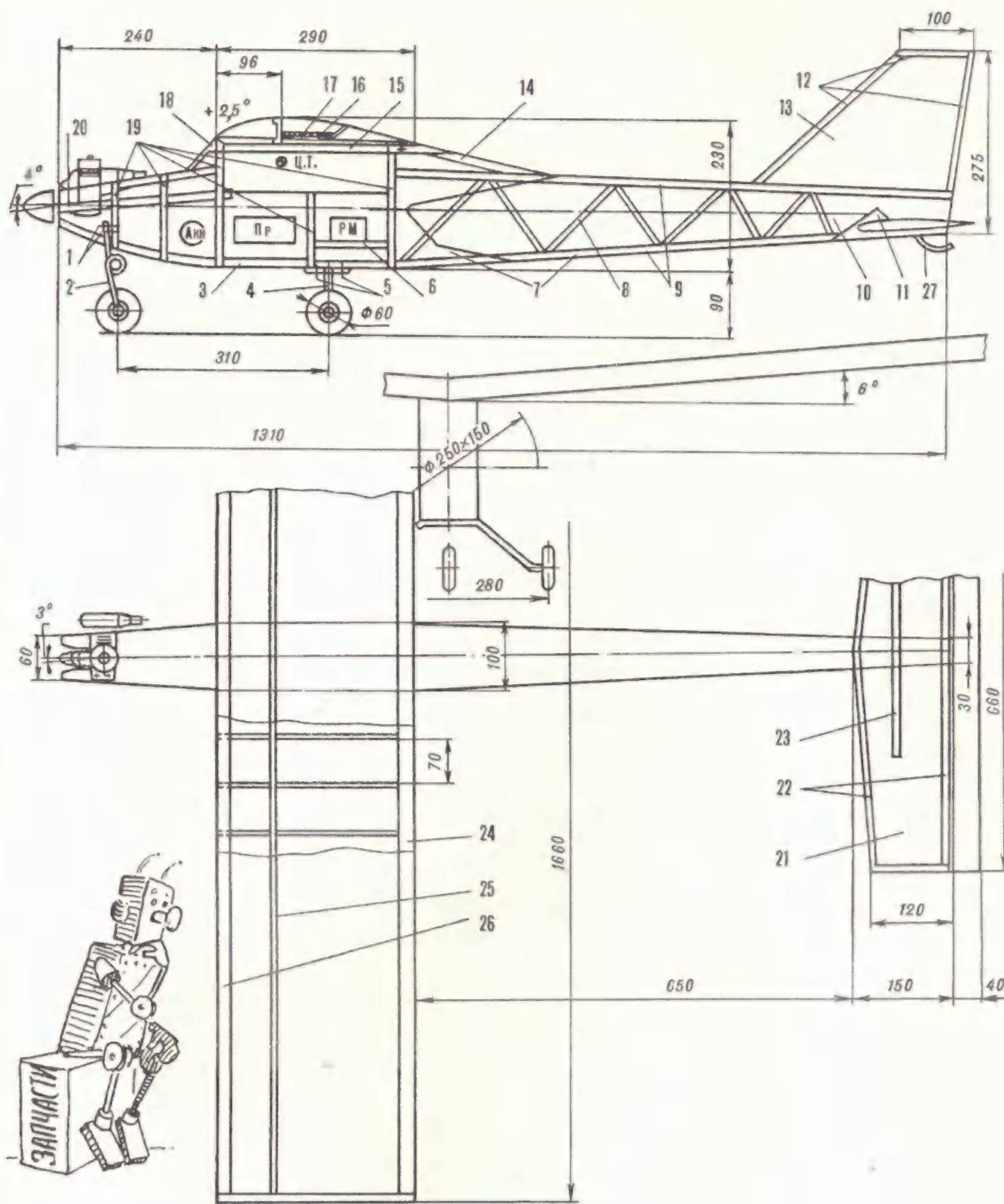


Рис. 7. Модель самолета А. Лепкина: 1 — винты М 4; 2 — стойка (ОВС, $\varnothing$ 3 мм); 3 — балка фюзеляжа (липа 5 × 10 мм); 4 — стойка шасси (ОВС, $\varnothing$ 4,5 мм); 5 — винты М 4; 6 — панель крепления рулевых машинок (3-мм текстолит); 7 — фанера (1... 1,5-мм); 8 — сосна 5 × 5 мм; 9 — сосна 5 × 7 мм; 10 — пенопласт; 11 — фанера (1-мм); 12 — липа 5 × 7 мм; 13 — пенопласт; 14 и 15 — липа (3-мм);

16 — панель крепления рулевых машинок (3-мм текстолит); 17 — амортизатор (резина); 18 — трубка, $\varnothing$ 8 мм (алюминиевый сплав); 19 — шпангоуты (7-мм фанера); 20 — брус моторамы (бук или граб); 21 — пенопласт; 22, 23, 24, 25, 26 — детали из сосны соответственно сечением 6 × 3 мм и 10 × 2,5 мм, 6 × 3 мм (2 шт.), 15 × 4 мм, 10 × 3 мм и 10 × 7 мм; 27 — костыль (ОВС, $\varnothing$ 2 мм).

Киль и стабилизатор — 8-мм, цельнобальзовые. Площадь кия — 2 дм², стабилизатора — 10,5 дм². Профиль стабилизатора — симметричный, 10%. На рис. 5 — узел навески руля поворота.

Органы управления. Поперечное управление при помощи элевонов, размах которых составляет 0,6 от размаха крыла. Элевоны, отклоняясь одновременно в противоположные стороны, действуют как элероны, и — в одну сторону, как закрылки. Для получения таких отклонений элевонов применяют механический смеситель команд (рис. 3), который работает либо на элероны, либо на закрылки. В первом случае работает только рулевая машинка элеронов, во втором — только машинка закрылков. На рис. 6 — узел управления элевонами.

Крыло с фюзеляжем стыкуется двумя штырями. Первый штырь — полый, установлен с поперечным $V = 3^\circ$. Он — трубчатый, имеет $\varnothing$ 10 мм и толщину стенки 1 мм (алюминиевый сплав). Внутри него проходит труба $\varnothing$ 8 мм. Второй штырь — труба из нержавеющей стали $\varnothing$ 10 мм, внутри которой сплошной штырь $\varnothing$ 8 мм, из стали У-8. Такое сочетание материалов в конструкции стыковых штырей обеспечивает прочность модели при выполнении упражнений на парение и полет с максимальной скоростью.



Учебно-тренировочная пилотажная модель самолета А. Лепкина (Звенигород). Она отличается простотой конструкции. Крыло — наборное, профиль — Кларк-У (15%). Каркас обшит шелковой тканью. Фюзеляж ферменной конструкции. В киле и стабилизаторе использован пенопласт. Стабилизатор (профиль симметричный, 8...10%) окантован сосновыми, а киль — рейками из липы. Установлен двигатель «Радуга-7» объемом 7 см³, сбалансированный. Винт литой из капрона, $\varnothing$ 180, шаг — 150 мм. Площадь крыла 51 дм², стабилизатора — 11,9 дм². Руль высоты и элерон наборной конструкции, шарнирно соединены соответственно со стабилизатором и крылом. Полетный вес модели 3200 г (рис. 7).

☆☆☆

Учебно-тренировочная пилотажная модель самолета В. Мохова (Талдом). Семиклассник из Северной средней школы Талдомского района В. Мохов в кружке построил радиоуправляемую модель весом 1500 г, изображенную на рис. 8.

