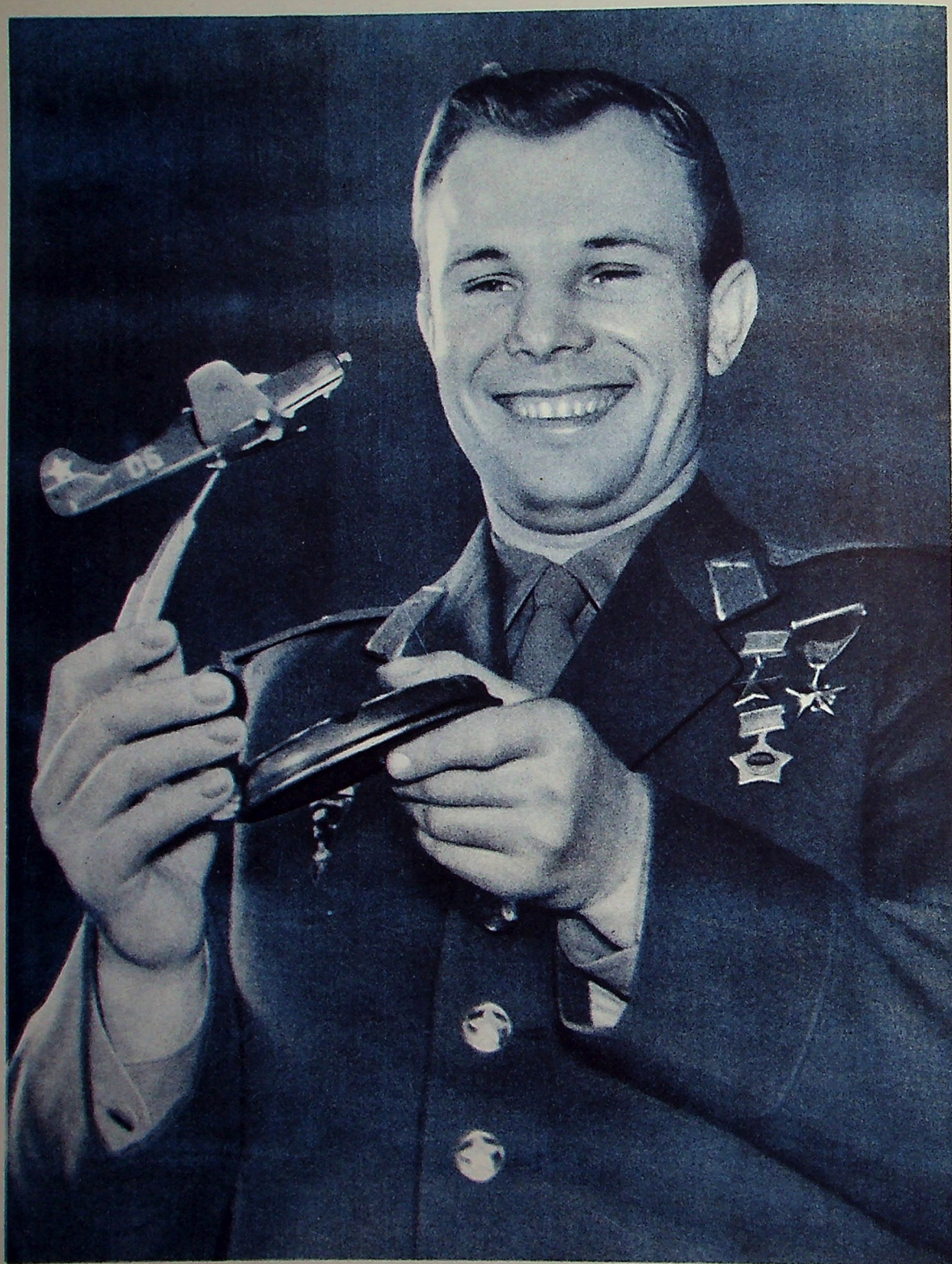




**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**
№4 1962



Первый летчик-космонавт СССР Герой Советского Союза Ю. А. Гагарин.

Фото В. Кулакина

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

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

№ 4 ★ АПРЕЛЬ ★ 1962

ГОД ИЗДАНИЯ 13-й

Адрес редакции:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26

Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-68-35

ЛЕНИН С НАМИ!

Советский народ, все прогрессивное человечество торжественно отмечает день рождения Владимира Ильича Ленина.

Ленин — с нами! Великое ленинское учение стало знаменем нашей эпохи, светлым символом коммунистического будущего всего человечества. В дни исторического XXII съезда — съезда строителей коммунизма товарищ Н. С. Хрущев в своем докладе «О Программе Коммунистической партии Советского Союза» говорил:

«С трибуны нашего съезда первые слова любви и преданности мы обращаем к гениям человечества, великим вождям рабочего класса — Марксу, Энгельсу, Ленину. Социализм, неизбежность которого была научно предсказана Марксом и Энгельсом, социализм, план построения которого начертал Ленин, стал в Советском Союзе реальной действительностью. Теперь наша страна идет к новым высотам — высотам коммунизма».

Наше время — это триумф ленинизма. Ленинские идеи торжествуют в славных победах коммунистического строительства, которыми по праву гордится советский народ, в успехах социалистических преобразований в странах народной демократии, в могучем размахе мирового коммунистического и рабочего движения, национально-освободительной борьбы.

Ленин основал Коммунистическую партию, вошедшую в историю человечества как самая великая созидательная сила, преобразующая и обновляющая мир.

Гений Ленина освещает народам путь к коммунизму. Славную ленинскую годовщину советский народ встречает поистине всемирно-историческими победами. В центре внимания всего мира находятся решения XXII съезда ленинской партии, доклады и заключительное слово Н. С. Хрущева, принятые съездом новые Программа и Устав КПСС. Как гигантский прожектор, XXII съезд партии осветил путь человечества к коммунистическому обществу, на знамени которого начертаны понятные и близкие всем людям слова: Мир, Свобода, Равенство, Братство и Счастье.

Ленинская Программа партии, принятая XXII съездом партии, — выдающийся документ современности, указывающий конкретные пути, средства и методы построения коммунизма в СССР. Как и все материалы и решения съезда, Программа партии является новым замечательным вкладом в дальнейшее развитие марксизма-ленинизма, знаменующим собой торжество коммунистической идеологии. Выработка Программы — принятой, как руководство к действию миллионами и миллионами строителей коммунизма, — стала возможной в результате огромной работы, проведенной партией за последние годы, в результате смелого и решительного преодоления ею культа личности И. В. Сталина и его последствий, идейного, политического и организационного разгрома антипартийной группы фракционеров и отщепенцев.

В расцвете творческих сил советский народ вдохновенно осуществляет величественные задачи коммунистического строительства, поставленные XXII съездом КПСС, создавая материально-техническую базу нового, самого справедливого общества на земле.

Прошедший год, а также первые месяцы текущего года ознаменованы новыми крупными успехами в развитии экономики, науки и техники, в росте благосостояния и культурного уровня жизни народа. Могучий подъем социалистической экономики, все растущее увеличение объема промышленной продукции достигнуты самоотверженными усилиями советских людей на основе бурного технического прогресса, столь характерного для советской страны.

Советские люди направляют свои усилия на мощный подъем сельскохозяйственного производства. Трудящиеся поля борются за то, чтобы с честью выполнить решения мартовского пленума ЦК КПСС, в самый короткий срок обеспечить полное удовлетворение растущих потребностей страны в сельскохозяйственных продуктах и дальнейшее повышение жизненного уровня трудящихся.

Поистине разительны успехи нашей отечественной науки, техники и культуры. Прошедший год был отмечен выдающимися победами советского народа в области освоения космоса. 12 апреля исполняется первая годовщина с того дня, когда советский космический корабль «Восток» с летчиком-космонавтом Ю. А. Гагариным совершил первый в истории человечества рейс в космическое пространство. Подвиги первых космонавтов Ю. А. Гагарина и Г. С. Титова — наглядное свидетельство расцвета творческих сил советского народа.

Вместе с Советским Союзом вперед к коммунизму уверенно идут все страны великого социалистического содружества. Неоспоримым является тот факт, что социализм серьезно потеснил капиталистический мир в решающей сфере деятельности — в сфере материального производства. Удельный вес социалистической системы в мировом производстве все повышается, а темпы ее развития значительно опережают темпы самых развитых стран капитализма.

Наглядные успехи, решающие победы всей социалистической системы — новое великое торжество марксистско-ленинских идей.

В Программе КПСС указывается, что ленинский принцип мирного сосуществования государств с различным социальным строем был и остается генеральным принципом внешней политики Советского государства. Всему миру известны усилия Советского Союза, всех социалистических стран, непоколебимо отстаивающих дело мира во всем мире. Но империалистические государства, и в первую очередь США, продолжают браться оружием, открыто заявляют о своих безумных планах вооруженного похода против Советского Союза и других социалистических стран.

Советский народ свято выполняет ленинский завет о том, что необходимо проявлять неослабную бдительность в отношении происков империалистов, укреплять оборону Родины и могущество наших Вооруженных Сил. Поэтому партия и правительство неустанно заботятся о мощи Советской Армии, Авиации и Флота, о их вооружении самыми совершенными средствами защиты Родины — атомным и термоядерным оружием, ракетами всех радиусов действия, поддерживают на должной высоте все виды военной техники и оружия.

Каждый день нашей эпохи возмещает о замечательных победах марксизма-ленинизма, о все возрастающем влиянии его на ход мировой истории. Монолитно и нерушимо единство марксистско-ленинских партий, высоко несущих знамя коммунизма. К этому победоносному знамени с надеждой обращают свои взоры новые и новые массы людей во всем мире. Гений Ленина вдохновляет народы на борьбу за светлое будущее.

И сейчас, в день 92-ой годовщины со дня рождения В. И. Ленина, мы с гордостью и любовью говорим:

Ленин с нами,

бессмертен и величав.

По всей вселенной

ширится шествие —

мыслей,

слов

и дел Ильича.

Год назад, 12 апреля 1961 года, был совершен
первый полет человека в космос

ПОДВИГ ВЕКА

И. ШИПИЛОВ,
главный редактор журнала
«Авиация и космонавтика»

12 апреля 1961 года. Наш соотечественник, советский летчик-истребитель Юрий Гагарин на космическом корабле вырвался из плена земного тяготения и, освободившись от собственного веса, устремился в космическую даль. Поднявшись на трехсоткилометровую высоту, первый космонавт за сто восемь минут облетел нашу планету и благополучно возвратился на священную землю своей любимой Родины.

Весь мир в изумлении осмысливал и обсуждал это величайшее событие, творцами которого были советские люди.

Прошел год. Об этом полете написаны тысячи статей, сотни книг и брошюр. В мировой прессе выступали ученые, конструкторы, государственные деятели, военные и гражданские специалисты, простые люди. И чем дальше уходит в прошлое день 12 апреля 1961 года, тем значительнее и глубже становятся свидетельства о подвиге советского народа, открывшего миру путь в космос, тем дороже каждая деталь обстоятельства этого исторического полета.

Ясное утро весеннего дня. Казалось, сама природа, понимая все значение предстоящего события, старалась создать космонавту наилучшие условия.

Голубой автобус быстро доставил Гагарина к подножью гигантской ракеты. Наступили последние минуты перед стартом. Юрий тепло попрощался с провожающими его членами Государственной комиссии, учеными, товарищами-космонавтами.

Тем, кто был на старте, казалось, что слова Гагарина, которому выпала честь лететь первым, исходили из сердца каждого. Он говорил об ответственности перед советским народом, перед всем человечеством, перед его настоящим и будущим.

— И если тем не менее я решаюсь на этот полет, — сказал первый космонавт, — то только потому, что я коммунист, что имею за спиной образцы беспримерного героизма моих соотечественников — советских людей. Я знаю, что соберу всю свою волю для наилучшего выполнения задания. Понимая ответственность задачи, я сделаю все, что в моих силах, для выполнения задания Коммунистической партии и советского народа.

Закончив выступление, Юрий поднялся на лифте на площадку, расположенную у входа в кабину космонавта. Он поднял руки, еще раз попрощался:

— До скорой встречи! — и скрылся в кабине.

Вскоре послышалась команда.

— Подъем!

Ракета медленно оторвалась от земли и, набирая скорость, устремилась ввысь.

После семидесяти секунд полета Гагарин передал:

— Продолжаю полет. Растут перегрузки. Все хорошо.

Из этих слов мы понимали не только то, что полет начался благополучно, а почти физически чувствовали, что испытывал там Гагарин. Мы знали, что значат эти семьдесят секунд, что должен ощущать космонавт на этом этапе полета. Мы прислушивались к его голосу, следили, как изменяется его звучание с поднятием на все большую высоту.

Подошло время, когда космическая ракета должна пройти плотные слои атмосферы. Автоматически сбрасывается головной обтекатель. Мы с интересом следили, сработает ли автоматика. И когда космонавт передал:

— Самочувствие отличное. Вижу Землю, лес, облака, — мы поняли, что все в порядке и что самочувствие действительно хорошее.

После выработки топлива одна за другой отделились ступени ракеты.

— Произошло разделение с носителем... — четко сообщил Гагарин.

Это означало, что космический корабль вышел на орбиту, наступила полная невесомость. Все внимание приковано к передачам космонавта. Как переносится невесомость? — вот главный вопрос, который в тот момент интересовал многих.

Мы много читали о невесомости, старались представить себе это состояние. Но ведь его никто из людей по-настоящему еще не испытывал. Правда, летчикам в какой-то мере оно известно. При подготовке к полету во время тренировок летчики кратковременно испытывали это состояние. Не терпелось узнать, какое будет ощущение невесомости в космическом пространстве, влияет ли невесомость на жизнедеятельность организма, работоспособность человека.

Послышался бодрый голос Гагарина:

— Полет проходит нормально, чувствую себя хорошо. Бортовая аппаратура работает нормально.

Стало понятно, что космонавт успешно выполняет программу. Невесомость не мешает его деятельности. Так шли минуты, десятки минут.

Предстоял заключительный и, может быть, самый важный этап полета — снижение и посадка. Летчикам известно, что и на самолете посадка — это наиболее сложный момент. А здесь космический корабль. У него нет крыльев, которые смогли бы держать в атмосфере.

Наконец, радио сообщило, что в 10 часов 55 минут космический корабль

«Восток» благополучно приземлился в заданном районе.

Летчик-космонавт передал: «Прошу доложить партии и правительству и лично Никите Сергеевичу Хрущеву, что приземление прошло нормально, чувствую себя хорошо, травм и ушибов не имею».

Первый в мире полет человека в космос успешно завершен.

Нас охватил небывалый радостный подъем. Только, пожалуй, в эти минуты мы яснее осознали всю грандиозность этого исторического события.

15 апреля 1961 года, спустя три дня, мы снова увидели Гагарина. Он вошел, стройный, подтянутый, знакомый человек с открытым приветливым лицом. Но нет, он, конечно, изменился. Больше спокойной уверенности во взгляде, повзрослел, возмужал. Он много сегодня работал. Были встречи, разговоры. Только что закончилась двухчасовая пресс-конференция в Доме ученых.

Сейчас его принимает Главнокомандующий Военно-Воздушных Сил Главный Маршал авиации К. А. Вершинин, Юрию Алексеевичу вручаются подарки, приветственный адрес. Объявляется приказ о присвоении ему звания военного летчика первого класса. Он благодарит Главнокомандующего Военно-Воздушных Сил и, сняв со своей руки часы, говорит:

— Разрешите мне, товарищ Главный Маршал авиации, подарить Вам эти часы, побывавшие со мной в космосе.

Юрий Алексеевич сказал, что он намерен много раз летать в космос и много учиться. — «Хочу слетать на Венеру, Марс, по-настоящему полетать», — заявил он.

Слушая его, я думал о детстве и юности героя.

То, что герой учился в школе, гонял футбольный мяч на дворе и, как все мальчишки, приходил домой с синяками, — все это не делает его мельче, но делает ближе. Герой — это человек, в чем-то похожий на миллионы людей, а в чем-то не похожий ни на кого. Это человек, вобравший в себя черты великого многомиллионного народа, а при этом единственный и неповторимый.

Путевку в небо Юрий Гагарин получил в аэроклубе ДОСААФ. 25 октября 1954 года его зачислили курсантом Саратовского областного аэроклуба. Здесь он постиг первые тайны полетов, сроднился с профессией летчика.

Герои служат примером, но нельзя примерить к себе только самый подвиг, независимо от того, длится он сто восемь минут или больше. Примерить можно только жизнь целиком, во всех ее связях с жизнью народа, ибо подвиг — это только кульминация, вершина, на которую приходится долго взбираться.

После Гагарина, совершившего один виток вокруг земного шара, слетал Герман Титов, увидев за 25 часов семнадцать космических зорь.

За ушедший год наши советские космонавты Гагарин и Титов восемнадцать раз облетели вокруг родной планеты Земля.

И то, что советские люди стали первооткрывателями космоса, в этом нет ничего удивительного. Советский строй, советский народ создали ту площадку, с которой взлетают корабли в космос.



Юрий Гагарин в течение года имел многочисленные встречи с советскими и зарубежными людьми. Был в колхозах, школах, на заводах. Был он и у офицеров и генералов Главного штаба и Управления Военно-Воздушных Сил. Выступал. Рассказывал о том, как готовился к полету, благодарил за оказанное ему доверие и помощь.

Мы увиделись с ним после этой встречи. Его настроение, несмотря на усталость, было как всегда веселое.

Вот он читает многочисленные письма, телеграммы. Я невольно обратил внимание на одно из них, написанное детским почерком. На конверте крупно и тщательно написано: «Москва, майору Ю. А. Гагарину». Письмо было из Горького.

«Дорогой Юрий Алексеевич! Пишут Вам школьники Горьковской средней школы. В нашем классе мы решили провести вечер...»

Почта из Китая, Чехословакии, Германии, Болгарии, Румынии, Франции, США, Англии и многих других стран. Письмо от курсантов Оренбургской школы летчиков, из Москвы, Ленинграда, Саратова, Куйбышева, Братска, Хабаровска. Прислали восточку друзья Гагарина по Люберецкому ремесленному училищу. Писали военные летчики-истребители, однопольчане Гагарина.

Это были не просто слова, а любовь народа. Какую нужно иметь моральную силу, чтобы на вершине такой славы оставаться самим собой, простым, сердечным человеком.

Народная слава. Дорого стоишь ты! И пусть не думает никто, пусть никому

не кажется, что на жизненном пути Юрию Гагарину и его друзьям сопутствуют одни лишь удачи. Было немало трудностей, препятствий, вынужденных отступлений. Труден и сложен путь к большой победе.

И так радостно стало у всех советских людей на душе, когда Юрию Гагарину наши братские чехословацкий и болгарский народы присвоили звание Героя Социалистического Труда этих стран. Ведь это торжество дружбы братских народов, признание величайших успехов Советского Союза.

Советский человек первым увидел Землю с космического корабля, и он же первым определяет, какой будет земля через 20 лет. Полеты в космос и начало коммунистической двадцатилетки еще выше подняли нашу страну в глазах мира. Мы вступаем в мир самой светлой и реальной мечты.

Еще раз мы встретились с Юрием Гагариным вскоре после XXII съезда КПСС, делегатами которого были оба советских космонавта. Юрий Алексеевич увлеченно рассказывал о своих впечатлениях от съезда, о беседах с делегатами, об исторических документах, разработанных и утвержденных съездом.

Великие предначертания новой Программы Коммунистической партии возвеличивают и окрыляют нашу мечту, делают ее еще более лучезарной. Без мечты трудно жить, невозможно и побеждать.

В становлении нового коммунистического мира торжествуют гениальные предвидения Маркса и Ленина, так же как и подвиги солдат революции, отдава-

Москва, 14 апреля 1961 года. Торжественная встреча на Внуковском аэродроме славного сына советского народа героя-космонавта Юрия Алексеевича Гагарина.

ших свою жизнь во имя осуществления мечты.

В новой Программе Коммунистической партии двадцатилетка разделена на два десятилетия. Мы чувствуем историческую поступь грядущего, волю и решимость преодолеть неожиданные трудности, неизбежные на неизведанных дорогах. Партия призывает смело идти вперед. Ритм поступательного движения вперед увлекает миллионы. Над миром встает великая весна человечества. А весна — это прежде всего посев добрых семян. Весна олицетворяет созидание.

Идеи коммунизма бессмертны. Человеческие отношения, основанные на справедливости и любви, нельзя повергнуть в прах.

Но оптимизм советского народа ничего общего не имеет с благодушием. Новая Программа Коммунистической партии мужественно предупреждает о зловещих планах империалистов. Создавая мир счастья, мы должны жить и творить в состоянии постоянной готовности к защите любимой Родины. Мы должны в любой момент быть готовыми защитить мир и счастье нашего народа.

Ничто не остановит нашего победоносного движения вперед под великим знаменем марксизма-ленинизма.

Коммунизм станет весной человечества, рожденной в труде и бою.

НАВСТРЕЧУ V СЪЕЗДУ ДОСААФ СССР

Могучий подъем, вызванный XXII съездом Коммунистической партии Советского Союза, переживает наша Родина. Новая Программа партии, открывшая зримые перспективы строительства коммунизма в нашей стране, с воодушевлением встречена всем советским народом, миллионами трудящихся всего мира.

«Партия торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!»

Эти величественные слова, заключающие новую Программу партии, вдохновляют советский народ на новые трудовые подвиги. Полные неиссякаемых сил и творческой энергии, советские люди с величайшим энтузиазмом настойчиво претворяют в жизнь исторические предначертания XXII съезда КПСС, успешно штурмуют все новые рубежи семилетки. Дух созидания, стремления отдать все силы во имя прекрасного коммунистического завтра — вот что сейчас является главным и характерным в жизни всех советских людей.

Величественны достижения коммунистического строительства в нашей стране. Год от года Советский Союз превосходит США не только по темпам производства, но и по абсолютному приросту многих важнейших видов продукции. Стремительными темпами развивается экономика всех стран социалистического содружества, силы которого все время растут.

Главное содержание современной мировой политики составляет борьба стран социализма и всех миролюбивых сил против подготовки империалистами новой мировой войны. Вопрос о войне и мире — это коренной вопрос современности. Неуклонное осуществление принципа мирного сосуществования государств с различными социальными системами является генеральным курсом политики Советского Союза. Однако, отстаивая дело мира, партия знает, что реальная возможность предотвратить войну не исключает угрозу ее возникновения. Выступая на XXII съезде КПСС, товарищ Н. С. Хрущев говорил:

«Нельзя исключать возможность развязывания империалистами новой войны. Империалистические маньяки могут броситься на авантюры, чтобы остановить ход истории. В этой обстановке у нас есть лишь один путь: крепить свою мощь, создавать самое мощное оружие, каждую минуту быть готовыми к отражению нападения агрессоров».

Пока сохраняется империализм — сохраняется и опасность агрессивных войн. Поэтому, исходя из сложившейся международной обстановки, XXII съезд КПСС уделил особое внимание вопросам укрепления обороноспособности страны. Принятая съездом новая Программа КПСС рассматривает защиту социалистического отечества, укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил как священный долг партии, всего советского народа, как важнейшую функцию социалистического государства.

А. СКВОРЦОВ,
заместитель председателя
ЦК ДОСААФ СССР

Партия, — говорится в Программе КПСС, — воспитывает коммунистов, всех советских людей в духе постоянной готовности к защите социалистической отчизны, любви к своей армии. Она будет всесторонне способствовать дальнейшему развитию деятельности общественных оборонных организаций. Эти указания Программы вдохновляют всех членов ДОСААФ на активную борьбу за дальнейший подъем оборонно-массовой работы в стране.

Сейчас, когда в нашей жизни все шире внедряются принципы коммунистического самоуправления, когда, в полном соответствии с закономерностями социалистического развития, государство передает многие функции общественности, все больше возрастает значение массовых организаций трудящихся. Добровольное общество содействия Армии, Авиации и Флоту — одна из самых массовых организаций советского народа. Разносторонняя патриотическая деятельность оборонного Общества, отражающая высокую политическую сознательность советских людей и их заботу об усилении могущества нашей Родины, свидетельствует о все возрастающих возможностях ДОСААФ еще более активно содействовать укреплению обороноспособности Советского государства.

Состоявшийся в конце прошлого года V пленум ЦК ДОСААФ СССР обсудил вопрос о задачах нашего Общества в связи с решениями XXII съезда КПСС. Пленум принял решение о созыве очередного, V Всесоюзного съезда Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту. Съезд состоится в мае 1962 года. Он обсудит отчетный доклад Центрального комитета Общества и задачи ДОСААФ, вытекающие из решений XXII съезда КПСС, отчетный доклад Центральной ревизионной комиссии ДОСААФ, доклад об изменениях в Уставе Общества и произведет выборы центральных органов ДОСААФ.

За время своего существования, особенно за последние пять лет, прошедших после XX съезда КПСС, ДОСААФ практическими делами доказал свою жизненность и полезность, как массовая патриотическая организация трудящихся нашей страны. Постоянный рост Общества — наглядное свидетельство того, что цели и задачи ДОСААФ дороги и близки советскому народу.

Всеобщее признание получила деятельность ДОСААФ по распространению военных и военно-технических знаний среди трудящихся и подготовке молодежи к службе в рядах Советских Вооруженных Сил. Организации Общества за последние годы стали более активно содействовать народному хозяйству в обучении таких массовых технических кадров, как шофера, тракто-

ристы, радисты, электрики, мотористы и другие.

Большая работа проводится Обществом по подготовке населения к защите от средств массового поражения. Достаточно указать, что только Ленинградской городской организацией для обучения населения по программам гражданской обороны подготовлены сотни и тысячи инструкторов-общественников.

На базе технического прогресса и роста технических знаний молодежи сейчас созданы исключительно благоприятные условия для развития в стране авиационного, автомобильного, мотоциклетного, радио, водно-моторного, подводного видов спорта, имеющих важное оборонное значение. Об успехах в развитии технических видов спорта можно судить, в частности, по итогам закончившейся в прошлом году Всесоюзной спартакиады, проводившейся организациями ДОСААФ совместно с комсомолом.

В ходе этой спартакиады было проведено 543 тысячи соревнований по различным видам спорта. В них участвовало более 16 миллионов человек, из которых сотни тысяч стали спортсменами-разрядниками, а 838 — мастерами спорта. За время спартакиады установлено 2819 областных, 545 республиканских и 176 всесоюзных рекордов, из которых 65 превышают мировые.

В многогранной деятельности оборонного Общества большую роль играет авиационный спорт — один из самых любимых нашей молодежью видов спорта. Советские авиационные спортсмены встречают V съезд ДОСААФ заметными успехами. В таблице мировых авиационных рекордов СССР по-прежнему занимает ведущее место, оставив позади себя США, Англию, Францию, ФРГ и другие страны. В прошлом году советские авиационные спортсмены установили 7 абсолютных рекордов, в том числе 5 космических, а всего 97 мировых достижений.

Перед советскими авиационными спортсменами открыты широкие горизонты. Они многого достигли, но им предстоит сделать еще больше. В основу всей дальнейшей деятельности авиационных организаций ДОСААФ надо положить неуклонное выполнение исторических решений XXII съезда партии и требований Программы КПСС о всемерном укреплении обороноспособности нашей Родины.

Основным содержанием воспитательной работы, проводимой комитетами ДОСААФ под руководством партийных организаций, в тесном содружестве с комсомолом, должно стать глубокое разъяснение исторических решений XXII съезда КПСС и Программы партии, широкая пропаганда военно-технических знаний и героических традиций Советских Вооруженных Сил, воспитание авиационных спортсменов в духе постоянной готовности к защите социалистической отчизны и любви к своей армии.

В прошлом году советские авиационные спортсмены участвовали в ряде от-

ветственных международных соревнований и добились нескольких заслуженных побед. Однако не всегда им сопутствовал успех, в некоторых случаях они выступали ниже своих возможностей. Так произошло с нашими планеристами в Польше, с парашютистами во Франции, а также с авиамоделистами, выступавшими на чемпионате мира с резиномоторными моделями и на чемпионате Европы по классу пилотажных моделей.

Основные причины неудач кроются в отсутствии у большинства спортсменов хорошо продуманных планов круглогодичной учебно-тренировочной работы, в недостаточном контроле со стороны тренеров за их самостоятельными тренировками, в медленном освоении новой техники. В учебно-тренировочный процесс робко и не всегда достаточно квалифицированно внедряются научные основы спортивной тренировки, мало обращается внимания на физическое и морально-волевое воспитание, на подготовку резервов и более широкое привлечение в сборные команды молодых и способных спортсменов.

В этом году нашим спортсменам также предстоит несколько важных международных встреч. Самой крупной из них будет мировой чемпионат по парашютному спорту, который состоится в августе в США. В то же время, в Венгрии, будет проводиться мировой чемпионат по высшему пилотажу. В сентябре, в Киеве, на мировом чемпионате встретятся лучшие авиамodelисты-кордовики.

На всех этих соревнованиях нашим спортсменам будут противостоять сильные и опытные соперники. Поэтому необходимо со всей серьезностью подготовиться к этим ответственным международным встречам, улучшить отбор и тренировку сборных команд, пополнить их наиболее талантливыми молодыми спортсменами, мобилизовать их волю и мастерство на завоевание новых побед.

Залог успеха любого вида спорта заключается в его массовости. Дружная совместная работа ДОСААФ и комсомола — вот верный путь к дальнейшему развитию авиационных видов спорта, к широкому распространению их среди молодежи. Руководствуясь указаниями XXII съезда КПСС, необходимо шире внедрять общественные начала в деятельность всех звеньев Общества, множить ряды актива не только наших выборных органов — комитетов, но и учебных организаций — аэроклубов, авиаспортивных клубов и планерных станций.

В связи с этим заслуживает всяческой поддержки инициатива местных организаций по созданию самостоятельных авиационно-спортивных клубов, работающих на общественных началах. Если несколько лет назад такие клубы насчитывались единицами, то теперь их уже десятки. Опыт работы самостоятельного парашютного клуба Дымерского училища механизации сельского хозяйства, Лиепайского планерного клуба и некоторых других свидетельствует о том, что самостоятельные авиаспортивные клубы могут быть созданы при большинстве крупных первичных организаций ДОСААФ, при любом районном или городском комитете Общества.

