



**110** ЛЕТ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ**

•••• АПРЕЛЬ ••••

**4**

• 1980 ••••

98-9

# НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА



*Ульяновский  
аэроклуб:  
дела и люди*

**Н**а каждого, кто переступает порог Ульяновского аэроклуба ДОСААФ, привлекает плакат: «На родине В. И. Ленина — жить, работать, учиться по-ленински!» Под этим девизом развернуто у нас социалистическое соревнование в честь 110-й годовщины со дня рождения вождя и учителя, создателя Коммунистической партии и первого в мире социалистического государства. Для нас, земляков великого Ленина, эта дата имеет особую значимость, и мы решили превратить 1980 год в год ударной ленинской работы.

*Продолжение на стр. 5*

● *Авиационные спортсмены в Ульяновском филиале Центрального музея В. И. Ленина.*

● *Руководитель полетами заместитель командира подразделения Н. Расторгуев.*

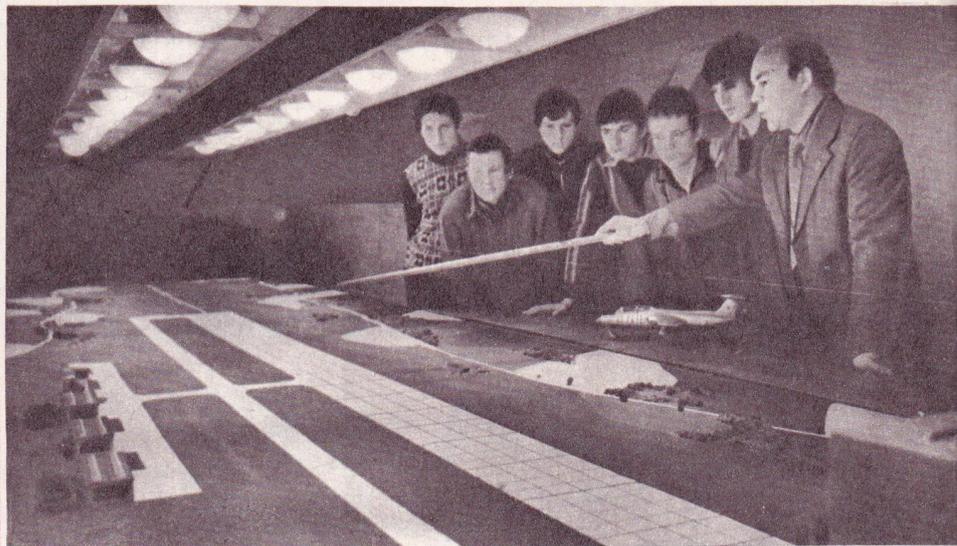
● *Наставник техник-бригадир В. Науменков и молодой техник Ю. Мартынов.*

● *Так приобретаются навыки прыжка из самолета Ан-2.*

● *Экипаж отличного самолета: инструктор-летчик В. Зевахин (справа) и техник Ю. Визгин.*

● *Прежде чем подняться в воздух, предстоит «полет» на тренажере. Занятие проводит инструктор-летчик А. Глушнев.*

*Фото В. ТИМОФЕЕВА*



# ВЕЧНО ЖИВОЙ

**Ленин, Владимир Ильич.** Самое дорогое имя для каждого человека планеты Земля. Основатель Коммунистической партии Советского Союза, создатель первого в мире социалистического государства, вождь трудящихся России и международного рабочего класса, гениальный мыслитель — теоретик и революционер — практик, Владимир Ильич посвятил всю свою жизнь без остатка делу освобождения труда от гнета капитала. С его именем неразрывно связан коренной поворот во всемирной истории — от капитализма к социализму, провозглашение и становление новой эры в жизни человечества.

110-ю годовщину со дня рождения Ленина с любовью и уважением отмечают народы Советского Союза, братских стран социализма, все прогрессивное человечество. Как сказал Л. И. Брежнев: «Нет такого уголка на земном шаре, где имя Ленина не звучало бы как пламенный призыв к борьбе с гнетом, бесправием, эксплуатацией, как символ боевого единства, как залог победы в исторической битве за торжество коммунистических идеалов».

В борьбе за революционное учение Маркса—Энгельса, разрабатывая теоретические проблемы в неразрывной связи с практикой, Ленин, как никто другой, понимал, что для победы революции, для построения нового общества необходима боевая партия рабочего класса, вооруженная теорией марксизма. «Дайте нам организацию революционеров», — писал Ленин в своей работе «Что делать?», — и мы перевернем Россию!». И он создал такую партию, которая прошла боевую проверку в трех русских революциях, закалилась, окрепла, повела рабочий класс, трудовое крестьянство на штурм прогнившего строя старой царской России и впервые в мире зажгла над страной звезду коммунизма.

Трудно оценить все, что свершил Ленин, что открыл, разработал, осуществил, что оставил в наследие грядущим поколениям. Ленинизм — это вечно живой источник революционной мысли и революционного действия. И ныне к Ленину, к его бесценному наследию обращаются все, кто борется за победу социализма и коммунизма, ибо ленинизм — это самая передовая и влиятельная идеология в современном мире. Яркий тому показатель — произведения В. И. Ленина изданы более чем на ста языках народов мира, а тиражи ленинских книг исчисляются сотнями миллионов экземпляров. На всех континентах планеты Земля, во всех странах люди читают ленинские труды, по ним учатся жить и бороться за светлое будущее человечества, имя которому — коммунизм.

Основатель и руководитель Коммунистической партии, организатор первого в мире социалистического государства, вождь трудящихся масс, В. И. Ленин внес неоценимый вклад в строительство Советских Вооруженных Сил, в разработку военных вопросов. Гениально развивая важнейшие положения К. Маркса и Ф. Энгельса, в новых исторических условиях В. И. Ленин создал и отстоял в ожесточенной борьбе с оппортунистами различные масти учение о войне и армии, теоретически и практически решил вопросы военной организации пролетарского государства.

Важнейшее ленинское положение о защите социалистического государства, о войнах справедливых и несправедливых — захватнических, является составной частью теории социалистической революции. Правильность этих ленинских идей была подтверждена опытом Октябрьской революции, гражданской и Великой Отечественной войн, она подтверждается и ныне в ходе величайших революционных преобразований на различных континентах планеты. Верная ленинским заветам, Коммунистическая партия всегда боролась против захватнических, несправедливых войн, вела и ведет активную борьбу за мир.

Великий Октябрь провозгласил Декрет о мире, в котором воплотилась ленинская идея о возможности мирного сосуществования государств с различным общественным строем, о решении мирным путем тех или иных спорных вопросов. Однако правительства США, Англии, Франции и других империалистических государств отказались от переговоров о мире. «Именно англо-французская и американская буржуазия», — писал В. И. Ленин, — не приняла нашего предложения, именно она отказалась даже разговаривать с нами о всеобщем мире! Именно она поступила предательски по отношению к интересам всех народов, именно она затянула империалистическую войну». Как это злободневно звучит в наши дни, когда оборонники «холодной» войны под различными предлогами затягивают и срывают заключение договоров о сокращении вооружений, когда империалисты США пытаются играть роль мирового жандарма в интересах своих монополий, раскручивают спираль гонки вооружений в угоду военно-промышленному комплексу.

Мы говорим: Ленин — жив, его учение — вечно живой источник вдохновения строителей коммунизма. Его теоретические положения о вооруженной защите социалистического Отечества вошли в Программу партии, они закреплены в Советской Конституции и являются идейной основой советской военной присяги и воинских уставов. Мы всегда помним, что Владимир Ильич придавал важное значение распространению военных знаний среди трудящихся масс. Он призывал пролетариат и передовые слои всех трудящихся учиться военному

делу. По указанию вождя революции в 1918 году было принято решение о вовлечении в дело вооруженной защиты Советской республики всех трудящихся страны. 22 апреля 1918 года ВЦИК принял декрет «Об обязательном обучении военному искусству», в котором говорилось, что Республика «...должна создать свою могущественную армию, под защитой которой будут совершаться коммунистические преобразования общественного строя страны».

В тот сложнейший период В. И. Ленин уделял пристальное внимание вопросам организации Всевобуча. За годы гражданской войны Всевобуч подготовил для Красной Армии сотни тысяч бойцов, которые встали в ряды защитников молодого советского государства, отстоявших завоевания революции. Победив империалистических интервентов и белогвардейцев, наш народ приступил к мирному строительству социализма. В. И. Ленин учил партию, народ, переходя к мирному хозяйственному строительству, проявлять величайшую бдительность, быть всегда начеку, неустанно повышать обороноспособность Советского государства и всемерно укреплять мощь Советских Вооруженных Сил.

Следуя заветам Ленина, наш народ, руководимый Коммунистической партией, в кратчайший исторический срок осуществил ленинские предначертания индустриализации страны, коллективизации сельского хозяйства, культурной революции и вместе с тем укрепил обороноспособность Родины. И когда фашистская Германия и ее союзники по агрессии навязали нам самую тяжелую и кровопролитную из всех войн, которые когда-либо знала мировая история, Коммунистическая партия превратила страну в единый боевой лагерь. Советских людей в битвах с фашизмом осеняло знамя Ленина, и 1418 дней и ночей жестоких сражений закончились всемирно-исторической победой страны социализма над гитлеровскими захватчиками.

Вот уже 35 лет прошло с тех дней, когда отгремели победные залпы советского оружия в поверженном Берлине. Коммунистическая партия, верная ленинским заветам, ведет наш народ дорогами побед во всех отраслях экономического строительства, в науке, культуре. Мы теперь не одиноки в строительстве коммунизма, ныне живут и здравствуют страны социалистического содружества, но мы по-прежнему помним ленинский наказ о бдительности, об укреплении экономического и военного могущества перед лицом возможных атак империализма.

Наши Вооруженные Силы, созданные В. И. Лениным, Коммунистической партией, прошли большой героический путь борьбы и побед. Они бдительно стоят на страже завоеваний Великого Октября, оснащены современной боевой техникой, которой в совершенстве владеют воины, верные сыны ленинской партии и советского народа, мастера боя. 110-летие со дня рождения В. И. Ленина воины Советских Вооруженных Сил встречают новыми успехами в боевой и политической подготовке, выполнением социалистических обязательств в честь знаменательной даты, взятых по инициативе передовых частей, среди которых видное место занимает вертолетный полк имени В. И. Ленина.