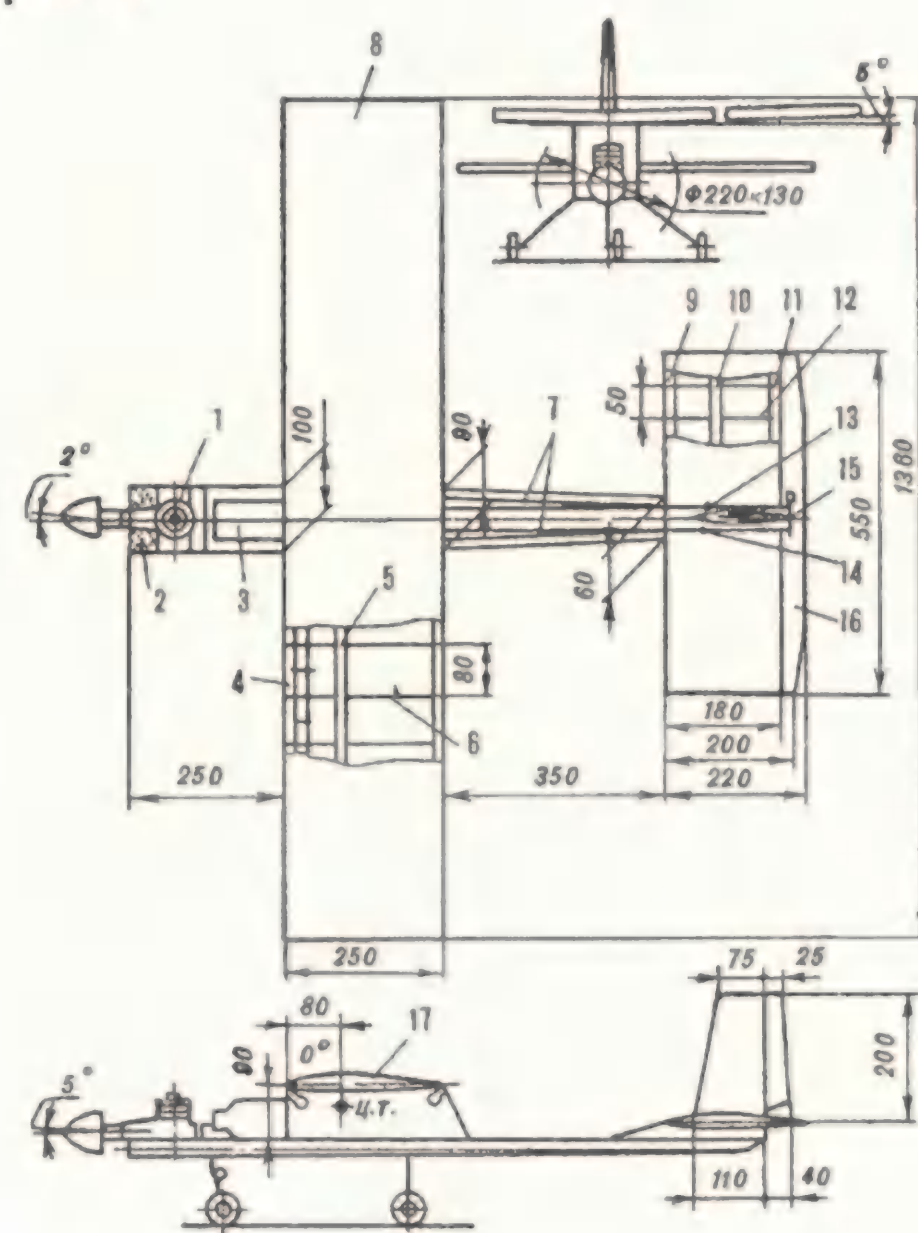


Рис. 8. Модель самолета В. Мохова: 1 — двигатель КМД-2,5; 2 — моторамы (липа, 15 мм); 3 — бак; 4 — передняя кромка (сосна 4 × 4 мм); 5 — лонжерон (сосна, 10 × 5 мм); 6 — нервюра (фанера, 1,5 мм); 7 — продольные балки (сосна, 15 × 8 мм); 8 — лавсановая пленка (крыло обшито ею на клею ВФ-2); 9 — передняя кромка стабилизатора (сосна, 5 × 5 мм); 10 — лонжерон стабилизатора (сосна, 7 × 3 мм); 11 — задняя кромка (сосна 15 × 5 мм); 12 — нервюра (фанера, 1-мм); 13 — тяга к рулю высоты (сосна, $\varnothing$ 7-мм); 14 — тяга к рулю поворота (сосна, $\varnothing$ 7-мм); 15 — руль поворота; 16 — руль высоты (оба из пенопласта, оклеены стеклотканью); 17 — профиль крыла NASA 64 A₂ 015.

СОДЕРЖАНИЕ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» за 1981 год

ПЕРЕДОВЫЕ И РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ

Вступая в год 1981-й. № 1.
Родной партии наши думы и дела. № 2.
Дело партии — дело всего народа. № 3.
Ленинским курсом созидания. № 4.
Крылатые творцы Великой Победы. № 5.
За массовость спорта! № 6.
Инструктор авиационного клуба. № 7.
С праздником, крылатые! № 8.
Патриотизм — это на всю жизнь! № 9.
Авиационный клуб и первичная организация. № 10.
Октябрем окрыленные. № 11.

РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

Васина Б. Человек славен трудом. № 8.
Еремин А. Укрепляя связь с первичной. № 5.
Вириков Г. Организованность — основа успеха. № 12.
Мирошников В. Представляем: совет авиаспортиста. № 7.
Калякин А. Слово и дело. № 9.
Кизимов М. Сибиряки. № 9.
Клименко В. Растет трудовая активность. № 6.
Колядин А. Лично ответствен. № 11.
Кузнецов И. Повышая активность каждого. № 10.
Новожилов Г. Широкофюзеляжный многоместный. № 8.
Обухов А. Эффективно, экономно, надежно. № 6.
Смирнов В. Съезду посвящая. № 2.
Спорт крылатых — на новые высоты! № 3.
Старостин П. Слагасмые успеха. № 10.
Харламов С. С позиций высокой партийной требовательности. № 4.

ПРАВОФЛАНГОВЫЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

Васильев В. Пилотажный почерк Леонида Курилова. № 3.
Награды Родины работникам ДОСААФ. № 7—12.
Пилипенко Д. Личный пример инструктора. № 8.
Прозоров Е. Твердое слово коммуниста. № 12.
Штучкин Н. Уроки инструктора Палия. № 7.
Штучкин Н. Его командирские заботы. № 10.

ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ — 40 ЛЕТ

Голышев М. Ноябрь сорок первого. № 11.
Голышев М., Штучкин Н. Декабрь сорок первого. № 12.
Корзун Л. Уроки истории. № 6.
Корнилов В. Он и сейчас в боевом строю. № 6.
Лебединский М. Традициям жить, крепнуть. № 11.
Михайлов Г. Сентябрь сорок первого. № 9.

Михайлов Г. Октябрь сорок первого. № 10.
Монастырский Б. «Так повелевал нам долг». № 6.
Шуканов Б. Так сражались гвардейцы. № 12.

ВОЕННО- ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Агеев А. Испытатель. № 1.
Ануфриев А., Балакин Н. Герои — рядом. № 6.
Брайловский Г. «Он не пропал без вести». № 7.
Деменчук К. Туляк из Таррагоны. № 3.
Ефимов П. ...И вся жизнь. № 11.
Жаров А., Польшин Г. След в небе и на земле. № 5.
Захаров Б. Профессия — Родину защищать. № 9.
Калинин И. Морской сокол. № 9.
Козлов П. Черноморский штурмовик. № 1.
Кривошапов Н. Поколений крепнущая связь. № 6.
Мальков А. На службу ратную. № 9.
Мамаев А. К новым рубежам. № 2.
Орлов А. Готовим защитников Родины. № 8.
Пилипенко Д. Наставник. № 1.
Плотников П. Крылья над Одессом. № 5.
Суходолов В. Бомбардировщики «Хабаровский комсомол». № 5.
Федоров А. Нас учили коммунисты. № 2.
Цымбал Н. Славный шеф советской авиации. № 1.
Чечнева М. Били «ласточки» врага. № 3.
Чугунов Н. Партии Ленина рядовой. № 2.
Шмелев Н. Друзья мои, боевые. № 5.
Шмелев В. Золотой шелкопряд. № 8.
Штучкин Н. Коммунисты, ровесники Октября. № 2.
Штучкин Н. Видеть Москву с высоты. № 3.
Штучкин Н. Арена его борьбы. № 4.

ВОСПИТАННИКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

Аслёзов С. Доверено небо. № 12.
Денисов Н. Летчик № 1. № 8.
Дробиз Б. Он служил в эскадрилье имени Олега Кошевого. № 9.
Заповев Ю. Фронтовик на боевом курсе. № 7.
Кожемякин Г. Подвиг ратный и трудовой. № 10.
Кузовкин А. Космонавт Владислав Волков — воспитанник авиаспортиста. № 1.
Недосугов А. Мой земляк Иван Зиновьев. № 5.
Осталенко А. Вой в ночи. № 5.
Петряев Д. Патриот, летчик, писатель. № 8.
Сенкевич И. Его любовь — небо отчизны. № 11.
Сульженко С. Самый памятный день. № 3.

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВВС И ВДВ

Василец А. Мужество в атаке обречет. № 11.
Голышев М. Молнии в небе. № 3.
Дегтярев Я. Ермек Сейтбатталов. № 7.
Игнатьев В. От модели — к самолету. № 12.
Коваленко С. Мы всегда наготове! № 2.
Лебедев А. Аэроклуб — первый его шаг. № 6.
Светличный И. Гордимся родным училищем. № 2.
Сыртыланов Г. Как подобает гвардейцам. № 10.
Фомичев В. На огневой полосе. № 3.

Хоробрых А. Крылья дружбы. № 2.
Штучкин Н. Уметь научиться. № 8.

ВНИМАНИЕ — ПОДРОСТКИ

Землянский Д. Поколений единая нить. № 8.
Игнатьев С. Исследователи живут в Черногловке. № 2.
Калинин Н. Летчик пришел в школу. № 7.
Лебединский М. Шагнули в большую жизнь. № 9.
Лисняк А. Спасибо планерной школе. № 8.
«Малый интеркосмос» — путь в большую космонавтику. № 5.
Тебе, абитуриент 1981 года. № 4.
Турьян В. Окрыленные мечтой ребята. № 6.
Урок мужества. № 1.
Чечнева М. Самая юная армия. № 9.
Шавырин В. Юные земляки Циолковского. № 3.
Шубин В. На высоком берегу Амура. № 6.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ И АЭРОКЛУБАХ ДОСААФ

Баранец С. Калужское авиационно-техническое. № 4.
Баранов С. Лучшая группа. № 2.
В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиаработников. № 1.
Гаплыков В. Они учат летать самолеты. № 3.
Горбачев В. Победитель предсезонного соревнования — Брянский авиаспортист. № 2.
Землянский Д. Отец и сын — аэроклубовцы. № 3.
Игнатьев С. Инструктор Палинкаш. № 1.
Калинчик К. Летчики, парашютисты, авиамоделлисты. № 6.
Коннов А. Заводской спортивно-технический. № 8.
Корышев В. Воспитание летчика-инструктора. № 9.
Куликов В. Самолеты всегда в готовности. № 1.
Максимов В. В студенческом коллективе. № 10.
Рассказывают передовики предсезонного социалистического соревнования. № 1.
Тырсин А. Мировые рекорды — 1980. № 6.
Хоробрых А. В Выборгском авиатехническом. № 6.
Шегидевич Г. Спортивный комитет аэроклуба. № 5.
Штучкин Н. Летают курсанты. № 11.

ГВФ

Васина Б. И сокращаются большие расстояния. № 5.
Жебрак В. Полет начинается на земле. № 2.
Золотой юбилей «Гражданской авиации». № 8.
Новые лайнеры на воздушных трассах страны. № 3.
Чудинов С. Трудные подарки. № 2.
Шено М. Дружба спортсменов и пилотов ГВФ. № 7.

САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Аннудинов П. В небе — все профессии. № 10.
Балакин Н. Кто заменит ветеранов? № 10.
Балакин Н. Резервы — в действии! № 12.
Вяткин Л. Из разряда типичных. № 8.
Журавлев В. Ошибки, как их избежать? № 7.
Корышев В. Упреждать, а не фиксировать. № 4.
Кобылянский Г. Курить — здоровью вредить! № 5.
Косс А. На реактивных самолетах. № 12.
Криворучко А. Тренаж, как мы его проводим. № 4.

Кудинов А. Лето прошло — тренировки продолжаются. № 11.
Леонova Л. Защищая спортивный флаг Родины. № 2.
Мальков А. Поучительный урок. № 11.
Мареев Н. Вертолет летит по маршруту. № 5.
Нажмуудинов К. Солисты высшего пилотажа. № 9.
Накануне чемпионата мира. № 7.
Немкова Л. Побеждать стало труднее. № 11.
Перед чемпионатом мира. № 8.
Пилипенко Д. Четко выполнять правила радиообмена. № 4.
Прозоров Е. Перевернутый полет. № 6.
Тарасов Ю. Экзамен перед чемпионатом мира. № 10.
Шехалевич А. На реактивных скоростях. № 10.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Карабанов А. Успех наших планеристов в Венгрии. № 11.
Ковалева Ю. Ориентир — день завтрашний. № 11.
Коваль А. Чемпионат прошел, проблемы остаются. № 9.
Кривенцов Б. Соревнования планеристов: как их организуем. № 6.
Пасечник О. ЛАК-12: особенности пилотирования. № 3.
Уранов В. Как сохранить работоспособность планериста? № 7.
Шварц Е. По многокилометровым маршрутам. № 10.
Шварц Е. Турнир сильнейших. № 12.

ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

Безопасность — азбука полета. № 2.
Елизаров Е. Горячая пора у дельтапланеристов. № 6.
Козьмин В. Соревнуются дельтапланеристы. № 5.
Жеглов В. Дельтаплан: особенности устойчивости и управляемости. № 7.
Лимонад Ю., Маленко В., Клименко А. «Славутич — УТ». Аэродинамика. № 8.
Мацепуро О. В восходящих потоках. № 10.
Рыбкин В., Самыличев А. Физическая подготовка. № 6.
Рыбкин В. Тренировки дельтапланериста. № 9.
Шумова А. Первый чемпионат дельтапланеристов. № 2.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

Васина Б. Их подружило небо Ташкента. № 6.
Васина Б. В гостеприимном небе Литвы. № 9.
Васина Б. Узоры в небе. № 11.
Гладилов Е. Групповая акробатика: перестроения. № 4.
Гуськов А. Новое в правилах судейства. № 5.
Киселев С. Критерий один — высокое мастерство. № 12.
Мазуров А. Новый тренажер. № 2.
Маслов Ю. Разведчик заоблачных высот. № 10.
Парашютное многоборье. № 10.
Плотников В. Парашютисты Приморского края. № 3.
Сазанов В. Тренировка парашютиста-многоборца. № 2.
Сазанов В. Многоборцы. № 10.
Тенчер Е. Как мы готовим парашютистов? № 1.
Храбрых С. Труд, труд и еще раз труд. № 7.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Алдошин Л. По радиомандам с земли. № 1.
Алдошин Л. Уроки брatisлавской встречи. № 10.
Борцов В. Когда в полете модель кроссового планера. № 5.
Викторов К. Модельные ракетные двигатели. № 1.

Ишмухамедов Р., Шевченко А. Динамический старт модели планера. № 6.
 Киселев Б. Модель воздушного боя. № 7.
 Кудрявцев С. В восходящих потоках. № 9.
 Листопад А. Надежность — залог удачи. № 3.
 Ляшенко Н. Заочный клуб юных авиамоделлистов «Крылышки» (выпуски 1—12). № 1—12.
 Мякинин В. Радиоуправляемый «Талисман». № 5.
 Петров Ю. Без стабилизатора. № 3.
 Рожнов В. Одноступенчатые. № 7.
 Савина Н. Если уплотняете порошком. № 7.
 Турьян В. По оптимальной траектории. № 7.
 Турьян В. На разных широтах. № 10.
 Турьян В. Неудачный эксперимент. № 10.
 Турьян В. Лучшие радиоуправляемые. № 12.