Нужны только желание и умение опереться на инициативу и неисчерпаемые силы общественности.

Повсеместно можно найти примеры прекрасной работы многих инструкторов-общественников по различным видам авиационного спорта. Многих спортсменов-парашютистов подготовил инструктор-общественник В. Губский из Дымерского училища.

В Нижнем Тагиле, на Урале, благодаря усилиям таких активных общественных инструкторов, как сталевар тов. Горбунов, инженеры В. Гоман и Б. Фрейчко, непрерывно увеличивается число парашютистов на металлургическом комбинате и Тагилстрое. Много планеристов подготовили в Йошкар-Оле энтузиасты общественники М. Кугузалов и В. Загайнов. Немало воспитанников у таких общественных инструкторов, как инженер москвич В. Наумов, научный работник из Алма-Аты В. Голодов, и многих, многих других.

Задачу массового развития авиационного спорта можно решить только при условии широкого привлечения к этому делу многочисленного актива инструкторов и тренеров-общественников. Сейчас у нас есть тысячи общественных инструкторов с энтузиазмом помогающих молодежи овладевать авиационным спортом. А надо, чтобы их было во много раз больше, чтобы они имелись не только в каждом аэроклубе, но и в каждом комитете ДОСААФ, в каждой первичной организации.

Парашютисты — один из наиболее массовых отрядов советского авиационного спорта. В прошлом году они установили 55 всесоюзных рекордов, из которых 50 превышают мировые. Сейчас им принадлежит подавляющее большинство мировых рекордов. Наши спортсмены неоднократно завоевывали победы на крупнейших международных соревнованиях. Среди парашютистов — наибольшее количество мастеров и заслуженных мастеров спорта. Однако и в этом виде авиационного спорта еще немало недостатков и нерешенных вопросов.

Плохо, когда спортсмен выступает на соревнованиях только раз в году. А ведь с большинством парашютистов именно так и происходит, потому что соревнований по парашютному спорту проводится у нас еще мало. Большинство аэроклубов ограничивается только внутриклубными соревнованиями, с крайне малым числом участников. В Новосибирске, например, в последних внутриклубных соревнованиях участвовал 21 парашютист, в Кургане — 20, в Симферополе — 12...

Надое чаще проводить не только внутриклубные, но и классификационные соревнования, матчевые встречи городов, областей, республик. Такие встречи стали традицией в Свердловске, Уфе, Алма-Ате и некоторых других городах.

Соревнования — это не только одна из наиболее ярких форм пропаганды спорта, важнейший этап подведения итогов роста спортивного мастерства, совершенствования техники, но и конкретная проверка правильности всей нашей учебно-тренировочной работы. В соревнованиях оттачивается подлинное мастерство и закаляется воля к победе.

Серьезные недостатки имеют место и

в организации учебно-тренировочной работы парашютистов. И здесь, прежде всего, необходимо отметить, что тренировки парашютистов все еще носят эпизодический характер, тогда как высокие спортивно-технические достижения возможны только при круглогодичных тренировочных занятиях. При этом хотелось бы обратить внимание тренеров парашютного спорта на необходимость смелее внедрять в учебно-тренировочный процесс более высокие нагрузки. Два-три тренировочных прыжка в день для лучших парашютистов не должны быть пределом. В преодолении этого «барьера» большую помощь тренерам должны оказать кадры медицинских и научных работников.

Очень медленно нами осваивается и особенно внедряется новая парашютная техника. Еще не так давно целевой парашют Т-2 считался у нас последним словом спортивной техники и был лишь вооружением наших лучших парашютистов. Сейчас он имеется и в периферийных клубах. Мы обязаны все делать для того, чтобы аэроклубы своевременно получали новую спортивную технику, полностью отвечающую требованиям парашютного спорта.

Некоторые руководители клубов и тренеры склонны объяснять многие недочеты в росте мастерства спортсменов только несовершенством техники, забывая при этом о решающей роли человека, об уровне его морально-волевой и спортивно-технической подготовки. Однако на поверку оказывается, что абсолютное большинство наших неудач по ряду технических видов спорта объясняется как раз низким уровнем учебно-тренировочной работы, не всегда высокой дисциплиной и недостаточно развитой волей к победе.

Спортсмены-летчики по праву гордятся тем, что первый космонавт Юрий Гагарин, год назад совершивший свой беспримерный полет вокруг Земли, получил путевку в небо в Саратовском аэроклубе ДОСААФ. Наши летчики-спортсмены в прошлом году принесли Родине 23 новых мировых рекорда, в том числе такие выдающиеся достижения, как абсолютные мировые рекорды высоты и скорости полета по замкнутому маршруту.

Питомец Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова Г. Мосолов взлетел на высоту 34 714 метров, побив более чем на 3 километра рекорд американца Джо Джордана. А 7 октября прошлого года советский летчик А. Федотов на самолете Е-166 с одним турбореактивным двигателем пролетел по замкнутому маршруту со средней скоростью 2401 км в час. На отдельных участках скорость достигала 2730 километров в час. Прежний мировой рекорд в таком полете принадлежал американцу Д. Дэвису. Он летал на самолете с двумя двигателями со скоростью 2237,37 км в час.

Эти достижения — убедительное свидетельство колоссальных возможностей, которые открыты перед нашими летчиками-спортсменами. Однако эти возможности используются далеко не в полную меру. За время Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта было проведено всего лишь 150 соревнований по самолетному спорту,

в которых участвовало немногим более 3 тысяч спортсменов.

В ряде аэроклубов, например, в Воронежском, Гомельском, Фрунзенском и других, спортсмены-летчики не сделали за год ни одного полета на самолетах «Тренер-226» и «Тренер-326». В результате эта техника, приобретение которой затрачены большие средства, простаивает без всякой пользы. Наши клубы должны наряду с самолетами Як-18П полностью использовать «Тренеры» для обучения спортсменов. В этом отношении заслуживает внимания опыт Орловского аэроклуба, где на «Тренерах» летают почти все спортсмены. И неслучайно этот аэроклуб идет в числе передовых по спортивно-массовой работе.

Во Всесоюзных соревнованиях по самолетному спорту все еще много участвует штатных работников аэроклубов; слабо привлекаются к участию в соревнованиях спортсмены-летчики. Спортивной общественности и, в частности, Федерации авиационного спорта надо серьезно подумать о совершенствовании программ всесоюзных соревнований по самолетному и вертолетному спорту. Сейчас эти программы слишком упрощены, они не дают возможности устанавливать на соревнованиях ни мировые, ни всесоюзные рекорды, в то время как на соревнованиях по другим видам спорта такие рекорды устанавливаются, и это бесспорно повышает интерес к ним. К участию в соревнованиях по самолетному спорту Федерации и Управлению авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ надо шире привлекать лучших летчиков Военно-Воздушных Сил и Государственного комитета по авиационной технике.

Вертолетный спорт — самый молодой среди всех видов авиационного спорта. Родившись в Советском Союзе, он уже широко вышел на мировую арену и за короткий срок завоевал себе большую популярность среди молодежи. Из 37 мировых рекордов, зарегистрированных ФАИ к концу прошлого года, советским вертолетчикам принадлежит 16, в том числе все женские рекорды.

Особенно большие задачи стоят перед советскими планеристами. Уже меньше года отделяет их от очередного первенства мира, которое состоится в феврале 1963 года в Аргентине. Еще совсем недавно планеристы справедливо жаловались на нехватку современных планеров. Теперь наши клубы обеспечены планерной техникой. Появление новых замечательных планеров, таких, например, как А-15, созданных известным авиационным конструктором и большим энтузиастом спортивной авиации О. К. Антоновым, обязывает наших спортсменов с новой энергией начать большой штурм мировых рекордов. Особенно серьезное внимание следует обратить на освоение волновых потоков. Разговоры об этой важной части в подготовке планеристов высшего класса идут уже давно, но практически для этого сделано слишком мало.

К сожалению самым серьезным препятствием к достижению новых успехов в парящих полетах является консерватизм некоторых работников авиационных учебных организаций, боящихся полетов с отрывом от своих аэродро-

мов. И в этом деле пора, наконец, навести порядок! Всем, кто имеет отношение к планерному спорту, необходимо понять, что только в парящем полете оттачивается мастерство планериста! А о каком мастерстве может идти речь в аэроклубах, где планеры имеют мизерный налет или совершенно простаивают? Особенно плохо обстоит дело с парящими полетами в Зауралье. А ведь прежде именно там спортсмены парили отлично!

Дело чести Всесоюзной планерной секции, ее актива, тренерского состава, руководителей авиационных и планерных клубов сделать все возможное, чтобы быстрее преодолеть отставание в росте мастерства советских планеристов и хорошо подготовиться к предстоящему первенству мира. Страна ждет от планеристов важной и нужной победы.

Авиамоделизм — один из самых доступных, а следовательно, и самых массовых видов авиационного спорта. Только за прошлый год было подготовлено свыше 58 тысяч авиамodelистов-разрядников. Наши спортсмены добились известных успехов на некоторых международных встречах, а москвич Аверьянов стал чемпионом мира по классу моделей планеров. Но в целом состояние авиамodelьного спорта оставляет желать много лучшего, так как последние два года авиамodelисты установили непростительно мало новых рекордов. По некоторым классам моделей у нас до сих пор нет ни одного мирового рекорда. Крайне незначительна роль в этом деле Центральной авиамodelьной лаборатории, которая плохо помогает спортсменам, готовящимся к установлению новых рекордов, не ведет нужной научной и исследовательской работы.

Многое нужно сделать для того, чтобы Всесоюзные соревнования авиамodelистов проходили более организованно, чем сейчас, и стали бы подлинной школой мастерства для спортсменов. В организацию авиамodelизма, в руко-

водство этим живым и интересным делом надо внести свежую струю. Следует помнить, что залог массового развития авиамodelизма — в тесной связи с комсомолом, с органами народного образования. Почему, например, значительные успехи авиамodelистов Закарпатья? Да только потому, что здесь комитеты ДОСААФ установили тесное творческое сотрудничество с комсомолом и школой, потому, что руководят многими авиамodelьными кружками и секциями учителя. Опыт Закарпатья необходимо сделать достоянием всех организаций ДОСААФ.

Многого ждут авиационные спортсмены от нашего Центрального аэроклуба СССР, от Федерации авиационного спорта. Разве допустимо, что спортсмены Центрального аэроклуба установили за весь прошлый год только несколько мировых рекордов по парашютизму, а по остальным видам авиационного спорта не установили ни одного? ЦАК в ближайшее время должен стать подлинным учебно-методическим центром авиационных видов спорта, школой высшего спортивного мастерства. Больше внимания развитию авиационных видов спорта и росту спортивного мастерства обязана уделять и Федерация, возглавляемая известным летчиком нашей страны В. К. Коккинами. Федерация ближе должна стать к работе секций, тренерских советов и судейских коллегий, к организации всего учебно-тренировочного процесса, лучше знать ведущих спортсменов и тренеров, больше заниматься обобщением и распространением передового опыта.

Советские авиационные спортсмены идут навстречу V Всесоюзному съезду ДОСААФ с твердой верой в свои силы, полные готовности к борьбе за новые достижения, за завоевание мирового первенства по всем видам авиационного спорта!

Эта цель близка и понятна сердцу каждого советского патриота!



Много молодых спортсменов подготовил инструктор-парашютист Московского областного аэроклуба перворазрядник Юрий Сергомасов. Его воспитанники успешно овладевают мастерством, некоторые из них совершили уже по 30—40—70 прыжков. На снимке: Ю. М. Сергомасов проводит занятие по укладке парашюта.

Фото В. Федосова

К НОВЫМ СПОРТИВНЫМ ВЫСОТАМ!

МНОЖИТЬ РЯДЫ МАСТЕРОВ САМОЛЕТНОГО, ПЛАНЕРНОГО, ПАРАШЮТНОГО, ВЕРТОЛЕТНОГО СПОРТА

Позыв очередного V Всесоюзного съезда ДОСААФ — большое и важное событие в жизни коллективов и всех членов добровольного патриотического оборонного Общества. Мы, авиационные спортсмены, в преддверии съезда критически оцениваем достигнутые результаты, сосредотачиваем внимание на еще нерешенных задачах. Съезд несомненно явится для нас тем рубежом, с которого предстоит двинуться вперед, на штурм новых вершин спортивного мастерства.

За четыре года, прошедшие со времени IV Всесоюзного съезда ДОСААФ, авиационный спорт в нашей стране стал еще более массовым, возросло мастерство летчиков, планеристов, вертолечников, парашютистов. Из года в год неуклонно увеличивается число мировых и всесоюзных рекордов, завоеванных советскими авиационными спортсменами. Непрерывно растет слава нашего крылатого народа, нашей великой авиационной и космической державы.

В таблицах Международной авиационной федерации (ФАИ) по количеству завоеванных рекордов Советский Союз занимает первое место. Почти половина всех мировых рекордов принадлежит спортсменам нашей страны. Особенно урожайным на замечательные рекорды стал минувший год. Он принес 128 новых всесоюзных рекордов, из которых 97 превышают мировые достижения. Советские авиаторы впервые в истории человечества проникли за пределы стратосферы и внесли в таблицу ФАИ первые цифры космических рекордов.

Мы гордимся такими достижениями, но не обольщаемся ими. Несмотря на достигнутые успехи, результаты могли быть более значительными. Нам хочется выдвинуть ряд вопросов, решение которых позволит еще быстрее и успешнее двигаться вперед.

Коль скоро речь зашла о рекордах, следует отметить, что не во всех аэроклубах, областных и республиканских комитетах ДОСААФ по-настоящему занимаются рекордной работой. Не везде еще понимают, что рекорды сами не придут. Их надо заблаговременно планировать и тщательно готовить. Глубоко обижают и расхолаживают спортсменов факты, когда высокие достижения, завоеванные ценой большого труда, физического и морального напряжения, оказываются незарегистрированными в качестве рекордов из-за нарушения правил судейства, небрежного оформления документов и т. д.

До IV Всесоюзного съезда ДОСААФ авиационная общественность неоднократно ставила вопрос об обеспечении спортсменов в достаточном числе самолетами, планерами, парашютами. Эти вопросы давно уже решены. Родина в изобилии снабжает нас авиационно-спортивной техникой. Теперь, к сожалению, приходится констатировать, что на местах не везде используется полностью имеющаяся техника. Самолеты «Тренер-226» и «Тренер-326» летают мало. Они стоят больше на земле, а новые планеры иногда годами лежат в разобранном состоянии.

Планеры должны парить, а не гнить на складах. Начальники аэроклубов, авиаспортивных клубов и планерных станций обязаны, наконец, понять, что только парящий налет, только

систематические внеаэродромные полеты на планерах могут открыть дорогу к высоким спортивным достижениям.

Пора по-настоящему начать освоение парящих полетов в волновых потоках. Мы располагаем планерами для высотных полетов, кислородным оборудованием, наша Родина богата местами, где имеются мощные волновые потоки. Есть у нас и достаточно подготовленные планеристы. Надо только, чтобы люди, отвечающие за планерный спорт, по-серьезному взялись за организацию таких полетов, и количество планерных рекордов значительно возрастет.

Чтобы иметь хорошие спортивные показатели и рекорды, спортсмену нужно систематически тренироваться. Но такой возможности зачастую не имеют не только рядовые спортсмены, но и члены сборных команд. Пора создать свою хорошо оборудованную и оснащенную постоянную базу, где сборные команды страны и союзных республик могли бы проходить регулярные сборы. Парашютисты, планеристы, летчики нуждаются в такой базе. В настоящее время сборные команды СССР вынуждены каждый раз менять места своих тренировок, что отражается на качестве подготовки спортсменов.

Программа Коммунистической партии Советского Союза, исторические решения XXII съезда КПСС подчеркивают необходимость всемерного развития и поощрения общественных начал. Сейчас как никогда повышается роль федераций и секций, самостоятельных клубов, общественных инструкторов и судей в авиационном спорте. На основании уже имеющегося опыта следует еще раз всесторонне продумать и широко обсудить Положение о самостоятельных авиаспортивных клубах. Им принадлежит будущее, и надо сделать так, чтобы они всемерно способствовали развитию авиационного спорта на основе общественных начал и спортивной самостоятельности.

Общественный инструктор — видная фигура в нашем добровольном патриотическом Обществе, он ведет большую и полезную работу, и только с его помощью мы добьемся подлинной массовости по всем видам авиационного спорта. Поэтому общественного инструктора надо готовить, о нем надо заботиться, его надо беречь.

Мы надеемся, что делегаты V съезда ДОСААФ глубоко и всесторонне обсудят вопросы, связанные с дальнейшим развитием авиационного спорта в нашей стране, что эти вопросы найдут отражение в решениях съезда. Со своей стороны мы приложим все свои силы, умение и энергию, чтобы еще выше поднять авиационно-спортивную славу нашей любимой Родины!

Заслуженный мастер спорта Н. ГЛАДКОВ,
заслуженный мастер спорта М. РАЦЕНСКАЯ,
заслуженный мастер спорта В. ИЛЬЧЕНКО,
мастер спорта М. ВЕРЕТЕННИКОВ,
мастер спорта П. ОСТРОВСКИЙ,
мастер спорта В. ЗУБОВА,
мастер спорта Б. ЧЕРНОВ,
мастер спорта С. ЗАЙЦЕВ,
мастер спорта В. ПИСТОЛЕНКО,
мастер спорта В. ПОЧЕРНИН

НА ОБЩЕСТВЕННЫХ НАЧАЛАХ

«Школу» одного из ведущих советских парашютистов инженера Сергея Киселева в Свердловской области прошли десятки и десятки будущих спортсменов. В свое время он руководил на общественных началах кружком, где получила первые уроки рекордсменка мира Ирина Соловьева, в то время студентка Уральского политехнического института. И она стала неутомимым общественным инструктором. Среди ее многочисленных воспитанников — электрик Евгений Лешуков, перворазрядник. У него тоже становится все больше питомцев. В их числе, например, совсем еще юный слесарь Виктор Панов.

Это лишь одна ветвь в родословной свердловских парашютистов за последние пять—шесть лет. Семья их растет год от года. Умельцы передают свой опыт новичкам, а потом они сами становятся учителями... Так спортивная родословная ведет от видных мастеров, защищающих честь Советского Союза на международной арене, к самым юным, тем, кто только еще открывает свой счет прыжков.

Надо горячо, всей душой любить спорт смелых, чтобы посвящать ему столько сил и времени, как это делают общественники. Движимые патристическими чувствами, активисты оборонного Общества помогают приумножать ряды спортсменов-парашютистов, многие из которых завтра придут в воздушно-десантные войска.

...Воскресное утро. В аэроклуба оживленно. Но вот многоголосый шум утихает, начинаются занятия.

Как всегда по выходным, в парашютном классе и сегодня очень людно. Слева у продолговатого стола собралась группа студентов горного техникума. Александра Казанцева, работница камвольного комбината, обучает юношей и девушек укладке парашюта. В противоположной стороне комнаты идут трени-

ровки на подвесной системе. Будущий врач Елена Лузина помогает своим друзьям и подругам по мединституту овладеть техникой разворотов.

Тем временем во дворе кружковцы общественного инструктора Валентины Совиной проделывают упражнения на батуте. Это почти цирковое зрелище сопровождается то возгласами одобрения, то общим смехом. На очереди для прыжков — группа начинающих (которая по счету!) опытного парашютиста-общественника Павла Садилова.

Вместе с теми, кому еще только предстоит впервые в жизни опуститься на землю под куполом парашюта, в аэроклуб пришли и молодые люди со значками парашютистов. Кроме своего класса, не вместившего всех, они заполняют и другие учебные комнаты. Со спортсменами, готовящимися выполнить нормативы 2-го разряда, занимается умелый инструктор инженер Владимир Нецветаев, с перворазрядниками — растущая парашютистка Альбина Шиперина.

Что и говорить, штатные сотрудники клуба одни без поддержки актива не смогли бы вести учебную работу в таком объеме. Общественность — большая сила. И силе этой расти, ей принадлежит будущее. Коммунистическая партия постоянно заботится о расширении общественных начал в жизни нашего государства. Партия считает необходимым, говорится в новой Программе КПСС, развитие самостоятельности общественных организаций, дальнейшее сокращение их платного аппарата.

В одном из крупных центров индустриального Урала — Нижнем Тагиле парашютный спорт идет по пути роста, и прежде всего благодаря усилиям таких активистов, как сталевар Горбунов, инженеры В. Гоман, Б. Фрейчко. Энергичные общественники, они успешно воспитывают парашютистов на металлургическом комбинате и Тагилстрое. Под их ру-



Инженер комсомолец спортсмен первого разряда П. Садилов — активный общественный инструктор. На предприятиях и в учебных заведениях Свердловска он подготовил десятки парашютистов-перворазрядников.

Фото Б. Антонова

ководством кружковцы проходят первоначальную подготовку, получают элементарные навыки в обращении с парашютом. И когда в Нижний Тагил из областного аэроклуба прилетают инструкторы парашютного звена — их задача значительно облегчается. Они проверяют знания новичков и, убедившись в готовности каждого, проводят прыжки с самолета.

В Алапаевске пошли еще дальше. Здесь по договоренности с Аэрофлотом облет парашютистов осуществляется на местных самолетах. В городе создан парашютный класс, располагающий необходимыми учебными пособиями, оборудован тренажер Проницева. Обучение перворазрядников и спортсменов ведется по всем правилам методики. Руководит занятиями инструктор-общественник Юрий Залесов — слесарь металлургического комбината. Это подлинный пропагандист парашютизма, на которого аэроклуб может вполне положиться, по праву считая его своим доверенным лицом.

Таких доверенных лиц в Свердловской области становится все больше. Характеризуя объем подготовки инструкторов-общественников по парашютному спорту за минувший год, в областном комитете ДОСААФ называют цифру 56. Внушительное число. Представьте, что каждый из этих спортсменов обучит хотя бы 20 перворазрядников и укладчиков парашютов!



Воскресенье. В одном из классов Свердловского аэроклуба собрались парашютисты, готовящиеся повысить свой спортивный разряд. Занятия с ними проводит инструктор-общественник инженер В. Нецветаев.

Фото А. Градова (ТАСС)



НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

Радостно на душе у молодых авиационных спортсменов Свердловского аэроклуба Зои Шайхисламовой, Виталия Кротова и Владимира Закорюкина. Да и как не радоваться этим смелым и мужественным комсомольцам, успешно начавшим свой путь в авиационном спорте.

Техник-строитель Союзтеплостроя Зоя Шайхисламова стала летать на самолете два года назад. Она — спортсменка третьего разряда. В прошлом году на внутриклубных соревнованиях по многоборью среди летчиков-спортсменов заняла второе место. Сейчас она успешно тренируется по программе второго спортивного разряда.

Механик машиностроительного завода Виталий Кротов пришел в аэроклуб в конце 1960 года. За короткий срок он отлично овладел техникой пилотирования на самолете Як-18. В 1961 году как один из лучших спортсменов

аэроклуба участвовал в областных соревнованиях и занял на них общее пятое место. Успешно выступил он и на зональных соревнованиях. Набрал 111 очков из 500 возможных, комсомолец Кротов выполнил нормы второго спортивного разряда по самолетному спорту (см. фото внизу справа).

Способный, дисциплинированный спортсмен за один год выполнил нормативные требования по двум спортивным разрядам. Такие достижения в самолетном спорте встречаются не часто.

Слесарь-сборщик Свердловского завода металлоконструкций Владимир Закорюкин увлекается вертолетным спортом. Четыре года успешно совмещает настойчивый комсомолец свою работу на заводе с занятиями любимым авиационным спортом. Полетам на винтокрылой машине он отдает все свое свободное время. Участвуя в прошлом году на областных соревнованиях по вертолетному спорту В. Закорюкин занял четвертое место по сумме многоборья. Там же он выполнил нормы второго спортивного разряда (см. фото сверху справа).

Хорошее начало большого пути в авиационном спорте у этих юных и сильных духом людей. У них все еще впереди. Им есть к чему стремиться, и надо надеяться, что из года в год будет повышаться их спортивное мастерство, расти спортивные достижения.



Подготовка общественных инструкторов вошла в систему. О предстоящем учебном сборе областной комитет ДОСААФ обычно извещает районы в начале года. Кандидатуры подбираются местными организациями Общества, затем договариваются с руководителями предприятий и учреждений о необходимой помощи.

Сборы проводятся в аэроклубе и занимают, примерно, по месяцу. За это время присланные из районов парашютисты приобретают необходимые для руководства кружками методические навыки, углубляют теоретические знания, знакомятся с новинками парашютной техники. К преподаванию на сборах привлекаются мастера спорта, тренеры, инструкторы-летчики парашютного звена.

Завершив учебу, общественные инструкторы затем поддерживают постоянную связь с обкомом ДОСААФ и

аэроклубом: обращаются за советами, задают вопросы. Активистам высылают методические разработки, включают в состав участников соревнований.

Летом вместе с парашютным звеном аэроклуба на места вылетают и некоторые инструкторы-общественники, используя для этого свои отпуска. В прошлом году, например, одним из таких энтузиастов был электросварщик завода Уралэлектроаппарат перворазрядник Виктор Шatrov, обучивший на своем предприятии около 60 начинающих парашютистов. Непосредственное участие в организации прыжков является хорошей школой практической выучки и повышения методического мастерства.

Парашютный спорт в Свердловской области охватывает все большие и большие массы молодежи. Этому в значительной степени способствует внедрение

общественных начал в деятельность передовых организаций ДОСААФ. Правда, возможности развития парашютизма еще далеко не исчерпаны, особенно если иметь в виду такие города, как Серов, Ирбит, Красноуфимск, сельские районы. Конечно, при желании аэроклуб и здесь найдет десятки помощников.

Не ради личной славы, а во имя интересов коллектива по доброй воле делают свое благородное дело спортсмены-общественники — лучшие люди ДОСААФ. По-настоящему ценить их, помогать им, заботиться о росте их спортивной квалификации, всемерно поощрять — долг организаций патристического Общества.

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ

г. Свердловск

В программе воздушного парада этот номер, как впрочем и большинство других, занял всего несколько мгновений. Он длился 17 секунд... Но какую бездну энергии, воли, мужества и спортивного таланта надо было проявить его участницам, чтобы за эти 17 секунд продемонстрировать сотням тысяч собравшихся на Тушинском аэродроме зрителей идеально отшлифованную «пирамиду»!

Прежде на воздушных парадах в Тушине женщины пирамиду не выполняли. Да и мужчины демонстрировали ее всего дважды. Чтобы понять всю сложность такого прыжка, посмотрим, как он происходит.

Самолет Ан-2 летит на высоте двух тысяч метров. Но в данном случае облака не позволили подняться выше тысячи. Дверца самолета снята — не входная, хорошо знакомая всем парашютистам, а грузовая, которая почти в два раза больше обычной. В борту зияет как бы огромная брешь. И там, на высоте тысячи метров, на краю этой брешы, крепко взявшись друг за друга, стоят три парашютистки, три мастера спорта. В середине — старшая группы Маргарита Солодушенкова, справа — Алла Скопинова, а слева — Людмила Акимова. Солодушенкова, просунув ладони под круговые лямки парашютов подруг, плотно прижимает их к себе. А Скопинова и Акимова крепко держатся за плечевые лямки парашюта Солодушенковой.

Самолет идет под самой кромкой облачности, и его немного побалтывает, бросает в стороны, по кабине крутит пронизывающий до костей вихрь. Стоя на краю бездны, парашютистки ждут сигнала... Они думают только о том, чтобы не сорваться преждевременно вниз, не испортить красивый номер.

Порой Сиреной летчик подал команду — «пошел!» Но прыгать еще нельзя. Теперь командует старший группы: — Шашки — оп!

И, нагнувшись, они одновременно дергают запальные шнуры привязанных к ногам дымовых шашек.

Включаются три секундомера, причем Скопинова включает два из них: Маргариты и свой.

— По-о-о-шел!

И только теперь, «одним дыханием», все трое одновременно отделяются от самолета. Если хоть одна отделится на долю секунды раньше или позже — вся пирамида «завалится», косо поползет вниз и красивого прыжка не получится. Если голова хотя бы одной из них немного наклонится, то и вся пирамида потянется вниз.

Парашютистки падают, оставляя за собой три оранжевых дымовых следа. Они держатся друг за друга не только руками, но и ногами. Когда пирамиду начинает чуть-чуть клонить вправо, Алла плавно выставляет в сторону правую руку,



А. Скопинова (слева), М. Солодушенкова, Л. Акимова.

ПИРАМИДА

П. КОРЗИНКИН

а Люда одновременно и так же плавно убирает левую. Вот голову пирамиды потянуло вниз. Девушки сильнее прогибаются, Алла и Люда вытягивают руки вперед.

Так, тесно прижавшись друг к другу и сохраняя горизонтальное положение, летят они 7 секунд. Целых 7 секунд! Полет этот, наблюдаемый с земли, изумительно четок и красив. И никто из зрителей не думает о том, что если одному парашютисту не легко сохранять горизонтальное падение, то насколько труднее добиваться этого вдвоем, имея всего две «свободных» руки!

Когда стрелка секундомера отмеривает седьмую секунду свободного падения, Солодушенкова высвобождает руки из-под круговых лямок подруг и слегка отталкивает их от себя. В то же мгновение Алла и Люда выпускают плечевые лямки Маргариты и парашютистки быстро расходятся друг от друга. У каждой свой ориентир: Солодушенкова планирует прямо на центральную трибуну, Скопинова — на Строгино, а Акимова — на мост.

Теперь уже каждая из них обеими руками управляет своим падением. Оно продолжается еще 10 секунд. За это время парашютистки успевают отойти друг от друга метров на 70. В конце 17 секунды свободного падения они разом раскрывают парашюты. После этого им остается только приземлиться, конечно, как можно ближе к центру мишени.