Достоинный вклад в повышение экономического и военного потенциала страны вносит Всесоюзное Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту, на знамени которого орден Ленина и орден Красного Знамени. В его организациях состоит свыше 94 миллиона патриотов страны советской. Комитеты, учебные организации, широкий актив проводят в стране большую работу по идейно-политическому воспитанию трудящихся, по подготовке специалистов для народного хозяйства и для Вооруженных Сил, а также по развитию технических видов спорта; по приобщению к ним десятков и сотен тысяч людей различных возрастов и профессий, по подъему мастерства спортсменов, прославляющих нашу Родину на мировых чемпионатах, международных соревнованиях.

Знаменательную дату — 110-летие со дня рождения В. И. Ленина — мы встречаем успешным выполнением планов и взятых обязательств в социалистическом соревновании. В этом номере публикуются статьи и корреспонденции об успехах передовиков социалистического соревнования, о коллективах, удостоенных высшей награды Родины — ордена Ленина. В числе таких коллективов, на знаменах которых сияет орден Ленина — Московский авиационный институт, передовой колхоз, имеющий свой аэроклуб, Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина. Публикуются также очерки о летчиках-ветеранах, воспитанниках оборонного Общества, удостоенных ордена Ленина.

В этих материалах — убедительные свидетельства того, что ленинские заветы воплощены в действительность, что патриоты первого в мире советского государства живут, трудятся, защищают свою Отчизну по законам коммунистической морали, верности делу ленинской партии.

Под знаменем Ленина, под водительством ленинской партии советский народ идет вперед, прокладывая дорогу всему человечеству к высшей, коммунистической цивилизации. Эта миссия возложена на нас самой историей, завещана нам Лениным. Пусть вечно горит в сердцах миллионов людей священный огонь ленинских идей!



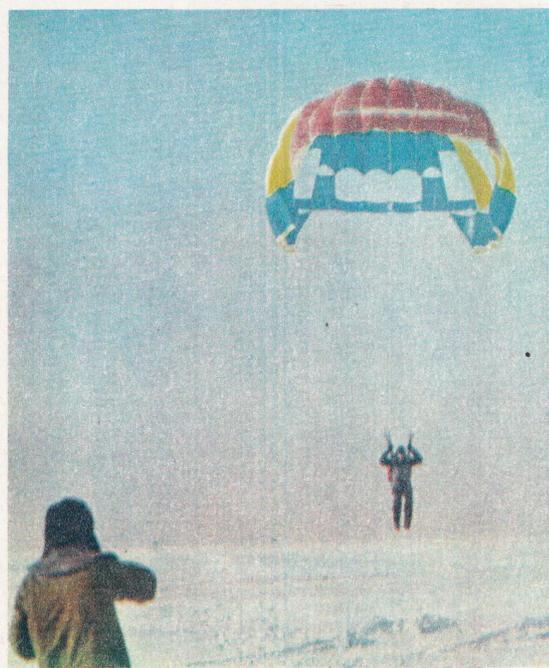
# НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА



## Ульяновский аэроклуб: дела и люди

**В обстановке высокого патриотического подъема встречают Ленинский юбилей трудовые коллективы родины Ильича.**

**Об одном из них — Ульяновском аэроклубе ДОСААФ мы ведем рассказ в этом номере (см.2-ю стр. обложки, стр. 5).**



- Ленинский Мемориал в Ульяновске.
- Только что закончился зимний летный день. Довольные его итогами, возвращаются со старта летчики передового звена, ударники коммунистического труда А. Глушнев, А. Трофимов (командир звена), А. Жуков и В. Косырев.
- Еще несколько секунд, и парашютист коснется земли...

Фото В. ТИМОФЕЕВА



# ЗА ЛЕНИНСКИЙ СТИЛЬ РАБОТЫ

Генерал-полковник авиации С. ХАРЛАМОВ,  
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР по авиации,  
Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР

**22** АПРЕЛЯ 1980 года исполняется 110 лет со дня рождения В. И. Ленина. Наша страна и ее Вооруженные Силы достойно встречают эту историческую дату. Всенародный характер носит социалистическое соревнование в честь ленинского юбилея. Коллективы советских тружеников приложили немало усилий для выполнения четвертого года пятилетки, для повышения эффективности производства, борются за использование его резервов, за экономию и бережливость, наращивают усилия для досрочного выполнения последнего, завершающего года пятилетки.

Трудятся воины армии и флота, совершенствуют свое мастерство, повышают боеготовность, претворяют в жизнь ленинские идеи о защите социалистического Отечества. Вместе со всем народом и его Вооруженными Силами идет и оборонное, Общество, его трудовые и спортивные коллективы, его учебные организации. В авангарде, как всегда — наши инициаторы, победители в социалистическом соревновании, достойно завершившие прошедший учебный год успехами в летном деле.

Летное обучение — процесс многогранный, определяется многими компонентами. Здесь и организаторские способности руководящего состава, планирующего и проводящего летный процесс, и методическое мастерство инструкторов, непосредственно занятых обучением, и умелое руководство полетами, обеспечивающее их безопасность, и оперативность партийных, профсоюзных и комсомольских организаций в деле выполнения планов, задач...

Анализ работы прошлого года и начала 1980 года показывает, что наиболее успешно идут дела в Волчанском летном училище, Кинель-Черкасском, Рязанском, Запорожском, Волгоградском, Липецком, Сумском, Кемеровском, Челябинском, Богодуховском аэроклубах. Коллективы этих организаций, выполнив план по всем видам, добились хороших результатов в своем профессиональном совершенствовании, в решении сложных и ответственных задач по подготовке авиационных специалистов.

Что помогло им добиться успеха?

Руководящий состав этих организаций вдумчиво спланировал полеты инструкторского состава и эффективно используя технику и метеоусловия, умело их выполнил. Своевременно приступил к обучению курсантов. Все это обеспечило ритмичную работу, высокий и качественный налет, безопасность полетов.

Однако не везде так хорошо обстояли дела. Так, например, Калужский, Саранский, Грозненский, Костромской

аэроклубы не выполнили план по налету и, как следствие, не выполнили свои летные нормы и часть курсантов.

Трудное, хлопотливое дело выполнять план. Объективные условия, в том числе и погоду, тоже не сбросишь со счета, и все-таки не погода определяет успех, а умелое целенаправленное руководство, хорошая организация. Для примера сравним Вяземский и Калужский аэроклубы. Они дислоцируются недалеко друг от друга, находятся в примерно одинаковых климатических условиях, а успехи у них неодинаковы. В Вяземском план по налету выполнен на 105,9 процента, следовательно перевыполнен и курсантский налет. В Калужском — только на 76 процентов и, как результат, низкое качество подготовки курсантов.

Кроме передовых наших аэроклубов, названных выше, план по налету завершили и многие другие, в том числе Ярославский, Витебский, Ижевский, но работа их, к сожалению, сопровождалась нарушениями требований безопасности полетов. В чем же здесь дело? В том, что в этих аэроклубах все еще недостаточно высок уровень методической подготовленности инструкторов, не всегда удовлетворительно проводится подготовка курсантов к полетам, не всегда сохраняется ритм летной работы.

Многие факторы определяют успех полета и, прежде всего, качество предварительной подготовки. В большинстве наших аэроклубов это дело поставлено хорошо — методически правильно, в соответствии с требованиями документов. Но нередки факты, когда контроль подготовки проводится не на должном уровне, когда в полет выпускаются курсанты, не твердо знающие порядок выполнения того или иного упражнения. Именно по этим причинам случаются предпосылки к летным происшествиям, нарушения безопасности полетов. Покончить с этим — наша первейшая задача.

Важной и неотъемлемой частью подготовки летного состава к полетам является тренаж. Четкая организация занятий, оптимальная загрузка тренажной аппаратуры в течение всего учебного года — большое подспорье в повышении летной выучки, особенно в пилотировании по приборам. Тренаж, кроме того, позволяет выявить психологические особенности курсанта, формировать его морально-психологические качества, а в конечном счете заложить прочный фундамент летного мастерства.

Хорошо, организованно, методически правильно проводятся тренажи в наших учебных организациях. К сожалению, не в каждой. Отсюда случаи и неграмотных

действий летного состава и курсантов с арматурой кабин самолетов и вертолетов, неумелой эксплуатации авиатехники на земле и в воздухе. Надо ли говорить, что хорошо проведенный тренаж — это подготовленный полет, это качественно выполненное задание. А борьба за качество — девиз нашего времени!

Летная работа немыслима без строгого соблюдения методической последовательности в обучении, не терпит спешки, форсирования, разного рода нарушений. И если подобное случается, то говорит это, прежде всего, о недостаточном продуманном планировании, о нечеткой организации, результатом чего и являются длительные перерывы в полетах. А это вызывает нарушения: проведение ежедневных полетов, что запрещается; планирование максимального налета на летную смену без учета возможностей; замену сложных упражнений более простыми, от чего опять же страдает качество летной подготовки.

Разбор полетов — важнейший этап обучения и подготовки летного и курсантского состава к последующим полетам. В наших аэроклубах разборы проводятся так, как и положено: на высоком методическом и теоретическом уровне, с научным анализом физической сущности происходящих явлений, с рекомендацией способов и методов исправления допущенных ошибок и отклонений.

К сожалению, в отдельных случаях вместо научного, методически грамотного разбора инструкторы, а подчас и более опытные командиры порой ограничиваются обычным перечислением ошибок в технике пилотирования, не дают нужных рекомендаций для их исправления, не используют материалы объективного контроля.

Итак, анализ летной работы показывает: успех в летном совершенствовании и обучении достигается там, где неустанно, постоянно и творчески выполняются требования приказов, директив ЦК ДОСААФ СССР, требований документов, регламентирующих летную работу и безопасность полетов; где действительно влияние и помощь руководству со стороны партийных, профсоюзных и комсомольских организаций; где ошутима роль комитетов ДОСААФ, контролирующих работу учебных организаций.

Глубокие знания теоретических дисциплин, авиатехники и правил ее эксплуатации — важнейшие из условий успешного проведения летной работы.

Теоретическая подготовка в аэроклубах началась своевременно и организованно, планы выполнены, экзамены и за-

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ** № 4  
(355)  
1980

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

Издается с 1950 года  
© «Крылья Родины», 1980.

четы сданы с высоким баллом. Однако уровень технических знаний отдельных курсантов, их навыки в эксплуатации техники еще не полностью отвечают требованиям времени. Не только курсанты, но и отдельные летчики-инструкторы и техники слабо знают аэродинамику, авиатехнику, не умеют грамотно использовать радиотехнические средства в полете. Вполне понятно, что такое положение недопустимо и руководящий состав этих аэроклубов должен понять, что обеспечение безаварийной летной работы не может быть решено без умелой эксплуатации техники, без глубоких теоретических знаний и практических навыков личного состава. Понять и принять соответствующие меры, проявить настоящую заботу в этом важном вопросе.