КОСМОНАВТИКА

Береговой Г. Этапы большого пути. № 4.
 Борисенко И. Космос: рождение рекордов. № 4.
 Максимов Г. Экзамен в космосе сдан успешно. № 1.
 Михайлов Г. Ю. А. Гагарин: «Я был, есть и всегда буду членом ДОСААФ». № 4.
 Николаев А., Лисун М. Прочная база новых достижений в космосе. № 2.
 Новиков Н. Восьмой международный. № 5.
 Новиков Н. 676 суток на борту орбитальной станции. № 7.
 Старостин П. Идеи претворяются в жизнь. № 9.
 Титов Г. Первый шаг во Вселенную. № 3, 4.
 Титов Г. «Глубокая проба». № 8.

МОЛОДЕЖИ ОБ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ

Бирюков Ю. Циолковский — ГИРД — «Спутник». № 10.
 Бирюлин В. Лопасты вертолета Ка-26. № 5.
 Богданов О., Орлов Я. Знакомьтесь: Ан-72. № 2.
 Богданов О. Воздушный вездеход. № 10.
 Воздушный грузовик, монтажник. № 11.
 Ветров Г. Заветная папка академика Королева. № 4.
 Гай Д. Полета вольное упорство. № 11, 12.
 Кондратьев В. На переднем крае технического прогресса. № 4.
 Кто прав? № 7.
 Меркулов И. Космический флот Страны Советов. № 4, 8, 10, 11, 12.
 Мякшрюнас В. Восемь модификаций рекордного планера. № 3.
 Опытные самолеты периода второй мировой войны. № 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10.
 Орешина Н. Лучи надежды. № 1.
 Первые реактивные. № 8.
 Пономарев А. Конструктор могучих двигателей. № 6.
 Сталь и самолеты. № 12.

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Авиаархивариус. № 1, 3, 8, 9, 10, 11, 12.
 Беляков А. Дальний беспосадочный. № 8.
 Братухин С. Седьмая профессия. № 11.
 Лисов И. Славный путь смелых. № 11.
 Ляховецкий М. Первый русский авиатор. № 11.
 Меркулов И. Подвиг летчиков-испытателей. № 3.
 Миронов С. Особая сводная эскадрилья. № 1.
 Научный подвиг революционера. № 4.

Орлов В. Музей крылатых. № 7.
 Отважный победитель «Штопора» № 5.
 Саунке М. Рождение эмблемы. № 3.
 Симаков Б. Первые крылья. № 4.
 Симаков Б. Крылатые герои Отчизны. № 8.
 Смоленский С. Привилегия на первые крылья. № 11.
 Соименов Ю. Первый фильм о космосе. № 4.
 Фотовикторина-81: Вопросы — № 1, 3, 5, 7, 9, 11. Ответы — № 4, 6, 8, 10, 12. Это — «аны». № 7.

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

Габов С. Созвездие бессмертных. № 9.
 Дригайло Ф. «Шпага чести». № 9.
 Дынин И. Энциклопедия мужества. № 2.
 Зельвенский Ю. Воины дальней авиации. № 1.
 История развития авиации в России. № 11.
 Король Я. Летал орел. № 10.
 Кояндер Е., Зюзин П. Над горячей землей. № 9.
 Кунушкин П. Воениздат-читателям в 1981 году. № 1.
 Минаков В. В небе над Малой землей. № 6.
 Непомнящий Б. Академик Б. Юрьев. № 11.
 Новая книга о космонавтике будущего. № 7.
 Павлов Е. «Рядом — Земля». № 5.
 Пеншев В. Дорога к бессмертию. № 10.
 Семенов М. Профиль крыла. № 10.
 Чугунов Н. В небе Китая интернационалисты. № 8.

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

Адамов И. «Освобожденный Донбасс» — это целая эскадрилья! № 12.
 Алексеев И. Авиация вчера, сегодня, завтра. № 12.
 Граф В. Нужен учебный центр. № 1.
 Дудоров В., Майзлиш В. Его помнят в Иванове. № 7.
 Злыденный И. Гвардейский экипаж. № 2.
 Келлер Д. В честь юбилея клуба. № 4.
 Келлер Д. Кубок имени Зюрина. № 5.
 Киселев Б. За что отстраняют от полетов? № 6.
 Лебедев А. Полярный летчик. № 10.
 Матвеев И. Напутствие ветерана. № 7.
 Мейлахс М. Коррида в воздухе. № 10.
 На вертолетах Ка-26. № 7.
 Самсонов В. Слово о моем земляке. № 10.
 Синиченкин Г. В 227-й московской школе. № 9.
 Соколов В. Улицы имени летчиков. № 9.
 Сытник Ю. Верность крылатой мечте. № 10.
 Тепляков Г. Обелиск с красной звездой. № 10.

В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

Беляев В. СВВП на службе агрессии. № 10.
 Волногонов Д. Жрецы нейтронного геноцида. № 12.
 Давыдов З. Союз бомбы и доллара. № 4.
 Давыдов З. Закоперщики кровавых авантюр. № 9.
 Дунюшкин А., Сухоруков М. Авиационно-космические устремления Пекина. № 1.
 Иванов П. Гангстеры четвертой сферы. № 5.
 Пляченко П. Ракетно-ядерная «дубинка» Пентагона. № 8.
 Федин А. Вооруженные силы Китая — угроза миру и безопасности. № 7.



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ
 СПАСИБО ВСЕМ, КТО ЧИТАЛ НАШ
 ЖУРНАЛ В УХОДЯЩЕМ ГОДУ. ВЫ БЫЛИ
 ИНТЕРЕСНЫМИ ДЛЯ РЕДАКЦИИ
 СОБЕСЕДНИКАМИ: ВМЕСТЕ С НАМИ
 РАДОВАЛИСЬ УДАЧНЫМ МАТЕРИАЛАМ,
 ЗАМЕЧАЛИ НЕДОСТАТКИ, ПОДСКАЗЫВАЛИ
 НОВЫЕ ТЕМЫ. СПАСИБО ВАМ ЗА
 ДОБРОЖЕЛАТЕЛЬНОСТЬ И ВНИМАНИЕ.

СЧАСТЬЯ, ЗДОРОВЬЯ
 И УСПЕХОВ
 В НОВОМ, 1982 ГОДУ,
 ДОРОГИЕ НАШИ
 ЧИТАТЕЛИ



ДЕЛЬТАПЛАНЫ

Среди зимы вдруг ожили поляны,
Как будто летний сон навевал маг.
Цветными бабочками дельтапланы
Усыпали заснеженный овраг.
Слепит глаза от солнца и мороза.
В снегу десант, как из других миров.
Кусты, заносы, ельник — не угроза:
Спортсмен — союзник риска и ветров.
Подняться в гору — тут нужны усилия:
В пути то снег глубок, то скользок лед.
Но как ни тяжелы бывают крылья —
За все с лихвой одарит вновь полет.

СОЛДАТСКИМ
МАРШЕМ

Ночные стрельбы и походы,
Туман холодный на реке,
А утром мирные восходы
И каша в теплом котелке.
Но на могилах братских плиты
Глядят сурово в тишину.
Мы узнаем в седом граните
Героев, павших за страну.
Зовет труба нас — значит нужно.
Идут солдатским маршем дни.
Скатай-ка, друг, шинель потуже,
Ремень покрепче затяни!

УЛИЦА
ГЕРОЕВ-ПАНФИЛОВЦЕВ

В Тушине, где я живу, —
Обелиск. Звезда Героя
Тем, кто пал во время боя,
Заслонив собой Москву.
Не прорвал противник цепь
Полосы траншей и дотов,
Обороны минометов
И солдатской воли крепь.
Вспять откинулась орда.
Чтит страна героев славу,
И на улице по праву
Золотом горит звезда.