Вот и все. Нужно только добавить, что сложность этого очень красивого прыжка неизмеримо увеличивается тем, что через 4—5 секунд вслед за женской группой с того же самолета прыгает мужская, которая также выполняет пирамиду. Зрители имеют полную возможность сопоставлять четкость движений, слаженность той и другой группы. Тут уж нельзя ударить в грязь лицом.

И следует признать, что женская группа выполнила пирамиду ничуть не хуже мужской. Чтобы добиться этого, нужны были огромный опыт и серьезная тренировка.

Не сразу удалось подобрать участниц этой группы. Из первоначального состава в ней осталась только комсомолка Акимова, сделавшая в пирамиде 24 тренировочных прыжка. Она — молодой авиационный инженер, выпускница Московского авиационного института. Начав заниматься парашютным спортом в 1954 году, Акимова имеет теперь на своем счету свыше 800 прыжков. Люда уже трижды устанавливала мировые рекорды, причем один из них — в ночном групповом прыжке на точность приземления с высоты 600 метров — является не только женским, но одновременно и мужским.

Еще спортсменкой 1-го разряда Акимова успешно участвовала в IX Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту, заняв третье место в комбинированном прыжке. На спартакиаде 1958 года она завоевала в этом прыжке уже пер-

вое место. После этого она участвовала в международных товарищеских соревнованиях парашютистов Советского Союза, Польши и ГДР, побывала на IV мировом чемпионате в Чехословакии, заняла второе место при выполнении комбинированного прыжка на розыгрыше «Кубка Адриатики» в 1959 году, выступала на X Всесоюзных соревнованиях в Краснодаре.

На V мировом чемпионате в Болгарии Люда Акимова завоевала второе место в прыжках с выполнением фигур по сигналам с земли. Второе место досталось ей и в комбинированном прыжке на международных товарищеских соревнованиях парашютистов СССР, Чехословакии и Франции, проводившихся в Москве в 1960 году.

На XI Всесоюзных соревнованиях, состоявшихся летом 1961 года во Владимире, женская команда, в составе которой была Акимова, заняла первое место в групповом комбинированном прыжке и удостоилась звания чемпиона Советского Союза. Спортивные успехи Людмилы Акимовой отмечены 4 золотыми и 2 серебряными медалями и двумя жетонами. Акимова — разносторонняя спортсменка: у нее 1-й разряд по лыжам, она занимается легкой атлетикой, альпинизмом, плаванием, велосипедным спортом. Именно всесторонняя физическая подготовка помогает ей добиваться высоких результатов и в парашютном спорте.

Спортивные достижения Маргариты Солoduшенковой еще в 1953 году были отмечены орденом Красной Звезды. Свой первый прыжок с парашютом она совершила 13 лет назад, когда училась в Ивановском текстильном техникуме. Ее «воздушный наставник» мастер спорта Маргарита Смирнова сумела привить своей воспитаннице горячую любовь к авиации, которая стала делом ее жизни. Уже в 1949 году Солoduшенкова впервые участвует во всесоюзных соревнованиях спортсменов-парашютистов, а после выступает на них неоднократно.

Увлеченный парашютным спортом, Маргарита поступила в Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ и успешно окончила ее, получив квалификацию инструктора-летчика-парашютиста. Она летает на четырех типах спортивных самолетов, на планере и систематически

выполняет прыжки с парашютом, которых у нее теперь более 560. Четыре раза Маргарита участвовала в воздушных парадах в Тушине, демонстрируя высокое мастерство прыжка с парашютом. В 1960 году она получила звание мастера спорта.

Свои знания и большой спортивный опыт Маргарита передает молодым парашютистам. Прошлым летом она два месяца провела на Дальнем Востоке, помогая обучению спортивной молодежи. Она вылетала туда в составе экипажа ЛИ-2, посланного Центральным аэроклубом.

Среди трех участниц пирамиды наибольший спортивный опыт имеет мастер спорта Алла Скопинова. Она — первая в мире женщина, совершившая тысячу прыжков с парашютом. Сейчас среди парашютисток всех стран только две ведут счет второй тысяче своих прыжков — Скопинова и Селиверстова. У Скопиновой их свыше 1200. Ее спортивные успехи уже были отмечены орденом Красной Звезды и Почетным знаком ДОСААФ.

Сейчас Алла Скопинова — авиационный инженер. Она не только прыгает с парашютом, но и водит самолет. На ее счету 12 мировых рекордов. Эти рекорды, а также призовые места, завоеванные на всесоюзных и международных соревнованиях, отмечены 15 медалями и жетонами.

Скоро к ним прибавятся еще две медали — за последние рекорды.

Активная общественница, член бюро парашютной секции нескольких составов, умелый судья многих крупных соревнований парашютистов, Алла вместе с тем находит время и для совершенствования в английском языке, отдавая этому три дня в неделю.

Работать, учиться, вести домашние дела и заниматься спортом нелегко. Для этого нужны большая воля, упорство, безграничное трудолюбие. Всем этим наделены три парашютистки, три участницы пирамиды Л. Акимова, М. Солoduшенкова и А. Скопинова. Отмечая их достижения в спорте, Президиум Верховного Совета СССР за образцовое выполнение задания правительства по подготовке и проведению воздушного парада 9 июля 1961 года на Тушинском аэродроме наградил их орденами «Знак Почета».

НЕИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

В связи со значительной насыщенностью воздушного пространства самолетами различных ведомств в последнее время увеличилось количество воздушных коридоров, зон. Усложнилось в аэроклубах руководство аэродромными и, особенно, внеаэродромными полетами.

Курс подготовки пилотов первоначального обучения не предусматривает отработки элементов самолетовождения с помощью радиотехнических средств. При обучении самолетовождению курсантам дают навыки лишь визуальной ориентировки в совокупности с самолетовождением по компасу. В результате курсанты, окончив аэроклуб, не имеют представления о самолетовождении с применением радиотехнических средств, хотя в классах этот предмет изучается. Здесь налицо отрыв теории от практики. В условиях, когда аэроклубы не располагают приводной радиостанцией, имеется однако возможность обучать курсантов практическому самолетовождению с использованием РТС,

стоит только договориться с руководителями аэропортов ГВФ, которые имеют приводные радиостанции.

Так мы и делаем. При удалении зон от аэродрома на значительное расстояние обучение курсантов практическим навыкам самолетовождения проводим в следующей последовательности.

Упражнения по самолетовождению отработываем после окончания самостоятельных полетов по кругу, параллельно с полетами в зоне. Начиная со второго полета в зону, на последнем этапе маршрута начинаем обучать курсанта выходу на аэродром с использованием радиотехнических средств. Умение курсанта быстро и четко применять РТС для выхода на аэродром по приводу проверяется в каждом контрольном полете в зону. Радиостанция в этом случае настраивается на земле перед полетами.

В период отработки упражнений по самолетовождению обеспечиваем курсантов шаропилотными данными, требуем умения по этим данным определять навигационные элементы.

Учитывая важность метеорологического обеспечения полетов, на период проведения лагерных сборов мы предлагаем приглашать работников метеослужбы города или аэропорта для работы по совместительству в аэроклубе в качестве дежурных синоптиков.

Такая методика обучения курсантов самолетовождению с использованием РТС дала хорошие результаты.

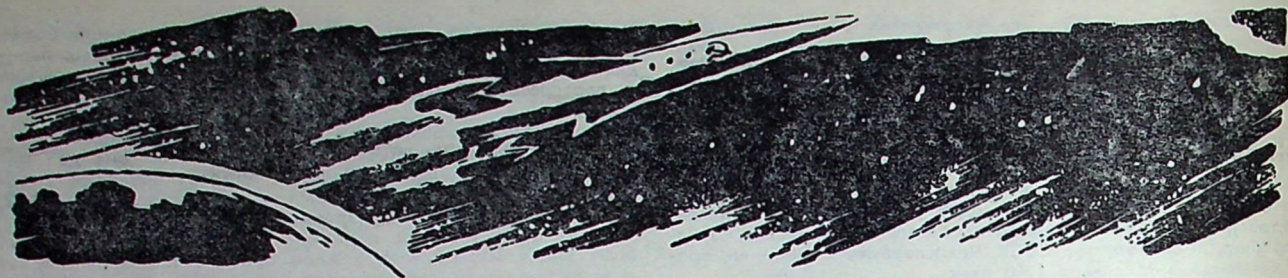
Не используются аэроклубами в

должной мере эти возможности и при тренировках постоянного состава. Известно, что вследствие большой загруженности эфира морзянкой в ночное время не обеспечивается устойчивая двухсторонняя связь на протяжении всего маршрута. Поэтому иногда упражнения по самолетовождению заменяются другим заданием, элементы которого уже достаточно отработаны. В аэроклубах часто становятся на путь упрощения, вплоть до отмены полетов ночью. А ведь приводная система отлично прослушивается.

На мой взгляд, достаточно подготовленных инструкторов, отработавших технику выполнения полетов по кругу, нужно тренировать (с применением радиотехнических средств самолетовождения) в маршрутных полетах по приборам в закрытой кабине, в составе звена с заменой ведущих в полете, с посадкой на аэродром ближайшего (соседнего) аэроклуба.

В заключение следует проводить маршрутные полеты со штурманом на обход «опасных явлений погоды» и восстановление ориентировки. В таких полетах штурман обязан контролировать не только умение летчика применять радиотехнические средства самолетовождения, но и использовать шаропилотные данные с помощью навигационного снаряжения.

В. КОШЕЛЕВ,
штурман Днепропетровского
аэроклуба



И ВСПЫХНУЛ СВЕТ В КОСМИЧЕСКОМ ПРОСТОРЕ...

Партии нашей родной

Летаем в Космос,
Чудеса свершаем
И строим жизнь,
Как нас учил Ильич.
А если бы
Не партия родная,
То как смогли б
Мы этого достичь!
Она ведет
Людей труда планеты,
Эпохи нашей
Совесть,
ум
и честь...

Есть
Ленинская партия
На свете,
А это значит —
Счастье в жизни есть!
И мы горды,
Что в бури и ненастье
Мы наше знамя
Высоко несли.
Неразлучимы
Партия и Счастье,
Как Солнце
И цветение земли!

А. ГУСЕВ

г. Таллин

Первому летчику— космонавту

Я горд, что ты носишь погоны
такого же цвета, как я.
Но, в небо родное влюбленный,
судьбой ты счастливей меня.
Тебе довелось над планетой
тропой небывалой пройти.
Тебе метеорные ветры
свои уступили пути.
Горжусь тем, что именно летчик
космический начал полет,
что нашей профессии росчерк
сегодня у солнца плывет.
Я знаю, настанет минута:
где-либо у дальних планет,
сойдись на попутных маршрутах,
друг другу пошлем мы привет.
Но нынче ты первый по праву
в ракете прошил небосвод.
И Родины новая слава
под звезды Вселенной встает!

А. КОВАЛЬ-ВОЛКОВ

Герману Титову

Богами был наказан Прометей,
И пал Икар, роняя крылья,
в море.
Но ярче сказок был советских дней:
Зажглись огни в космическом просторе.
То свет Земли и вечный свет Кремля,
И Ленинского знамени сиянье,
То Родина великая моя
Лучом взметнула свет труда и знания.
А подвиг был воистину высок
И славил жизнь, взлелеянную нами.
Полпредом дружбы пролетал «Восток»
Над странами и над материками.

Комсомольская песня

Помнишь, вечер прозрачный и чистый
Над широкой рекой угасал.
Ты задумалась. Парень плечистый
На Венеру тебе показал

И запел: «На далекой планете
Днем и ночью бушуют моря,
Там царит бесконечное лето
И встает голубая заря.

Но мне хочется, хочется верить,
Что и там незабудки цветут,
Что стоят города на Венере,
В них такие же люди живут.

Разгадаем Вселенной секреты,
Нам любые дела по плечу,
Я к прекрасной вечерней планете
От родимой Земли улечу».

А теперь... Уж виски поседели
У тебя от забот и трудов.
Но не зря эту песенку пели
Комсомольцы тридцатых годов.

Их наследники Космос штурмуют,
Уходя далеко от Земли,
С наших взлетных площадок стартуют
К неизвестным мирам корабли.

И мерцанье планет серебристых
Молодых и отважных зовет.
Будет день — комсомолец плечистый
В космоплан белоснежный войдет.

Путь далекий на карте отметит
И, направив ракету в зенит,
К легендарной вечерней планете
От родимой Земли улетит.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

Он мчался на виду других планет,
И, радости и разума глашатай,
Он миру слал космический привет,
Небесный брат
И сын земли крылатой.
Так мы восходим от мечты к мечте,
Не только время,—
мысль опережая.
И нас ведет на этой высоте
В труде великом партия родная.

А. КРАСНОВ

г. Калининград

Эту невысокую стройную девушку я про себя называю своей «крестницей». Почему? Давняя это история, но мне кажется, что я имею такое право. Посудите сами.

Лет одиннадцать или двенадцать назад планерное звено киевского аэроклуба летало с полевой площадки в Бышеве, небольшом районном центре, который мы с воздуха изучили до мелочей. С утра до вечера над поселком кружили планеры, и даже местные аисты настолько привыкли к ним, что часто летали вместе с нами в одной спирали.

В то время я еще только осваивал парящие полеты на учебном планере А-2 и старался летать как можно больше. В один из жарких солнечных дней отрабатывал правые спирали, которые никак не хотели получаться как следует, и, постепенно потеряв высоту, сел.

— Что ж ты, — принялся журить меня командир звена Януш Ольгердович Рудницкий, — все «блинчиком» норовишь развернуться. Покруче крен надо, а то размазываешь разворот на всю киевскую область.

— Разрешите еще раз летать, исправить ошибки, — попросил я.

— Хорошо. Только захвати с собой пассажира. Вот знакомься — Зина Соловей.

Из-за широкой командирской спины выступила школьница.

— Ну, что ж, пошли! — сказал я Зине. — В каком классе учишься?

— В девятый перешла.

— Сколько ж тебе лет?

— Скоро будет шестнадцать.

— Э-э, — протянул я безнадменно, — в аэроклуб принимают только с семнадцати, придется тебе ждать. Ну ничего, захвати себе парашют.

Зина легко вскинула на плечи брезентовую сумку, и мы направились к планеру. Он был очень неказист с виду, этот А-2, но я ласково похлопал его по фанерной кабине и, желая внушить полное доверие к нему, сказал девушке:

— Вот наш аппарат. Зверь, а не машина! Ты не бойся, надевай парашют и садись в заднюю кабину.

Обычно новички, надевая парашют, путаются в лямках, суют руки и ноги не в те обхваты. К моему удивлению, Зина с чисто пилотским шиком, одним движением закинула парашют за плечи и, подогнав по росту ножные обхваты, через минуту спокойно сказала.

— Я готов!

— Откуда тебе знакомо это хозяйство? — Так я же в прошлом году занимался в парашютном кружке и сделала один прыжок. Ваши парашютисты готовили нас.

Я начинал проникаться к Зине неподдельным уважением.

Когда взлетели, часто поглядывал назад, — не укачало ли пассажирку? Но она чувствовала себя молодцом. Под облаками над Бышевом отделились от буксировщика. Сразу стало тихо. Только ветер слегка посвистывал в подкосах.

— Как хорошо! — воскликнула Зина.

А я уже разогнал планер и начинал каскад упражнений, после которых случайные новички сразу теряли всякую

любовь к авиации. Быстро бежала в козырьке кабины земля, центробежная сила крепко вжимала в сидение, а когда я нарочно делал клевок, мы с Зиной повисали на ремнях.

— Как самочувствие? — спросил я девушку, в полной уверенности, что теперь она потеряла всякую ориентировку.

— Замечательно! — ответила она. — Вот моя хата возле ставка...

Ну, если она даже хату свою разыскала, то что можно сказать? И когда Рудницкий на земле спросил, указывая на Зину, как мое мнение, я уверенно ответил:

— Будет настоящей планеристкой!

Смущало только одно: к полетам разрешалось допускать с восемнадцати лет, а тут...

— Ничего, — успокоил Рудницкий, — чтонибудь придумаем. Понимаешь, нельзя ей отказывать. Она сирота. Отца и мать гестаповцы за связь с партизанами расстреляли. Вот какое дело. Растет девушка одна, и мы, аэроклубовцы, должны помочь ей, вроде, шефство взять.

Летный сезон был в разгаре, планеристов в звене — с избытком, но Януш Ольгердович на свой страх и риск все же решил взять Зину.

И начались для нее удивительные дни. Она изучала теорию полета, устройство

ОНИ УМНОЖАЮТ
СПОРТИВНУЮ СЛАВУ
ДОСААФ

ХОЗЯЙКА ПОДОБЛАЧНЫХ ВЫСОТ

✱
ОЧЕРК

В. ГОНЧАРЕНКО,
мастер спорта

планера, подолгу сидела в кабине, слушая объяснения инструкторов о тонкостях летного мастерства, потом занималась балансировкой. Казалось бы — до чего уж простое упражнение: на земле удерживать планер движениями ручки в горизонтальном положении, но даже оно поначалу не получалось. Однако то ли потому, что, как шутили ребята, она «родилась планеристкой», а скорее всего потому, что уж очень упорно и внимательно тренировалась девушка, но летная наука, в общем, далась ей легко. Никогда Зина не забудет тот день, когда после трех десятков вывозных полетов инструктор вдруг спросил:

— Полетишь сама?

Это было так неожиданно, что даже в воздухе, все еще не веря, Зина несколько раз оглядывалась. Но задняя кабина, где всегда сидел инструктор, пустовала! Внизу над Ирпенем плыли утренние туманы, росами сверкали луга, а на востоке поднималось солнце. Было так хорошо, так просторно и радостно, что хотелось петь. И она, кажется, что-то пела, что-то кричала от восторга. Над своим родным Бышевом она отцепилась от самолета, сделала разворот и пошла на посадку. Когда планер коснулся земли, Януш Ольгердович одним из первых подбежал к ней.

— Молодец! От всего сердца поздравляю! — сказал он. — Желаю тебе попутных ветров и счастливых полетов...

Вот так в нашу дружную крылатую семью пришла бышевская школьница Зина Соловей. Когда вспоминаешь об этом, невольно сожалешь, что годы летят так быстро. Давно ли, кажется, это



было? Ведь все так свежо в памяти, а прошло уже более десяти лет! Для Зины эти годы не пропали даром. После окончания десятилетки, она поступила в Киевский университет, на географический факультет. После университета два года учительствовала в сельской школе на Днепропетровщине. Но все эти годы на каникулы она возвращалась в свой родной аэроклуб, к любимым планерам. Ее летное мастерство настолько окрепло, что она трижды защищала спортивную честь Украины на Всесоюзных планерных соревнованиях. Уже в 1958 году на чемпионате в Сумах в единоборстве с сильнейшими планеристками страны Зина летала так успешно, что вошла в призовую тройку сильнейших.

— Вот тебе и Соловей! — шутила прославленная планеристка страны Маргарита Карловна Раценская. — С виду — птичка-невеличка, а полет у нее орлиный!

Много раз мне довелось летать с Зиной и в паре, то-есть каждый на своем планере, и вместе. Но теперь уже не она, а я был пассажиром и любовался, с каким мастерством спортсменка выполняла парящий полет! Рядом с нами кружились аисты, и Зина вместе с ними забиралась под самые облака. И когда косматая туча цеплялась ключьями пара за плексиглас кабины, планеристка стремительно бросала машину вперед по маршруту. Аисты оставались далеко позади, будучи не в силах соперничать с настоящей хозяйкой подоблачных высот.

Летное мастерство... О нем писалось уже много, но непосвященному человеку все же трудно представить, из какого множества компонентов оно состоит. Мы все в Киевском аэроклубе учились мастерству у заслуженного мастера спорта Вячеслава Ивановича Ефименко. Удивительно спокойный и выдержанный, он никогда не отказывал нам в совете, а если надо, то и в наглядном примере. Зина многому научилась у Ефименко. Но было бы неправдой говорить, что всегда все у нее шло гладко.

Помню, полетели мы как-то с Зиной на учебном «Вирморце» в парящий полет. Откуда, думаю, у нее появилась такая небрежная манера пилотирования, почему такая разболтанность? Стрелка скорости гуляет, на спиралях «шарик» не в центре, развороты с заносом хвоста.

— Зина, что это ты так болтаешься?

— А что? На этом корыте как ни шуруй рулями — все равно летит!

Стало ясно, что от больших успехов начала девушка заболеть зазнайством. А в авиации, впрочем, как и асюду, это к добру не приводит. Серьезный разговор, начатый в небе, пришлось заканчивать на земле. И надо сказать, что Зина поняла свою ошибку с некоторым опозданием. В ее технике пилотирования уже появились привычные погрешности, и понадобилось несколько контрольных полетов с инструктором, чтобы от них избавиться.

Иногда не только инструктор, но и сама жизнь учила планеристку. Среди некоторой части опытных спортсменов бытовала привычка летать на рекорды с перестраховкой. Выдастся погода, когда можно попытаться улучшить мировой рекорд, а иной товарищ пробует уста-

новить только республиканское достижение. Результат там значительно меньше, следовательно его достигнешь наверняка. А мировой еще может и не получиться.

Как-то на республиканских соревнованиях в Кировограде выдалась настоящая «планерная» погода, только рекорды ставить! И Зина дала заявку на всесоюзный рекорд полета на двухместном планере до намеченного пункта с возвращением к месту старта. Но расстояние она взяла самое минимальное — в оба конца 104 километра.

— Да что ты, — советовали ей друзья, — по такой погоде можно все 300 сделать!

Но Зина «состорожничала», и за каких-нибудь полтора часа успешно прошла весь маршрут. Кинулись мы поздравлять ее с рекордом, а к вечеру узнали, что двумя днями раньше серпуховская планеристка Анна Самосадова пролетела точно такое же расстояние, значит у Зины просто повторение результата, а не рекорд.

Этот урок пошел спортсменке на пользу. Теперь если она вылетает на рекорд, то обязательно на полную возможную дальность, без особых перестраховок.

Стремясь к личным достижениям, она в то же время всегда готова помочь товарищам. Как-то постоянная соперница Зины опытная планеристка Алла Куделина подала заявку на превышение зининского рекорда по классу двухместных планеров. А планеристок, которых можно было бы взять за пассажира, на аэродроме, кроме Зины, не оказалось. Соловей сама собиралась лететь на рекорд. Но раз такое дело...

«Ладно, Алла, бери меня пассажиром». И Зина сознательно стала соучастницей «покушения» на собственный рекорд. Чувство товарищества, взаимовыручки оказалось у Зины выше заботы о личных успехах. И за это не только Алла, но все пилоты в планерном звене уважают комсомолку Соловей, скромную, отважную девушку, которая не оставит тебя в трудную минуту. А таких минут в планеризме множество! То вдруг на маршруте испортится погода, то гроза разразится, то исчезнут спасительные восходящие потоки, то просто кто-то по неопытности потеряет ориентир.

И тогда далеко по радио разносится звонкий зинин голос:

— Тридцать седьмой, я двадцать пять! Иди в район Белополья, здесь погода лучше, пробьемся вместе!

И пробивались! Настойчивость в достижении победы, желание выполнить задание во что бы то ни стало не раз выручали Зину из самых, казалось, безнадёжных положений.

Особенно богатым успехами оказалась для спортсменки минувший летний сезон. Только в течение четырех дней июня она установила 21 всесоюзный рекорд. 25 июня на двухместном планере «Бланик» она обновила рекорд полета в намеченный пункт с возвращением на старт — общий протяженностью 211 километров. А 29 июня с пассажиркой на борту пролетела из Киева в район Полтавы, покрыв 287 километров. Это достижение значительно превышало прежний рекорд московской планеристки Изабеллы Гороховой.

Но, пожалуй, наибольшего успеха добилась Зина в конце лета. Утро 27 августа начиналось без особых надежд. Со стороны Днепра тянулись низкие туманы, за тучи пряталось солнце. На аэродроме все готовились к обычным тренировочным полетам. И вдруг к полудню ветер разогнал туман, и по небу сплошными грядками потянулись на юго-восток облака. Да ведь это же настоящая рекордная погода! Что если рискнуть?

На старте стоял односторонний красавец-планер А-15, конструкции Олега Константиновича Антонова. В его полированных плоскостях отражалось голубое, зовущее в даль небо. До этого дня Зина уже несколько раз пыталась улучшить всесоюзный рекорд полета в намеченный пункт. И каждый раз на длинном маршруте Зину подстерегали неудачи: то кончалась облака, то, наоборот, она догоняла холодный фронт и попадала под сплошную облачность, где земля остывала и восходящие потоки исчезали. Каждый раз все кончалось вынужденной посадкой на поле, приходилось ждать самолет-буксировщик, а вернувшись домой, опять начинать все с начала. Но спортивный азарт от этого разгорался еще сильнее. Неужели и сегодня не повезет?

Сборы были недолги: нельзя терять времени, ведь предстояло покрыть без мотора почти около полтысячи километров. Проведена на карте линия маршрута. Она протянулась из Киева в район Краматорска в Донбассе. Судейская коллегия еще рассматривала заявку на рекорд, а серебристый планер уже набирал высоту на буксире за самолетом. Отцепившись над аэродромом, Зина стала вкрутую спираль, и восходящие потоки быстро подняли ее под самую кромку облаков.

Все было в этом полете: и борьба за каждый метр высоты, и «ликовое положение», когда за Днепром довелось снизиться так, что уже надо было выискивать площадку для посадки. А затем попался слабый поток, позволявший набирать высоту по сантиметрам. Но зато потом погода, словно убедившись, что упрямы планеристки не сломили, взяла да так разгулялась, что временами планер летел в потоках без снижения со скоростью пассажирского самолета. Когда через пять с половиной часов полета внизу показались терриконы названного в заявке шахтерского поселка, Зина закричала — ура! Она могла лететь еще километров двести, так как солнце стояло еще высоко и облака простирались до самого горизонта. Но по положению надо было сесть не дальше одного километра от указанного пункта.

Выпустив воздушные тормоза, Зина пошла на посадку. 460 километров осталось позади. Наконец-то мечта сбылась!

...Много захватывающих полетов совершила за эти годы мастер спорта Зина Соловей. Но самые интересные у нее еще несомненно впереди. Талантливая спортсменка сейчас находится в расцвете своих сил. Накоплены тот опыт и мастерство, которые необходимы для серьезного штурма не только всесоюзных, но и мировых рекордов.

КВАЛИФИЦИРОВАННО

Около года назад Управлением авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР в учебные организации была разослана программа подготовки руководителей полетов. Ею предусматривались теоретические и практические занятия, давались методические указания, определялся порядок сдачи зачетов.

Факты однако показывают, что в ряде учебных организаций подготовка руководителей полетов или вовсе не проводится или проводится нецелесообразно, бессистемно. Еще имеются случаи, когда руководство полетами осуществляется некачественно, допускаются грубые ошибки. Иногда руководитель полетов не в силах непрерывно воздействовать на ход практической учебы, в усложнявшейся обстановке теряется, не оказывает нужной помощи экипажам, находящимся в воздухе.

В настоящее время авиационные учебные организации ДОСААФ СССР оснащаются новой, более совершенной техникой. Появляются такие радиотехнические средства, которые позволяют при умелом использовании обеспечить безопасность любого полета.

Все это значительно повышает требования к руководителям полетов, заставляет их совершенствовать свои знания.

Руководитель должен быть в курсе всех вопросов, связанных с организацией полетов. Прежде всего он детально изучает организацию связи на аэродроме и дублирующих средства, практически знакомится с позывными для связи с оперативным дежурным, метеостанцией, пеленгатором, приводными радиостанциями, радиолокатором и т. д. Кроме того, он усваивает действия в случае отказа всей или одного из каналов связи. Тщательно изучаются вопросы использования проволочной связи с приводными радиостанциями для подачи экипажу, находящемуся в воздухе, команд через АРК-5 при отказе связной радиостанции, возможности и порядок связи с запасными аэродромами и средствами ЗОС соседних аэродромов.

Следует детально ознакомиться с размещением и тактико-техническими данными наземных радиостанций, имеющих в распоряжении руководителя полетов, возможностями самолетных радиостанций. Нужно знать возможности использования радио для связи с наземными станциями соседних и запасных аэродромов, способы дублирования команд руководителя полетов с помощью радиостанций близко летающих самолетов экипажам, находящимся на большом удалении. Не менее важно усвоить порядок действий в случае отказа наземной радиосвязи с самолетами.

Изучая имеющиеся на аэродроме средства ЗОС и их тактико-технические возможности, важно определить, в какой степени можно использовать эти средства для обеспечения безопасности полетов, каковы возможности и способы связи с руководителями полетов на аэродромах других ведомств.

РУКОВОДИТЬ ПОЛЕТАМИ

В. НАЗАРОВ

Одним из элементов подготовки и проведения полетов является, как известно, метеорологическое обеспечение. Поэтому руководителю надо четко представлять организацию работы метеостанции, порядок сбора данных о фактической погоде и ее изменениях, знать, какие метеостанции входят в кольцо штурмового оповещения и как действовать в случае, если оно поступает. Невозможно руководить полетами, не зная задачи и виды разведки погоды, не умея правильно учитывать метеорологическую обстановку для выбора маршрута полета на разведку, правильно подбирать экипажи для этой цели и готовить их. Следует усвоить порядок определения метеозлементов в полете, сбора данных разведки погоды и их анализ, уметь при наличии на аэродроме радиолокатора организовать радиолокационную разведку погоды.

Но и это не все. Квалифицированное руководство полетами не может осуществляться без умения грамотно применять положения документов, регламентирующих летную работу. Времене на изучение документов жалеть не

стоит, оно окупится с лихвой. Руководитель полетов обязан всесторонне знать программы летной подготовки постоянного и переменного состава, содержащиеся в них задачи и упражнения, налет по ним, последовательность их выполнения и нормативы оценок. Мы уже не говорим о таком документе, как указания по организации и методике проведения учебного процесса в авиационных учебных организациях ДОСААФ.

Недопустимо, когда руководитель полетов не знает собственных обязанностей, а также функций своих помощников. К сожалению, такие руководители еще встречаются. Знание обязанностей дает возможность правильно наладить взаимодействие всех лиц стартового наряда. Это тем более важно при организации учебных полетов. Ведь если руководитель не будет знать, как обеспечить непрерывное управление самолетами на земле и в воздухе, как поддерживать четкий порядок на аэродроме, правильно оценить сложившуюся воздушную обстановку, какое принять решение, если потребуются оказать помощь экипажу в особых случаях полета, то не исключены грубые ошибки.