Проявить заботу — это значит, кроме всего прочего, иметь хорошую учебную базу и постоянно ее совершенствовать. Такую базу, какую имеют Запорожский, Рязанский, Ворошиловградский, Сумской, Кемеровский и другие аэроклубы, Волчанское летное и Калужское техническое училища. Учебные классы в этих организациях оснащены действующими электрифицированными схемами, макетами, установками, оборудованы на высоком эстетическом уровне и практически позволяют осуществлять программированное обучение.



Методическая работа — составная часть учебной деятельности аэроклуба. Она способствует повышению качества обучения курсантов и безопасности летной работы.

Улучшение организации учебного процесса, совершенствование воспитательной работы, повышение методической подготовки инструкторского состава — вот основные вопросы этого направления, которыми занимались и занимаются наши аэроклубы, их методические советы. И работа в этом направлении идет хорошо, плодотворно.

Заметно улучшилась методическая подготовка в Волчанском училище. Выпускники твердо знают основы методики летного обучения, психологии и педагогики. На государственных экзаменах показывают глубокие знания. Методическая работа улучшилась и во многих наших аэроклубах, стала по-настоящему способствовать качеству обучения. К сожалению, есть и недостатки. Еще не везде добились высокого качества в обучении и воспитании курсантов, в развертывании настоящей работы за повышение безопасности полетов, по вводу в строй молодых инструкторов. Но надо. И как можно быстрее. Это наше насущное дело.

Велика роль методических полетов в деле выработки единой методики обучения, совершенствования летно-методических навыков инструкторского состава. Однако иногда их проводят не так, как это положено, а сводят к обычной проверке умения инструкторов пилотировать из задней кабины. Можно ли в этих условиях выработать какие-то рекомендации по обучению курсантов? Нет, конечно.

Надо понять и запомнить, что методика требует инициативы и творчества, что ощутимый эффект в работе с летной молодежью приносит лишь грамотная организованная методическая работа

инструкторов, постоянный поиск новых приемов обучения и воспитания, настойчивое совершенствование испытанных в деле методов. Опыт надо беречь и концентрировать, каждая крупница его должна получить дальнейшее творческое развитие.

Ответственность за четкое проведение полетов возложена на руководителя полетов. Он осуществляет управление экипажами на земле и в воздухе, отвечает за порядок на аэродроме. Умело применяя радиосвязь и средства контроля за самолетами в воздухе, руководитель полетов обязан в любую минуту знать, где находятся летающие экипажи и как протекает выполнение задания, при необходимости быстро передавать им нужные команды.

Правильная организация и умелое руководство полетами — залог успешного решения задач летной подготовки и повышения их безопасности. Вот почему руководитель полетов должен хорошо знать уровень летной подготовки экипажей, содержание, методику и порядок выполнения отрабатываемых упражнений. Вот почему он должен быть нетерпим к любого рода недостаткам, к отступлениям от законов летной службы, к нарушениям дисциплины полета.

Примером хорошо поставленной работы по руководству полетами и обеспечению безопасности могут служить Кинель-Черкасский, Рязанский, Богодуховский, Челябинский, Владимирский аэроклубы. Руководители полетов в этих организациях вполне соответствуют своему высокому назначению, всегда зорко стоят на страже безопасности полетов.

Вместе с тем, наличие фактов нарушения безопасности полетов, наличие предпосылок к летным происшествиям по причине недостаточного четкого руководства полетами свидетельствуют о том, что в некоторых аэроклубах мало уделяют внимания подготовке руководителей полетов, не прививают им чувство ответственности и постоянной бдительности. Именно по этой причине имели место случаи нарушения безопасности в Ярославском, Калужском, других аэроклубах.

У нас были случаи самовольного изменения режима полетов летным составом. Безусловно, это грубое нарушение дисциплины и виноваты здесь сами летчики. Но вместе с тем, это и недоработка руководителей полетов: нарушение режима было выявлено не с помощью радиотехнических средств, находящихся в их распоряжении, а с помощью средств объективного контроля.

Анализируя работу передовых учебных организаций, можно твердо сказать: летать без летных происшествий можно и должно. Для этого требуются высокая выучка и дисциплинированность всего личного состава, сознательное отношение к делу, повседневная и целенаправленная воспитательная и организаторская работа руководящего состава по своевременному вскрытию причин, их порождающих.



В большом общем налете самолетного парка заключен огромный труд инженерно-технического состава, высокий уровень технической культуры обслуживания авиатехники, разработка и применение различных профилактических

мероприятий по повышению ее эксплуатационной надежности.

Важную роль в достижении высокой надежности авиатехники, повышения безопасности полетов сыграло «Положение об отличном самолете (вертолете) авиационной организации ДОСААФ». В сравнении с прошлым годом число отличных самолетов увеличилось почти в полтора раза. Особенно высоких результатов добились Волчанское училище, Кинель-Черкасский, Вяземский, Богодуховский, Ворошиловградский аэроклубы.

Выполнили свои производственные задачи и ТЭЧ — технико-эксплуатационные части — аэроклубов и продолжают совершенствовать свою производственную базу. Это позволит нам улучшить качество выполнения регламентных работ и тем самым повысить надежность авиатехники и безопасность полетов.

В обеспечении надежного контроля состояния авиатехники большая роль принадлежит рационализаторской работе. Рационализаторы — это активные проводники технического прогресса. Особенно хорошо они трудятся в Богодуховском, Саранском, Запорожском, Владимирском, Кинель-Черкасском аэроклубах, в Волчанском училище. Наша задача: добиться, чтобы рационализаторской работой были охвачены все учебные организации.

В новом учебном году первоочередной задачей руководства организаций должна стать высокая теоретическая подготовка технического состава, знание техники, ответственность за порученное дело. Это позволит, на основе глубокого изучения обстоятельств и причин возникновения неисправностей, предупреждать их, своевременно проводить различные профилактические мероприятия.



Успех в любом деле немыслим без хорошей организаторской и политико-воспитательной работы с личным составом. На сколько воспитано у людей высокое сознание, ответственность за выполнение своего служебного долга, на столько успешно будут решаться стоящие перед аэроклубами задачи.

Анализ работы показал, что успеха добились те коллективы, где руководители, партийная, профсоюзная и комсомольская организации приложили немало труда для воспитания идейной зрелости, коммунистической сознательности каждого члена коллектива. И мы вправе гордиться людьми наших передовых аэроклубов, людьми, для которых девиз «Сегодня работать лучше, чем вчера, а завтра лучше, чем сегодня» стал настоящей жизненной потребностью.

Идет 1980 год — завершающий год десятой пятилетки. Задача авиационных коллективов: повышение личной ответственности руководителей за порученное дело, совершенствование стиля их работы, повышение требовательности к личному составу в деле четкого выполнения требований руководящих документов, развитие творческой инициативы активистов. В этом — залог успеха организаций оборонного Общества по выполнению задач обучения и воспитания, поставленных Коммунистической партией и советским правительством.



# ПО НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА

## Ульяновский аэроклуб: дела и люди

УЛЬЯНОВСКИЙ аэроклуб воспитывает молодежь в духе преданности любимой Отчизне, вносит высокий вклад в укрепление ее обороноспособности. Обучено немало летчиков-спортсменов, парашютистов, авиамоделистов. В годы Великой Отечественной войны выпускники аэроклуба мужественно защищали рубежи нашей Отчизны. А когда наступили мирные дни, многие из них с орденами на груди вернулись в родной аэроклуб, чтобы свой боевой опыт передавать молодым, учить их летному мастерству, прививать любовь к авиации, Родине. И что особенно важно, ветераны-фронтовики — в первых рядах соревнующихся. Примерным поведением, ревностным исполнением своих обязанностей они по праву завоевали почетное место среди работников аэроклуба.

К таким людям прежде всего относится коммунист И. Аверьянов. В 1938 году он в числе первых выпускников аэроклуба был направлен в Военно-Воздушные Силы Советской Армии, где повышал свое летное мастерство на боевых машинах штурмовой авиации. В период Великой Отечественной войны Иван Васильевич героически сражался во фронтовом небе, удостоен высоких правительственных наград. После войны — снова в аэроклубе. Иван Васильевич ведет большую военно-патриотическую работу среди молодежи города и района. Часто выступает с беседами, лекциями, воспоминаниями. На протяжении многих лет прочно удерживает почетное звание «Ударник коммунистического труда», награжден общесоюзным знаком «Победитель социалистического соревнования».

Более тридцати лет работает в клубе ветеран Великой Отечественной войны коммунист И. Шахин. Техник-бригадир ударник коммунистического труда, он за свою долгую работу не помнит случаев отказа авиационной техники.

Ветераны и молодые составляют хорошо спаянный трудолюбивый коллектив, где бытует принцип «Один за всех — все за одного». Стабильные кадры основных летно-технических профессий, здоровый микроклимат, который достигается постоянной политико-воспитательной работой, строгое выдерживание внутреннего распорядка, трудовое соперничество и

взаимовыручка — все это в сочетании с неплохой учебной базой помогает нам решать самые сложные задачи.

Наш коллектив не раз завоевывал первые и вторые места в социалистическом соревновании. Аэроклуб награждался Красным знаменем Министерства обороны СССР, почетным знаком ДОСААФ СССР, переходящим Красным знаменем ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюзавиарботников.

Ныне мы напряженно работаем, чтобы успешно выполнить план летной и парашютной подготовки, взять новые рубежи в социалистическом соревновании, развернушемся в год 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Победы. Стремимся улучшить качество учебного процесса, совершенствовать учебную базу, сокращать вывозную программу, экономично расходовать материальные средства. Одно из наших обязательств: летно-инструкторскому составу достичь по теоретическим дисциплинам не ниже 4,5 балла, курсантам — 4,2; добиться среднего вывозного налета на одного курсанта — 13 часов, снизить расход автомобильного бензина на 5, дизельного топлива — на 3 процента, мы обязались внедрить в учебном году 30 рационализаторских предложений; подготовить одного мастера и одного кандидата в мастера спорта, несколько сотен спортсменов массовых разрядов; исключить случаи нарушения трудовой дисциплины. К концу года иметь 2 коллектива и 12 бригад коммунистического труда, 12 машин с маркой «Отличный самолет», одно отличное подразделение.

Таковы наши рубежи. Отрадно, что с первых дней учебного года взят хороший старт. Высокий настрой летных подразделений, инженеров, техников, других специалистов, всех работников оказывает благотворное влияние на теоретическую подготовку курсантов, летное совершенствование инструкторов. Ударная вахта набирает темпы.