Рудольф ЖАКМЬЕН

ИКАР ВСЕЛЕННОЙ

Он распростер свои тугие крылья
и — самый первый! — к звездам
воспарил,
и греза Человека стала былью:
Вселенной тайну разум покорил!
Земля ему хвалилась откровенно
своею бирюзовою красотой;
Икар летел все выше; дерзновенно
к Вселенной прикасался он рукой.
Он сделал то, что снилось нам от века:
достал до звезд космических зарниц.
Его улыбка — гордость человека,
которой нет пределов и границ.
Икар погиб... И — кто о том не знает? —
он, умерев, бессмертие обрел.
Орел ведь потому-то и летает,
что не летать не может: он — орел!
Пусть отошла, светла и быстротечна,
Икара жизнь... В веках пребудет он:
в сердца людей стучаться будет вечно
в движении немеркнущих времен.

Перевод с немецкого
Б. Пчелинцева

Параютный спорт. На XVII чемпионате парашютистов Военно-Морского Флота участвовало 50 спортсменов.

Чемпионами по акробатическим прыжкам стали В. Желтышева — 7,4 с (среднее время выполнения комплекса) и М. Улитин — 6,57 с. Вера Желтышева победила и в прыжках на точность приземления, а в сумме двоеборья завоевала звание абсолютной чемпионки Военно-Морского Флота.

Среди мужчин лучшим снайпером признан В. Мельничук. В сумме двоеборья первое место занял А. Аксенов.

Высокие результаты, завоеванные парашютистами Краснознаменного Тихоокеанского флота, позволили им завоевать победу в общеконном зачете. Особенно высоких показателей достигли А. Аксенов, М. Улитин, В. Желтышева, В. Мельничук. Отрадно, что на Дальнем Востоке, в краю сурового климата, созданы все условия для занятий парашютным спортом.

М. АННЕНКОВ,
главный судья соревнований

Параютный спорт. 75627 — такое общее количество прыжков имели 69 участников, приехавших в Коломну на XXI чемпионат парашютистов Российской Федерации.

В прыжках на точность приземления победу завоевали Л. Сысоева (Коломна), набрав в сумме 5 прыжков отклонение 0,20 м от нулевого центра круга, и В. Потапов (Егорьевск) — 0,03 м.

В одиночных акробатических прыжках чемпионами республики стали Р. Садынова (Коломна) и Е. Сазанов (Горький), показавшие средний результат выполнения комплексов — 7,5 с.

Званий абсолютных чемпионов РСФСР удостоены заслуженный мастер спорта Л. Еремина (Барнаул) и мастер спорта В. Ермоленко (Казань).

В групповых прыжках на точность приземления лучших результатов добились женская команда Коломны и мужская Барнаула.

По групповой акробатике отличился мужской квартет из Барнаула, построив в двух прыжках четыре фигуры. Остальные команды показали очень слабую подготовку, собирая в небе по одной-две фигуры, а некоторые, как из Коломны, Ярославля — ни одной. Спортсмены Горького и Московской области вообще не приняли участия в этом интересном упражнении. Это говорит о том, что в клубах мало уделяется внимания развитию групповой акробатики.

В общеконном зачете первое место заняли парашютисты Барнаула (тренер Л. Еремина). За ними спортсмены Хабаровска, Коломны, Горького, Свердловска, Брянска, Ессенту-

ков, Ярославля, Московской области.

На наш взгляд, члены сборной команды страны на зональных и республиканских соревнованиях должны выступать вне конкурса, ведь очень трудно соревноваться молодым спортсменам с маститыми мастерами. Кроме того, многие парашютисты высказали свое мнение, что в финальных стартах в республике должны принимать участие победители женского и мужского командного первенства, а на чемпионате ДОСААФ — общеконном.

Судейская коллегия отметила плохое состояние оптических труб (ТЗК), отсутствие хронометров, что затрудняло работу.

Е. ТКАЧЕНКО,
судья всесоюзной категории
Коломна

Спортивная встреча строителей моделей планеров состоялась на Тушинском аэродроме. Соревнования проведены в память заслуженного мастера спорта СССР Ю. Соколова, одного из ведущих спортсменов нашей страны.

Будучи неоднократным победителем соревнований, он удостоился титула чемпиона СССР и мира по моделям планеров.

Ему одному из первых в авиамodelном спорте было присвоено звание мастера спорта СССР. Ю. Соколов являлся депутатом райсовета Ленинградского района г. Москвы.

Личное первенство по моделям планеров отставало 67 спортсменов. В их числе — 2 мастера спорта международного класса, 10 мастеров спорта СССР, 12 кандидатов в мастера спорта СССР, 8 — перворазрядников.

В семи турах три спортсмена показали максимальный результат — 1260 очков. Это — старший тренер ЦСТКАМ, мастер спорта международного класса Г. Орлов, студенты МАИ мастера спорта СССР М. Кочкарев и С. Макаров.

В дополнительном восьмом туре Г. Орлов показал результат 1260 + 2'46" и занял третье место.

Вторым стал М. Кочкарев — 1260 + 4' + 1'58".

В девятом туре С. Макаров закончил спортивную борьбу с результатом 1260 + 4' + 3'07" и завоевал кубок им. Ю. Соколова. Он также награжден памятным подарком и дипломом МГК ДОСААФ.

Модели планеристов Г. Орлова и С. Макарова имели следующие отличия относительно прежних конструкций. Размах крыла увеличен до 2300 мм, соответственно уменьшена его хорда. Она имеет один тавровый двухполочный лонжерон. Носок обшит 1,5-мм бальзой. А бальзовый кесон обтянут стеклотканью толщиной 0,02 мм. Нервюры сверху и снизу усилены углетканью толщиной 0,03 мм. Применены новые эффективные законцовки крыла, представляющие собой профилированные шайбы, препятствующие перетеканию потока с нижней поверхности крыла на верхнюю и исключают срыв потока с конца крыльев. Это улучшает аэродинамическое качество модели.

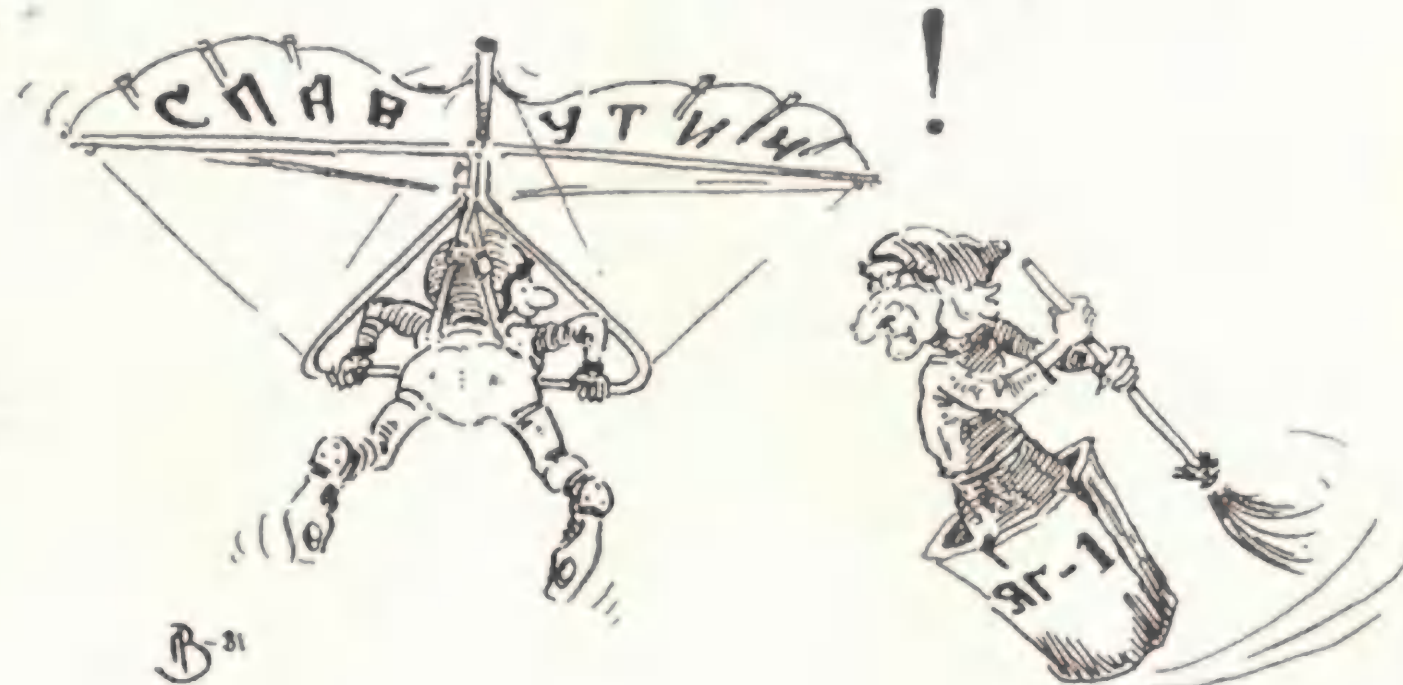
В таймер введена еще одна команда, задерживающая срабатывание руля поворота, что дает более эффективный выход модели после динамического старта.