В основе подготовки руководителя полетов лежит самостоятельная учеба. Однако немалую роль призваны играть и групповые упражнения. Они помогают уяснить действия руководителя полетов: при отработке техники пилотирования по кругу и в зоне; во время маршрутных полетов, при освоении групповой слетанности и полетов по приборам (под штуркой); при полетах в сложных метеорологических условиях.

Для организации групповых занятий в классе создается обстановка, соответствующая фактическому месту, с которого производится руководство полетами. Развертывается радиостанция, обеспечивающая двустороннюю связь с радиостанцией подыгрывания; телефонная связь с объектами, используемыми при фактическом руководстве полетами. Необходимы также действующее устройство (светоплан, контрольные часы и т. д.), фактически используемое на данном аэродроме для контроля за движением самолетов; документация, обязательная на командно-диспетчерском или стартовом командном пунктах (КДП, СКП).

Важную роль играют показательные полеты. В этом случае руководителем полетов назначается командир летающего подразделения или его заместитель. Оборудование КДП (СКП) должно обеспечивать участникам занятий наблюдение за действиями руководителя полетов. По окончании занятий они докладывают свои замечания по организации и руководству полетами. Руководитель занятий, анализируя замечания, производит разбор.

Заключительным этапом обучения является стажировка, главная цель которой — передача опыта наиболее подготовленных руководителей полетов. Самостоятельному руководству полетами должны предшествовать не менее 4 стажировок.

Вдумчивая всесторонняя подготовка руководителей — лучший залог обеспечения полетов без летных происшествий.



Узбечка Санобар Ходжаева — конструктор хордовых моделей самолетов с реактивными двигателями.

Фото Н. Рабо

ГЛАВНОЕ — САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА

М. АРАРАТЯН,
начальник штаба аэроклуба

Теоретическая учеба летно-технических кадров, глубокое и всестороннее знание авиационной техники, правил ее эксплуатации, практической аэродинамики, радиотехнических средств, метеорологии, инструкций и наставлений — одно из главных условий успешного выполнения задач, возложенных на авиационные учебные организации ДОСААФ, обеспечения полетов без аварий и поломок.

Как организовать теоретическую учебу летно-технических кадров? На первый взгляд этот вопрос кажется неуместным. Ведь она проводится не первый год. И все же, на мой взгляд, существующая практика нуждается в пересмотре. Главным и определяющим в ней должна стать самостоятельная работа. Такой вывод обуславливается рядом факторов.

Во-первых, качественно изменились кадры. За последние годы аэроклубы пополнились теоретически грамотными инструкторами, имеющими высокую общеобразовательную и специальную подготовку, умеющими самостоятельно работать над книгой. Улучшилась учебная база. В настоящее время многие аэроклубы имеют специальные помещения, где можно не только проводить групповые занятия, но и заниматься самостоятельно.

Опыт показывает, что лишь те знания, умения и навыки могут быть прочными и осмысленными, которые приобретаются самостоятельным трудом. К тому же следует иметь в виду, что оргоматические указания по летной подготовке и наставления по производству полетов требуют, чтобы летчик-спортсмен развивал высокие индивидуальные качества и самостоятельность в действиях.

Разумеется, не все вопросы можно изучить самостоятельно. Исходя из конкретных условий, начальник учебной организации должен выбрать и применить наиболее целесообразную форму обучения личного состава. Но и знания, полученные во время классных занятий, должны закрепляться в процессе самостоятельной работы над собой.

Планируя теоретические занятия, следует, на мой взгляд, исходя из предстоящих задач летной подготовки, наметить темы индивидуальных заданий для всего летно-технического состава. При этом необходимо учитывать способности обучаемых, уровень их подготовки, образование и т. п.

В индивидуальном задании указывается дисциплина, тема, краткое содержание основных вопросов, срок сдачи зачета, а также фамилия принимающего зачеты. Указывается перечень наглядных учебных пособий, которые следует использовать для изучения тем. Часы самостоятельной подготовки указываются в расписаниях занятий. Слушатели сами определяют, в каком классе и по какой теме, запланированной в индивидуальном плане, они будут заниматься. В классах должны находиться консуль-

танты, с которыми можно посоветоваться по той или иной дисциплине.

Руководитель занятий, помимо выставления оценок в свою рабочую тетрадь, записывает, в какой степени обучаемый проявляет инициативу и активность в процессе классных занятий и самостоятельной подготовки.

Контроль за самостоятельной подготовкой и учет успеваемости позволяют следить за накоплением знаний и навыков каждым слушателем, своевременно обнаруживать и устранять недостатки в методике обучения.

Самостоятельная работа над собой, продуманный контроль способствуют значительному повышению теоретических знаний.

Необходимость больше отводить времени для самостоятельной подготовки диктуется еще и тем, что руководители из-за отсутствия времени не всегда имеют возможность тщательно подготовиться к лекции. Иногда они вынуждены проводить занятия по конспекту большой давности. Уровень классных занятий от этого снижается.

По мнению Совета аэроклуба, правильная организация самостоятельной подготовки освободит руководящий летный состав от проведения большого количества классных занятий, позволит успешнее решать практические задачи.

г. Днепропетровск

В РОДНОМ АЭРОКЛУБЕ...

296 боевых вылетов... 25 сбитых самолетов противника... О многом говорят эти цифры, характеризующие боевую деятельность летчика-испытателя гвардии подполковника запаса Егора Васильевича Василевского. В авиацию он пришел, как и многие его друзья комсомольской юности. В 1938 году юноша закончил Витебский аэроклуб, потом был летчиком-инструктором, а в 1942 году «выпросился», как он говорит, на фронт. Василевский показал себя бесстрашным воздушным бойцом и вскоре стал ведомым у Героя Советского Союза В. М. Иванова.

Молодого авиатора с любовью называли «шит ведущего», а затем, когда его назначили командиром эскадрильи, — «ведущим полка». Он умел находить ключ к победе в самых тяжелых условиях воздушного боя. Случалось, что летчики эскадрильи Егора Василевского за день сбивали до 14 самолетов противника. В боях под Будапештом шесть истребителей, ведомых Василевским, действовали дерзко и решительно, рассредоточили боевой порядок нескольких десятков вражеских самолетов и не дали им возможности сбросить бомбы на позиции наших войск.

Восьмью боевыми орденами и столько же медалями — высокими наградами отважного воина. Их венчает Золотая Звезда Героя.

После увольнения в запас Е. В. Василевский продолжает заниматься любимым делом. Он работал инспектором-летчиком в Витебском областном комитете ДОСААФ, был командиром отряда, а сейчас является начальником летной части аэроклуба, в котором начинал свой путь в авиацию.

А. МАКЕЛЬНИКОВ

Л Ю Д И БОЛЬШОГО ПОЛЕТА

**ВОСПИТАННИКИ И АКТИВИСТЫ
ПАТРИОТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА**

Не счесть подвигов, которые совершают авиаторы, конструкторы — достойные сыны народа, строящего коммунизм! А многие из них начинали свой путь в авиацию в различных авиационных кружках, аэроклубах.

Трижды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации И. Н. Кожедуб первоначальную летную подготовку получил в аэроклубе. Своей боевой путь в Великой Отечественной войне он начал в марте 1943 г. под Орлом. С победами прошел до Берлина. На его счету 62 сбитых вражеских самолетов.

Герой Советского Союза маршал авиации С. А. Красовский, командуя большими авиационными соединениями, сражался под Ростоном, Брлинском. Он возглавлял 2-ю воздушную армию в битвах под Сталинградом (ныне Волгоград), на Курской дуге, в Львовско-Сандомирской и Висла-Одерской операциях, в битве за Берлин.

Более 30 лет назад С. А. Красовский был одним из организаторов школы гражданских летчиков в г. Иванове, вел активную работу в патриотическом Обществе: являлся членом президиума областного совета Осоавиахима.

На планерной станции в Перми, а затем в Краснодарском аэроклубе берет начало летная жизнь трижды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации А. И. Покрышкина. В годы войны летчик-новатор Покрышкин сбил 59 самолетов врага.

Активным деятелем ДОСААФ является заслуженный мастер спорта Герой Советского Союза полковник С. Н. Анохин. Это всесторонний авиационный спортсмен — летчик, парашютист, планирист. Он рекордмен, заслуженный летчик-испытатель СССР.

Самолеты советского авиаконструктора О. К. Антонова известны не только в нашей стране, но и за рубежом. Конструкторский коллектив, возглавляемый О. К. Антоновым, радует своими подарками и наших спортсменов-планиристов. Его рекордные планиры имеются во всех авиационных клубах. Высоко в небе парят эти планиры, на которых совершенствуют свою выучку мастера безмоторного полета.

Прекрасен подвиг Героя Советского Союза старшего лейтенанта М. П. Девятаева, бывшего воспитанника Казанского аэроклуба. Будучи раненным в воздушном бою, он попал в плен. Но отважные не сдаются. Десятеро пленных советских людей, в числе которых был и Девятаев, захватили на аэродроме вражеский бомбардировщик «Хейнкель-111». Девятаев поднял его в воздух и вместе со всеми прилетел к своим.

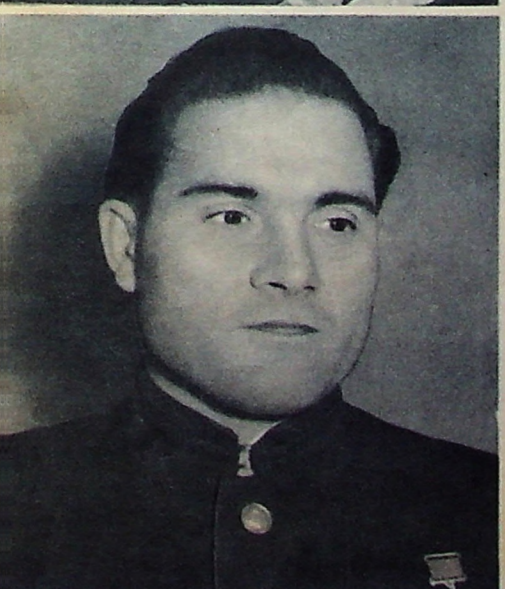
Полны прелести и романтики перелеты советских летчиков на огромные расстояния. Один из них, явившийся женским мировым рекордом дальности (5 908,61 км), из Москвы на Дальний Восток, совершил женский экипаж под командованием В. С. Гризодубовой, получившей профессию летчицы в школе Осоавиахима. Всем членам экипажа было присвоено звание Героя Советского Союза.

Отвагой и мужеством прославились бывший курсант Тихорецкого клуба, ныне Герой Советского Союза, З. А. Сорокин. Раненный, он несколько дней добирался от места вынужденной посадки до своих войск, обморозил ступни, они были ампутированы. Но Сорокин остался в строю летчиков и снова сражался с врагом за честь и славу Советской Отчизны.

На снимках (слева направо): в первом ряду — И. Н. Кожедуб, С. А. Красовский, А. И. Покрышкин; во втором ряду — С. Н. Анохин, О. К. Антонов; в третьем ряду — М. П. Девятаев, В. С. Гризодубова, З. А. Сорокин.



Люди БОЛЬШОГО ПОЛЕТА





Парашютисты витебской шелкоткацкой

Вверху слева — трости-
щица preparительного
цеха Лиля Бедункевич на
своем рабочем месте. Ни-
же — она же в полном па-
рашютном снаряжении на
аэродроме Витебского аэро-
клуба. Рядом две фотогра-
фии. На верхней — девушки
с Витебской шелкоткацкой,
помогая друг другу, закан-
чивают приготовления к
очередному прыжку. На
нижней — спортсмены уже в
самолете. Их привел к нему
руководитель парашютной
секции председатель пер-
вичной организации ДОСААФ
фабрики мастер спорта Петр
Бойков. Вы видите его на
центральной фотографии
справа. Первым помощни-
ком П. Бойкова является
общественный инструктор
по парашютному спорту
перворазрядник Юрий Ку-
приянов (верхний ряд второй
справа). Вверху справа —
ударница коммунистическо-
го труда одна из лучших
спортсменок фабрики ком-
сомолка Вера Гулидина.
Справа в середине — муж-
чины наблюдают за прыж-
ками девушек. Внизу спра-
ва — к спортсменам шелко-
ткацкой фабрики пришла
поделиться опытом мастер
спорта Светлана Власова
(третья справа).

Фото В. Кулакова



ИМЕНИ П. Н. НЕСТЕРОВА

Международная авиационная федерация (ФАИ) учредила переходящий приз для победителя первенства мира по высшему пилотажу — кубок имени выдающегося русского летчика основоположника высшего пилотажа Петра Николаевича Нестерова.

Впервые команды спортсменов-летчиков различных стран вступят в борьбу за честь обладать этим почётным призом на очередном чемпионате мира по высшему пилотажу, который состоится в этом году в Венгрии.

В программу чемпионата входит розыгрыш обязательного (два полёта) и произвольного комплексов.

В обязательный комплекс включено 10 фигур: управляемая бочка (правая); поворот на горке с углом 90° (левый); полупетля (правая); штопор (левый) два витка; переворот на горке с углом более 40° (правый); восходящая бочка (левая); обратная петля; $3/4$ нормальной петли; правый поворот на горке из перевернутого положения с выходом на спину и обратный глубокий вираж (правый).

Второй полёт обязательного комплекса отличается от первого обратным чередованием вращения самолета при выполнении фигур, то есть если в первом полёте выполняется правая управляемая бочка, то во втором — левая и т. д.

Как обязательный, так и произвольный комплексы ограничиваются по времени (5 минут) и по высоте (от 1000 м до 100 м).

В отличие от программы первого чемпионата место пилотажа не ограничивается прямоугольным коридором. Теперь на земле будет выложен крест из белых полотнищ, обозначающий центр, отклонение от которого будет учитываться при оценке качества пилотажа.

Каждая команда будет состоять из 5 человек. Зачет производится по показателям трех лучших спортсменов.

Кто же завоюет кубок имени П. Н. Нестерова? Это покажет недалекое будущее.



ПАРАШЮТИСТЫ ВИТЕБСКОЙ ШЕЛКОТКАЦКОЙ

(См. РАЗВОРОТ
ЦВЕТНОЙ ВКЛАДКИ)

На аэродроме Витебского аэроклуба ДОСААФ в тот день царил большое оживление. Шли тренировочные полеты, совершали прыжки парашютисты. Здесь можно было встретить мастеров спорта пилотов К. Рыбалко, В. Новикова, В. Пистоленко, молодых спортсменов фабрики «КИМ», шелкоткацкой фабрики, завода радиодеталей, стройтреста. Любит молодежь Витебска авиационные виды спорта.

Вот группа парашютисток в полной «боевой» форме подходит к самолету Ан-2. Это девушки с шелкоткацкой фабрики. Сегодня у них тренировочные прыжки. Проходит несколько минут — и самолет в воздухе. Высота — 1000 метров. С земли видно, как от самолета одна за другой отрываются черные точки. Проходит несколько секунд, — и в небе вспыхивают разноцветные купола парашютов. Умело управляя стропами и своим телом, парашютистки устремляются к цели, стараясь приблизиться как можно ближе к центру круга.

Первой опускается на поле аэродрома белокурая девушка. Это — комсомолка ударница коммунистического труда Вера Гулидина.

— Поздравляю, Вера, с двадцать пятым прыжком, — говорит мастер спорта Петр Пименович Бойков, руководитель группы парашютистов фабрики.

Прыжок был удачным. Вера радовалась успеху. Хорошо на этот раз приземлилась и ее подруги. У каждой из них на счету появилось еще по одному прыжку.

В 1960 году, когда началась спартакиада по техническим видам спорта, Вера Гулидина со своими подругами Лилей Бедункевич, Аней Ганкович, Аней Гайдуковой, Людой Семеновой и другими девочками и парнями своей фабрики стала заниматься в парашютном кружке, созданном на предприятии. Руководит кружком офицер запаса работник фабрики мастер спорта Петр Пименович Бойков. У него было чему поучиться любителям спорта смелых и отважных.

У мастера спорта Бойкова на счету 971 прыжок. Являясь хорошим педагогом и незаурядным организатором, Петр Пименович скоро привил молодежи вкус к парашютному спорту. Кружок стали посещать 16 юношей и девушек. Вечерами новички учились укладывать парашюты, познавали теорию прыжков, знакомилась с замечательными успехами советских парашютистов. Вместе с Бойковым учил молодежь общественный инструктор работник ткацкого цеха Юрий Петрович Куприянов, один из сильнейших спортсменов города. Он имеет 120 прыжков. Часто Куприянов и теперь бывает со своими воспитанниками на аэродроме аэроклуба, руководит тренировочными прыжками.

На первенстве города парашютисты шелкоткацкой фабрики вышли на первое место, а Лилия Бедункевич и Вера Гулидина показали себя лучшими спортсменками Витебска. Девушки принимали участие в групповых прыжках на открытии областной спартакиады по техническим видам спорта.

С тех пор спортсменки Бедункевич, Гулидина, Гайдук, Ганкович частые гости в областном аэроклубе. Они систематически повышают свои знания, совершают тренировочные прыжки. Девушкам присвоен третий спортивный разряд по парашютному спорту.

Комсомолки хорошо трудятся на производстве, все являются ударницами коммунистического труда. Лилия Бедункевич недавно принята кандидатом в члены КПСС. Передовые работницы фабрики отдадут все свои силы успешному претворению в жизнь исторических решений XXII съезда КПСС. Творческим трудом и активным участием в спорте молодые патриоты крепят могущество любимой Родины.

П. ПОХИЛЬКО

г. Витебск

Они умножают спортивную славу ДОСААФ

С ИСКРОЙ ТВОРЧЕСТВА

✱
ОЧЕРК

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ

Исход спортивного поединка решил последний, третий тур. Шансы лидеров старта — ленинградца чемпиона СССР 1960 года Александра Эрлера и алмаатинца Павла Горынина — на завоевание золотой медали (приза финальных авиамodelьных соревнований Всесоюзной спартакиады) расценивались неизмеримо выше, нежели остальных соперников.

Горынин, плечистый, большелобый, с открытым взглядом зорких глаз, в который раз проверял себя — готов ли он к запуску. Величковский, его друг, не участвовавший в этих соревнованиях, наблюдал за ним. Оба молчали.

Посмотреть на Горынина — не скажешь, что его черед стартовать. Только прорезавшаяся морщинка у рта выдает напряжение душевных сил.

— Все! — Павел вздохнул и разогнул спину, держа модель у груди.

Величковский, тренер команды, сделал с ним несколько шагов, остановился, посмотрел пристально вслед. Оценивающим взглядом стал следить за каждым его движением.

Латвийский городок Бауск, где проходили всесоюзные старты, не баловал погодой. Эрлер и Горынин запускали свои модели в сильный ветер и дождь. Маленький самолет ленинградца врезался в дерево — неудача! А модель алмаатинца — высоко в небе. Слово пилотируемая искусным летчиком, она летит по прямой с попутным ветром и против ветра, делает петли Нестерова, перевороты, вертикальную восьмерку... Ее полетом Горынин управляет с помощью радиосигналов, заставляя модель выполнять всю пилотажную программу.

Горынин вернулся со старта медленной, чуть вразвалку, походкой. И только веселой усталостью, той усталостью, когда человек доволен исходом трудной работы, блестели глаза.

Победа!.. Отныне он — чемпион страны и Всесоюзной спартакиады по радиоуправляемым пилотажным моделям.

Величковский обнял друга. Павла тепло поздравили товарищи. В зачет своей команде Горынин принес крайне важные очки, позволившие спортсменам Казахстана выйти на первое место не по одному, а по всем трем классам радиоуправляемых моделей. Впервые кубок победителей получил «прописку» в Казахстане.

II

У Горынина есть редкий дар — чувствовать модель, радиоаппаратуру в действительности. Говорят, у него чутье улавливать малейшие перемены в их «поведении». Секрет не в «чутье», а в опыте, наблюдательности, в желании доископаться до причины любого явления. Когда Горынин вспоминает свои первые неудачи, на его лице появляется улыбка.

— Да, да, нехватало конструкторских и спортивных навыков, уверенности, а также умения соревноваться. Есть авиамodelь, для которых имеет значение только результат. Я люблю спорт за борьбу, за творческие поиски.

И в «бумажный период» своего творчества (Павел в шутку под «бумажным периодом» подразумевает время, когда он в кружке строил простейшие модели) Горынину не хотелось слепо копировать чужую модель, чужой чертеж. Его расчетливая неторопливость, самостоятельность мышления были по достоинству оценены еще в кружке. Даже заимствованный чертеж он большей частью стремился прочесть по-своему. Вот перед ним схема модели планера: он изменяет форму крыльев, фюзеляж делает овальным, а к центроплану приделывает зализы. Как потом оказалось, такой центроплан не улучшил обтекания крыла. Павел не уславливается, постепенно изменяя форму фюзеляжа и удлинение крыльев, нашел, наконец, наилучшие соотношения всех частей.

Расчеты и расчеты. Горынин изучает схему фюзеляжной модели. Более узкий и длинный фюзеляж, по его мнению, должен уменьшить лобовое сопротивление и увеличить устойчивость планера. Когда же модель была запущена в воздух, правильность такого решения подтвердилась.

Еще черта, отличающая алмаатинца, — это склонность к систематизации проведенных опытов.

— Давно, — рассказывает Павел, — я завел тетрадь, с которой и теперь не расстаюсь. В нее регулярно заносю все интересные данные. Откроешь, скажем, раздел, озаглавленный «стабилизатор», — и сразу видишь, какие профили были мною испытаны, какое влияние на полет модели они оказали. Подробные, крайне необходимые данные есть и о крыле, фюзеляже, двигателях, радиоаппаратуре.

Аккуратность, привитая в кружке, стала привычкой, второй натурой Горынина — общественного инструктора, масте-

ра спорта, преподавателя производственного обучения строительного техникума.

III

Удивительное дело — авиамоделизм! В нем боевой азарт, воля спортсмена и романтика труда, поиск исследователя и глубокая страсть испытателя. «Заблывший» этим спортом в детстве, не изменяет ему и в зрелом возрасте. Как геолог идет неведомыми путями, открывая богатства земли, так и Горынин неведомыми путями «открывает» тайну своих конструкций. Не легок этот путь, не всегда он приводит к заветной цели. Бывают и остановки, и неудачи. Но у авиамоделиста всегда в душе горит неугасимый огонь веры в успех. Он не отступает перед трудностями.

Победа большая, принесшая известность, пришла 14 июля 1949 года. На его счет записывается рекорд СССР: модель планера поднялась на высоту 2340 метров. Это достижение до сих пор значится в рекордной таблице.

Спортсмены хвалили его модели, но сам он полного творческого удовлетворения не испытывал. Павел не хочет довольствоваться достигнутым.

— Пока спортсмен создает модель, — поясняет он, — дух творчества не покидает его. На соревнованиях же испытанию подвергается стойкость, воля к победе.

Воля к победе!.. Без нее нет спортсмена. «У меня, не скрою, неожиданная неудача вызывает прилив сил, и я до последнего буду бороться, не сдаваться...»

С ним произошел такой случай. На республиканских соревнованиях разбили обе его модели, а надо было еще трижды стартовать. Другой бы прекратил борьбу. Но не таков Горынин! Его упорству, самообладанию можно позавидовать. Он с помощью товарищей отремонтировал модели, стартовал с ними и добился победы.

IV

Подобно конструктору самолета, Горынин постоянно стремится вперед. Модель, которая еще вчера казалась вершиной творчества, верхом совершенства, сегодня уже не удовлетворяет ее создателя. Бесконечные эксперименты... Найти правильное решение могут помочь лишь опыт, проверка даже того, что давно принято и кажется незыблемой истиной. Каким образом повысить подъемную силу крыла и снизить его лобовое сопротивление? Какие центры обеспечивают наилучшую устойчивость и управляемость модели? Как улучшить серийную радиоаппаратуру? Над этим думает Павел Горынин.

В большом и разнообразном самолетном парке «малой авиации» самыми сложными являются модели самолетов, управляемые по радио. На успех могут рассчитывать те, кто сочетает в себе отличное конструкторское и спортивное мастерство и талант радиоинженера. Ведь кроме модели надо еще до тонкостей владеть радиоаппаратурой или же сконструировать свою, собственную.

Наряду с планерами Горынин решил строить радиоуправляемые модели. Его



П. Горынин.

дарованию во многом помогла раскрыться дружба с радиотехником рекордсменом мира Петром Величковским — известным строителем радиоуправляемых моделей.

Горынин и Величковский — разные люди. Но эти две индивидуальности умеют слиться в одно цельное и живое, когда занимаются любимым спортом. И тогда они как бы дополняют друг друга. Они умеют вдохновиться коллективной работой и порадоваться успеху каждого. Вот и теперь у них родилась новая радиоаппаратура с пневмосистемой, которую Горынин в

НОВЫЕ МАСТЕРА СПОРТА

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всесоюзной спортивной классификации президиум Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР, по представлению Федерации авиационного спорта, присвоил звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

По парашютному спорту
В. М. Гурьяшиной (г. Свердловск),
И. В. Трухину (ВВС), Э. В. Севастьянову (г. Москва), С. Ф. Власовой (ВДВ),
И. Н. Лузанину (г. Свердловск), В. И. Водянику (г. Киев), И. И. Вандаренкозу (ВВС), Ю. А. Кузнецову (г. Москва),
Т. Д. Кузнецовой (г. Москва), Г. А. Кузнецову (г. Челябинск), Н. Н. Шереметьеву (ВДВ), Т. П. Матвееву (ВМФ), А. И. Алимовой (г. Киев), Н. Л. Комарову (ВВС),
И. И. Мещерякову (ВДВ), Л. В. Лукьянову (г. Хабаровск), И. Я. Терещенкову (ВВС), Л. М. Лыжину (г. Коломна),
Г. П. Федосимову (ВДВ), А. П. Дергунову (г. Саранск), Н. А. Красюку (г. Фрунзе),
И. П. Чумакову (г. Львов) и Ю. И. Веленко (ВДВ).

По самолетному спорту
К. К. Асколнину (г. Могилев) и
Г. Д. Беккеру (ВМФ).

По планерному спорту
В. В. Сушко (ЦАК СССР), Ю. И. Лейферу (г. Москва), В. П. Кильмаеву (г. Караганда), И. А. Гороховой (г. Москва) и
В. Л. Першукову (г. Ашхабад).

этом году намерен поставить на свою модель. Их роднит целеустремленность и преданность любимым занятиям, когда капельки пота вот-вот упадут на рабочий стол и их некогда даже смахнуть. В этом счастливое совпадение двух характеров. Но не только.

На творческом содружестве виден след живой инициативной работы коллектива авиамоделистов Алмаатинского аэроклуба. Здесь царит замечательный дух сотрудничества. Сюда приходят с новыми идеями. Внимательно выслушивают каждого, изучают и взвешивают ценность его мысли. В клубной лаборатории не считается невежливым сказать товарищу, что его новый проект, если он действительно плох, — образец того, как не надо строить модели.

— Вот в этой среде, благодаря ей и вырос мой друг Павел, — говорит Величковский.

Сам Горынин замечает:

— В нашей среде живет стремление к совершенствованию. Никто из нас не постесняется обогнать товарища на соревнованиях. Наоборот, всеми силами постарается первенство выиграть. И он же отдаст все силы для того, чтобы помочь товарищу в нужный момент. Творческое волнение — неизбежный спутник каждого спортсмена.

В 1950 году началась творческая работа с Величковским, а через год Горынин — уже призер первенства страны по радиоуправляемым моделям и чемпион СССР по моделям планеров. Понадобился еще год, чтобы он надел майку чемпиона и по радиоуправляемым моделям и записал на свой счет три мировых рекорда. Затем рекорд страны. В 1957 году снова победа — первое место! И, наконец, 1961 год — чемпион СССР и Всесоюзной спартакиады.

У талантливого спортсмена, чемпиона и рекордсмена, удостоенного высшей награды патристического Общества — Почетного знака ДОСААФ, впереди новые творческие поиски, новые бои на авиамодельных стартах.

Звание чемпиона мира — его мечта, новый рубеж, может быть еще далекий.

Как бы ни трудна была неделя от воскресенья до воскресенья, он обязательно раз приедет на аэродром аэроклуба. Аэродром от дома далеко. Но правило есть правило. Он запускает модель, вспоминает все, чему его учили его соперники на чемпионате мира в Бельгии, на всесоюзных соревнованиях в Латвии. Тогда, в Латвии, на финальных стартах спартакиады ему помогли и Эрлер, и Малик, и Дрожжин. И им есть чему поучиться у алмаатинца, но Павел никогда не пренебрегает опытом, советами других. «Пока результат у меня не ахти какой важный. Но я не только ради результата на аэродром приезжаю. Я спорт никогда не брошу, сколько бы мне не было лет. Просто он вошел в кровь».

Время! Сколько его надо, чтобы все успеть? День на работе. Из техникума — на учебу (он — студент-заочник строительного института) или в аэроклуб. Поручили вести авиамодельный кружок. Да и самому надо тренироваться. И сыну-школьнику (тоже авиамоделисту!) нужно уделить время. И в том, что время заполнено любимым делом до предела, он и находит свое счастье.

НАД ОТРОГАМИ ПАМИРО-АЛАЯ

Систематические парящие полеты на планерах в Душанбинском авиаспортивном клубе начались с июля 1960 года. Особенно успешно они стали проводиться после получения планеров «Бланик».

Гиссарская долина, где расположен наш аэродром, — обычная долина горного Таджикистана. Осадки выпадают здесь в основном весной, а в летние месяцы дождь — редкое явление. Сильный нагрев почвы днем (температура у земли 38—42°) обеспечивает очень интенсивное перемещение воздушных масс вследствие развития термической конвекции и долинных ветров. Большую часть летнего времени облака отсутствуют, поэтому выполнять парящие полеты приходится в безоблачном небе.