Памятуют о ленинском указании о гласности социалистического соревнования, мы широко популяризируем передовой опыт. На видном месте красочно оформлен стенд «Трибуна передового опыта». В клубе и на аэродроме — доски Почета». Итоги социалистического соревнования, которые подводятся ежемесячно, вывешиваются на специальном стенде и транслируются по внутренней



радиотрансляционной сети. В честь победителей поднимается флаг.

У нас есть на кого равняться, есть с кого брать пример. Большим авторитетом в коллективе пользуется заместитель командира подразделения коммунист мастер спорта Н. Расторгуев. Много раз был он призером зональных, ведомственных и всесоюзных соревнований на реактивных самолетах. А теперь вот уже несколько лет тренирует клубную команду и труды его не проходят даром. Многие спортсмены повысили летное мастерство, завоевали призовые места на соревнованиях, удостоены звания мастера спорта. Именно Расторгуеву принадлежит заслуга в том, что Ю. Селиверстов стал в свое время абсолютным чемпионом Советского Союза. Имея прочные теоретические знания, практический опыт, Расторгуев стал хорошим наставником молодых. За восемнадцать лет безаварийной летной работы он внес большой вклад в подготовку курсантов и спортсменов и с честью оправдывает высокое звание ударника коммунистического труда.

Среди правофланговых социалистического соревнования — зveno коммуниста, мастера спорта, летчика 1-го класса А. Трофимова. 22 курсанта звена в прошлом году приступили к ознакомительным и вывозным полетам и все вылетели самостоятельно. Ни одного отчисления по летной неуклюзности. Каждый из них служит примером дисциплинированности, образцового выполнения задания. Им есть у кого учиться. Под стать командиру звена и его инструкторы: коммунист летчик 1-го класса А. Жуков; депутат районного Совета мастер спорта, летчик 1-го класса А. Глушнев; комсомольцы В. Филиппов и В. Косырев. Все они ударники коммунистического труда.

У звена Трофимова можно поучиться многому, а главное коллективизму, высокой дисциплинированности. Здесь все делается в строгом соответствии с документами, регламентирующими летную работу. Широко применяется объективный контроль. Учитывая индивидуальные способности курсантов, Трофимов для каждого из них рационально подбирает задание так, чтобы обеспечивалось наиболее качественное восприятие и чтобы не растягивалась программа подготовки по времени. Трофимов не выпустит курсанта в полет в условиях, к которым он не подготовлен. В звене хорошо оборудованы классы предварительной подготовки, что на аэродроме. Летчики-инструкторы сами разрабатывают и изготавливают схемы полетных заданий для курсантов, много внимания уделяют спортивной работе. И здесь чувствуется постоянная взаимовыручка. Вот, к примеру, прошлым летом В. Косырев усиленно тренировался, чтобы выступить на зональных соревнованиях. Трофимов взял на себя нелегкую работу инструктора.

Звену, о котором я рассказал, — хороший пример для подражания. Не жалея сил и времени, А. Трофимов делает все для того, чтобы его подопечные имели и твердые теоретические знания и практические навыки в работе. Вече-

● Член Ульяновского аэроклуба ДОСААФ, мастер спорта Ю. Селиверстов — неоднократный призер всесоюзных соревнований на реактивных самолетах.

рами они изучают теоретические дисциплины, под руководством инструкторов приобретают навыки на тренажной аппаратуре. Решено к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина сдать зачетную сессию по теоретической подготовке со средним баллом 4,5.

Образцы коммунистического труда по-казывает коллектив технико-эксплуатационной службы, возглавляемый ветераном аэроклуба Александром Ивановичем Гоголевым. Уже многие годы по вине технического состава не было отказов авиационной техники. Она содержится в хорошем состоянии. За два года в коллективе двенадцати машинам присвоена марка «Отличный самолет». Тут все подчинено незыблемому правилу: твердые теоретические знания — залог безаварийной летной работы. И результаты налицо: зачетную сессию техники сдали со средним баллом 4,4.

Надежная опора инженера Гоголева — техники-бригадиры Н. Трясоумов, П. Власов. Оба — ветераны аэроклуба, проработавшие в нем более 20 лет. Среди ударников коммунистического труда техники самолетов Ю. Визгин, Н. Крылов, В. Александров, встав на ленинскую трудовую вахту, они образцово готовят материальную часть к полетам.

Сравнительно недавно пришли в этот коллектив выпускники Калужского авиационно-технического училища Александр Соколов, Сергей Яшкин, Игорь Стебко, однако быстро вошли в строй, умело обслуживают авиационную технику. В этом большая заслуга инженера-наставника молодежи Александра Ивановича Гоголева.

Большим уважением у нас пользуется коллектив ТЭЧ, его возглавляет коммунист В. Липатов. «Хирургическое отделение» — так в шутку называют технико-эксплуатационную часть. Здесь каждый со знанием дела относится к выполнению регламентных работ, своевременно обнаруживает дефекты. Так, например, инженер по самолету и двигателю коммунист Ю. Прытков, в прошлом году, пользуясь методом цветной дефектоскопии, обнаружил скрытые трещины лопаток турбин на пяти двигателях, что позволило предотвратить серьезные предпосылки к летным происшествиям. Самолеты после регламентных работ не имеют отказов в воздухе.

В коллективе широко развито наставничество. Ветераны ударники коммунистического труда Ю. Прытков, Г. Киреев, Н. Подберезкин, Е. Пичужкин, А. Сазонов и многие другие словом и делом помогают молодым специалистам, что позволяет в короткий срок ввести их в строй. Совсем недавно выпускники Калужского авиационно-технического училища комсомольцы А. Карпенков и В. Немчинов, прибыв в хорошую рабочую семью, быстро были введены в строй. Почетное звание «Ударник коммунистического труда» они с честью оправдывают. В. Немчинов заочно учится в институте гражданской авиации. Комсомольцы аэроклуба оказали ему высокое доверие, избрав секретарем комсомольской организации.

Много внимания в ТЭЧ отводится оборудованию учебной базы и развертыванию рационализаторской работы. Только за прошедший год подразделение дало 18 рационализаторских предложений. Все они реализованы. Коллектив завоевал и прочно удерживает звание «Отличная ТЭЧ».

Отличными показателями встречает 110-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина коллектив коммунистического труда тренажера ТЛ-29. Каждый знает, какое значение имеет тренажер в обучении курсантов. Здесь трудятся ветераны аэроклуба коммунисты П. Кошелев, бывший летчик, участник Великой Отечественной войны В. Мишанов и бывший инструктор-летчик В. Зарубежнов. Организованность, добросовестное отношение каждого члена группы к порученному участку работы позволяют им успешно выполнять социалистические обязательства.

Коллектив ведет большую творческую работу по улучшению учебной базы. Им изготовлен ряд действующих макетов, позволяющих улучшить методику теоретического обучения курсантов. Каждый работник группы носит по праву почетное звание «Ударник коммунистического труда».

Оценивая свою работу в свете решений ноябрьского (1979 г.) Пленума ЦК КПСС, коллектив аэроклуба видит и свои резервы. Намечено, в частности, строительство комплекса на аэродроме. В нем будут классы предполетной и технической подготовки, объективного контроля, комната предполетного медицинского контроля, формулярная, пункт питания личного состава. Это позволит экономить время на ненужные переходы от одного объекта к другому, а следовательно, повысит качество подготовки к полетам.

В нынешнем году мы введем в строй помещение, где расположатся газосварочный цех, вспомогательное помещение слесарно-механической группы, и установим более экономичные источники электропитания для лаборатории. Введем диспетчеризацию выполнения регламентных работ. Закончим асфальтирование площадки централизованной заправки самолетов. Все это позволит работать более организованно, продуктивно.

В ближайшее время надеемся получить высококачественные парашюты ПО-9, что будет способствовать росту мастерства парашютистов.

Если, как я уже сказал, летно-технические кадры у нас стабильны, то во вспомогательных службах текучесть еще не изжита и составляет довольно большой процент. Видимо, мы еще недостаточно ведем политико-воспитательную работу с этой категорией тружеников клуба, мало проявляем заботы о бытовых условиях. Мы считаем, что реализация требований, содержащихся в Постановлении ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС «О дальнейшем укреплении трудовой дисциплины и сокращении текучести кадров в народном хозяйстве», которое имеет прямое отношение и к нам, поможет покончить с этим недостатком.

Хочется сказать еще вот о чем. Наш аэроклуб соревнуется с Казанским аэроклубом. Но ни разу мы не были друг у друга. Думаю, что это большое упущение. Взаимные посещения делегаций соревнующихся клубов безусловно многое дадут для обмена опытом работы, будут способствовать выполнению плановых заданий и социалистических обязательств в ленинском 1980 году.

**В. МЕЛЬНИК,**  
начальник аэроклуба

Ульяновск

# ЛЕНИН

## ОБЪЯВИТЬ СОБСТВЕННОСТЬЮ РОССИЙСКОЙ СОВЕТСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ДЕКРЕТ СОВЕТА НАРОДНЫХ  
КОМИССАРОВ О КОНФИСКАЦИИ  
САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОГО  
ЗАВОДА

12 [25] января 1918 г.

Ввиду заявления правления самолетостроительного завода Андреев-Ланский и К<sup>о</sup> [Московская Застава, Волковская ул., 23] о нежелании подчиниться декрету о демобилизации и желании рассчитать всех рабочих, Совет Народных Комиссаров постановил: конфисковать названный завод и все его имущество, в чем бы это имущество ни состояло, и объявить его собственностью Российской Республики.

Весь служебный и технический персонал обязан оставаться на местах и исполнять свои обязанности.

За самовольное оставление занимаемой должности или саботаж виновные будут преданы Революционному суду.

Порядок управления делами завода и условия передачи его во временное ведение местных Советов рабочих и солдатских депутатов, фабрично-заводских комитетов и подобных учреждений будут определены особыми постановлениями народного комиссара торговли и промышленности.

Председатель Совета Народных  
Комиссаров  
Вл. Ульянов (Ленин)

Редакция газ. „ПРАВДА“

Имя Ц. К. Р. К. П. (большая).

Расписка № 249

1923 г. ...  
принято от тов. Мельник В. Карпенков  
Мельник В. Карпенков

На складе клуба

Сильва-Велл

# И АВИАЦИЯ

## НЕМЕДЛЕННО ПОСЛАТЬ ЛЕТЧИКОВ

Телеграмма М. С. Кедрову

12 августа 1918 г.

Секретная  
Вологда, Губисполком, Кедрову

Вред Вашего отъезда доказан отсутствием руководителя в начале движения англичан по Двине\*.

Теперь Вы должны усиленно на-верстывать упущенное, связаться с Котласом, послать туда летчиков немедленно и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало\*\*.