В целом конструкции моделей планеров надежны и при эксплуатации показывают высокие результаты.

Д. КЕЛЛЕР,
судья всесоюзной категории

Когда много желающих...

«Черная зависть».



1981 ГОД БЫЛ ГОДОМ ПЕРВОГО
ЧЕМПИОНАТА СТРАНЫ ПО
ДЕЛЬТАПЛАНЕРИЗМУ.
НА ДЕЛЬТАДРОМЕ БОМ
СТОЛИЦЫ ТУВЫ — ГОРОДА КЫЗЫЛА
ПРОВЕДЕНЫ ЕГО СТАРТЫ.
НА СОРОКА ДЕЛЬТАПЛАНАХ
РАЗЛИЧНОЙ КОНСТРУКЦИИ В ХОДЕ
СПОРТИВНОЙ БОРЬБЫ
СОВЕРШЕНО ОКОЛО 500 ПОЛЕТОВ.
НА СТАРТЕ И ФИНИШЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
ПОЛЕТОВ ОЦЕНИВАЛИСЬ
35-Ю КВАЛИФИЦИРОВАННЫМИ
СУДЬЯМИ.



ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ, ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОН

Фото В. РУБАНА



ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОН
СССР
ПО ДЕЛЬТАПЛАНЕР-
НОМУ СПОРТУ
АНДРЕЙ КАРЕТКИН
(слева).



В КОМАНДНОМ ЗАЧЕТЕ ПОБЕДИЛИ
СПОРТСМЕНЫ РСФСР:
ВАЛЕРИЙ ЖЕГЛОВ, АНДРЕЙ КАРЕТКИН,
ВЛАДИМИР ПЕТРОВ; ТРЕНЕР
КОМАНДЫ — ОЛЕГ КОВАЛЕНКО.
АБСОЛЮТНЫМ ЧЕМПИОНОМ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА 1981 ГОДА
СТАЛ МОСКВИЧ АНДРЕЙ КАРЕТКИН.
ЧЕМПИОНАТ ПРОШЕЛ ОРГАНИЗОВАННО.

☆☆☆

ПОДРОБНО О ПЕРВОМ ЧЕМПИОНАТЕ
СССР ПО ДЕЛЬТАПЛАНЕРНОМУ
СПОРТУ ЧИТАЙТЕ В БЛИЖАЙШЕМ
НОМЕРЕ ЖУРНАЛА.



Авиархивариус

«КАВАЛЕРИСТЫ ПОЛЬЗУЮТСЯ ПРЕДПОЧТЕНИЕМ»

«Для подготовки летчика почти все виды спорта хороши. Среди выдающихся летчиков можно насчитать десятков изрядных футболистов и конькобежцев, гребцов и велосипедистов, теннисистов и охотников. Только атлетический спорт — борьба, гири, — развивая мускулатуру, почти ничего не дают для развития спортивного духа; ставший самоцелью, профессией, этот спорт скорее даже вреден для обучения пилотажу. Мы не найдем среди летчиков почти ни одного борца или тяжелого атлета. Особенно ценным является занятие спортом, связанное с быстрой ездой. Верховая езда и автомобиль, как ни мало похожи друг на друга, подготовили, пожалуй, не меньше выдающихся летчиков, чем весь остальной спорт. Особенно много выдающихся летчиков было из среды кавалеристов. Почти все летные школы отмечают их большую, в сравнении с другими, успеваемость при обучении, и не даром во всех армиях кавалеристы пользуются предпочтением при назначении в авиационные школы. Но едва ли не самым подходящим для подготовки летчика спортом является автомобиль и мотоцикл».

«Авиация и химия», 1926, № 1.



БОМБЫ В КАЧЕСТВЕ ЛЕТАЮЩЕЙ МОДЕЛИ

«В первые послевоенные годы в ЦАГИ под руководством С. А. Христиановича, Г. П. Свищева, Я. М. Серебрянского, В. В. Струминского и Г. С. Бюшгенса проводились теоретические и экспериментальные исследования особенностей околозвукового обтекания, велись поиски оптимальных аэродинамических компонентов крыльев, изучались вопросы устойчивости и управляемости самолетов на таких скоростях. Исследования ЦАГИ дополнялись натурными исследованиями в ЛИИ — летном испытательном институте, проводившимися под руководством И. В. Остославского. С помощью ЛБ («летающих бомб»), сбрасываемых на большой высоте с самолетов и достигавших в свободном падении околозвуковой скорости полета, изучались различные формы крыльев — прямые, стреловидные, ромбовидные, треугольные. После установки на ЛБ твердотопливных ракетных ускорителей на них изучались также и особенности сверхзвукового полета».

Шелест И. С крыла на крыло. М., 1969.

РАЗГОНЯЙТЕ ТУМАН РЕАКТИВНОЙ СТРУЕЙ

«Окно в тумане над аэропортом можно создать горячими газами реактивного двигателя, установленного у взлетно-посадочной полосы. Такой эксперимент проведен в парижском аэропорту Орли. Работа двигателя в течение одной минуты создает окно, достаточное, чтобы приземлить самолет с помощью приборов. А всего у взлетной полосы установлено восемь таких двигателей».

«Юный техник», 1972, № 5.

ФОТО ВИКТОРИНА-81

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ОПУБЛИКОВАННЫЕ В № 9

1. Сергей Александрович Кочеригин родился в 1893 г. в Севастополе. Рано лишившись родителей, он существовал на стипендию от сиротского дома и уроки, что позволило ему окончить среднюю школу и в 1912 г. поступить в столичный Технологический институт. Студентом Кочеригин добывал средства, работая слесарем по ремонту паровозов, ночегаром, помощником машиниста. Подрабатывал и конструктором, давал уроки. В 1914 г. поступил на Балтийский судостроительный завод чертежником. В первую мировую войну был техником по приемке военных заказов во Франции, служил на флоте. Окончил теоретические курсы морской авиации, работал конструктором по гидросамолетам.

После Великой Октябрьской социалистической революции направлен в школу морской авиации, где стал красным морским летчиком, затем инструктором.

В 1920 г. С. А. Кочеригин испытывал в Самаре одноместный морской истребитель (летающую лодку) «Энгельс III». В 1921 г. командование направляет конструктора-летчика на учебу в академию имени Жуковского. Учебу слушатель инженерного факультета совмещал с работой на заводе № 1 им. Авиахима. Выполнял расчеты самолетов на прочность.

После окончания академии инженер Кочеригин направляется на работу в промышленность. Прошел путь от инженера-конструктора до главного конструктора. Под руководством С. А. Кочеригина созданы самолеты:

ТШ-3 (1933 г.) — тяжелый штурмовик, бронированный, с мотором М-34, двух-

местный, вооруженный 10 пулеметами ШКАС и 36 бомбами в кассетах.