Горная местность и сильные южные ветры создают условия для образования волновых потоков в непосредственной близости от аэродрома. В период октября — декабря 1960 и 1961 годов мы неоднократно наблюдали образование характерных «чечевиц» на значительной высоте.

Этот период и является, по нашему мнению, сезоном волновых потоков.

Летая в течение июля — октября 1960 года, спортсмены-планеристы начали достигать большой высоты и открывать интересные явления. Так П. Лавриненко в течение дня трижды выпаривал в одном и том же месте на высоту 3250—3300 м. В последующие дни в этом же районе я несколько раз набирал такую же высоту. Молодой спортсмен Новиков с пассажиром на борту на планере КАИ-12 также поднимался выше трех тысяч метров.

Полеты на высоту 2700—3300 м стали у нас обычными. Мы пришли к выводу, что это постоянный поток роторного типа, поскольку рядом с восходящим мы нередко попадали в нисходящий поток силой 4—5 м/сек.

Начало погоды, благоприятной для парящих полетов, мы определяем по образованию пылевых смерчей. Характерно, что наиболее мощный смерч образуется в одном и том же месте. Таким образом у нас восходящие потоки обозначены пылью.

Разве не мечта планериста видеть поток!

Обычно, отцепившись от самолета на 600—800 м и войдя непосредственно в район смерча, обнаруживаешь поток со скоростью 3—4 м/сек. Поток на этой высоте очень узкий, и это заставляет выполнять спирали с креном до 60° с применением закрылков. С увеличением высоты скорость подъема вначале возрастает до 5 м/сек и более, а потом постепенно падает. На 2700—3500 м она равняется 1—2 м/сек, в зависимости от условий дня. На высоте поток имеет большую ширину и удерживать постоянный подъем в нем не представляет никакой трудности.

В начале июня 1961 года, выполняя полеты на планерах МАК-15, спортсмен

Ермошин и я в один день выпарили на 3500 м, причем уходили из потока 2—3 м/сек из-за сильного холода. Температура понижалась до -3°, а у земли было 36—38° жары.

В середине июня наши показатели еще улучшились. Спортсмен I разряда Пашков, выполняя полет по 100-километровому треугольнику, набрал 4200 м, причем на этой высоте находилась нижняя кромка мощного кучевого облака. В этот же день планерист Ермошин поднялся на 3700 м.

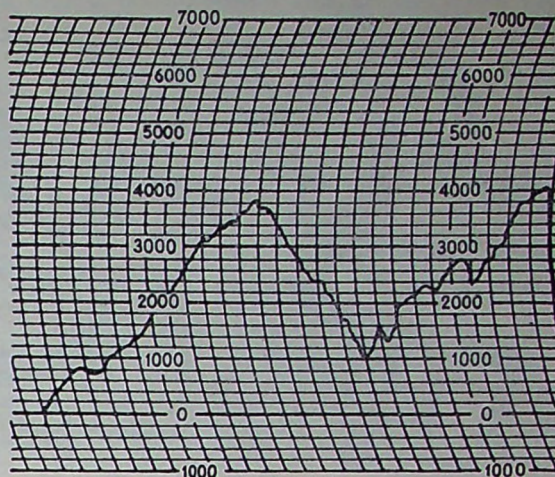
Учитывая благоприятные метеословия, я решил попытаться превзойти существующий всесоюзный рекорд и 22 июня на планере «Бланик» с пассажиром на борту поднялся в воздух для выполнения рекордной попытки. Отцепился от самолета-буксировщика на высоте 700 м в потоке 1,5—2 м/сек. Вскоре планер вошел в поток силой 3 м/сек. Потом скорость потока увеличилась до 5—6 м/сек. На высоте 1700 м вариометр показал 5 м/сек, и такой подъем сохранялся постоянным до 3700 м. На этой высоте планер вошел в облако, и дальнейший полет пришлось продолжать по приборам. Выполняя спираль с креном 10—15° по авиагоризонту на скорости 80—85 км/час, я сохранял подъем 3 м/сек. На высоте 4100 м начала болеть голова, и я прекратил подъем.

Летя в сторону г. Душанбе, снизился до 2000 м. Самочувствие улучшилось, и мной было принято решение еще раз попытаться достичь рекордной высоты.

Спланировав до 1500 м, подошел в район ротора и очень быстро набрал 3300 м. После этого направился в сторону мощного кучевого облака, которое стояло над г. Орджоникидзебадом. В этом районе поток был 4—5 м/сек. На высоте 3800 м я опять вошел в облако. Когда высотомер показывал 4250 м, по радио последовала команда о немедленной посадке. На аэродроме усилился ветер до 14—16 м/сек.

Я прикинул, что наш аэродром имеет превышение над уровнем моря 930 м. Таким образом абсолютная высота полета должна составлять более 5000 м. Значит рекорд установлен. Выйдя по прямой из облака с курсом на юг, я быстро потерял высоту и произвел посадку.

Неоднократные полеты и наблюдения дают основание утверждать, что в районе Душанбе над отрогами Памиро-Алая имеются хорошие волновые потоки и их надо как следует изучать.



Барограмма рекордного полета Б. Керопяна.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

„ПОРА СДЕЛАТЬ ВЫВОДЫ“

Под таким заголовком в журнале «Крылья Родины» № 12 за 1961 г. была опубликована редакционная статья, в которой подверглись критике серьезные недостатки в организации всесоюзных авиамodelных соревнований.

Председатель всесоюзной авиамodelной секции тов. Рыбкин сообщил редакции, что статья обсуждалась на заседании бюро. «Бюро, — говорится в его решении, — считает своевременным и правильным выступление журнала по вопросу подготовки и проведения всесоюзных соревнований. Положения статьи «Пора сделать выводы» соответствуют позиции бюро секции, изложенной в его решении от 24 ноября 1961 года». В этом же решении отмечено, что бюро секции не приняло необходимых мер, чтобы выполнить намеченные им мероприятия по проведению всесоюзных соревнований 1961 года.

„НУЖНО НОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИЯХ“

Под таким заголовком в 12 номере журнала «Крылья Родины» за 1961 г. была опубликована заметка начальника Казанского аэроклуба Л. Стекланова, в которой содержится предложение о пересмотре программы Всесоюзных соревнований по вертолетному спорту.

Бюро Всесоюзной секции вертолетного спорта рассмотрело заметку и вынесло решение: Одобрить инициативу тов. Стекланова и просить редакцию «Крылья Родины» продолжить обсуждение программы Всесоюзных соревнований на страницах журнала. Бюро Всесоюзной секции просит спортсменов-вертолетчиков принять активное участие в обсуждении программы.

Ряд конкретных предложений тов. Стекланова бюро считает вполне приемлемыми. Однако, вследствие невозможности в оставшееся до соревнований время разработать новые разрядные нормативы и Правила судейства, а также организовать их обсуждение и облет упреждений, секция рекомендует провести VI Первенство СССР 1962 года по вертолетному спорту по старой программе; провести конференцию, на которой обсудить новую программу, разрядные нормативы, вопросы совершенствования форм развертывания вертолетного спорта в стране и перспективы нашего участия в международных соревнованиях.

Б. КЕРОПЯН,
спортсмен I разряда

В. ВАВИЛОВ,
председатель бюро Всесоюзной
секции вертолетного спорта



ЗВЕЗДЫ СТАНОВЯТСЯ БЛИЖЕ

Над городом не погасли еще звезды. Их бесчисленная серебряная россыпь холодным далеким светом смотрит на землю. А по дороге на аэродром на открытой машине мчатся юноши и девушки — рабочие и студенты, служащие и учащиеся. Они поднялись так рано, чтобы с первыми лучами солнца начать полеты на планерной станции.

Среди тех, кто едет в машине, — стройный юноша, которого почему-то все величают по имени-отчеству: Олег Николаевич. Слушает юноша внимательно, отвечает спокойно, со знанием дела. Видно, у Олега Николаевича прекрасное настроение.

— Честное слово, звезды становятся ближе, — говорит он, взглянув на небо.

Кто же этот Олег Николаевич, чем заслужил уважение товарищей, многие из которых намного старше его?

На снимках сверху (слева): Идет напряженная учеба. Планеры — в воздухе. Полетами руководит начальник Йошкар-Олинской планерной станции Константин Лоскутов. Справа: Один из лучших общественных инструкторов станции Михаил Кугуялов.

В центре слева — десятиклассник Виктор Ключев за подготовкой к запуску своей модели. А стоящий рядом мальчуган еще только мечтает построить рекордную модель.

Внизу: День парашютных прыжков открывают общественные инструкторы ДОСААФ. Они первыми поднимаются в воздух.

Олегу Арбану двадцать один год. Детское увлечение авиамоделизмом переросло в дело всей жизни. Учеником седьмого класса юный строитель воздушных кораблей пришел на планерную станцию, и никто не посмеялся над мальчиком, хотя у многих в душе возникло сомнение: а серьезно ли это, получится ли у него что?

Упорная продолжительная учеба — и вот первый самостоятельный полет. Планер, подчиняясь воле курчавого мальчугана, уверенно набирал высоту.

После полета инструктор сказал школьнику:

— Вот ты и получил путевку в небо. А дальше-то будешь заниматься? Или уже достиг цели?

— Это только начало, — ответил Олег. — Я хочу, как и вы, учить планеристов.

И Олег Арбан все три года, до окончания десятилетки, не зная отдыха даже в воскресные дни, продолжал заниматься планеризмом.

Комсомол — давнишний и верный шеф воздушного флота. Сотни тысяч членов ВЛКСМ навсегда подружились с авиацией, составили ее решающую, ударную силу. И комсомолец Арбан, закончив десятилетку, также пошел их путем. По путевке марийского комсомола Олег поехал в Калужскую Центральную планерно-вертолетную школу ДОСААФ. Он был настойчив в своем стремлении стать воспитателем крылатой молодежи, и через два года получил диплом инструктора летчика-планериста.

Морозным январским днем 1961 года Олег Арбан вернулся в Йошкар-Олу. Здесь он родился, здесь строил модели самолетов и учился летать, здесь предстояло ему теперь учить марийскую молодежь, которая, как и он сам, стремилась в небо, к звездам. Арбан сменил инструктора Николая Ивановича Бондаренко, своего учителя, ветерана планерного спорта. Всегда грустно покидать боевой пост, но у Николая Ивановича было некоторое утешение — не со стороны пришел Арбан, ведь это он, Бондаренко, шесть лет назад сказал четырнадцатилетнему школьнику:

— Значит, все ясно? Так давай самостоятельно. И смелее...

В группе, которую поручили вести Арбану, большинство рабочих. И все свои силы и знания отдал молодой инструктор их обучению.

Одним из наиболее старательных учеников Арбана стал рабочий машиностроительного завода Владимир Домрачев. Владимир отслужил срочную службу в Военно-Воздушных Силах механиком на реактивных истребителях. А теперь сам захотел летать. Всё — теорию полета, кон-



струкцию планера, метеорологию, радиосвязь, наставление по производству полетов, парашютную подготовку демобилизованный воин сдал на «отлично». Домрачев первым в группе самостоятельно поднялся в воздух.

Случается, очень устает Владимир на заводе, но после смены он обязательно направляется на планерную станцию. Другой раз бывает, что нет машины, или льет проливной дождь — все равно Владимир идет на занятия.

Такой же энтузиаст летного дела — комсомолец мариец Леонид Рыбаков. Весной и этот ученик Арбана самостоятельно взмывает на «Приморце» над марийской столицей, как уже парят комсомолки работницы Валентина Вишнякова, Тамара Насонова и лаборантка Лида Меринова.

У планерной станции — хорошие традиции. Здесь получили путевку в летную жизнь сотни юношей и девушек Йошкар-Олы. Рабочий комсомолец Юрий Бакулин, ставший на станции опытным планеристом, теперь инструктор-вертолетчик в Казани. Равиль Шакиров стал пилотом Ан-2. Поехал учиться на инструктора один из учеников Арбана — фрезеровщик Вячеслав Пирогов.

С гордостью называют в марийской столице имя рабочего машиностроительного завода перворазрядника Валерия Загайнова. В прошлом году Загайнов установил восемь рекордов Марийской АССР. В одном из полетов Валерий достиг выдающихся результатов — он поднял планер на высоту 4700 метров. Два часа продолжался этот полет. Загайнов проявил не только отличное мастерство, но и крепкую волю. Он мог гораздо раньше идти на станцию — показатели высоты уже давно свидетельствовали о победе над старым рекордом республики, также принадлежавшим Загайнову. Однако Валерий летел все выше, перекрыв прежние достижения на две с лишним тысячи метров.

Команда Йошкар-Олинской планерной станции с успехом участвовала в зональных соревнованиях в Чебоксарах. В ее составе были начальники станции Константин Петрозич Лоскутов, Валерий Загайнов и Михаил Кугуvalов. Марийцы в упорной борьбе заняли первое место.

Активно работают и парашютисты Йошкар-Олы. За два последних года четыреста рабочих, служащих и учащихся столицы впервые совершили прыжки с самолета. Среди них — немало девушек.

Постоянно заботятся здесь о подготовке общественных инструкторов. Все они — перворазрядники. Это комсомольцы электрик Виталий Ржавин, Юрий Байбородов, продавец универмага Маргарита Седых, студентка Галина Богатырева и многие другие.

Общественные инструкторы — страстные пропагандисты авиационных видов спорта. С их помощью стали парашютистками в прошлом году



комсомолки медицинские сестры Нина Русинова и Людмила Киселева и ученица девятого класса Лариса Елисеева. Да и успехи планерной станции достигнуты при помощи актива — общественных инструкторов, в числе которых — Донат Рыбаков, Вячеслав Пирогов, Валерий Загайнов, Михаил Кугуvalов.

Все больше и больше марийских юношей и девушек занимается авиационными видами спорта. Они видят в этом незаменимое средство воспитания воли и характера, путь подготовки к защите Советской отчизны.

Особенно усилилась тяга молодежи к планеризму и парашютизму после XXII съезда КПСС. Комсомольцы делом отвечают на призыв партии укрепить обороноспособность страны.

...Обычное воскресенье. Над городом еще не погасли ночные звезды, а спортсмены уже мчатся на аэродром, чтобы с первыми лучами солнца начать тренировки. И с каждым занятием звезды становятся ближе не только Олегу Арбану, но и всей марийской молодежи.

М. ЛЬВОВ

На снимках (вверху слева направо): Группа энтузиастов планеристов Лида Меринова, Олег Арбан, Тамара Насонова и Юрий Епанишкин. В центре — ученик 8-го класса Михаил Селяванов выступил на республиканских соревнованиях с оригинальной пилотажной кордовой моделью своей конструкции.

Внизу (слева направо): У Валерия Загайнова усталый, но довольный вид: спортсмен достиг в полете рекордной высоты.

Прибывший в гости к планеристам Йошкар-Олы председатель исполкома Венгерского оборонно-спортивного союза Иштван Сабо вручает марийским спортсменам вымпел боевой дружбы.

Фото П. Смирнова



Факты События Люди

ПИСАТЕЛЬ-ПАРАШЮТИСТ

Записная книжка — неизменный спутник авиационного спортсмена члена союза писателей и союза журналистов Олега Васильевича Сидельникова.

Много интересных жизненных наблюдений накопилось у Сидельникова. Он близко познакомился с парашютистами, изучил их характеры, переживания. Суровая романтика спорта смелых стала для него близкой и родной. Олег Васильевич — автор книги «С небес — на землю», посвященной спортсменам-парашютистам, повести о войнах-де-



сантинках «Заоблачные гвардейцы», ряда корреспонденций в республиканской печати.

На личном счету у Сидельникова около двадцати прыжков с парашютом. Работая ранее в издательстве, писатель сумел заинтересовать благодарным спортом своих сослуживцев и подготовил 20 первоизданий.

На снимке: О. В. Сидельников.

Б. АНТОНОВ

2. Ташкент

КОМСОМОЛЕЦ НЕГОДОВ — КОМАНДИР ЭСКАДРИЛЬИ

Заслуженным уважением у авиаторов Камчатки пользуется комсомолец Негодов. Успешно водит он пассажирские самолеты по трудных трассах Дальнего Востока. Его высокая личная дисциплина и отличная выучка служат примером не только для молодых пилотов, но и для тех, кто давно летает. И не случайно, когда нужно выполнить трудный рейс, за штурвал садится Негодов.

Передовой пилот выдвинул на должность командира эскадрильи. Эскадрилья, возглавляемая комсомольцем Негодовым, борется за звание коллектива коммунистического труда.

На снимке: Юрий Негодов.



КОНСТРУИРУЕМ НОВЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Коллектив Московского авиамodelьного клуба ДОСААФ в прошлом году, в подарок XXII съезду КПСС, изготовил малую серию двигателей МАК-1 объемом 5,7 см³ для кордовых пилотажных моделей. МАК-1 прошли успешные испытания на городских и Всесоюзных авиамodelьных соревнованиях 1961 года, будучи установлены на пилотажных моделях спортсменов Е. Петрова и Н. Зыкова. Ныне мы сконструировали двигатель МАК-2, который в отличие от МАК-1 имеет более красивую внешнюю форму; в опорной части вала установлен подшипник, изменен диаметр вала (вместо 11 мм — 12 мм), улучшено изготовление продувочных каналов.

А вот что показали испытания опытного образца МАК-2: с винтом, диаметр которого 220 мм и шаг 120 мм, он развил 12500 оборотов в минуту и показал мощность 8,6 л. с., а также хорошо работал на любом заданном режиме (мотор проработал на стенде 8 часов и никаких механических повреждений не получил).

Ныне мы приступили к изготовлению МАК-2 малой серии. Они могут быть использованы и на радиоуправляемых моделях.

Одновременно мы ведем экспериментальную работу по конструированию мотора МАК-3 для гоночных моделей. Намечено также изготовить высокооборотный двигатель объемом 2,5 см³ для кордовых скоростных моделей. В работе по конструированию новых двигателей большую помощь нам оказывают члены клуба Ю. Сироткин, Е. Петров, Б. Шкурский, В. Морозов и другие.

П. РЫВКИН, начальник Московского авиамodelьного клуба ДОСААФ.

Э. ХОДКЕВИЧ, старший инженер,

В. АБРАНИН, инженер-механик

ЛЮДИ ОТВАГИ

Когда спортсмен-летчик садится в кабину самолета, он уверен, что машина его не подведет. Ведь она сделана на советском заводе, советскими конструкторами, инженерами, рабочими, а путевку в жизнь дали ей вдумчивые отважные люди — испытатели.

Испытатели! Сколько труда, энергии, мастерства предполагает это короткое русское слово. Благородная жизнь испытателя авиационной техники полна всяких неожиданностей, романтики.

Алексей Васильевич Деев одним из первых летчиков совершил полет на реактивном истребителе. Работая испытателем, он дал путевку в жизнь более 2000 самолетов. Бывали случаи, когда ему приходилось производить посадку истребителей с выключенным двигателем. Требовались воля, хладнокровие, исключительное самообладание.

Указом Президиума Верховного Совета СССР А. В. Дееву присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

За многолетнюю творческую работу в области ис-

пытаний и исследований новой авиационной техники это почетное звание присвоено также подполковнику Максиму Алексеевичу Глазунову, испытателю 1281 крылатую машину, Герою Советского Союза полковнику Петру Никифоровичу Белясникову, поднимавшемуся в воздух на 66 типах самолетов, полковнику Андрею Антоновичу Копиченко, много труда вложившему в испытания 25 типов самолетов. У этого летчика богатый боевой опыт. На фронтах Великой Отечественной войны он сбил 17 вражеских самолетов.

Подполковнику Георгию Федоровичу Рябову присвоено почетное звание «Заслуженный штурман-испытатель СССР». Он первым из военных штурманов проводил испытания турбовинтового самолета Ил-18, а всего в качестве штурмана им испытано около 1200 самолетов.

На снимках (слева направо): полковник П. Н. Белясник, подполковник М. А. Глазунов, полковник А. В. Деев, полковник А. А. Копиченко, подполковник Г. Ф. Рябов.



Факты События Люди

СОРЕВНУЮТСЯ МОЛОДЫЕ РАКЕТЧИКИ

В Коломне, впервые в Московской области, состоялись соревнования по моделям ракет. В них участвовали кружковцы станций юных техников завода тяжелых станков.

Положение о соревнованиях предусматривало ряд ограничений к моделям. Так, корпус ракеты и двигателя должны были быть изготовлены из бумаги, вес модели — не более 150 г, обязательно наличие парашютного устройства. В зачет входило время полета с момента отделения ракеты от направляющих пускового устройства и до ее приземления на парашюте.

...На стадионе «Труд» установлено пусковое устройство с дистанционным управлением. С его помощью участники запускали в полет свои модели. Лучший результат показала ракета Г. Сенникова, ученика 8 класса 21-й школы. Она находилась в воздухе 40 секунд. За победителем — шестиклассник 21-й школы — В. Коршунов — 37 сек. Третье место поделили шестиклассники В. Петухов и С. Богданов. Их модели летали по 33 секунды.

Ныне коломнецы тщательно готовятся к областным соревнованиям, которые состоятся в годовщину первого полета Ю. А. Гагарина в космос.

Н. УКОЛОВ,
методист Московской
областной станции
юных техников



ГЛЯДЯ НА ФОТОГРАФИИ...

Посмотрите на фотографию слева. Она сделана в исторические дни работы XXII съезда КПСС. Беседуют делегаты съезда — боевые друзья Герой Советского Союза секретарь Советского комитета ветеранов войны А. П. Маресьев и генерал-лейтенант авиации Б. И. Еремин. Они вспоминают минувшие дни, незабываемые воздушные сражения Великой Отечественной войны. Тогда летчик-истребитель бывший саратовский токарь Борис Еремин сражался на самолете, построенном на средства своего земляка колхозника Феррапонта Петровича Головатого.

Патриотический поступок саратовского колхозника вызвал могучее всенародное движение по сбору средств в фонд обороны страны. А доблестные советские воины с еще большим подъемом громили ненавистного врага.

Майор Борис Еремин отважно и умело воевал на самолете, врученном ему Ф. Головатым 18 декабря 1942 года. Мастер воздушного боя начал сражаться на этом истребителе у берегов Волги, а закончил у стен Севастополя, сбив фашистских самолетов. И сам летчик, и технический состав так бережно ухаживали за самолетом, что он летал вдвое больше часов, чем положено по

норме. Но и он весной 1944 года вышел из строя.

Тогда Феррапонт Головатый покупает второй самолет и вновь вручает его Борису Еремину. И снова сражается славный воздушный воин на самолете саратовского колхозника с грозной надписью — «На разгром врага» — на борту. Семь самолетов сбивает он на этой машине, и в конце войны приземляется на ней на берлинском аэродроме.

Когда отгремел салют Победы, летчик Еремин прибыл в Москву. Приехал в столицу и депутат Верховного Совета СССР Феррапонт Петрович Головатый. Горячо поздравили друг друга с победой советские патриоты и сфотографировались на память на фоне Кремля (фото справа). Теперь этот снимок находится в Центральном музее Советской Армии.

Вот о чем вспомнил делегат XXII съезда КПСС генерал-лейтенант авиации Б. И. Еремин, беседуя с А. П. Маресьевым о днях минувших боев. А на следующий день Б. Еремина и генерал-майора авиации С. Черноусова пригласили в одну из светлых комнат Кремлевского Дворца съездов. Здесь руководители Кубинской делегации Влас Рока и отважная девушка, одетая в военную форму, Рита Диас вручили советским авиаторам революционное знамя Кубы для передачи коллективу Ейского авиационного училища.

ТАЛАНТЛИВЫЙ УКРАИНСКИЙ УМЕЛЕЦ

Его имя пока мало известно среди авиационных спортсменов. В хронологии авиации и воздухоплавания в России скупо говорится о том, что сын украинского пастуха Георгий Семенович Теревеерко, мелкий почтовый чиновник в Тифлисе, строил планеры своей конструкции и летал на них.

Один из старейших русских летчиков и первых наших планеристов Алексей Владимирович Шиуков писал:

«Георгий Семенович Теревеерко близко знал с 1909 года. На моих глазах прошла вся его короткая, но яркая жизнь в авиации. Я всегда был в курсе его летных и конструкторских дел, помогал чем мог. Бывал на его полетах, на моих глазах произошла катастрофа, в результате которой потерял мы этого талантливого украинского умельца...»

Георгий Теревеерко родился 23 апреля 1884 года в деревне Ольшанская слобода, Уманского уезда, Киевской губернии. Происходил он из бедной крестьянской семьи. В детстве мальчик мастерил на прутьях летающие модели, а однажды изготовил

крылья, пытаясь использовать их для прыжков с крыши сарая. Он имел большие способности к ремеслам.

Через знакомого односельчанина Никифора Савельева, служившего поваром в Тифлисе, 23-летний Теревеерко познакомился здесь с почталом. Видимо, на почте он познакомился с газетами и журналами, где печатались сообщения о первых аэропланах и планерах. С новой силой ожила мечта: но что бы то ни стало подняться в воздух, летать!

Не имея никакой специальной подготовки (образованье Теревеерко ограничилось одноклассной церковно-приходской школой), он сумел построить планер и совершил на нем 64 полета на высоте 5-6 метров. 30-й полет в начале 1909 года был рекордным по тому времени: планер продержался в воздухе 1 минуту 33 секунды. Планерист летал и с пассажиром, обычно мальчиком, что тоже являлось необычным.

Продолжая занятия планеризмом, Теревеерко начал затем строить самолеты. В этом ему помогала учащаяся молодежь, он нашел поддержку среди членов Кавказского воздухоплавательного кружка. Однако на пути к цели пришлось пере-



нести немало лишений и мытарств.

Аэроплан Теревеерко представлял собою моноплан с закрытым фюзеляжем трехгранной формы. Смелой и интересной была схема управления, соединенного в одной ручке, причем одновременно работали рули высоты и поворота. Для практики и проверки принципа управления на своем самолете Теревеерко построил новый планер-биплан, с площадью несущих поверхностей 12 м². Он выполнил на нем ряд полетов.

На аэроплане отсутствовал мотор. Стоил он слишком дорого, приобрести его Теревеерко не мог. Он вынужден был обратиться за материальной помощью к жене царского наместника на Кавказе Вороноговой-Дашковой, темницей себя «благодарностью». Через адъютанта графиня потребовала как можно скорее продемонстрировать планер в полете. Несмотря на крайне неблагоприятную погоду Теревеерко пошел на риск.

Полет в присутствии доверенных лиц «высокой покровительницы» был назначен на 18 января 1912 года в Сабуртало, предместье Тифлиса. Дул сильный ветер. В 10 часов утра Теревеерко, взявшись за планер, приготовился к полету. Стартовая команда потянула планер за веревку. С места он поднялся на 5-6 метров. Стартовая команда продолжала бежать, увлекая за собой аппарат. В это время порывом ветра планер подбросило на высоту 20 метров, веревка вырвалась из рук тех людей, которые тянули за левое крыло. Команда растерялась и вместо того, чтобы отпустить веревку, привязанную справа, и дать возможность планеру свободно спланировать, продолжала тянуть. Планер стал разрушаться в воздухе, быстро скользя на крыло и упал. Теревеерко получил сильные травмы. Утром 21 января (3 февраля нового стиля) 1912 года его не стало.

С того времени прошло полвека. Отечественная авиация обрела могучие крылья. И в это вложил свой труд и свой талант украинский умелец-самоучка Георгий Семенович Теревеерко.

М. ЛЯХОВЕЦКИЙ
На рисунке планер, построенный Г. С. Теревеерко.

КТО ПОБЕДИТ?

Н. ГЛАДКОВ,

заслуженный мастер спорта СССР

Кто победит на чемпионате мира по парашютному спорту? — Этот вопрос волнует всех любителей парашютизма, всю авиационную общественность многих стран.

В декабре 1961 года в Париже состоялось заседание парашютной комиссии Международной авиационной федерации (ФАИ). В ней участвовали делегации 15 стран: СССР, Чехословакии, Болгарии, Венгрии, Польши, Франции, США, Италии, Австрии, Великобритании и других. Рассматривались в основном вопросы, связанные с подготовкой к шестому чемпионату мира по парашютному спорту, который состоится в августе 1962 года в США.

На этом заседании окончательно утверждена программа чемпионата. Она предусматривает пять упражнений: первое — прыжки на точность приземления с высоты 1000 м (разрешается задержка раскрытия парашюта до 10 сек.); второе — комбинированные прыжки с высоты 1500 м с задержкой раскрытия парашюта 15—21 сек.; третье — прыжки с задержкой раскрытия парашюта и выполнением комплекса фигур в свободном падении по сигналу с земли. Высота прыжка для мужчин 2000 м, для женщин 1800 м. Мужской комплекс состоит из двух восьмерок и двух задних сальто, женский — из двух восьмерок. Отличительной особенностью третьего упражнения является отмена ограничения времени для начала выполнения комплекса. Теперь для мужчин определено время задержки раскрытия парашюта 25—30 сек. Для выполнения комплекса отводится 20 сек. За каждую сэкономленную секунду парашютист получит премию в пять очков. Начало выполнения комплекса спортсмен определяет сам. Для женщин время задержки раскрытия парашюта и время выполнения комплекса соответственно на 5 сек. меньше. К оценке прыжков с задержкой раскрытия парашюта и выполнением фигур предъявлены более строгие требования. Это упражнение будут судить пять судей на трубах. Окончательная оценка выводится по большинству одинаковых результатов.

Четвертое упражнение программы чемпионата — групповые прыжки на точность приземления с высоты 1000 м (разрешается задержка раскрытия парашюта до 10 сек.); пятое — комбинированные групповые прыжки с высоты 1500 м с задержкой раскрытия парашюта от 15 до 21 сек.

По всем упражнениям, кроме третьего, мужчины выполняют по четыре прыжка (зачет по трем лучшим), а женщины по три прыжка (зачет по двум лучшим). По третьему упражнению мужчины и женщины делают по два прыжка, оба они входят в зачет.

Для команд зачет проводится по четырем лучшим участникам у мужчин и трем — у женщин.

Мужские команды будут состоять из пяти спортсменов, женские из четырех. Каждая команда выступает на своих парашютах. Самолеты для вывозки на прыжки представляют организаторы соревнований.