Предсовнаркома Ленин

\* Имеется в виду отъезд тов. Кедрова в Москву с докладом о положении на Севере. Отъезд этот совпал с появлением английской эскадры, положившим начало действиям интервентов в Архангельской губернии. Заняв Мурманск, англо-французские и американские войска повели наступление на Архангельск, 2 августа 1918 г. захватили его и угрожали Вологде.

\*\* В Котласе были сосредоточены громадные запасы взрывчатых веществ и боеприпасов. Предлагая организовать «защиту Котласа во что бы то ни стало», В. И. Ленин в то же время направляет М. С. Кедрову двух подрывников для производства подготовительных работ к взрыву котласских боеприпасов и взрывчатки и предписывает взорвать их в критическую минуту. Красные войска отстояли Котлас с его боевыми запасами, имевшими большое значение на исход гражданской войны на Севере.

## ПРИСЛАТЬ РЕВИЗИЮ

Записка в Реввоенсовет республики\*

30.1.1919 г.

Склянскому

Председатель СНК В. Ульянов (Ленин).

Группа 8 авиаторов в действующей армии, на Царицынском фронте, Красный воздушный флот (23 воздухоплавательный отряд) — с шофером Барановым (раньше был в 8 части особой воздухоплавательной дивизии) во главе — просит прислать

ревизию, сообщая, что авиаотряды числятся только на бумаге и что положение дел грозит катастрофой\*\*.

\* На полях записки имеется пометка Ленина: «От З. П. Кржижановской, через одну делегатку на съезде по внешкольному образованию».

\*\* На записке имеется резолюция зам. председателя Реввоенсовета о немедленном расследовании.

## АЭРОПЛАНАМИ ПОВСТАНЦЕВ БИТЬ

Телеграмма С. И. Гусеву  
и М. М. Лашевичу

11 июня 1919 г.

Симбирск  
Реввоенсовет Востфронта  
Гусеву, Лашевичу

Обратите сугубое внимание на восстание в районе Иргиза. Не запускайте, мобилизуйте поголовно все окрестности, обсудите, нельзя ли аэропланами побить повстанцев. Ликвидация необходима немедленно и полная. Почему Гусев не едет, нельзя тянуть.

Ленин

## ДОСТАТЬ АВИАСМЕСЬ

Телеграмма М. М. Лашевичу

18 июня 1919 г.

Симбирск  
Реввоенсовет Востфронта  
Лашевичу

Узнал от Смилги про восстание в Кустанае и движение повстанцев на Челябинск\*. Если это мадьяры и их друзья, то подошел самый критический момент. Надо напрячь все силы на соединение. Что предпринимаете? Посылаете ли к ним аэроплан? Если нет авиасмеси, то, вероятно, особым нажимом удастся достать. Телеграфируйте мне подробнее.

Ленин

\* Речь идет о восстании в тылу колчаковской армии.

## КРАСНОЙ АРМИИ — СРЕДСТВА ВОЗДУШНОГО БОЯ

Из протокола заседания  
Совета Труда и Оборона

11 июня 1920 г.

СЛУШАЛИ: 6. О поднятии производительности Главкоавиа. (Склянский, Лапчинский)

ПОСТАНОВИЛИ: 6. Поручить Комиссии в составе тт. Богданова, Брюханова, Самойлова (от РВСР) и представителя Главкоавиа рассмотреть детально проект постановления, представленный Лапчинским, о необходимости снабжения Красной Армии средствами воздушного боя.

Созыв Комиссии и доклад в распорядительном заседании Совета Труда и Оборона 16.VI.20 г. назначить за т. Богдановым.

Протокол подписан В. И. Лениным.

## ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВИАЦИЮ

Шифром по прямому проводу  
Реввоенсовету Западного фронта

3.VIII.1920 г.

т. Смилге и т. Тухачевскому

Необходимо принять все меры к распространению в Польше манифеста Польского ревкома самым широким образом. Использовать для этого нашу авиацию. О сделанном вами сообщите.

Ленин

## КАК И СКОЛЬКО ИСПОЛЬЗОВАТЬ АЭРОПЛАНОВ

В Реввоенсовет Республики

6.II.1921 г.

т. Склянский!

Прилагаю еще одно «предупреждение».

Наше военное командование позорно провалилось, выпустив Махно (несмотря на гигантский перевес сил и строгие приказы поймать), и теперь еще более позорно проваливается, не умея раздавить горсток бандитов.

Закажите мне краткий доклад Главкома (с краткой схемой размещения банд и войск) о том, что делается.

Как используется вполне надежная конница?

— бронепоезда? (Рационально ли они размещены? Не курсируют ли зря, отнимая хлеб?)

— броневики?

— аэропланы?

Как и сколько их используется?

И хлеб и дрова, все гибнет из-за банд, а мы имеем миллионную армию. Надо подтянуть Главкома изо всех сил.

Ленин

# Ордена Ленина удостоены...

## МОСКОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ

*С большим подъемом готовится к 110-летию со дня рождения В. И. Ленина многотысячный коллектив студентов, преподавателей, научных работников Московского ордена Ленина авиационного института имени Серго Орджоникидзе. На факультетах и кафедрах, в лабораториях, производственных мастерских и студенческих конструкторских бюро идет настойчивая борьба за наилучшее выполнение учебных планов и научно-исследовательских работ по заказам организаций различных отраслей народного хозяйства.*



**В** этом году исполняется знаменательная дата и в жизни нашего института — пятидесятилетие его основания. Решение об организации специализированного учебного заведения, готовящего инженеров для авиационной промышленности, принятое в марте 1930 года, явилось дальнейшим выполнением ленинских идей о становлении, укреплении и развитии Воздушного Флота Страны Советов. Оно свидетельствовало о дальновидности Коммунистической партии, заботящейся о подготовке кадров для предусмотренного пятилетними планами форсированного создания мощной авиапромышленности и широкой сети авиапромышленных учреждений.

На основе постановления ЦК ВКП(б) от 15 июля 1929 года и решений Пленума ЦК ВКП(б), обсуждавшего в ноябре 1929 года среди других и вопрос о развитии советской авиации, к преподавательской работе во вновь созданном институте были привлечены виднейшие деятели советской авиационной науки и техники — академики Б. С. Стечкин, Б. Н. Юрьев, профессор А. М. Черемухин, один из пионеров ракетной техники Ф. А. Цандер, авиаконструкторы Д. П. Григорович, Н. Н. Поликарпов и другие. Они внесли весомый вклад в становление не только нашего института, но и в развитие всего отечественного самолетостроения.

В первые же годы существования в институте были организованы свои опытно-конструкторские бюро, которые спроектировали ряд оригинальных летательных аппаратов. В конце 1931 года, например, группа, возглавляемая Д. П. Григоровичем, заведовавшим тогда ка-

федрой самолетостроения, начала разработку двухместного моноплана, в конструкции которого впервые основным материалом была сталь ЭНЕРЖ-6. Построенный в мастерских института самолет «Сталь-МАИ» показал на испытаниях хорошие летные данные.

Интересной новинкой тридцатых годов был и самолет «Электрон», в конструкции которого широко использовали алюминиевые и магниевые сплавы. Под руководством преподавателя П. Д. Грушина, ныне академика, Героя Социалистического труда, студенты разработали и построили один из самых маленьких в мире самолетов — «Октябренок», взлетный вес которого был всего 230 кг.

В 1940 году в МАИ было создано ОКБ по вертолетостроению. Его коллектив под руководством Б. Н. Юрьева и И. П. Братухина выполнил ряд важных теоретических и экспериментальных работ, результаты которых затем использовались при создании первых советских винтокрылых аппаратов. Один из спроектированных в этом ОКБ и построенный в МАИ под руководством профессора И. П. Братухина оригинальных вертолетов с поперечным расположением винтов, демонстрировался в 1947 г. на авиационном параде в Тушину.

В годы Великой Отечественной войны студенты, преподаватели, все сотрудники МАИ показали высокий патриотизм, преданность социалистической Родине. По велению сердца сотни добровольцами ушли в авиационные части и народное ополчение. 350 маевцев в составе 18-й дивизии народного ополчения сражались у стен Москвы. В производственных мастерских института студенты и со-

трудники уже в первые месяцы войны начали ремонтировать боевую технику, а затем выпускать и новую оборонную продукцию.

Тысячи молодых людей, успевших в предвоенные годы закончить МАИ, самоотверженно трудились на авиазаводах, в конструкторских бюро. Все свои силы и способности они отдавали совершенствованию боевых самолетов, увеличению их производства. Родина высоко оценила вклад института в укрепление могущества Советской авиации. В 1945 году Президиум Верховного Совета СССР наградил Московский авиационный институт орденом Ленина.

☆☆☆

В соответствии с указаниями Коммунистической партии о дальнейшем укреплении и совершенствовании Воздушного Флота и подготовке для него высококвалифицированных кадров в послевоенные годы начался новый этап в жизни нашего института. Этот этап знаменителен не только ростом контингента студентов — МАИ становился одним из крупнейших высших технических учебных заведений страны — но и постоянным совершенствованием учебно-технической базы. В соответствии с требованиями начавшейся научно-технической революции расширялась и углублялась тематика действующих факультетов и кафедр, организовывались новые, обеспечивающие подготовку специалистов для научно-конструкторских и производственных предприятий, создающих все необходимое для современной авиации.

Улучшение профессиональной подготовки будущих инженеров, воспитание и развитие у них высоких морально-политических качеств, стремления овладеть всем комплексом знаний и навыков, необходимых для эффективной работы на авиапредприятиях, в конструкторских и научно-исследовательских организациях, приобретало все большее значение. Эти задачи успешно решались — и решаются — дружными совместными усилиями партийного комитета, многочисленной комсомольской организации и профессорско-преподавательским составом института. Этому способствует, в частности, продолжение и развитие традиций, в том числе научно-технического творчества студентов, сложившихся в предвоенные и военные годы. И не случайно выпускники МАИ — желанное пополнение во всех предприятиях и организациях советской авиации и авиационной промышленности.

Институт гордится тем, что его питомцы составляют основную костяк большинства опытно-конструкторских бюро и научно-исследовательских организаций, создающих новую авиационную технику, что они непосредственно участвовали в разработке и постройке, в частности, самолетов Ту-104, Ту-134, Ту-154, Ил-18, Ил-76, Ил-62, Ил-86, вертолетов с лите-

рами «Ми» и «Ка» на фюзеляжах, грозных боевых машин, на которых советские летчики охраняют мирный труд нашего народа.