ЛР (1934 г.) — легкий разведчик, с мотором М-34. Скорость самолета приближалась к скоростям лучших истребителей того времени.

ДИ-6 (1935 г.) — двухместный истребитель-биплан с убирающимися шасси. Серийно было построено несколько сотен таких самолетов.

СР (1935 г.) — скоростной разведчик — моноплан с убирающимися шасси. Скорость 460 км/ч была рекордной для самолетов этого класса.

Р-9 (1936 г.) — легкий бронированный штурмовик. Вооружение: две пушки ШВАК, 3 пулемета ШКАС, 4 бомбы ФАБ-100 — на внутренней подвеске.

ОПБ-41 (1941 г.) — одномоторный пикирующий бомбардировщик с опытным мотором М-90.

2,3. Пережив бурный период первых экспериментов и поражающих современников демонстрационных полетов, авиация должна была решить серьезную задачу — развить воздушные пассажирские линии. В России, с ее огромной территорией и малой сетью железных дорог, вопрос о воздушных линиях приобретал особо острый характер.

Зимой 1912 г. Русско-Балтийский вагонный завод приступил к постройке «большого аэроплана для стратегической разведки», первоначально названного «Гранд Балтийский». В марте 1913 г. конструктор самолета И. И. Сикорский поднял его в воздух. Но мощность двух двигателей, стоявших на аэроплане, была явно недостаточна. Вскоре в тандем к первым установили еще два двигателя. А 23 июля 1913 г. Сикорский совершил первый полет на самолете с четырьмя двигателями, установленными в ряд на крыле. Тогда же «Гранд» был переименован в «Русский витязь» (рис. 3 — интерьер этого самолета).

В то время, когда Европа занималась еще «этажерками Вуазена» и «стрекозами Блерио», над Петербургом парил огромный четырехмоторный самолет, вдвое превосходивший все, известные тогда в технике самолетостроения: его длина 20 м, площадь крыльев 120 м², размах 27 м, полетный вес 4200 кг. Это был биплан, впервые в истории имевший закрытую кабину, в которой помещались пилот, его помощник, механик и 10 пассажиров. 2 августа 1913 г. самолет с семью пассажирами совершил полет над окрестностями Петербурга, продер-

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

ПОСЛЕДНИЙ КАМИКАДЗЕ

ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ Анатолий Васильевич Иванкин, еще недавно командовавший полком истребительной авиации, десять с лишним лет посвятил сбору и всестороннему анализу материалов о событиях второй мировой войны на Тихом океане. Учитывая сравнительную малоизвестность этих событий, Иванкин попытался написать о них в доступной широкому читателю форме и достиг успеха. Как это нередко бывает, работа над интересной темой пробудила в начинающем авторе писательский талант. А хорошее, профессиональное знание не только техники, но и организации японских военно-воздушных и морских сил, а также быта японцев дало автору возможность написать увлекательную и поучительную книгу.

...Камикадзе — так в Японии называли летчиков-самоубийц — в переводе означает «ветер богов». В соответствии с древним преданием этот «ветер» должен был уничтожить всех врагов Японии. Один из главных героев книги — воспитанник Иокосукской авиашколы Ясудзиро Хаттори — не сразу стал командиром авиационной группы летчиков-смертников «Горная вишня». Его военная карьера началась на авианосце «Акаги» в качестве летчика двухмоторного самолета-торпедоносца. Со знанием дела автор пишет о превращении юного самурая в опытного военного летчика. Ду-

Иванкин А. В. Последний камикадзе. Воениздат. 1981. 278 стр. 1р. 10 к.

мается, у читателя не раз пробежут мурашки по спине при знакомстве с японской системой тренировки летчиков авианосца.

Вот как описана в книге подготовка нападения на Пирл-Харбор. На острове Сиоку японцы построили полигон, являвшийся точной копией американской военно-морской базы. «Больше пяти месяцев авианосцы утюжили воды острова Сиоку, — пишет А. Иванкин, — ставшие могилой для экипажей трехсот самолетов. Эта цифра составила почти половину всего самолетного парка японской авианосной авиации. Высокая аварийность не снижала интенсивности полетов... Таких авиационных потерь не было впоследствии даже в самых жарких битвах на Тихом океане...» «В этом сите, — говорит один из командиров Моримото, — отсеется все случайное. В бой пойдут только избранные, отмеченные печатью счастливой судьбы. И они принесут победу, хотя многие из них не вернутся домой».

И вот наступил день нападения на Пирл-Харбор...

«Когда торпедоносцы Моримото вышли на цель, под крылом открылась волнующая панорама. Внизу находился весь Тихоокеанский флот США — девяносто три боевых корабля...»

Бомбардировщики, торпедоносцы, истребители — сотни различных самолетов с большого авианосного соединения — одновременно нанесли страшный удар по кораблям, аэродромам, складам и жилым строениям американской военной базы.

«В бухте и над бухтой царил ад. Вошедшие в боевой азарт, буквально озверевшие летчики кидались на неподвижные, прикованные якорями корабли, бросая в них почти в упор бомбы и торпеды. Горела нефть, разлившаяся в бухте, горели корабли, горели ангары на аэродромах и остовы уничтоженных самолетов, горели падающие с неба машины, и

жавшись в воздухе 1 ч. 54 мин. и установив мировой рекорд.

11 сентября 1913 г., когда «Витязь» стоял на аэродроме, с пролетавшего над ним самолета «Меллер-II» сорвался двигатель и, упав на левую коробку крыльев, разрушил ее. После поломки самолет не восстанавливался.

«Русский витязь» был первым в мире самолетом с двигателями, установленными в ряд на крыло, и явился прообразом всех последующих многомоторных самолетов.

Вскоре (в октябре 1913 г.) на том же заводе был построен новый, еще более мощный самолет — «Илья Муромец», сконструированный на базе «Русского витязя» группой инженеров, которую возглавлял И. И. Синорский (он же был первым испытателем воздушного гиганта). Это был первый в мире тяжелый бомбардировщик, долгое время не знавший себе равных. Он строился в 33 модификациях для использования в различных целях. В пассажирском варианте самолет имел не только большую грузоподъемность, но и просторную и удобную, отапливаемую и освещаемую электричеством пассажирскую кабину (рис. 2).

4 июня 1914 г. установлен рекорд высоты полета: с 10 пассажирами «Муромец» поднялся на высоту 2000 м, а через месяц на нем поставили рекорд продолжительности и дальности полета, пройдя за 8 часов 750 км.

Уже в этот период, на заре пассажирской авиации, была предпринята попытка создания необходимых условий для пассажиров. Правда, переоборудовав военный самолет, проектировщики вовсе не помышляли об эстетической стороне, стараясь сделать совершенный летательный аппарат, который, кроме того, должен был защитить людей от неблагоприятных внешних воздействий. Самолеты имели пассажирскую кабину, напоминавшую небольшой вагон тех лет, с прямоугольными окнами, фанерными или полотновыми стенами, окрашенными масляной краской. Пассажиры размещались на легких сиденьях или креслах по образцам дачной плетеной мебели. Примечательно и то, что пассажирам не возбранялось гулять по кабине во время полета и даже выходить на своеобразный «балкон» перед каютой, чтобы любоваться открывающейся с высоты панорамой.

казалось, само небо горит от трасс и всплеск разрывавшихся снарядов...» О разгроме базы Пирл-Харбор Иванкин написал так, как будто сам был очевидцем этого события. Впрочем, «эффект присутствия» характерен не только для вышеприведенного эпизода, а для всего произведения и сообщает роману почти документальную достоверность.

«Энола Гей» назывался американский воздушный корабль, доставивший с острова Тиниан на Хиросиму первую атомную бомбу. Командир корабля «полковник Тиббетс, любимое дитя в доме, хорошо воспитанный, присвоил своему бомбардировщику имя матери», — сообщает читателям автор. А бомбе, предназначенной для уничтожения целого города, американцы дали ласковую кличку «малыш».