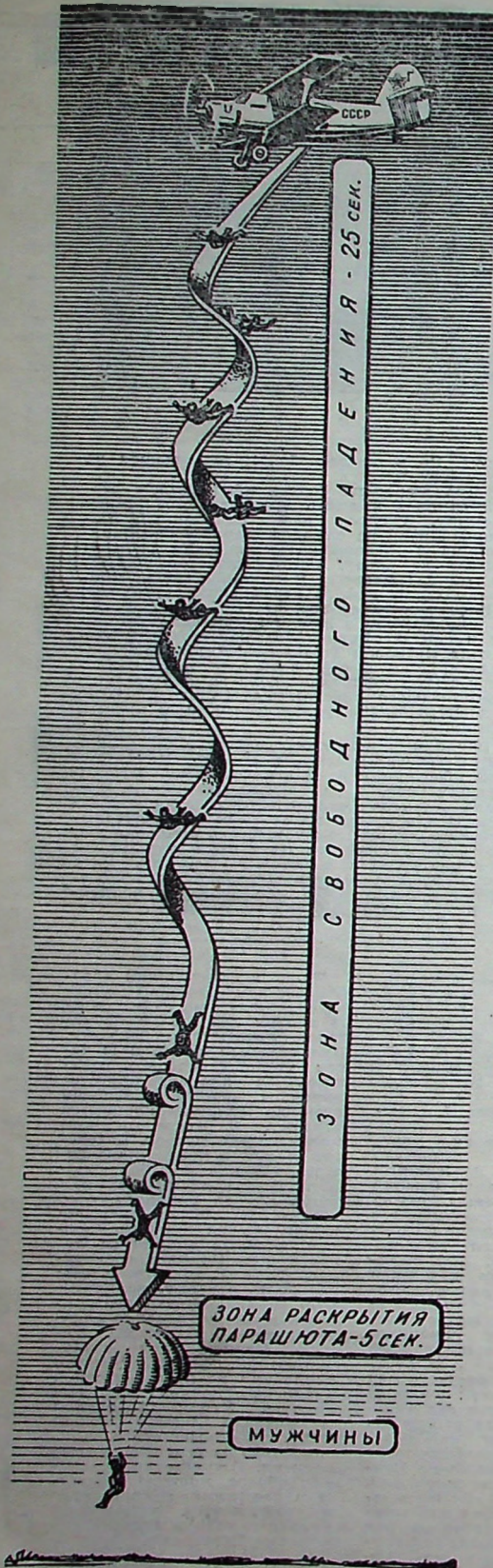
Как стало известно, американцы обещают каждую спортивную делегацию самолетом «Дехавилланд — ДХ — 3 Оттер». Это одномоторный моноплан с верхним расположением крыла, похожий, несколько, на наш Ан-2. Оборудован всеми современными приборами. В самолете имеются две входные двери размером — левая 1,18×1,14 м и правая 0,76×1,14 м. Сидения убирающиеся. Одновременно на прыжки могут вывозиться девять парашютистов. Управление двойное. Обзор из пилотской кабины хороший. Максимальная скорость на высоте 1525 м — 257 км/час; минимальная скорость — 117 км/час; взлетная — 100 км/час; посадочная — 93 км/час; потолок — 6000 м.

Международная парашютная комиссия внесла существенные изменения в организацию и порядок проведения чемпионатов мира. В целях уменьшения травматизма при приземлении в центре зачетного круга делается мягкий круг радиусом 25 м. Для этой цели удаляется грунт на 25 см и вместо него насыпается песок. Пересмотрены пределы максимально допустимой силы ветра для прыжков. Теперь установлено, что мужчины имеют право прыгать при ветре не более 7 м/сек и женщины — не более 6 м/сек.

Дополнены существующие требования к метеобслуживанию. В районе круга должен быть дымообразующий аппарат для определения направления ветра. За кругом, в удобном месте, на высоте 5—10 м устанавливаются анемометры. На земле дополнительно должно выкладываться панно размером 3×4 м, по которому парашютист в воздухе определяет силу ветра.

На всех соревнованиях перед началом всегда производились пристрелочные прыжки. На чемпионате пристрелка организуется по-новому. Над центром круга во всех случаях на высоте 750 м будет выбрасываться на круглом куполе макенен весом 80 кг. По его отношению парашютисты внесут поправки в свой расчет.

Оценка приземления всегда вызывала большие дискуссии и споры. С некоторых пор на всех соревнованиях по парашютному спорту совсем прекратили оценивать приземление. В погоне за высокими результатами спортсмены стали пренебрегать правилами приземления. И вместо красивого завершения прыжка парашютисты часто падали на землю беспорядочно, подвергая себя большо-



Мужской комплекс.

ПО ПАРАШЮТНОМУ СПОРТУ

му риску. На международной парашютной комиссии условились, что парашютист должен коснуться земли в первую очередь ногами. За касание земли другой частью тела спортсмен штрафуетсся прибавлением одного метра к расстоянию первого касания.

Судейство чемпионата будет осуществлять международная судейская коллегия, в которую войдут квалифицированные судьи от каждой страны-участницы. Возглавит судейскую коллегия судья международной категории чехословацкий парашютист С. Чейпа. Высшим законодательным органом на чемпионате будет международное жюри, которое состоит из постоянных членов парашютной комиссии ФАИ.

Официальными языками на этих крупнейших соревнованиях принято считать русский, английский и французский.

1961 год для советских парашютистов был насыщен международными встречами и соревнованиями внутри страны. Тренеры и спортсмены обобщили опыт, учли ошибки и недостатки. Состав сборных команд обновлен. В них включены молодые талантливые спортсмены. Все парашютисты проходят серьезную тренировку. Перед чемпионатом намечается провести несколько товарищеских встреч внутри страны, а также и с зарубежными спортсменами.

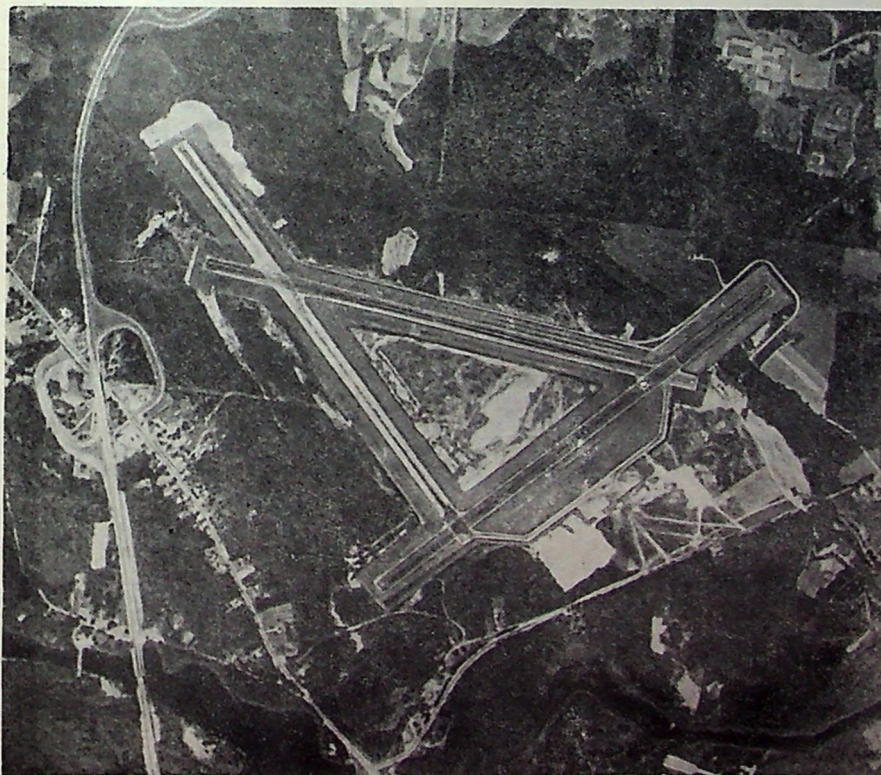
Кто победит? На этот вопрос сейчас трудно дать ответ. За последние годы мастерство спортсменов во многих странах стало выше, и число претенден-

тов на первое место значительно возросло. Наиболее сильными нашими соперниками, очевидно, будут чешские, болгарские, французские и американские парашютисты.

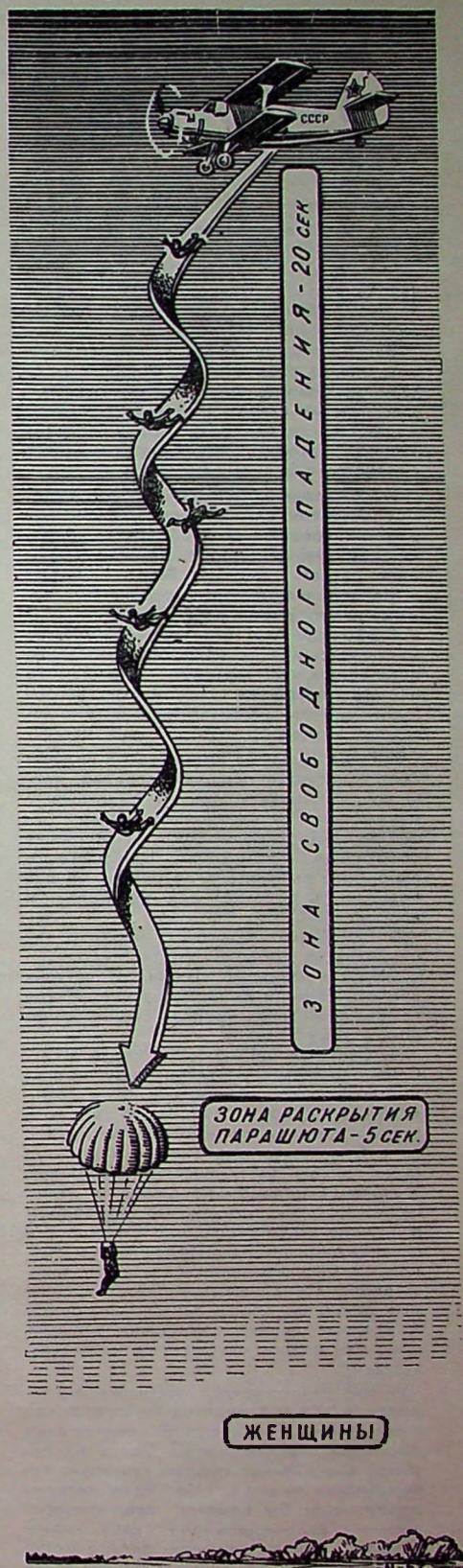
Опыт прошедших чемпионатов и многих международных встреч говорит о том, что побеждают те спортсмены и команды, у которых лучше обстоит дело с точностью приземления. Поэтому нашим парашютистам при тренировках надо больше обращать внимания на «обработку» креста с малой высоты, добиваясь стабильного приземления в радиусе 2—3 м. В процессе подготовки к чемпионату следует улучшить взаимодействие спортсменов при групповых прыжках. Все участники прыжка должны «работать» по вращающему. Вращающий является тем ориентиром, по которому спортсменам легче внести поправки и уточнения в свой расчет.

Учитывая, что соревнования будут напряженными, с большой нагрузкой (по несколько прыжков в день) и продлятся три недели, все участники должны подготовить себя хорошо физически и морально.

Парашютный спорт имеет свои специфические особенности. На результаты спортсмена часто влияют внешние факторы, но главным все же является мастерство. И его надо отшлифовать так, чтобы уверенно бороться за победу в крупнейших соревнованиях по парашютному спорту.



Аэродром Ориндж (США), на котором предстоит прыгать участникам VI чемпионата (снимок с воздуха).



Женский комплекс.

СУДЕЙ НАДО ГОТОВИТЬ

Н. БАБАЕВ,

судья всесоюзной категории

От качества работы спортивного судьи во многом зависит успех любого авиамодельного соревнования.

За последние годы у нас в авиамодельном спорте мало, слишком мало уделяется внимания вопросам судейства. Спортивным судьям малой авиации буквально негде повысить свою квалификацию, накопить опыт практического судейства, обменяться им.

К сожалению, большей частью судья предоставлен самому себе, вынужден довольствоваться собственными умозаключениями, решать сложные вопросы «как совесть велит». Ведь печатные «Правила» и брошюра о судействе авиамодельных соревнований вышли еще в 1956 году. А с того времени многое изменилось — и технические требования к моделям, и стартовые правила, да и сама программа спортивных встреч (особенно это касается кордовых пилотажных моделей).

Многие судьи не умеют точно подсчитывать несущие площади моделей, правильно оценивать фигуру пилотажа, а документы, составленные ими на оформление рекордов, Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба вынуждена по несколько раз возвращать обратно для переделок и исправлений.

В судейской практике нередко так называемые «мелочи» портят дело.

...Идут командные гонки. Полступни «пилота» вышли за черту среднего круга. Вот и механик «попал» своим ботинком в зону полетов.

— Это мелочи! — решает судья и глубоко ошибается. За такие поступки следует наказывать, в крайнем случае объявлять предупреждение. Из-за этих «мелочей», скажем, на мировом чемпионате в Будапеште наш экипаж в командных гонках был дисквалифицирован, а команда целиком не вошла в зачет. Произошло это потому, что кордором в Тушине, где проходили тренировки спортсменов перед выездом на чемпионат, не был размечен для гонок, авиамоделисты «не чувствовали» пограничных линий во время запусков моделей. А все, что делается вопреки правилам, рано или поздно сказывается на результатах.

У нас регистрируют абсолютные скорости и высоты полетов самолетов, со скрупулезной точностью определяют достижения космонавтов. Здесь на помощь спортивным судьям приходит совершенная техника. Но если сегодня предложили бы самому квалифицированному авиамодельному судье зафиксировать рекорд скорости полета модели по прямой, то он не смог бы этого сделать из-за отсутствия соответствующих приборов. В авиамоделизме, как

был тридцать лет тому назад главным — и чуть ли не единственным! — мерительным инструментом обычный секундомер, так он и остался.

Едва ли многие сейчас вспомнят, когда собирались судьи высшей категории на свой последний учебный сбор в Тушину. Давно это было — в августе 1954 года. Правда, «повезло» нескольким судьям, которые в 1960 году были собраны в Харькове с целью унифицировать оценки кордовых пилотажных моделей.

Судья должен быть всегда в спортивной форме. А заботиться об этом обязаны комитеты и авиационные клубы ДОСААФ, авиамодельные секции. Следует не забывать, что одной из задач нашего патристического Общества в области авиамоделизма является подготовка судей по авиамодельному спорту. Прежде всего, надо направлять их практическую деятельность, организовывать учебу. Крайне необходимы программы курсов и семинаров для арбитров всех категорий, нужны преподаватели, а также наглядные учебные пособия и литература.

С чего следует практически начинать? Созвать всесоюзный учебный сбор судей по авиамодельному спорту, во время которого провести расширенный пленум Всесоюзной коллегии по вопросам судейской работы. Важно также обсудить задачи в связи с предстоящим чемпионатом мира по кордовым моделям, который состоится в нашей стране в текущем году. На кордодромах понаблюдать многие бригады квалифицированных спортивных судей. Сами кордодромы, оснащенные современными измерительными приборами и совершенной техникой, должны быть созданы и оборудованы при самом деятельном участии Всесоюзной коллегии судей.

Нынешняя авиамодельная техника и разнообразие типов моделей ставят на повестку дня чрезвычайно важный вопрос — о специализации спортивных судей. Специализация мыслится по трем основным разделам — судейство на соревнованиях моделей свободного полета, кордовых моделей и моделей, управляемых по радио. Само собой разумеется, специализации подлежат судьи высшей квалификации, скажем, начиная от судей республиканской категории.

На крупных соревнованиях неплохо практиковать выступления менее квалифицированных судей в качестве помощников, а вернее практикантов-арбитров, конечно, без права решать что-либо самостоятельно. Большую пользу принесет и разбор действий судей и практикантов на специальных заседаниях коллегий.

Повышением квалификации арбитров малой авиации обязана заняться и Центральная авиамодельная лаборатория на страницах своего технического бюллетеня и через заочную консультацию. В этом полезном деле ей на помощь придет Всесоюзная коллегия, отдельные судьи.

Для того, чтобы судьи всегда были в надлежащей спортивной форме, с ними предстоит упорная организационная, методическая и учебно-практическая работа.



Заури Чхартишвили, ученик 11-й батумской школы, готовится к авиамодельным соревнованиям в честь 40-летия Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина.

Фото В. Бабаяна (ТАСС)

НАШЕГО ПОЛКУ ПРИБЫЛО...

В спортивной биографии москвича Анатолия Аверьянова прошлый годный сезон займет особое место: Анатолий стал чемпионом мира и чемпионом СССР. Две золотые медали завоеваны на международных и всесоюзных авиамодельных стартах!

Первые модели двадцатисемилетний чемпион строил в школе, затем в Фрунзенском Доме пионеров столицы. Аверьянову, механику Московского машиностроительного завода, присвоено звание мастера спорта. Такого отличия удостоился и его одноклассник — Юрий Кузьмин — чемпион СССР 1961 года.

С победой можно поздравить коллектив авиамоделистов Кишиневского авиаспортивного клуба, воспитавший пять новых мастеров спорта: Н. Кондратьева, А. Климова, А. Македонского, П. Сурина, Б. Васильева.

Пополнилась семья мастеров на Украине. В нее вошли харьковчане И. Радченко, одесситы З. Брик и В. Тимченко. Радченко, например, является активистом авиамодельной секции Харьковского авиационного института. Передавая свои знания и опыт товарищам, он настойчиво тренируется и сам. Он успешно выступал в розыгрыше личнo-командного первенства страны, авиационных вузов и в других крупных соревнованиях. И вот награда за упорный труд — И. Радченко в списке мастеров спорта.

Почетное звание также получили: новосибирцы А. Лапынин, Ю. Жидких и А. Смирнов, авиамоделист из г. Загорска В. Фомин; А. Черничко и Н. Павлов из Куйбышева, В. Кахнович из г. Саранска.

МОДЕЛЬ ОДНОСТУПЕНЧАТОЙ РАКЕТЫ

УСТРОЙСТВО

Модель (рис. 1) состоит из корпуса, обтекателя, системы стабилизаторов, двигателя и парашюта, обеспечивающего безаварийное приземление ракеты.

Корпус склеен из чертежной бумаги. Промазанную клеем полоску бумаги шириной 280 и длиной 300 мм навивают на ступень (трубку или круглый стержень диаметром 22,5 мм) (рис. 2). Высушенную трубку покрывают эмалитом и обрабатывают шкуркой.

Обтекатель — из бальзы или липы — представляет из себя высокий конус, изготовлен на токарном станке.

Система стабилизаторов состоит из трех или четырех рулей и может быть изготовлена либо из дерева (бальза, липа, фанера), либо из жести. Из 4—5 мм деревянных пластинок вырезают рули (рис. 3) и наклеивают на нижний конец корпуса ракеты. Они должны располагаться строго по осевой линии (рис. 4). В противном случае ракета в полете не будет поддерживать заданного направления. Для более прочного крепления деревянных рулей к корпусу угол между рулем и корпусом заклеивается кусочком стрингера 4 ×

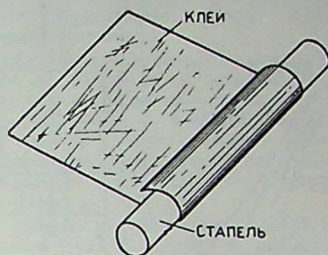


Рис. 2.

× 4 мм; после полного высыхания он зашлифовывается (рис. 5).

Для навески рулей, вырезанных из жести, на корпус ракеты надевают два кольца, спаянных из жестяной полоски шириной 3—4 мм. К этим кольцам припаиваются рули (рис. 6). На рис. 3 мы приводим различные формы рулей. Все они, при данной длине модели ракеты, обеспечивают ее прямолинейный полет. Могут быть рули и других форм, но важно площадь их максимально выносить ниже сопла двигателя.

Чтобы добиться прямолинейности взлета, применяют различные приспособления. На нашей модели устанавливаются два направляющих кольца. Старт производится с металлического стержня диаметром 6 мм; направляющие кольца должны быть несколько большего диаметра (рис. 7).

Одноступенчатая ракета за 5—6 сек. работы двигателя поднимается

на высоту 150—200 м. Для предотвращения поломки при посадке на моделях используют парашют. Он изготавливается из шелкового или сатинового лоскута размером 150 × 150 мм, имеет четыре стропы, которые наглухо привязаны к штырьку обтекателя. Для того, чтобы на парашюте вместе с обтекателем спускалась и ракета, необходима эластичная связка (рис. 8).

ДВИГАТЕЛЬ

Для постройки двигателя использована охотничья картонная гильза 12 калибра (под капсюль «Жевело»). Внутри ее набивается состав, представляющий смесь дисперсной серы, калиевой селитры и древесного угля (можно угольные таблетки — карболен). Приготовление этого состава, набивка им двигателя являются самой сложной работой.

Перечисленные составные части, каждая в отдельности, не представляют опасности в смысле взрыва или внезапного воспламенения. Так, например, селитра не горит, а сера и уголь горят на воздухе очень медленно. Однако, если в этой смеси недостаточное количество угля, то от малейшей искры она вспыхнет. Все вещества в фарфоровой ступке или же в кожаном мешочке нужно размельчить до тонкого порошка. Получившийся порошок просеять через мелкое сито. Чем мельче крупинки составных частей, тем полнее будет использована энергия топлива для полета ракеты. Вначале надо готовить уголь, затем селитру и серу. Уголь и селитра обладают способностью впитывать влагу, поэтому готовый состав следует хорошо просушить до сыпучести и хранить в очень сухом месте. Когда подготовка отдельных составных частей закончена, приступают к взвешиванию и смешиванию.

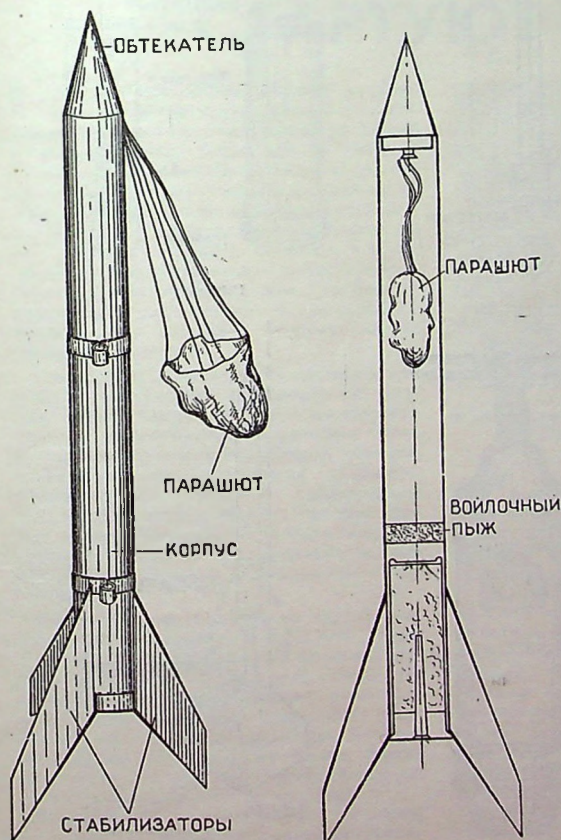


Рис. 1.

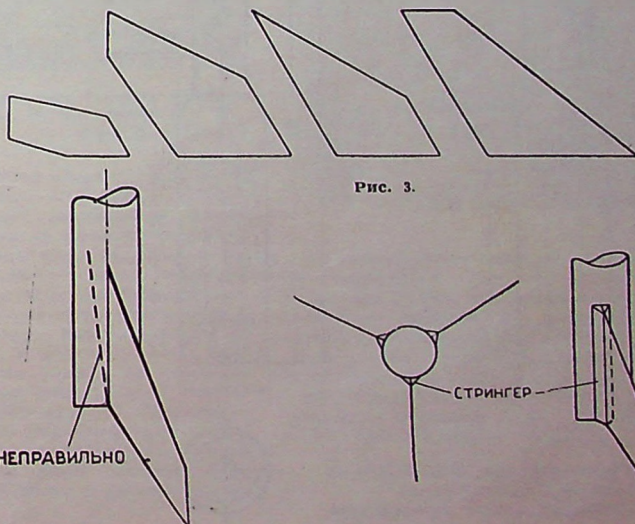


Рис. 4.

Рис. 3.

Рис. 5.



Рис. 6.

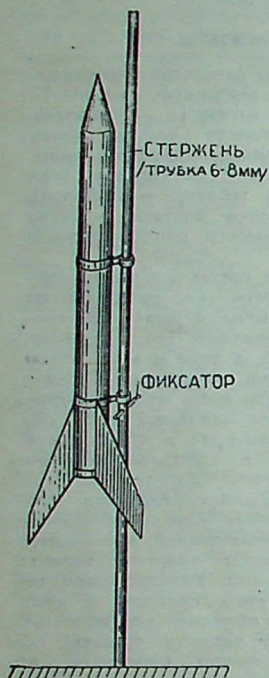


Рис. 7.



Рис. 12.

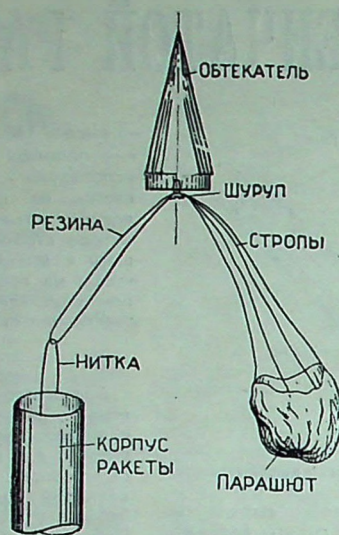


Рис. 8.

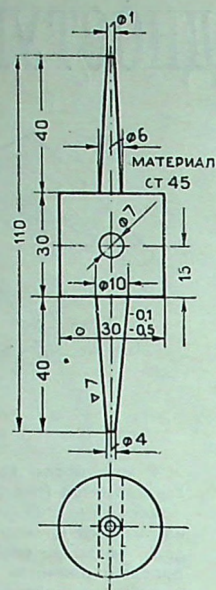
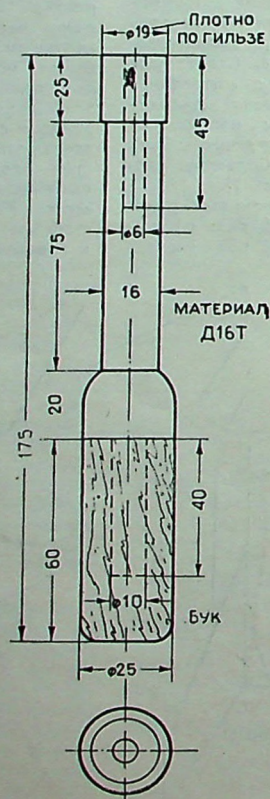


Рис. 9.

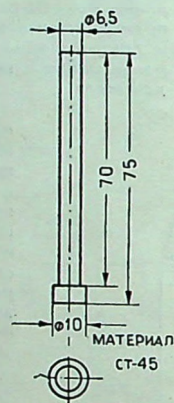


Рис. 11.

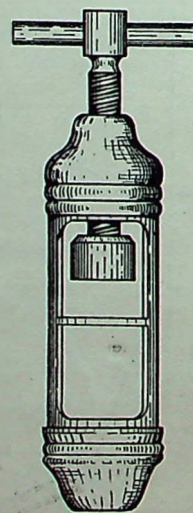


Рис. 13.

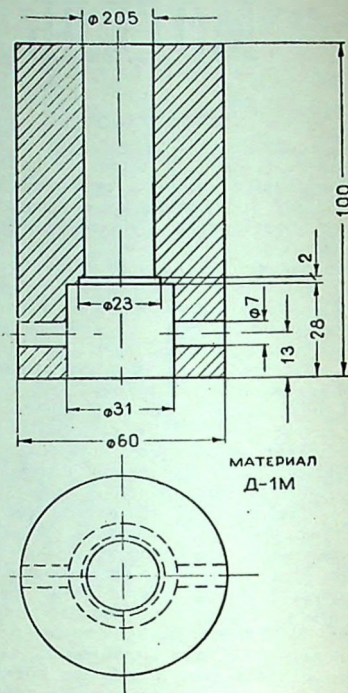


Рис. 10.



Рис. 14.



Рис. 15.

Наиболее подходящим топливом, применявшимся в наших ракетах, была такая смесь: селитра — 75 частей (по весу), сера — 12 частей, уголь — 35 частей. После взвешивания смесь тщательно перемешивается на листе бумаги до получения однородного состава. Сухой состав ни в коем случае нельзя употреблять в дело. Перед набивкой его смачивают спиртом (на каждые 100—150 г смеси 3—5 г спирта). После этого смесь тщательно перетирается (для достижения однородности влажности).

Приготовление состава производят не спеша, соблюдая все меры предосторожности. Для набивки гильзы изготовляют необходимые приспособления: стержень (рис. 9), матрицу (рис. 10), фиксатор (рис. 11), молоток 400 г, набойники 2 шт. (рис. 12), охотничью закрутку (рис. 13). В матрицу вставляется гильза, в которую входит стержень. Стержень контрится фиксатором. Поверхность его должна быть очень тщательно отделана, в противном случае канал в заряде может осыпаться. Нижний конус стержня вставляется в массивный чурбак или пень.

В гильзу всыпают 2—3 г смеси. Берут набойник с отверстием, вставляют в гильзу и делают 15—20 ударов молотком по набойнику: вначале 3—4 слабых удара, чтобы вышел воздух, находящийся в составе, а затем более

сильные. Для достижения одинаковой плотности набивки количество ударов на каждую засыпку должно быть одинаковым. Пользуются набойником с отверстием лишь до тех пор, пока не утоплен стержень. Как только уплотненная смесь полностью закроет стержень, продолжают набивку набойником без отверстия.

Состав смеси запрессовывают в гильзу так, чтобы он не доходил до краев на 10 мм. На состав накладывается картонный пыж с 4—5 мм отверстием в центре. Гильзу извлекают из матрицы, с легким поворотом вынимают стержень и закруткой заправляют гильзу.