В МАИ начали свой путь в авиационную науку и технику академики В. С. Авдеевский, Б. В. Бункин, П. Д. Грушин, В. П. Макеев, В. П. Мишин, И. Ф. Образцов, М. К. Янгель, генеральные и главные авиаконструкторы Р. А. Беляков, С. В. Михеев, Г. В. Новожилов, А. Н. Тищенко, А. А. Туполев. В числе его выпускников летчики-космонавты СССР В. Н. Волков, А. С. Иванченков, В. Н. Кубасов, В. В. Лебедев, В. И. Севастьянов. Более 150 воспитанников института удостоены званий лауреатов Ленинской и Государственной премий. Многие наши выпускники, став видными деятелями советской науки и техники, не теряют связи с МАИ, лично участвуют в подготовке и воспитании новых поколений авиационных инженеров, делятся с ними своим опытом и знаниями.

Практика показала, что в подготовке будущих инженеров огромное значение имеет комплексная система обучения и воспитания, сочетание теоретических занятий с практической работой, в частности в студенческих конструкторских бюро. Сейчас в институте действует 28 таких научно-конструкторских организаций, в составе которых более 1500 студентов. Их коллективы решают много текущих и перспективных проблем, в том числе связанных с выполнением различными отраслями народного хозяйства планов десятой пятилетки. Разработан-

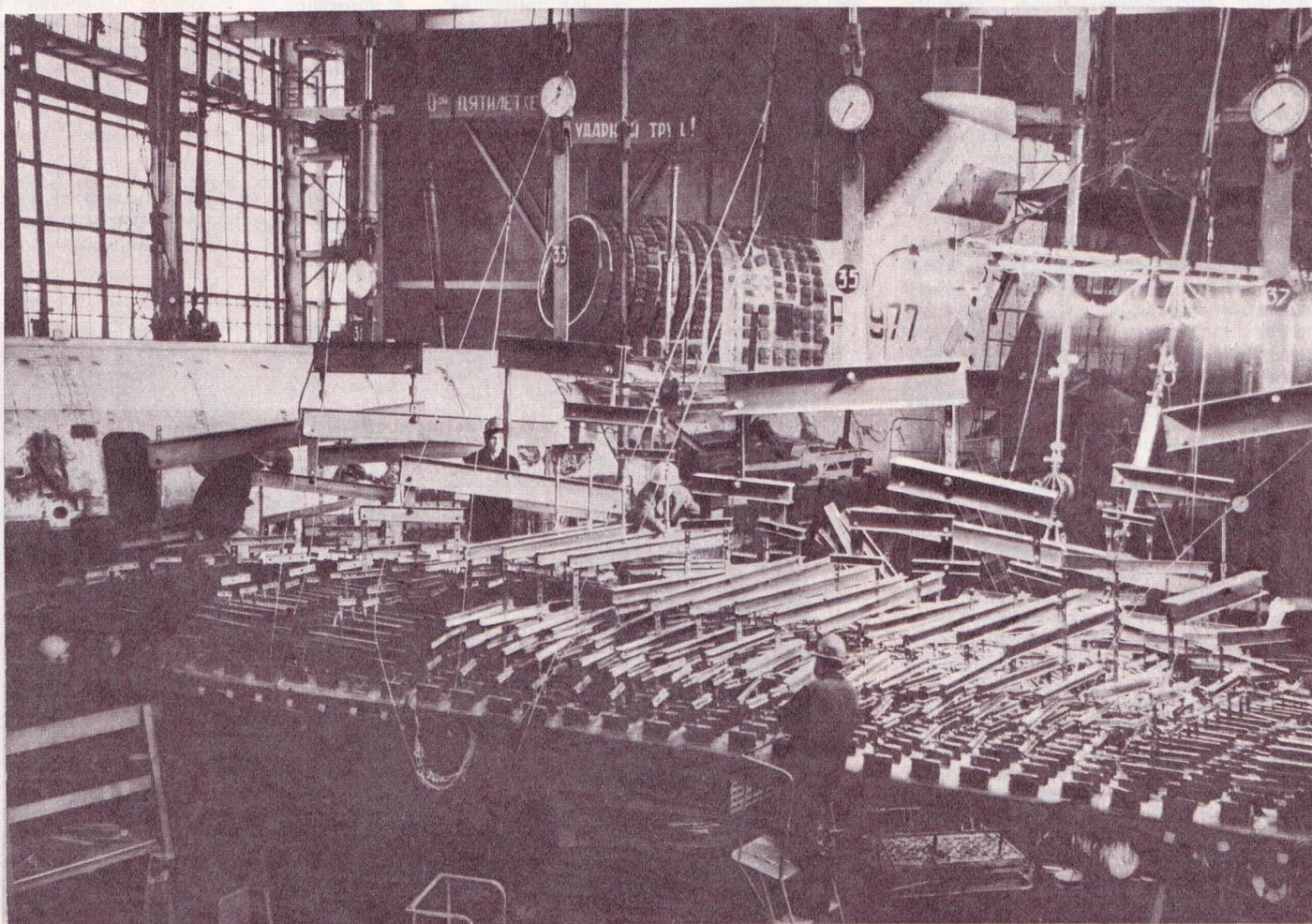
ные в одном из СКБ электронные счетчики энергии, например, приняты для серийного производства на Вильнюсском заводе электротехнической аппаратуры. Их использование уже дало стране миллионы рублей экономии.

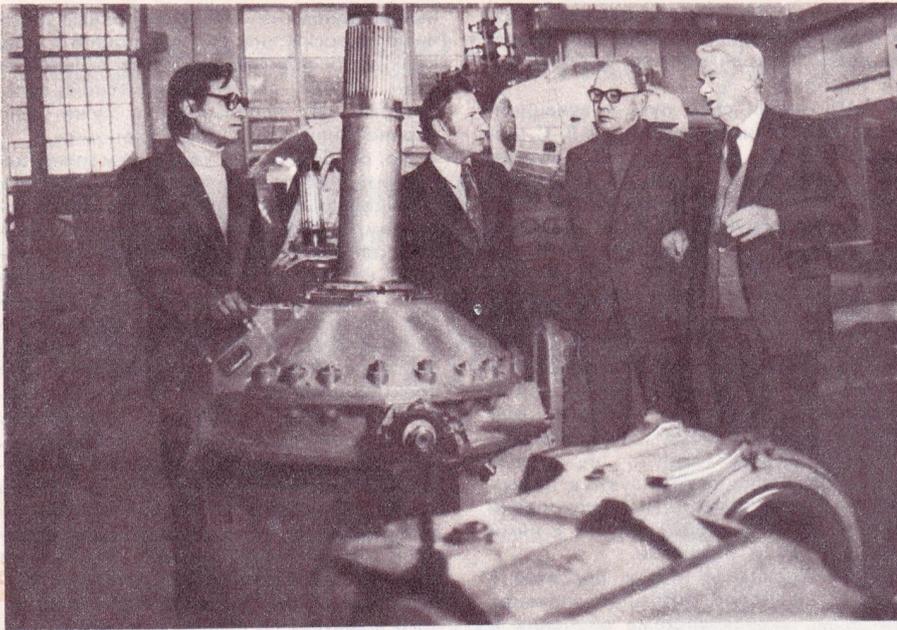
По особенностям своей тематики, характеру и объему научных исследований, оснащению своих лабораторий оборудованием, вычислительной техникой, автоматикой МАИ сейчас достиг уровня крупного научно-исследовательского института. Такое научно-техническое оснащение позволяет студентам практически осваивать высоты современной авиационной науки и техники, вести учебное и практическое проектирование летательных аппаратов различного назначения, отвечающих современным требованиям.

В перечне тем, над которыми работают СКБ института, по традиции видное место занимает разработка летательных аппаратов для авиационных видов спорта. В этом, между прочим, отражается влияние организации ДОСААФ института, которая под руководством партийного комитета во взаимодействии с комсомолом повседневно занимается военно-патриотическим воспитанием молодежи.

В конце пятидесятих годов студенты кафедры, которой тогда руководил Генеральный авиаконструктор А. С. Яковлев, построили один из первых в СССР планеров стандартного класса МАИ-60 «Снежинка». В его конструкции были воплощены последние достижения отечественной авиационной науки того вре-

● В лаборатории прочности МАИ. Новый лайнер Як-42 проходит цикл прочностных испытаний.





● Руководитель кафедры вертолетостроения профессор И. П. Братухин (первый справа) рекомендует преподавателям активнее использовать наглядные пособия в своих лекциях по аэродинамике современных винтокрылых машин.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

мени, в частности, профиль крыла с ламинированной поверхностью, принцип геодезической сетки в распределении силовых элементов фюзеляжа и т. д.

Позже был построен спортивно-пилотажный, высокоманевренный самолет «Квант», на котором летчик В. Лойчиков в ходе испытаний установил два мировых рекорда скорости для самолетов такого класса. К серьезным успехам наших студенческих СКБ можно отнести создание совместно с коллективом радиолокаторов ДОСААФ СССР связного искусственного спутника Земли «Радио-2», запущенного 26 октября 1978 года на околоземную орбиту.

В институте весьма активно работает СКБ авиационного моделирования. Авиамоделисты института, выступая с оригинальными моделями, добились высоких результатов. Среди них рекордсмен мира В. Макеев, чемпионы и призеры страны и других крупных турниров. Наши спортсмены создали модели, которые можно непосредственно использовать для нужд народного хозяйства. В частности, управляемый по радио минисамолет испытывался в Молдавии по распылению насекомых, уничтожающих вредителей сельскохозяйственных культур. Он показал весьма высокую эффективность. «Экипаж» этого самолета, состоявший из 3 человек, практически выполнил работу, на которую по нормам положено выделять 25 человек. Специалисты высоко оценили минисамолет и рекомендовали его для широкого использования.

Интересные образцы летательных аппаратов, двигателей для них, элементов автоматики, электроники, электро- и радиотехники создали студенты других СКБ. О высоком их качестве свидетельствуют многочисленные медали и дипломы всесоюзных и международных выставок. Лишь за последние три года экспонаты СКБ МАИ побывали в Болгарии и на Кубе, в Чехословакии и в Югосла-

вии, в Италии и во Франции, в США и в Японии. Медалями ВДНХ СССР отмечены 14 разработок студентов.

Между прочим, работа в СКБ, в том числе авиамodelьных, была хорошей первоначальной школой для питомцев МАИ, ставших затем выдающимися создателями современных машин. Например, главный конструктор вертолетов лауреат Ленинской премии выпускник МАИ

М. Н. Тищенко был неоднократным чемпионом и рекордсменом СССР в классе моделей вертолетов.