Сообщая эти факты, автор не комментирует их. От читателя и без подсказки не укроется ханжество и лицемерие, сквозящие во всех действиях американских «завоевателей», начиная с богослужения убитых перед вылетом на Хиросиму.

А потом был краткосрочный, но чрезвычайно мощный бросок советских войск через неприступный Большой Хинганский хребет, разгром Квантунской армии, капитуляция Японии и конец второй мировой войны. К сожалению, эта — слишком краткая — глава книги удалась автору меньше. Но в целом военные действия 1941—1945 годов на Тихом океане в романе «Последний камикадзе» увязаны и с войной в Европе, и с общей военно-политической обстановкой в мире. И несмотря на отдельные шероховатости, военно-политический роман А. В. Иванкина можно поставить в ряд лучших произведений о прошедшей войне. Хочется поздравить автора с успешным дебютом в литературе и пожелать ему дальнейших творческих успехов.

П. ЯКОВЛЕВ

4. Соосными винтами называются два винта, расположенные друг за другом, на соосных валах и вращающиеся в противоположные стороны. Они имеют преимущества по сравнению с одиночными. Во-первых, более высокий КПД, так как за винтами струя воздуха не закручивается (задний винт раскручивает струю, закрученную перед ним), что повышает аэродинамические и маневренные качества самолета, уменьшает вибрацию двигателей. Во-вторых, отсутствие реактивного и гироскопического моментов винта облегчает пилотирование самолета. В-третьих, соосные винты дают возможность снять с двигателя большую мощность при значительно меньшем их диаметре, а это, в свою очередь, позволяет уменьшить высоту шасси.

В настоящее время такие винты используются при наличии двигателей большой мощности, реализация которой требует большого числа лопастей. Они также применяются на вертолетах для устранения реактивных моментов каждого из винтов, вызывающих вращение вертолета вокруг оси винта.

Еще в XV веке воздушный винт для летательного аппарата предложил Леонардо да Винчи. М. В. Ломоносову принадлежит идея «аэродинамической машинки» для исследования атмосферы, оснащенной соосными винтами, которые приводятся в действие часовой пружиной.

На самолет соосные винты впервые установил талантливый русский изобретатель Анатолий Георгиевич Уфимцев, оснастив ими в 1910 г. «Сфероплан» своей конструкции.

Впоследствии, когда значительно возросла мощность авиационных двигателей, соосные винты обрели вторую жизнь.

Турбовинтовые двигатели НК-12 с соосными винтами устанавливались на самолетах Ту-114 (1957 г.), транспортных Ан-22 (1965 г.). В 1940 г. В. Ф. Болховитиновым был создан ближний бомбардировщик «С» 2М-103 с двумя двигателями, установленными друг за другом в носовой части фюзеляжа и вращавшими соосные винты. Винты такого же типа были применены и на других самолетах.

☆☆☆

ВСЕ О ДЕЛЬТАПЛАНАХ

ЭТА книга* о новом, увлекательном виде спорта, который за последнее десятилетие получил всеобщее признание и широкое распространение. Книга знакомит читателей с историей, становлением и современным состоянием дельтапланостроения и дельтапланерного спорта. Авторы рассказывают и об исторической взаимосвязи дельтапланеризма с развитием балансирных планеров, подробно излагают устройство современных дельтапланов, детально разбирают элементы их конструкции, анализируют особенности аэродинамики, устойчивости и управляемости, а также особенности эксплуатации и пилотирования этих летательных аппаратов.

В книге дается ряд полезных рекомендаций по повышению аэродинамического качества дельтаплана, повышения его устойчивости и управляемости, а также безопасности полетов на дельтаплане.

Книга хорошо иллюстрирована, что в сочетании с простой и увлекательной формой изложения материала способствует легкости его усвоения. Авторы — дельтапланеристы, имеющие большой опыт инструкторской, методической работы, непосредственно принимавшие участие и в конструировании дельтапланов. Книга будет интересна и полезна спортсменам-дельтапланеристам, инструкторам и руководителям секций, а также инженерам и конструкторам, которые занимаются проблемами создания спортивных дельтапланов.

Ю. МАКАРОВ

* Козьмин В. В., Кротов И. В. Дельтапланы. М., Издательство ДОСААФ СССР, 1981. 118 стр. 55 к.

«ХОЧУ ОТКРЫТЬ НАРОДАМ АЗИИ ЧУДО АВИАЦИИ»

«...Русский авиатор А. А. Кузьминский, облетав всю Сибирь, важнейшие города Китая, Японии, Камбоджу, Корею, остров Яву, Суматру, через Коломбо, Марсель и Париж вернулся в Россию. Полеты его возбуждали всюду восторг и восхищение народов, населяющих самые дальние уголки Азии и Востока, собиравшегося десятками тысяч поглядеть на неведомое чудо.

Местные жители не хотели видеть в нем простого человека, а принимали его за посланца Будды и молились за авиатора, чтобы не дать аппарату упасть на землю. Так, на аэродроме в Камбодже толпа народа молитвенно возносила руки к небу и сжигала благовония, прося Будду сохранить жизнь авиатору.

В Китае люди в ужасе падали ниц, когда Кузьминский пролетал над толпой...

Представитель России, авиатор Кузьминский, объяснил, что цель его полета — открыть народам Азии и Востока чудо авиации».

«Огонек», 1913, № 24.

«ОДНАКО ЛЕТЧИК ЗАБЛУДИЛСЯ...»

«Отправка первой в истории авиачеты в мае 1918 г. была заметным событием. К месту старта самолета — памятнику Вашингтону в столице США — собралось весьма именитое общество во главе с самим президентом Вурдо Вильсоном. Небо было ясным, и самолет сразу взял курс на Филадельфию, неся на борту драгоценную почту, которой суждено было стать филателистической редкостью. Однако летчик заблудился. Самолет приземлился... много дальше от пункта назначения, чем он был в момент старта. Почту же пришлось доставить поездом».

«Наука и жизнь», 1973, № 5.

КУКУРУЗА И АВИАПАССАЖИРЫ

«Генетик из штата Массачусетс (США) Уэлтон Галина вывел новый сорт кукурузы, зерна которой представляют собой кубики. Этот сорт выведен им по заказу авиакомпаний ввиду того, что кукурузные зерна, подававшиеся на завтрак пассажирам в воздухе, скатывались с тарелок».

«Труд», 22 сентября 1979 г.

ДИРИЖАБЛЬ-ТАКСИ

«Муниципальные власти Лондона одобрили проект использования в черте города дирижаблей для перевозки пассажиров и грузов. В настоящее время английские компании завершают разработку двух модификаций этих летательных аппаратов. Первая модель, длина которой составляет 70 метров, оснащена двумя винтовыми двигателями и предназначена для перевозки пассажиров. На грузовом дирижабле установлено четыре двигателя. Его грузоподъемность — 60 тонн, максимальная скорость — 110 километров в час. В обоих случаях для наполнения оболочки используется гелий».

«Социалистическая индустрия», 5 октября 1980 г.





ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

- ВОСПОМИНАНИЯ ЧЛЕНА-КОРРЕСПОНДЕНТА АН СССР Б. В. РАУШЕНБАХА О СЕРГЕЕ ПАВЛОВИЧЕ КОРОЛЕВЕ.
- РЕПОРТАЖ О 1-М ЧЕМПИОНАТЕ СССР ПО ДЕЛЬТАПЛАНЕРИЗМУ.
- МАТЕРИАЛЫ, ПОСВЯЩЕННЫЕ 40-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ БИТВЫ ПОД МОСКВОЙ.
- ЗАРИСОВКУ ОБ УЧЕНИЯХ ВОЗДУШНЫХ ДЕСАНТНИКОВ.
- РАССКАЗ О КОНСТРУКТОРЕ ПЛАНЕРОВ БРО.
- ФОТОВИКТОРИНА — 1982.

Индекс 70450
Цена 30 коп.