Двигатель готов (рис. 14). Для воспламенения состава, находящегося внутри гильзы, применяют электровоспламенитель или запальный шнур. Электрозапал состоит из низковольтного трансформатора, провода и зажимов (рис. 15). Тонкая проволока, способная накаливаться до красна, вводится в канал двигателя, подается ток, и двигатель начинает работать. Правда, электрозапал не всегда удобен, так как он требует переменного тока. Если нужно запустить ракету в загородных условиях, электрозапал, естественно, не годится. В этом случае применяют запал, способный воспламениться от спички. Его изготовляют из льняного шнура толщиной 1,5—2 мм. Шнур в те-

чение одних суток выдерживают в растворе (10 г селитры на 150 см³ воды) и высушивают. Затем берут смесь: селитры — 75 частей, серы — 12 частей и угля — 13 частей. Эту смесь готовят так же, как и для двигателя, в нее наливают воды и размешивают (до получения густоты сметаны). Затем шнур погружают в смесь, после этого его осторожно вынимают и сушат на весу. Высушенный шнур — стопин представляет собой палочку. Стопин очень легко осыпается, поэтому с ним нужно очень аккуратно обращаться.

Для запала двигателя берут отрезок стопина, один конец вставляют в канал двигателя, другой поджигают. Горит стопин со скоростью около 1 см в секунду.

СТАРТ

Модель устанавливается на направляющей, в сопло ракеты заправлен стопин. Спичкой поджигают стопин и спокойно отходят. Стопин воспламеняет топливо, и ракета взлетает.

Двигатель ракеты работает 4—5 сек. Последние вспышки смеси через отверстие в пыже выбрасываются вперед и выталкивают парашют или поджигают двигатель второй ступени.

В. ЕСЬКОВ,
заведующий авиалабораторией
Центральной станции
юных техников РСФСР

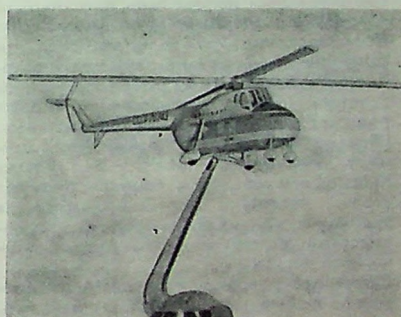
СТАРТУЮТ МИКРОВЕРТОЛЕТЫ

В Москве состоялись первые в стране городские соревнования по моделям вертолетов. Разыгрывались призы конструкторских бюро М. Л. Миля и Н. И. Камова. Семь спортсменов демонстрировали восемь моделей. Четыре из этих моделей имели двухлопастную схему ротора с расположением лопастей как у трехлопастного. Вместо третьей лопасти использовалась в качестве противовеса дюралюминиевая трубка с поршневым двигателем и воздушным винтом, тяга которого направлена по вращению ротора.

Спортсмен Л. Климов представил две модели вертолетов, сделанные по другой схеме. Одна из них — двухмоторная с двухлопастным ротором (см. вкладку к журналу). На каждой лопасти, в середине ее, размещены двигатели с воздушными винтами, создающими тягу в плоскости вращения ротора. Вторая модель Климова была выполнена по соосной схеме и имела трехлопастный ротор с двигателем, размещенным над ротором.

Соревнования состояли из трех туров. Запускались модели в каждом туре с земли при ограниченном времени работы двигателя — 1 минута. Полет засчитывался только в случае, если модель после остановки двигателя опускалась при самовращающемся роторе, то есть на режиме авторотации. Места за летные достижения определялись по суммарному времени за три тура.

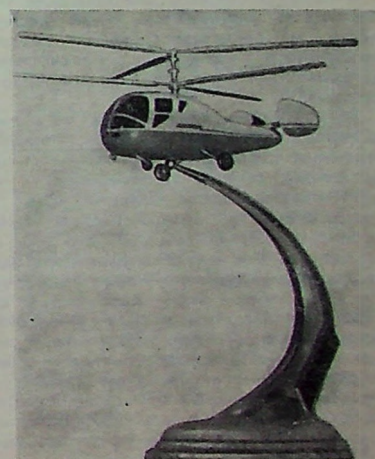
Техническое совершенство моделей судьями оценивалось до запусков моде-



Призы конструкторских бюро М. Л. Миля (слева) и Н. И. Камова.

Фото В. Моисеева

лей. Максимальное число очков — 10; оно складывалось из 5 очков за конструктивные идеи, заложенные в модель, и 5 очков за качество выполнения. Очки определялись независимо несколькими судьями, и затем считалось арифметическое среднее. Очки за техническое совершенство присуждались лишь тем моделям, которые летали не менее 5 секунд в одном из трех туров. Первое место по летным достижениям занял инструктор Московского городского дома пионеров С. Казанков — $82 + 56 + 51 = 189$ сек. Спортсмен С. Казанков награжден переходящим призом конструкторского бюро главного конструктора М. Л. Миля и ценным подарком.



По техническому совершенству модели первенство завоевал спортсмен Л. Климов (МАИ); его двухмоторная модель была оценена 8,7 очка. Климову вручен переходящий приз конструкторского бюро главного конструктора Н. И. Камова и ценный подарок.

На втором месте по летным достижениям — школьник В. Шакарян — $77 + 0 + 56 = 133$ сек.

И. КОСТЕНКО, председатель секции
авиамодельных исследований
Московского авиамодельного клуба

ОРУЖИЕ АГРЕССИИ

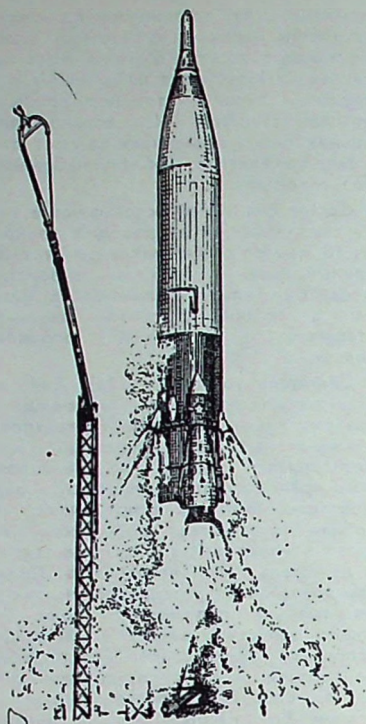
Вынашивая планы новой войны против Советского Союза и других социалистических стран, империалисты все более усиливают гонку вооружений. Наиболее рьяными проповедниками «крестового похода» против стран социалистического лагеря и организаторами прямых военных приготовлений являются империалистические круги Соединенных Штатов Америки.

Вооруженные силы США — основное орудие, посредством которого империалисты осуществляют свои агрессивные планы, ведут несправедливые войны и держат в подчинении угнетенные народы. За последние годы в США ассигнования на вооруженные силы резко увеличены. Военный бюджет 1961—62 года доведен до 53 миллиардов долларов, что составляет более 60 процентов всего федерального бюджета.

В первую очередь американские монополисты добиваются роста численности и совершенствования средств воздушного нападения, наращивания запасов ядерного и термоядерного оружия.

Хотя США всячески стремятся ликвидировать отставание в области ракетостроения, стержневое положение в вооруженных силах по-прежнему занимает стратегическая авиация. Она сосредоточена в стратегическом авиационном командовании. В его состав входят 2-я, 8-я и 15-я воздушные армии, дислоцируемые на континентальной части США, 16-я воздушная армия со штабом в Испании и три отдельные авиационные дивизии, находящиеся вне континента. По свидетельству американского журнала «Эр Форс» в 1960 году численность самолетного парка стратегического авиационного командования доведена до 2000 бомбардировщиков и 800 самолетов-заправщиков.

На вооружении частей стратегического командования в настоящее время продолжают оставаться тяжелые бомбардировщики В-52 и средние бомбардировщики В-47. Для увеличения дальности полета на этих самолетах установлено оборудование, позволяющее производить дозаправку топливом в воздухе. Современная навигационная и радиолокационная аппаратура обеспечивают им взлет, посадку и полет в сложных метеорологических условиях, а также выход на цель и бомбометание из-за облаков и ночью по радиолокационному бомбоприцелу.



Межконтинентальная баллистическая ракета «Атлас».

Армада бомбардировщиков содержится в постоянной готовности к боевым действиям. Стратегические бомбардировщики непрерывно патрулируют в воздухе с ядерным оружием на борту. Подразделения бомбардировщиков по очереди находятся на передовых авиационных базах США в Европе. Здесь экипажи занимаются усиленной боевой подготовкой, несут так называемое «боевое дежурство», практически изучают маршруты полета, выводящие к основным объектам социалистических стран, участвуют в многочисленных учениях и маневрах, проводимых руководством агрессивного Североатлантического блока.

Военные руководители США принимают любые меры, чтобы повысить ударную мощь своей стратегической авиации. Устаревшие бомбардировщики вооружаются управляемыми ракетами класса «воздух-земля». Такие ракеты, получившие наименование «Хаунд-Дог» предназначены для бомбардировщиков В-52. Дальность действия ракеты — 800 км, максимальная скорость — около 2000 км/час, практический потолок 18 тысяч метров.

Вместе с тем в США не прекращается разработка новых, более современных типов бомбардировщиков. К их числу относится сверхзвуковой бомбардировщик В-58 «Хастлер», максимальная скорость которого составляет около 2100 км/час, а практический потолок — 21 тысячу метров. Проектные организации и авиационные фирмы США работают также над созданием стратегического бомбардировщика В-70 «Валькирия», скорость которого, по свидетельству американской печати, будет,

якобы, превышать скорость звука в три раза. Сначала планировалось выпустить первые экземпляры этого бомбардировщика в 1962 г., затем в 1964 г., а позднее было решено вообще прекратить его разработку. Однако согласно новым планам, опубликованным после резкого увеличения военных ассигнований на 1961—62 бюджетный год, проектирование бомбардировщика будет продолжено.

За последние годы военное руководство США усиливает свою стратегическую авиацию ракетным оружием. Журнал «Интеравиа» сообщает, что производством ракет в США в той или иной степени заняты 960 фирм.

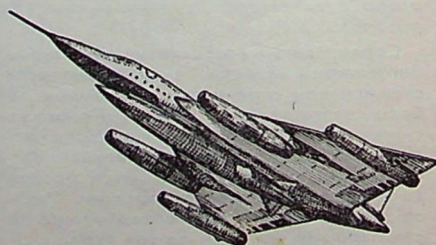
Характерно, что вся работа по созданию, производству и боевому применению баллистических ракет класса «земля-земля», за исключением некоторых типов, имеющих тактическое предназначение, передана в ведение военно-воздушных сил.

На вооружение принято несколько типов баллистических ракет. Межконтинентальная баллистическая ракета «Атлас» работает на жидком топливе. Максимальная дальность ее полета составляет 10 тысяч км, а наивысшая точка траектории полета 1300 км. У более поздней модификации ракеты, известной под наименованием «Атлас-Д», дальность полета увеличена до 13 500 км. Ее стартовый вес — 117 тонн.

Журналы «Миссайлс энд рокитс», «Американ Авиэйшен» утверждают, что стратегическое авиационное командование США сформировало несколько эскадрилий ракет «Атлас». 30 ракет уже установлены на боевые позиции для несения дежурства. Такое дежурство осуществляется на ракетных базах Уоррен (штат Вайоминг), Ванденберг (штат Калифорния), Оффут (штат Небраска) и других. Предусматривается, что в каждую эскадрилью ракет «Атлас» войдут 9 стартовых установок подземного, полуподземного или открытого типа. Всего к 1965 году намечено сформировать 13 эскадрилий.

Вместе с тем в американской печати указывается, что ракета «Атлас» до сих пор окончательно еще не доведена и надежность ее не высокая. Так, из 70 запусков этой ракеты, осуществленных с момента начала ее разработки до декабря 1960 г., только 40 оказались более или менее удачными.

Другим типом межконтинентальной баллистической ракеты является «Титан», по своим характеристикам мало отличающаяся от «Атласа». Эта ракета



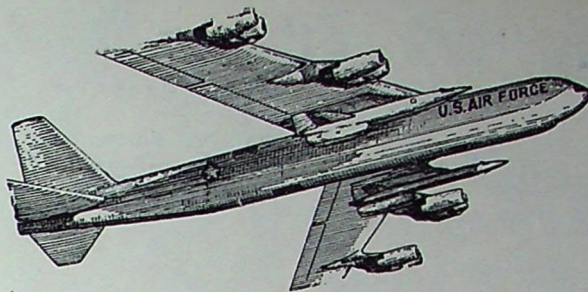
Стратегический бомбардировщик В-58 «Хастлер».

снабжена улучшенной системой наведения, боевой частью большой мощности и по оценке американских специалистов является более перспективной. Ракета «Титан» пока находится в стадии доводки и в части еще не поступала. Из 30 запусков, осуществленных до 1961 года, половина окончилась неудачей.

К числу баллистических ракет средней дальности относятся «Тор» и «Юпитер». Максимальная дальность их полета составляет 3500 км, а наивысшая точка траектории — 700 км. Английский журнал «Флайт» свидетельствует, что четыре эскадрильи ракет «Тор», по 15 пусковых установок каждая, размещены на территории Великобритании и находятся в состоянии боевой готовности, а две эскадрильи ракет «Юпитер» устанавливаются в Италии.

В США ведутся работы по созданию ракет так называемого «второго поколения». Это межконтинентальная ракета «Минитмен» и ракета средней дальности «Поларис», предназначенная для подводных лодок. Эти ракеты работают на твердом топливе, благодаря чему значительно упрощается их конструкция и облегчается обслуживание.

Агрессивным целям служит сеть авиационных и ракетных баз, созданная американскими империалистами вокруг Советского Союза и стран народной



Тяжелый бомбардировщик В-52, вооруженный двумя крылатыми ракетами «Хаунд-Дог».

демократии. Такие базы имеются в Норвегии, Дании, Англии, Испании, Греции, Турции и Западной Германии. Именно с этих баз самолеты США еще в мирное время производят воровские вторжения в воздушное пространство социалистических стран, сбрасывая по ночам шпионов, диверсантов. С этих баз был организован в 1956 году массовый запуск аэростатов-разведчиков в воздушное пространство СССР, а в 1960 году шпионский полет Пауэрса. Несмотря на позорный провал подобных акций, провокационные полеты американских самолетов-разведчиков вдоль границ социалистических стран не прекратились и по сей день.

В результате форсированных военных приготовлений империалистов над миром висит постоянная угроза ядерной войны.

В создавшейся обстановке необходима высокая бдительность всего советского народа, его Вооруженных Сил. Советские воины свято выполняют свою почетную обязанность — с оружием в руках оберегают рубежи любимой Отчизны, вдохновенный труд строителей коммунизма. Бдительность наших Вооруженных Сил проявляется прежде всего в высокой степени их боевой готовности. Советские Вооруженные Силы располагают мощным оружием, способным сокрушить любого агрессора, в какой бы части земного шара он не находился.

Коммунистическая партия Советского Союза уделяет неослабное внимание укреплению обороноспособности нашего государства, воспитывает весь народ в духе высокой бдительности. В новой Программе КПСС указывается на необходимость «...проявлять неослабную бдительность в отношении агрессивных происков врагов мира, быть всегда на страже мирного труда, в постоянной готовности к вооруженной защите своей Родины». В этом одно из важнейших условий обеспечения безопасности советского государства, нашего победоносного движения к коммунизму по пути, указанному XXII съездом КПСС.

Б. АЛЕКСАНДРОВ

В печати иностранных государств отводится все больше и больше места вопросу использования вертолетов в военных целях.

Известно, что англо-французское командование применяло вертолеты для переброски войск и ведения разведки во время агрессии против Египта в 1956 году. Французские колонизаторы широко используют вертолеты в войне против алжирского народа. Банды кровавой марионетки Чомбе снабжены империалистами, наряду с другой боевой техникой, также и вертолетами.

В последнее время военные специалисты капиталистических стран обратили свое внимание на одноместные вертолеты, подчеркивая широкие возможности применения их в боевых действиях. Печать не скупится и на рекламу образцов, еще находящихся в стадии разработки и испытаний.

Вот что, например, пишет об одноместных вертолетах английский военный журнал «Солдьер».

«Легко пересекая просторы полей, проносится над землей дюжина одноместных вертолетов, устремившись к своей цели. Темнеющий вдали лес приближается, надвигаясь на них со скоростью 70 миль в час, и пилоты — солдаты штурмовой группы, дав газ, заскользили на своих вертолетах над самыми вершинами деревьев, оглашая местность вокруг сердитым, как будто шмелиным, жужжаньем моторов.

ОДНОМЕСТНЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ

Достигнув лужайки, машины моментально застыли в парящем полете, а затем смолкли, когда коснулись земли и моторы были выключены. Расстегнув предохранительные лямки, солдаты ударной группы, вооруженные легкими автоматами и гранатами, бесшумно стали пробираться через кустарник.

Ворвавшись на расположенную неподалеку опушку леса, они атаковали свою цель — радиолокационную станцию.

Журнал предупреждает читателя, что эта фантазия завтра может стать действительностью. По данным иностранных источников в настоящее время имеется около 20 типов одноместных вертолетов, находящихся в различных стадиях разработки, усовершенствования и в производстве.

Два таких одноместных вертолета, названных «ротоциклами», уже частично испытаны в военно-морских силах США. Они используются главным образом для разведки и связи, но могут служить потенциальным средством для осуществления штурма. Предполагается, что дюжина одноместных вертолетов такого типа разместится на большой железно-

дорожной платформе. Ротоциклы способны садиться и взлетать с самых малых катеров.

Военные специалисты Англии считают, что одноместные вертолеты могут использоваться для внезапных десантов, диверсионных действий, атак на контрольные посты или другие специфические ключевые пункты обороны.

Действуя независимо от десантной авиации или других воздушных подразделений, ротоциклами можно быстро перебросить специалистов, необходимых для инженерного обеспечения высадки войск; корректировщиков артиллерийского огня; использовать их для снабжения подразделений медикаментами, пищей, снаряжением, боеприпасами.

Вариант одноместного вертолета фирмы «Хиллер» имеет один ротор, приводимый в движение мотором в 40 л. с. Его радиус действия до 48 км. Вес — около 115 кг.

Одноместный вертолет «Жиродай» тяжелее «Хиллера», весит 170 кг и имеет два ротора-винта, вращающихся в противоположном направлении 60-сильным мотором. Радиус действия равен 65 километрам. Указанные одноместные вертолеты имеют крейсерскую скорость около 85 км/час и максимальную — около 115 км/час.

А. БЕЛОКОНЬ,
кандидат технических наук

НА ВЫНУЖДЕННОЙ...

Фельетон

ИНИЦИАТИВУ ОДОБРИТЬ, В ПРОСЬБЕ ОТКАЗАТЬ!

Есть такая резолюция, выдуманная каким-то шутником. И есть в этой выдумке глубокий, мы бы сказали «психологический», резон. С одной стороны лицо, начертанное подобную резолюцию, не может быть заподозрено в равнодушии к инициативе. С другой стороны, вторая часть этой четкой формулы ограждает ее автора от неожиданностей.

— Как же так вы не разрешили доброго дела?..
— Помилуйте! Тут же ясно сказано: «Инициативу одобрить».

— Одобрить-то одобрить... А все-таки без проверки...
— В том-то и дело. Учитель. И как видите — в просьбе отказать!...

Все это прическа. А сказка-быль начинается на летном поле некоторого аэроклуба. И действуют в сказке не Лед, Баба и Курочка Ряба, а совсем другие герои: Начальник аэроклуба, Инструктор — планерист и Планеристы, этикие слабые ребята со спортивной душой.

В каждой сказке у героев есть свои точно определенные задачи. Например, Красная Шапочка хочет отнестись Бабушке бутылочку молочка. Волк хочет съесть Красную Шапочку, а Бабушка... ну, станушка уже на пенсию и хочет покоя.

В сказке-были обязанности и стремления тоже определены. Обязанности определены курсом учебной подготовки, а стремления зависят уже от индивидуальных качеств героев и никем не регламентированы.

Начальник аэроклуба должен руководить всей работой и способствовать наилучшим результатам в подготовке планеристов. Инструктор — обучать мастерству парения. Планеристы — настойчиво учиться и смело парить под небесами, давая поэтам широкие возможности сравнений с соколами, орлами, беркутами, кондорами и иными чемпионами планерного спорта среди пернатых.

Так должно быть. В теории. А на практике...

Представим себе на минуту одного из этих самых соколов и орлов, который обучает своих птенцов летному искусству. Не успеет юный орленок, преисполненный темперамента и задора, сделать два круга на виду у счастливых родителей, как следует грозный окрик: «Давай назад в гнездо! Налетался! Хватит!»

Именно в таком положении и находятся планеристы тех клубов, летная практика которых ограничивается по многим случаям полетами по кругу на виду у начальства, а следовательно, повышает их мастерство, можно сказать, поробинных масштабах. И доброго бы не хотелось им много. Что подделаешь! Так нет ведь. Рвутся молодые

в дальний путь, в полет по маршруту, благословляя их учителя — инструкторов, но...

— Товарищ Начальник, надо бы планеристу Облачкину в маршрутный полет. Давно пора. Вырос парень.
— Прекрасная идея. Правильно.

— Так можно готовить?

— Этого я не сказал. Облачкин, может, и готов, но надо соблюдать осторожность. Как же так он полетит, раз он еще ни разу по маршруту не летал?

— Тогда, может, Солнышкина, пустим. Он-то уже летал.

— Великолепная мысль.

— Так будем готовить.

— Я этого не говорил.

Смысл-то какой в этом? Раз он уже летал, к чему же ему опять лететь? Да и погода сомнительная.

— Тогда есть у нас чудесный парень — Ветерков.

— Вот — это другой разговор. Он, помню, собирался лететь, но не полетел.

— Так, значит, остановимся на Ветеркове?

— Вот именно остановимся. А то вы все торопитесь, как я погляжу. Ему-то что — сел да полетел. А нам морочки сколько! Полет организуй. За технику отвечай. Сядет он где — за ним посылай. Да еще как бы чего не вышло!.. А чего проще: тут у нас на глазах, тихонько, мирненько — кружочек, еще кружочек... И ему хорошо, и нам хорошо...

Так ли уж все это хорошо, как нам кажется, товарищ Начальник?

Что хорошего в том, что прекрасные планеры, созданные талантливым конструкторской мыслью советских людей, почти не используются, стоят на приколе.

Что хорошего в том, что молодые планеристы топчутся на месте, лишены возможности из-за вашей сверхосторожной рассудительности, а проще сказать — перестраховки испытать свои силы в полном объеме спортивной программы?

Что хорошего в том, что по причине искусственного «простоя» некоторые планеры списываются, так и не покинув стен ангара?

— Да, — скажете вы, — А зато ни полнейший, ни тревог...

Ошибаетесь, товарищ Начальник. Волнения и тревоги будут. Обязательно. Хотя несколько позже. Быть может в тот час, когда нужно будет аттестовать вас, и вышестоящий Начальник, ознакомившись с невеликими достижениями подопечных вам планеристов, начертает твердую рукой: «Должности не соответствует».

А если вы проявите инициативу и обратитесь с просьбой об изменении формулировки, то последует уже известная вам резолюция.

«Инициативу одобрить. В просьбе отказать».

Б. КОВАЛЬ

НА ЭТОЙ КАРТИНКЕ:
О ТОМ, КТО ЖИВЕТ
ПО-СТАРИНКЕ



Много лет минуло лаврам
этим.
Годы были славные, но вот
Этот бывший рекордсмен,
Славой прошлое теперь
живет.

Рис. М. ГЕРШТЕЙНА
Стихи В. ГРАНОВА

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 2)

КРОССВОРД — ЗАДАЧА

По вертикали: 1. Поликарпов. 2. Лавочкин. 3. Ефимов. 4. Анисимов. 5. Туполев. 6. Громов. 7. Ломоносов. 8. Котельников. 9. Леваневский. 10. Грицевец. 11. Коккинаки. 12. Шестаков. 13. Раскова. 14. Чкалов. 15. Климов. 16. Сафонов. 17. Талалихин. 18. Федоров. 19. Нестеров. По выделенным клеткам горизонтали: Комсомолец — на самолете!

ЧАЙНВОРД

1. Чкалов. 2. Вираз. 3. Жикльер. 4. Рейс. 5. Страстот. 6. Трап. 7. Пушка. 8. Автожир. 9. «Родина». 10. Аэродинамика. 11. Авианосец. 12. Циклон. 13. Нестеров. 14. Воздухоплавание. 15. Ефимов. 16. Ветер. 17. Ракета. 18. Амортизатор. 19. Рекорд. 20. Десант. 21. Тропосфера. 22. Аэродром.

СОДЕРЖАНИЕ

Ленин с нами!	1
И. Шипилов. Подвиг века	2
А. Скворцов. Навстречу V съезду ДОСААФ СССР	4
К новым спортивным высотам!	7
Я. Чернявский. На общественных началах	8
Начало большого пути	9
П. Корзинкин. Пирамида	10
В. Кошелев. Неиспользованные возможности	11
И вспыхнул свет в космическом просторе	12
В. Гончаренко. Хозяйка под облачных высот	13
В. Назаров. Квалифицированно руководить полетами	15
М. Араратян. Главное — самостоятельная подготовка	16
А. Макельников. В родном аэроклубе	16
Люди большого полета	16
П. Похилько. Парашютисты Витебской шелкоткацкой	17
М. Лебединский. С искрой творчества	17
Новые мастера спорта	18
Б. Керопян. Над отрогами Памиро-Алая	19
По следам наших выступлений	19
М. Львов. Звезды становятся ближе	20
Факты. События. Люди	22
Н. Гладков. Кто победит?	24
И. Бабаев. Судей надо готовить	26
Нашего полку прибыло	26
В. Еськов. Модель одноступенчатой ракеты	27
И. Костенко. Стартуют микровертолеты	29
Б. Александров. Оружие агрессии	30
А. Белоконов. Одноместные вертолеты	31
Б. Коваль. Инициативу одобрить, в просьбе отказать	32

На 1-й стр. обложки: Фотоэтиюд В. Антонова

На 4-й стр. обложки: Пирамида.

В помощь авиамоделисту

Модели вертолетов победителей первых Московских городских соревнований.

Редакционная коллегия:

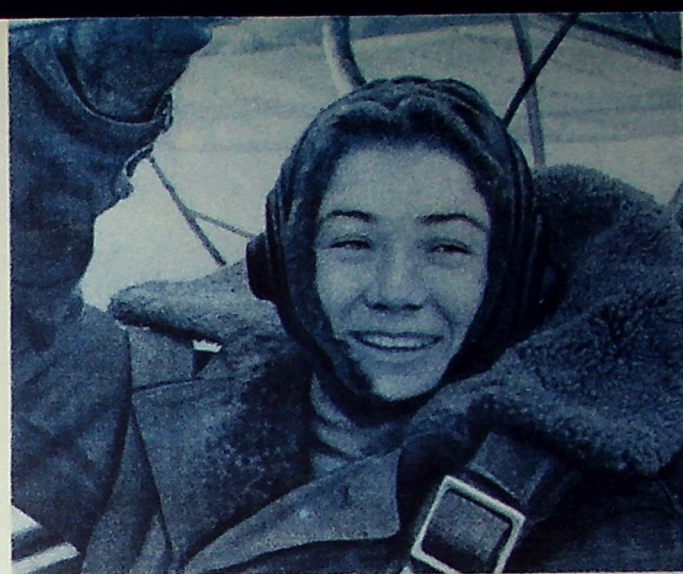
В. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ

Художественный редактор Е. Аграновский
Корректор Т. Александрова

Сдано в производство 6.II 1962 г. Подписано в печать 14.III 1962 г.
Вум. 60x92/8. 2 1/4 б. л. 5,5. Г80470. Тир. 50 000 экз. Издательство ДОСААФ. Цена номера 30 коп. Зак. 91

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

Московская типография № 4 Управления Полиграфической промышленности Мосгорсовпархоза. Москва, ул. Баумана, Денисовский пер., д. 30.



Во всех концах страны авиационные спортсмены готовят достойную встречу пятому съезду нашего патриотического Общества. Летчики и планеристы, парашютисты и авиамodelисты совершенствуют свое мастерство, отдавая свободное время любимому делу. И те, кто уже добился успехов, накопил опыт, знания и умение, передают их молодежи, становятся общественными инструкторами, активными пропагандистами авиационного спорта.

Наши фотокорреспонденты В. Кулаков и Б. Антонов побывали в разных городах, и повсюду объективы их фотоаппаратов запечатлели эпизоды повседневных занятий, тренировок, упорного труда авиационных спортсменов.

В верхнем ряду слева — победитель Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта по кордовым моделям-копиям самолетов преподаватель школы-интерната № 4 г. Иванова Вадим Примас. Он не только сам конструирует и строит модели, но ведет очень большую работу по подготовке молодого поколения модельистов. Общественный инструктор Примас обучает 30 человек в клубе Ивановского завода текстильного машиностроения и 40 юных авиамodelистов — в школе-интернате. На снимке вы видите Вадима Примаса с летающей моделью самолета Ан-10.

На центральном снимке верхнего ряда — чемпион Кемеровской области по планерному спорту маляр Новокузнецкого химического комбината комсомолец Полина Снегур. За шесть лет она освоила полеты на всех типах планеров и сейчас передает свой

опыт молодым спортсменам. Справа сверху — комсомолка Татьяна Гаврилова. Три года занимается она при авиамodelьной лаборатории Центральной вертолетно-планерной школы в Калуге. Особенно привлекают её модели планеров. Таня уже не раз участвовала в городских, областных и зональных соревнованиях.