Глубокому освоению профессии авиационного инженера, как известно, помогают занятия всеми видами авиационного спорта, прежде всего самолетным. Летная подготовка студентов была начата еще в 1932 году, когда в институте был организован летный отряд, преобразованный затем в аэроклуб. В предвоенные годы аэроклуб МАИ был центром авиационной подготовки и авиационного спорта для студентов 23 вузов Москвы. В 1938 году, закончив аспирантуру, стал работать в аэроклубе летчиком-инструктором известный впоследствии летчик-испытатель А. Гринчик. Путевку в небо в аэроклубе МАИ получили такие известные летчики, как Н. Адамович, А. Ефремов и многие другие.

В послевоенные годы работой аэроклуба МАИ руководили прославленные летчики Герои Советского Союза М. П. Чечнева, М. Н. Тюлькин, главный тренер сборной СССР по самолетному спорту В. Е. Шумилов. В нашем аэроклубе подготовлены сотни летчиков и планеристов, многие тысячи студентов совершили прыжки с парашютом. Среди них выросли мастера спорта, рекордсмены СССР и мира. Студентка Э. Дягилец, например, установила два мировых рекорда в затыжном групповом прыжке с реактивного самолета. Студентка М. Захарова была чемпионкой СССР по планеризму. Свой путь в небо в аэроклубе МАИ начала рекордсменка СССР и мира по самолетному спорту С. Савицкая, ныне летчик-испытатель. Воспитанники аэроклуба МАИ послевоенного периода В. Завадский, А. Липко, В. Лойчиков, В. Кирсанов, А. Мухин, Г. Карапетян и другие вписали немало строк в таблицу авиационных рекордов. Активно работает в институте первичная организация ДОСААФ. Аэроклуб института и сегод-

В студенческом конструкторском бюро авиационного моделирования. Кандидат в мастера спорта С. Баранов, механик В. Абрамин, мастера спорта В. Михеда и А. Учагин, перворазрядник А. Рафа обсуждают сделанную в СКБ модель-копию пилотажного самолета Як-18ПМ.



# Ордена Ленина удостоены...



ня является важным звеном в подготовке создателей и испытателей крылатых машин. Многие студенты занимаются в нем не только авиационными видами спорта, но и проходят практическую подготовку, связанную с изучением процесса испытаний современных самолетов и вертолетов.



Коллектив нашего института всегда самоотверженно трудился и трудится над осуществлением заданий Коммунистической партии, Советского правительства в области развития и совершенствования советской авиации. Нельзя не подчеркнуть, что воспитанники МАИ как верные сыны своей Родины, ее патриоты принимали и принимают активное участие и в решении других важных задач социалистического строительства.

Миллионы рублей капитальных вложений освоили за годы 10-й пятилетки бойцы студенческих строительных отрядов МАИ. О славных делах комсомольцев института знают во многих районах нашей Родины: на трассе БАМа, на стройках Норильска, в колхозах Нечерноземья, на строительстве Красноярской и Саяно-Шушенской ГЭС и на многих других ударных стройках пятилетки.

Результаты научно-исследовательской работы коллектива МАИ используются в различных отраслях народного хозяйства. К примеру, созданные в нашем институте при содружестве с сотрудниками объединения «АВТО-ВАЗ» агрегаты и системы, примененные на сборочных конвейерах Волжского автозавода, позволили заменить дорогостоящее импортное оборудование и дали уже миллионы рублей экономии. В лаборатории прочности, руководимой академиком И. Т. Образцовым, проведен полный цикл прочностных испытаний нового пассажирского авиалайнера Як-42, что специалисты расценивают не только как практическую помощь авиапромышленности, но и как вклад МАИ в дело развития авиационной техники.

Ордена Ленина МАИ — полвека. Коллектив института и впредь будет отдавать все силы и знания подготовке квалифицированных авиационных инженеров — патриотов советской Отчизны.

**А. ЛЕБЕДЕВ,**  
проректор института, профессор,  
доктор технических наук.  
**В. МАХРОВ,**  
доцент,  
кандидат технических наук

## ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ КОСМОНАВТОВ

**Генерал-лейтенант авиации  
Г. БЕРЕГОВОЙ,**  
начальник ордена Ленина  
Центра подготовки космонавтов  
имени Ю. А. Гагарина,  
дважды Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР

**Д**вадцать лет тому назад в одном из районов Подмосквья на большом пустыре, окруженном мохнатыми елями и стройными соснами, был основан Центр подготовки космонавтов. Его создание входило составной частью в утвержденный Центральным Комитетом партии и Советом Министров СССР большой комплекс научных, технических и организационных мероприятий, направленных на подготовку и осуществление полетов человека в космос.

Начинать свою деятельность коллективу Центра пришлось и в прямом и в переносном смысле «на чистом месте». Ведь тогда, на пороге шестидесятых годов, даже ученые лишь в общих чертах представляли влияние факторов космического полета на организм человека, его возможности жить и работать в космосе. Вопросы подбора кандидатов для такого полета, объема и методики их подготовки, состав учебно-тренировочного оборудования решались впервые на основе трудов основоположников теоретической космонавтики и данных, полученных в результате полетов автоматических аппаратов с подопытными животными на их борту, опыта советской авиационной медицины.

Исходя из того, что условия полета и работы человека на борту космического корабля будут в значительной степени сходны с условиями деятельности летчиков в воздухе, особенно истребителей, было решено первую группу кандидатов для полетов в космос скомплектовать только из летчиков. Соответственно разрабатывалась методика их подготовки, велось строительство и оборудование учебно-тренировочной базы. Правильность этих основных исходных положений полностью подтвердилась. Первая группа кандидатов в космонавты, начавшая заниматься в марте 1960 года, к весне 1961 года была готова к полету.

12 апреля 1961 года воспитанник Саратовского аэроклуба, закончивший затем училище летчиков-истребителей, Юрий Гагарин на корабле «Восток» совершил первый в мире полет по околоземной орбите и стал первым космонавтом планеты Земля. На аэродромах патриотического Общества получили первое воздушное крещение, полюбили небо и проверили в нем свои волевые качества и другие товарищи: Владимир Быковский и Владислав Волков — в подмосковных аэроклубах; Павел Попович — в Магнитогорском, Валентина Терешкова — в Ярославском, автор этой статьи — в Енакиевском и т. д. И, естественно, все благодарны нашему патриотическому Обществу за то, что оно помогло сделать первый шаг в небо.

Полет Ю. А. Гагарина подтвердил главное: при соответствующей морально-физической и специальной подготовке человек может жить и работать в космосе. Был сделан и второй важный вывод: уровень достижений советской ракетно-космической техники позволяет совершать и более длительные полеты в космос, выполнять в ходе их значительную по объему и содержанию программу исследований и экспериментов. С учетом опыта Гагарина к таким полетам готовились космонавты первой и последующих групп, осуществивших подзвездные рейсы на одноместных кораблях серий «Восток», многоместных «Восход», а затем и на многоцелевом «Союзе».

За минувшие годы космической эры наш Центр — единственное в нашей стране учреждение, отвечающее в целом за подготовку экипажей к выполнению полетов на пилотируемых космических аппаратах всех типов и назначений, вырос в крупное учреждение, с высококвалифицированными кадрами, в котором сочетается решение научных и практических задач. Работники Центра, в том числе космонавты, принимают активное участие в создании новых космических летательных аппаратов, их оснащения, испытаниях и других научных, технических и так называемых прикладных исследованиях, связанных с освоением и использованием космоса в интересах прогресса науки и народного хозяйства и, конечно, с совершенствованием лабораторного и тренажного оборудования самого Центра.

Это способствует начавшееся с пер-

вых дней существования Центра широкое взаимодействие и творческое содружество нашего коллектива с многими десятками научных, конструкторских организаций и производственных предприятий. В результате больших усилий многих людей, постоянного творческого поиска, проверки теоретических положений практикой, выработана научно обоснованная система отбора и подготовки космонавтов, создана отвечающая требованиям времени учебно-тренировочная и летная база — в общем все условия для всесторонней подготовки экипажей к выполнению текущих и перспективных программ исследований и экспериментов в космосе, в том числе и заявок различных отраслей народного хозяйства. Говоря о годах становления Центра, нельзя не вспомнить Главного конструктора — Сергея Павловича Королева, одного из инициаторов создания Центра. Он уделял большое внимание и оснащению Центра, и подготовке космонавтов.

Принятая и уже оправдавшая себя система подготовки космонавтов постоянно развивается и совершенствуется с учетом пополняющегося опыта полетов, новых научных открытий, изменений конструкции космических аппаратов, программ и продолжительности работы экипажей в космосе, их численного состава на борту. Жизнь показала, что пришло время готовить не просто космонавта, способного выполнить полет (это само собой разумеется), а с учетом конкретизации его основной специальности: космонавт-командир экипажа, летчик-испытатель; космонавт-бортинженер; космонавт-исследователь. Соответственно при отборе кандидатов были дифференцированы для каждой категории медико-биологические и операторские показатели.

Подготовка кандидатов в космонавты состоит из двух основных этапов. На первом, когда экипажи еще не сформированы, занятия и тренировки проходят в группах по общей программе. Помимо общетеоретических дисциплин изучаются основы конструкции космических аппаратов, принципы построения систем управления их движением и другие дисциплины, позволяющие получить необходимые профессиональные знания и первые практические навыки. В этот период руководители подготовки изучают индивидуальные особенности каждого кандидата, учет которых весьма важен при формировании будущих экипажей, в частности, их взаимной совместимости.

Второй этап — непосредственная подготовка уже в составе экипажа для полета на конкретном космическом корабле для выполнения определенной программы. Одновременно готовятся основной и один-два экипажа дублеров. На этом этапе главная задача — дать космонавтам прочные знания и практические навыки управления и эксплуатации корабля (станции), на которых предстоит полет, их систем, умения провести все включенные в программу исследования и эксперименты, навыки работы с Землей, действий в так называемых «нештатных ситуациях». Физическая подготовка, и довольно интенсивная, целенаправленная и общезаклающая, ведется, естественно, на обоих этапах.

Для повышения профессиональных навыков и лучшего, более глубокого освоения техники, многое дают занятия на базах институтов Академии наук, с



● Доволен курсант Саратовского аэроклуба Юрий Гагарин — будущий первый космонавт планеты Земля. Очередной самостоятельный полет на Як-18 выполнен успешно. Фото 1955 года

которой Центр поддерживает постоянный контакт, а также на предприятиях, создающих космическую технику, в организациях, по заданиям которых проводятся определенные исследования и эксперименты в ходе полета. Члены экипажей, в том числе и уже совершившие полеты, участвуют в разработке новых образцов кораблей и их оборудования, программ предстоящих полетов, ведут научно-исследовательскую работу, участвуют в руководстве полетами.