В нижнем ряду — три снимка, показывающие отдельные эпизоды наземной тренировки ленинградских парашютистов. Успехи в воздухе куются на земле. Это нелегкое авиационное правило строго соблюдают спортсмены. Парашютист должен быть хорошо физически подготовлен, приучен к самым различным изменениям положения своего тела в воздухе. Слева — машинистка конструкторского бюро парашютистка 1 разряда комсомолка Ирина Сергеева тренируется на лопинге. Она весьма серьезно относится к своей физической подготовке, имеет 2-й разряд по легкой атлетике. Это очень помогает Ирине в занятиях парашютным спортом. В центре — перво-разрядница инженер жилищной конторы г. Ломоносова комсомолка Галина Баранова под руководством общественного инструктора мастера спорта слесаря-механика Александра Дядина отрабатывает на тренажере технику выполнения фигур в свободном падении. Справа — спортсмен 1 разряда студент Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта комсомолец Леонид Ячменев, имеющий на своем счету более 300 прыжков, тренируется на батуте.

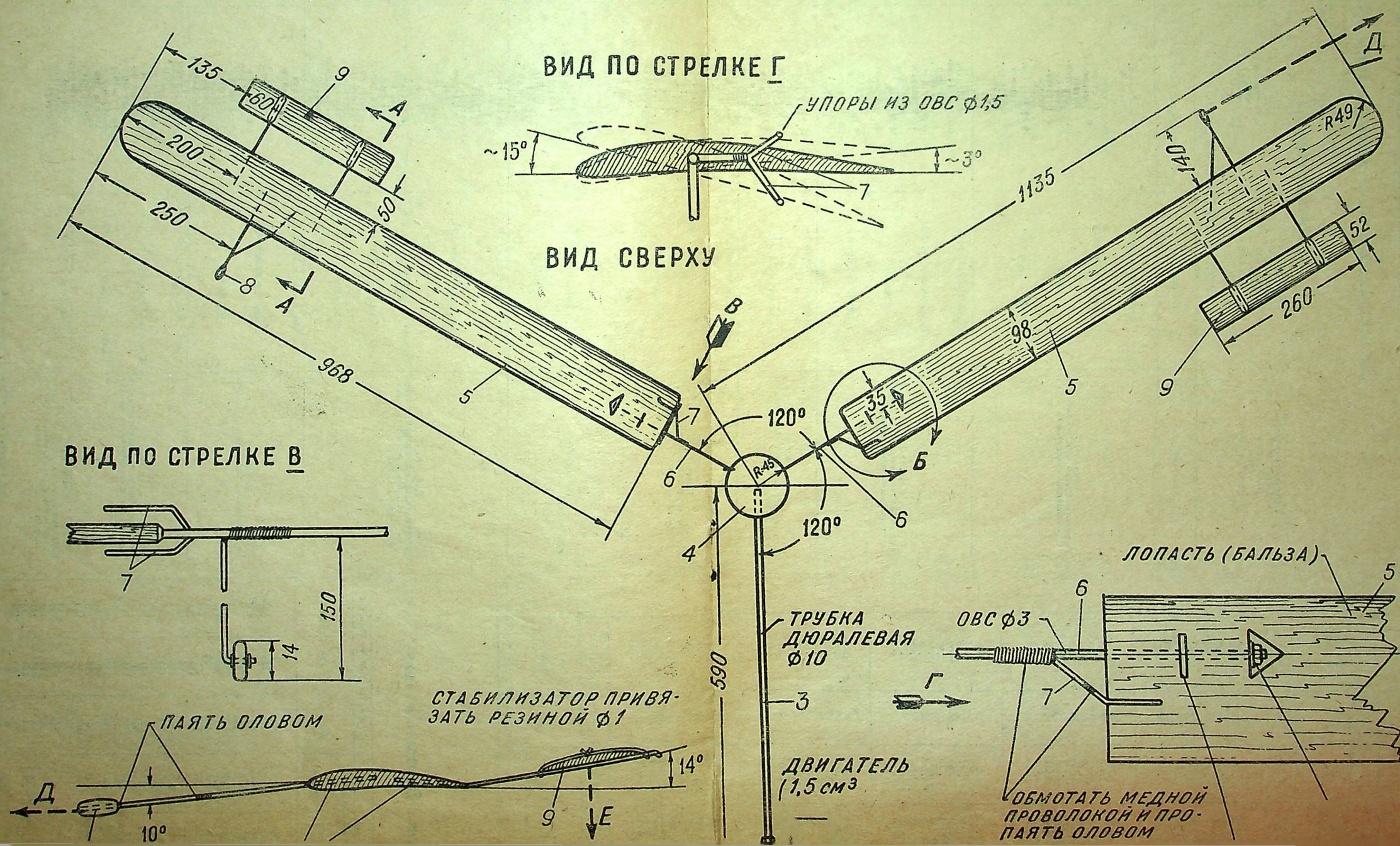
ФОТОРЕПОРТАЖ НАШИХ КОРРЕСПОНДЕНТОВ



57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
9 1.12 КР РОД



МОДЕЛИ ВЕРТОЛЕТОВ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВЫХ МОСКОВСКИХ ГОРОДСКИХ СОРЕВНОВАНИЙ



ВИД ПО СЕЧЕНИЮ А-А



ЦЕЛЛУЛОИД 2 мм

МЕСТО Б

ЗАПАЯТЬ
ОЛОВОМ

МОДЕЛЬ ВЕРТОЛЕТА С. КАЗАНКОВА

Модель представляет собой ротор, имеющий две лопасти, шасси и двигательную установку — компрессионный двигатель «Вило» — 1,5 см³, вращающий воздушный винт.

Двигательная установка — двигатель с винтом 1 и бак 2 для горючего емкостью 12,5 см³ укреплены к дюралюминиевой трубе 3 и являются противовесом, обеспечивающим размещение центра тяжести ротора на его оси вращения. Лопасти ротора 5 и труба 3 соединены на болтиках и заклепках со втулкой ротора 4. Каждая лопасть 5 имеет крыловой профиль, выполнена целиком из бальзы и крепится к втулке на осях 6 из стальной проволоки 3 мм. Оси размещены при-

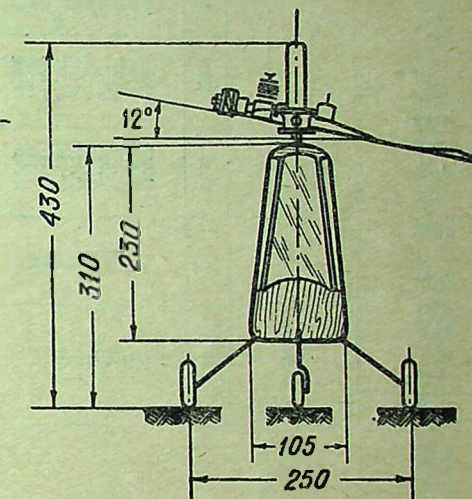
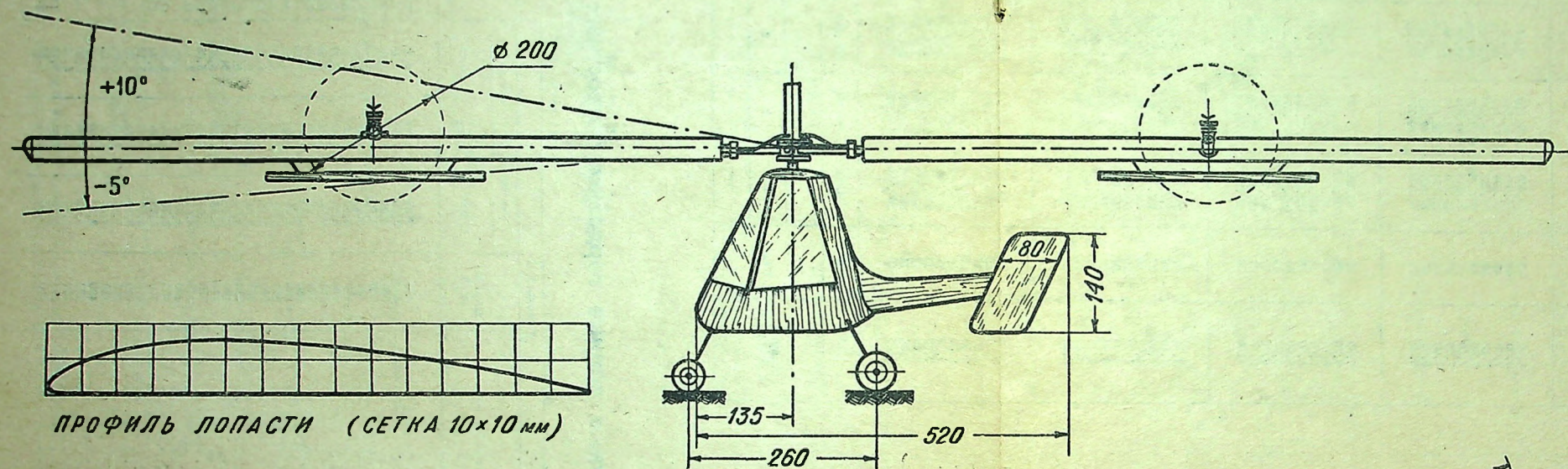
мерно на 30% хорды. Вокруг этих осей лопасти могут свободно вращаться в пределах углов от -3° до $+15^\circ$ относительно плоскости вращения. Эти углы ограничиваются проволочными упорами 7, выгнутыми из стальной проволоки 1,5 мм.

У каждой лопасти свинцовый противовес 8, укрепленный на проволоке, и бальзовый стабилизатор 9, размещенный под углом -14° к хорде лопасти. Противовес и стабилизатор регулируют угол атаки лопасти в полете.

Когда двигатель вращает винт 1, ротор приобретает большие обороты и центробежная сила, влияющая на противовес 8, увеличивает

угол атаки лопасти. Этому помогает также отрицательная подъемная сила, действующая на стабилизатор. Как центробежная сила Д, так и отрицательная подъемная сила на стабилизаторе Е показаны пунктиром. Как только двигатель закончил работу, скорость вращения ротора уменьшается, силы Д и Е становятся значительно меньше и лопасть переходит на малый угол атаки, при котором происходит авторотация ротора. К осям 6 лопастей укреплены стойки шасси, выгнутые из стальной проволоки 2 мм с миниатюрными деревянными колесами.

На внешнем конце трубы 3 под двигателем размещен проволочный костыль. Вес модели 610 г.



МОДЕЛЬ ВЕРТОЛЕТА Л. КЛИМОВА.

Модель — двухмоторная (два двигателя МК-12 в 2,5 см³) имеет двухлопастный ротор и фюзеляж с вертикальным оперением, снабженный также трехколесным шасси. Лопасти балансируются вокруг осей, укрепленных к втулке. Балансировка осуществляется посредством стабилизаторов, размещенных за лопастями и обдуваемых потоком от винтов. Питание двигателей осуществляется под давлением от центробежной силы — из центрального бака в расходные, размещенные около двигателей. Лопасти могут совершать маховые движения в пределах от -5° до $+10^\circ$. Вес модели — 1000 г.

ТАБЛИЦА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СКОРОСТЕЙ КОРДОВЫХ СКОРОСТНЫХ И ГОНОЧНЫХ М

Средние часовые скорости кордовых скоростных и гоночных моделей определяются путем замера времени, затраченного на прохождение скоростными моделями однокилометровой и гоночными — десятикилометровой дистанции.

$V = \frac{3600}{T}$ км/час — для гоночных моделей, $V = \frac{3600}{T}$ км/час — для скоростных моделей, $V = \frac{3600}{T}$ км/час — для гоночных моделей.

где T — средняя скорость в км/час, T — время в сек. Если кордовая гоночная модель проходит неровную дистанцию за целое число минут, то средняя скорость может быть определена по формуле $V = \frac{600}{T}$ км/час.

где T — время, выраженное в минутах. Подобное определение скорости полета моделей не всегда приемлемо, в особенности во время соревнований.

Многие составлены таблицы для определения скорости полета кордовых моделей в диапазоне от 59 км/час до 400 км/час.

В крайних правой и левой вертикальных колонках проставлены числа от 10,00 до 1,30, равные минутам и десяткам секунд. В прилагаемых внутренних колонках — числа от 60 до 9, равные десяткам и единицам секунд. На верхней и нижней горизонтальных шкалах расположены цифры от 0 до 9, обозначающие десятичные доли секунд при определении скорости полета скоростной кордовой модели и целые секунды — при определении скорости полета гоночной модели.

Во всех внутренних прямоугольниках, образованных горизонтальными и вертикальными линиями, расположены значения скорости с точностью до третьего знака после запятой. Каждое значение скорости соответствует определенному времени прохождения моделями мерных дистанций.

Чтобы узнать среднюю часовую скорость полета модели по зафиксированному времени, достаточно на таблице условно провести две линии: горизонтальную, соответствующую числам внешних вертикальных колонок при определении скорости гоночной модели или числам внутренних вертикальных колонок — при определении скорости кордовой модели; вертикальную, соответствующую единицам секунд для первого случая и десяткам долям секунд — для второго случая.

В прямоугольнике, где пересекаются эти линии, прочитывается значение средней часовой скорости полета модели. Допустим, что скоростная модель однокилометровую дистанцию пролетела за 23,2 сек. Найдем в левой внутренней вертикальной колонке цифру 23 и на нижней горизонтальной строке цифру 2, проведем на таблице условные линии от первой цифры вправо, а от второй — вверх. Точка пересечения этих линий попадет в прямоугольник, цифра которого показывает среднюю часовую скорость полета. Она равна 155,172 км/час.

Аналогично находим скорость полета гоночных моделей. Если, скажем, гоночная модель пролетела десятикилометровую дистанцию за 4 мин. 40 сек, то ее средняя часовая скорость будет равна 125 км/час. Эта цифра стоит в прямоугольнике, где пересекаются линии, проведенные от числа 4,40, находящегося в крайней правой вертикальной колонке, и цифры 8, расположенной на нижней горизонтальной строке.

Если время прохождения мерных баз равно цифрам, расположенным в верхней половине таблицы, то отсчет скорости производим сверху вниз, и наоборот — снизу вверх, если модели пролетают однокилометровую базу меньше чем за 35 сек. и десятикилометровую — за 5 мин. 40 сек. Когда число десятых долей секунд для первого случая и целых секунд для второго равно или меньше 4,х — отсчет производим слева направо, если же больше 4,х — то справа налево.

А. ХУДИК,

судья республиканской категории

Технические и полетные данные кордовых скоростных моделей участников чемпион

(Сравнительная таблица)

Фамилия	Страна	Количе-ство ка-сто-го мисла (в прол.)	Двигатель 2,5 см³	Модель № 1				Модель № 2			
				вес модели (в г)	несущая площадь (в см²)		общая	вес модели (в г)	несущая		
					крыло	студий-аэро			крыло	с	
Тот	Венгрия	20	Мокн	470	3,85	1,50	5,35	Мокн	420	3,85	
Пек	Чехословакия	25	МВВС	380	3,25	1,80	5,10	МВВС	415	3,70	
Крижа	Венгрия	25	Мокн	380	3,25	1,80	5,10	Мокн	415	3,70	
Пиллер	Италия	25	Супер Типр	350	3,20	1,85	5,25	Супер Типр	380	3,25	
Викет	Англия	22	Супер Типр	400	3,20	1,95	5,15	Супер Типр	350	3,65	
Грайдесса	Италия	25	Капер	400	3,60	1,95	5,00	Капер	360	3,80	
Салаки	Чехословакия	25	Капер	400	3,85	1,42	5,27	Супер Типр	400	3,60	
Гореселла	Италия	25	Супер Типр	460	3,60	1,65	5,25	МВВС	490	3,55	
Рамунар	Франция	20	Супер Типр	400	3,25	1,75	5,00	Супер Типр	455	4,00	
Карона	Венгрия	20	Мокн	380	3,60	1,50	5,10	Супер Типр	400	3,55	
Рорыца	Венгрия	20	Супер Типр	385	3,21	1,85	5,08	Мокн	380	3,71	
Борок	Италия	25	Супер Типр	370	3,70	1,60	5,20	Супер Типр	460	3,60	
Сонма	Италия	25	МВВС	405	3,65	1,60	5,10	МВВС	380	3,60	
Тиро	Италия	20	Супер Типр	425	3,55	1,60	5,15	Супер Типр	380	3,60	
Бата	Испания	25	Супер Типр	460	3,30	1,60	5,40	Супер Типр	400	3,55	
Литер	ФРГ	25	Супер Типр	340	3,65	1,65	5,30	Супер Типр	370	3,70	
Бухтер	Англия	25	Капер	370	3,40	1,65	5,05	МВВС	380	3,65	
Бат	Австрия	25	Капер	425	3,65	1,60	5,15	О. С.	370	3,65	
Керлинг	Венгрия	20	Супер Типр	400	3,55	1,45	5,00	Супер Типр	415	3,70	
Кельдберг	Чехословакия	20	Супер Типр	400	3,60	1,60	5,30	Супер Типр	380	3,70	
Хне	Финляндия	20	Супер Типр	410	3,60	1,50	5,20	Супер Типр	450	3,60	
Юнатон	Швейцария	25	Супер Типр	410	3,60	1,70	5,10	Супер Типр	450	3,60	
Фруват	Швейцария	25	О. С. Мак II	405	3,55	1,60	5,05	—	—	—	
Гондур	Франция	25	МВВС	380	3,60	1,60	5,20	—	—	—	
Гондур	Франция	25	Супер Типр	420	3,70	1,60	5,00	—	—	—	
Лафнер	Швейцария	25	МВВС	380	3,60	1,60	5,00	—	—	—	
Ламус	Венгрия	25	МВВС	380	3,90	1,35	5,25	МВВС	400	3,90	
Дик	Австрия	20	Кокс Т. II	380	3,75	1,50	5,25	—	—	—	
Куккен	Австрия	20	Кокс Ойник	380	3,60	1,65	5,15	—	—	—	
Куккен	Бельгия	20	Супер Типр	400	3,60	1,76	5,35	МВВС	285	3,80	

ОЛЕТА
ДЕЛЕЙ

Т А Б Л И Ц А
ВСЕСОЮЗНЫХ АВИАМОДЕЛЬНЫХ РЕКОРДОВ

по состоянию на 1 января 1962 года

АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ

Продолжительность
7 час. 32 мин.
Н. Маликов
Тула
13 октября 1959 г.

Дальность
378,756 км.
Е. Борисевич
Пинск
14 августа 1962 г.

Высота
5113 м
Г. Любушкин
Москва
26 июля 1967 г.

Скорость
301 км/час.
И. Фролов
Москва
5 сентября 1958 г.

РЕКОРДЫ ПО КЛАССАМ МОДЕЛЕЙ

Класс модели	Вид рекорда	Для авиамodelистов старше 17 лет	Для авиамodelистов до 17 лет
Класс Ф-1-А Модели самолетов и гидросамолетов с резиновыми двигателями	Продолжительность	1 час. 16 мин. В. Насонов Москва 10 августа 1949 г.	46 мин. 14 сек. В. Розман Тула 31 июля 1962 г.
	Дальность по прямой	24 км В. Насонов Москва 10 августа 1949 г.	10,2 км В. Завитов Москва 15 августа 1949 г.
	Высота	1650 м В. Насонов Москва 10 августа 1949 г.	0 (300 м)
Класс Ф-1-В Модели самолетов и гидросамолетов с поршневыми двигателями	Скорость по прямой	107,08 км/час В. Левытов Вашкинская АССР 11 июля 1940 г.	52,498 км/час В. Гусиенко Алма-Ата 13 июля 1960 г.
	Продолжительность	6 час. 01 мин. И. Калодескин Одесса 6 августа 1962 г.	4 час. 09 мин. В. Выхулин Батайск 12 июля 1964 г.
	Дальность по прямой	378,756 км. Е. Борисевич Пинск 14 августа 1962 г.	99 км И. Вайснер Краснодар 5 ноября 1962 г.
Класс Ф-2-А Модели вертолетов с резиновыми двигателями	Высота	5113 м Г. Любушкин Москва 26 июля 1967 г.	3624 м Е. Шкагурин Кубовище 13 августа 1967 г.
	Скорость по прямой	11 км/час Б. М. Мухоморов Московская обл. 14 июля 1963 г.	0 (60 км/час)
	Продолжительность	2 мин. 7,2 сек. П. Мотевкайтис Вильнюс 14 августа 1949 г.	0 (30 сек.)
Класс Ф-2-В Модели вертолетов с поршневыми двигателями	Дальность по прямой	14 км 89 км П. Мотевкайтис Вильнюс 14 августа 1949 г.	0 (0,126 км)
	Продолжительность	54 мин. 37 сек. В. Борисов Ленинград 18 августа 1969 г.	17 мин. 53 сек. М. Шемкин Ленинград 13 июля 1961 г.
	Высота	20 км Б. Борисов Ленинград 18 августа 1969 г.	8 км А. Вера Кронштадт 16 октября 1960 г.
Класс Ф-3 Модели планеров	Дальность по прямой	64,284 км М. Шибиркин Вашкинская АССР 8 июля 1959 г.	54 км А. Пинов ВССР 12 августа 1948 г.
	Высота	340 м П. Горюхи Алма-Ата 14 июля 1949 г.	351 м А. Сорокин Алма-Ата 15 августа 1948 г.
	Продолжительность	3 час. 18 мин. С. Айвадинов Баку 6 июля 1950 г.	3 час. 18 мин. С. Айвадинов Баку 6 июля 1950 г.
Класс Ф-1-В Разноуправляемые модели самолетов и гидросамолетов с поршневыми двигателями	Дальность по прямой	11 октября 1961 г. Алма-Ата П. Величковский В. Герасимов Алма-Ата 11 октября 1961 г.	Не фиксируется
	Высота	2260 м. Н. Маликов Тула 26 июля 1961 г.	Не фиксируется
	Скорость по прямой	54,18 км/час П. Горюхи Алма-Ата 13 июля 1964 г.	Не фиксируется
Класс Ф-3 Разноуправляемые модели планеров	Дальность по прямой	13 октября 1961 г. П. Величковский В. Герасимов Алма-Ата 30 сентября 1961 г.	Не фиксируется
	Высота	603 м. Н. Дрожжин Москва 6 июля 1959 г.	Не фиксируется
	Скорость по кругу (1 категория)	232,257 км/час М. Висильченко Москва 18 октября 1958 г.	181,6 км/час О. В. Виноградов Алма-Ата 11 июля 1960 г.
Класс Ф-1-Д Кордовые модели самолетов и гидросамолетов с поршневыми двигателями	Скорость по кругу (2 категория)	223,6 км/час В. Емеленко Владимир 19 сентября 1960 г.	204,668 км/час В. Ежов Ленинград 1 октября 1961 г.
	Скорость по кругу (3 категория)	226,962 км/час А. Кузнецов Ленинград 6 июля 1958 г.	Не фиксируется
	Скорость по кругу	301 км/час. И. Фролов Москва 5 сентября 1958 г.	Не фиксируется

Примечание. Знак* означает официальный мировой рекорд.
Окончание. Начало см. "Крылья Родины" № 3.

8	9	Сек.	Минуты и секунды
59,113	60	10,00	
60,101	59	9,50	
61,121	57	9,40	
62,176	57	9,30	
63,269	56	9,20	
64,401	55	9,10	
65,674	54	9,00	
66,790	53	8,50	
68,053	52	8,40	
69,380	51	8,30	
70,727	50	8,20	
72,144	49	8,10	
73,620	48	8,00	
75,144	47	7,50	
76,839	46	7,40	
78,478	45	7,30	
80,173	44	7,20	
82,005	43	7,10	
83,916	42	7,00	
85,919	41	6,50	
88,020	40	6,40	
90,226	39	6,30	
92,545	38	6,20	
94,987	37	6,10	
97,561	36	6,00	
100,279	35	5,50	
103,162	34	5,40	
106,185	33	5,30	
109,363	32	5,20	
112,608	31	5,10	
116,565	30	5,00	
120,402	29	4,50	
124,568	28	4,40	
129,032	27	4,30	
133,890	26	4,20	
138,996	25	4,10	
144,578	24	4,00	
150,628	23	3,50	
157,206	22	3,40	
164,384	21	3,30	
172,248	20	3,20	
180,402	19	3,10	
189,476	18	3,00	
201,117	17	2,50	
213,018	16	2,20	
226,416	15	2,30	
241,611	14	2,20	
258,992	13	2,10	
279,068	12	2,00	
302,621	11	1,50	
330,275	10	1,40	
363,636	9	1,30	
396,906	18	3,10	
430,176	17	2,50	
464,446	16	2,20	
498,716	15	2,30	
533,000	14	2,20	
567,284	13	2,10	
601,568	12	2,00	
635,852	11	1,50	
670,136	10	1,40	
704,420	9	1,30	
738,704	8	1,20	
773,000	7	1,10	
807,284	6	1,00	
841,568	5	0,50	
875,852	4	0,40	
910,136	3	0,30	
944,420	2	0,20	
978,704	1	0,10	
1013,000	0	0,00	
1047,284	0	0,00	
1081,568	0	0,00	
1115,852	0	0,00	
1150,136	0	0,00	
1184,420	0	0,00	
1218,704	0	0,00	
1253,000	0	0,00	
1287,284	0	0,00	
1321,568	0	0,00	
1355,852	0	0,00	
1390,136	0	0,00	
1424,420	0	0,00	
1458,704	0	0,00	
1493,000	0	0,00	
1527,284	0	0,00	
1561,568	0	0,00	
1595,852	0	0,00	
1630,136	0	0,00	
1664,420	0	0,00	
1698,704	0	0,00	
1733,000	0	0,00	
1767,284	0	0,00	
1801,568	0	0,00	
1835,852	0	0,00	
1870,136	0	0,00	
1904,420	0	0,00	
1938,704	0	0,00	
1973,000	0	0,00	
2007,284	0	0,00	
2041,568	0	0,00	
2075,852	0	0,00	
2110,136	0	0,00	
2144,420	0	0,00	
2178,704	0	0,00	
2213,000	0	0,00	
2247,284	0	0,00	
2281,568	0	0,00	
2315,852	0	0,00	
2350,136	0	0,00	
2384,420	0	0,00	
2418,704	0	0,00	
2453,000	0	0,00	
2487,284	0	0,00	
2521,568	0	0,00	
2555,852	0	0,00	
2590,136	0	0,00	
2624,420	0	0,00	
2658,704	0	0,00	
2693,000	0	0,00	
2727,284	0	0,00	
2761,568	0	0,00	
2795,852	0	0,00	
2830,136	0	0,00	
2864,420	0	0,00	
2898,704	0	0,00	
2933,000	0	0,00	
2967,284	0	0,00	
3001,568	0	0,00	
3035,852	0	0,00	
3070,136	0	0,00	
3104,420	0	0,00	
3138,704	0	0,00	
3173,000	0	0,00	
3207,284	0	0,00	
3241,568	0	0,00	
3275,852	0	0,00	
3310,136	0	0,00	
3344,420	0	0,00	
3378,704	0	0,00	
3413,000	0	0,00	
3447,284	0	0,00	
3481,568	0	0,00	
3515,852	0	0,00	
3550,136	0	0,00	
3584,420	0	0,00	
3618,704	0	0,00	
3653,000	0	0,00	
3687,284	0	0,00	
3721,568	0	0,00	
3755,852	0	0,00	
3790,136	0	0,00	
3824,420	0	0,00	
3858,704	0	0,00	
3893,000	0	0,00	
3927,284	0	0,00	
3961,568	0	0,00	
3995,852	0	0,00	
4030,136	0	0,00	
4064,420	0	0,00	
4098,704	0	0,00	
4133,000	0	0,00	
4167,284	0	0,00	
4201,568	0	0,00	
4235,852	0	0,00	
4270,136	0	0,00	
4304,420	0	0,00	
4338,704	0	0,00	
4373,000	0	0,00	
4407,284	0	0,00	
4441,568	0	0,00	
4475,852	0	0,00	
4510,136	0	0,00	
4544,420	0	0,00	
4578,704	0	0,00	
4613,000	0	0,00	
4647,284	0	0,00	
4681,568	0	0,00	
4715,852	0	0,00	
4750,136	0	0,00	
4784,420	0	0,00	
4818,704	0	0,00	
4853,000	0	0,00	
4887,284	0	0,00	
4921,568	0	0,00	
4955,852	0	0,00	
4990,136	0	0,00	
5024,420	0	0,00	
5058,704	0	0,00	
5093,000	0	0,00	
5127,284	0	0,00	
5161,568	0	0,00	
5195,852	0	0,00	
5230,136	0	0,00	
5264,420	0	0,00	
5298,704	0	0,00	
5333,000	0	0,00	
5367,284	0	0,00	
5401,568	0	0,00	
5435,852	0	0,00	
5470,136	0	0,00	
5504,420	0	0,00	
5538,704	0	0,00	
5573,000	0	0,00	
5607,284	0	0,00	
5641,568	0	0,00	
5675,852	0	0,00	
5710,136	0	0,00	
5744,420	0	0,00	
5778,704	0	0,00	
5813,000	0	0,00	
5847,284	0	0,00	
5881,568	0	0,00	
5915,852	0	0,00	
5950,136	0	0,00	
5984,420	0	0,00	
6018,704	0	0,00	
6053,000	0	0,00	
6087,284	0	0,00	
6121,568	0	0,00	
6155,852	0	0,00	
6190,136	0	0,00	
6224,420	0	0,00	
6258,704	0	0,00	
6293,000	0	0,00	
6327,284	0	0,00	
6361,568	0	0,00	
6395,852	0	0,00	
6430,136	0	0,00	
6464,420	0	0,00	
6498,704	0	0,00	
6533,000	0	0,00	
6567,284	0	0,00	
6601,568	0	0,00	
6635,852	0	0,00	
6670,136	0	0,00	
6704,420	0	0,00	
6738,704	0	0,00	
6773,000	0	0,00	
6807,284	0	0,00	
6841,568	0	0,00	
6875,852	0	0,00	
6910,136	0	0,00	
6944,420	0	0,00	
6978,704	0	0,00	
7013,000	0	0,00	
7047,284	0	0,00	
7081,568	0	0,00	
7115,852	0	0,00	
7150,136	0	0,00	
7184,420	0	0,00	
7218,704	0	0,00	
7253,000	0	0,00	
7287,284	0	0,00	
7321,568	0	0,00	
7355,852	0	0,00	
7390,136	0	0,00	
7424,420	0	0,00	
7458,704	0	0,00	
7493,000	0	0,00	
7527,284	0	0,00	