Особенность подготовки космонавта состоит в том, что пока любой полет в значительной мере является испытательным. Повторение освоенного составляет обычно меньшую часть программы, а большая ее часть — это уточнение и развитие «пройденного», решение новых научных и технических задач. При этом космонавту или экипажу мы не можем дать «провозных» с инструктором, как, скажем, делается в авиации, и на всех видах наземного транспорта — летающих учебных космических кораблей нет. Все навыки действий в космосе и при посадке будущие члены экипажа должны получить и закрепить на земле на тренажерах. Эта задача — главная. Ее решению подчинено и все лабораторно-тренировочное оснащение Центра.

Комплекс научно обоснованных взаимно увязанных и дополняющих друг друга технических средств подготовки начал создаваться с первых же дней существования Центра. Вначале это были главным образом стенды, тренажеры и некоторые имитаторы особых условий космического полета. Да и размещать-то что-либо крупное было негде — в Зеленом поселке, так в первые годы назывался наш Звездный городок, успели возвести лишь одно современное здание, несколько вспомогательных построек и спортивную базу.

Благодаря постоянному вниманию и помощи Центрального Комитета партии и Совета Министров СССР период материально-технического оснащения Центра, комплектования его преподава-

телями и инструкторскими кадрами был максимально коротким. Быстро и добротнo строились новые лабораторные здания и многоэтажные жилые дома. Зеленый поселок, как говорится, «на глазах» превращался в знакомый теперь миллионам людей уютный, благоустроенный Звездный городок, а Центр — в солидное учреждение, в котором созданы все условия для теоретической и практической подготовки космонавтов и ведения исследовательской работы по ряду направлений космической науки и техники.

С накоплением опыта пилотируемых полетов, совершенствованием космической техники, особенно с созданием многоцелевого корабля «Союз», а затем орбитальной станции «Салют», в программах работы экипажей все большее место отводилось наблюдениям, исследованиям и экспериментам, помогающим различным отраслям науки, техники и народного хозяйства решать не только перспективные, но и конкретные сегодняшние задачи. Экономический эффект работы космонавтов по заданиям министерств сельского хозяйства, рыбной промышленности, геологии и ряда других становился все более весомым. Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценило труд коллектива Центра. За успехи в подготовке космонавтов и участие в решении других задач освоения космического пространства наш Центр в 1970 году был награжден орденом Ленина.

Расширение и усложнение программ полетов, увеличение их продолжительности потребовало дальнейшего совершенствования и системы подготовки космонавтов и научно-технического оборудования Центра, в том числе создания принципиально новых средств и исследовательской аппаратуры. Силами личного состава Центра и в содружестве его специалистов с коллективами различных научных институтов, конструкторских бюро и производственных предприятий были разработаны и изготовлены комплексные и новые специализированные

тренажеры, натурные действующие бортовые системы, новые имитаторы условий космического полета. Во всех максимально использованы последние достижения электроники, оптики, телевидения, автоматики. Для этого уникального оборудования потребовались и новые специально приспособленные здания. И они были быстро построены. В общем в течение второго десятилетия работы Центра в его развитие вложено в три раза больше средств, чем в первые десять лет.

Рос, развивался Центр. Вместе с ним росли, расширяли научно-технический кругозор его кадры. Инженеры, конструкторы, методисты, работники наших лабораторий, преподаватели теоретических дисциплин осваивали новейшие тренажеры, системы и экспериментальные установки зачастую еще в процессе их разработки, изготовления, монтажа и наладки.

Не могу не отметить, что средства длительных тренировок в условиях имитированной в гидросреде невесомости самостоятельно разработали специалисты Центра. Для них вначале использовали обычный плавательный бассейн, а недавно была построена специальная гидролаборатория, оснащенная телеметрическим комплексом получения и обработки информации, а также аппаратурой для теле-, кино-, фотосъемок. В ней разместились препарированные макеты корабля «Союз» и станции «Салют».

Для создания реальной невесомости, правда, кратковременной (25—30 секунд), раньше использовались самолеты-лаборатории типа УТИ-МиГ-15 и

Ту-104, а теперь для Центра выделен Ил-76, размер салона которого позволял разместить значительно большие по объему и весу объекты и аппаратуру, обеспечивающую получение необходимой технической и медико-биологической информации.

Не так давно Центр обогатился уникальной центрифугой. Она позволяет создавать постоянные и переменные перегрузки, имеет сменные одно- и двухместные кабины, в которых можно создавать вакуум, повышенное давление, изменять газовый состав, температуру. Для этого тренажера пришлось построить специально спроектированный корпус. Значительно продуктивнее теперь проходит у нас астрономическая подготовка экипажей. Введенный в строй специализированный планетарий обеспечивает точное воспроизведение почти 900 созвездий и звезд небесной сферы, движение Солнца, Луны, планет.

☆☆☆

Космонавт! О такой профессии мир впервые услышал всего 19 лет тому назад — после триумфального полета гражданина СССР Юрия Гагарина. У миллионов людей, особенно молодых, возникло желание стать космонавтами. Но далеко не все, даже сейчас представляют себе, как много требует от человека новая профессия! К нам в Центр приходят, как правило, люди, имеющие образование, со сложившимся мировоззрением, преданные делу Коммунистической партии, Родине. И тем не менее в процессе подготовки к полетам им

приходится напряженно учиться. При этом учиться очень многому, в том числе, казалось бы, не имеющему прямого отношения к будущему полету, например, умению отказаться от некоторых привычек.

Вообще «второстепенных» дисциплин у нас в Центре нет. Мы стремимся всей обстановкой помогать людям глубже усвоить науку всех наук — марксизм-ленинизм, развивать трудоспособность, укреплять волю, настойчивость в преодолении трудностей, стремление постоянно пополнять свои специальные и общие знания. В ходе занятий и тренировок приучаем анализировать увиденное и сделанное, быстро принимать необходимые решения, увереннее идти на обоснованный риск. Все это взятое в комплексе и составляет процесс формирования характера космонавта, — человека, обладающего прежде всего высочайшим чувством ответственности за исход полета, в который вложили свои силы тысячи людей, создавших космическую технику, помогавших ему подготовиться и выполнить программу исследований и экспериментов.

В нашем Центре за минувшие годы подготовлена значительная группа космонавтов. Сорок пять из них уже побывали в полете, в том числе пять человек выполнили по три звездных рейса, пятнадцать по два. Прошли обучение и тренировки несколько граждан стран социалистического содружества. Представители народов Чехословакии, Германской Демократической Республики, Польши и Болгарии уже совершили полеты в составе международных экипажей, открыв тем самым новую главу в истории освоения космоса. Сейчас готовятся работать в космосе сыны Венгрии, Вьетнама, Кубы, Монголии, Румынии. Советский Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина стал таким образом уже Международным Центром. Наша страна, советский народ и в таком новом деле, каким является освоение космоса в мирных целях, демонстрирует свою верность ленинским принципам интернационализма, готовность щедро, по-братски делиться с друзьями своими знаниями, опытом ради общего прогресса.

Участвуя во всенародном движении за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина, с которой совпало двадцатилетие Центра, весь личный состав стремится работать по-ленински, четко, с максимальным эффектом. Это позволило коллективу отметить двадцатилетний юбилей Центра дальнейшим повышением общей и специальной подготовки космонавтов, успешным завершением ряда научных исследований и экспериментов. Коллектив готов к решению задач, которые поставит перед Центром Коммунистическая партия и Советское правительство.

Впереди — новые полеты в бескрайний космос. Личный состав Центра, руководствуясь решениями XXV съезда КПСС, ноябрьского (1979 г.) Пленума Центрального Комитета партии и указаниями товарища Л. И. Брежнева, сделает все необходимое, чтобы и в предстоящих полетах подготовленные в Центре экипажи действовали с максимальным эффектом и своими подвигами — научными, техническими, чисто человеческими — умножили могущество и славу нашей Родины, всего социалистического содружества.

Фото П. ФЕДОТОВА



● Образ Ленина, идеи Ленина всегда вдохновляли и вдохновляют советских людей на доблестный труд и на подвиг. И, естественно, каждый стремится использовать представившуюся возможность, чтобы побывать там, где жил и работал Владимир Ильич.

Космонавты В. Шаталов, Г. Береговой, Б. Волинов, Е. Хрунов в Смольном, в Мемориальном музее В. И. Ленина.



# Ордена Ленина удостоены...

## СЕЛЬСКАЯ МОЛОДЕЖЬ ОБРЕТАЕТ КРЫЛЬЯ

«НАКОТНЕ» в переводе с латышского — «будущее». Так в 1946 году назвали самый первый в Латвии колхоз. Сегодня на знамени одного из крупнейших в республике хозяйств высшая награда Родины — орден Ленина.

Сюда, в «Накотне», приезжают учиться искусству хозяйствования не только из других районов Латвии, но из многих областей страны. Ежегодные доходы колхоза уже превысили 3 миллиона рублей. Хозяйством достигнута высокая рентабельность производства. Но самое главное — это социальные преобразования, осуществленные здесь за годы Советской власти, под руководством Ленинской партии. Они весомо, зримо препоказались в труде, быту и судьбах земледельцев.

В «Накотне» успешно осуществляется задача, важность которой подчеркнул на июльском (1978 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, — сближение материальных и культурно-бытовых условий жизни города и села.

У молодых тружеников этого колхоза — большой выбор профессий, высокая механизация труда, хорошие заработки, все условия и возможности для интересного досуга, занятий спортом. Коллективные посещения рижских театров стали уже традицией. Колхоз нередко фрахтует у Аэрофлота самолет для экскурсий в Москву, Ленинград, столицы союзных республик. В «Накотне» — много одаренных спортсменов, лучшие в

Латвии команды автогонщиков и велосипедистов. А теперь здесь надеются вырастить своих чемпионов планеризма...

Проезжая по шоссе Елгава—Добеле, нельзя не обратить внимание на прилегающее к автомагистрали поле. Здесь аэродром для колхозных планеристов. На средства «Накотне» построены ангар, двухэтажное здание с мастерскими и учебными классами. Сделано все добротно, с перспективой. Учтены даже капризы прибалтийской неустойчивой погоды. Весной и осенью на долгое время размокает грунт, поэтому на аэродроме оборудована взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием. Обычно весной сельские планеристы первыми в республике начинают спортивный сезон.

— У Елгавского авиационно-технического спортивного клуба при колхозе «Накотне» — так мы назвали этот клуб — необычная судьба, — рассказывает заместитель председателя ЦК ДОСААФ Латвии по авиации Б. Гвоздикив. — На примере этого клуба убеждаешься, как много значит для энтузиастов оборонного Общества крепкая поддержка со стороны хозяйственных руководителей и общественного актива. В колхозном клубе занимается не только сельская молодежь. Вместе с нею учатся юноши и девушки с Елгавы, студенты Латвийской сельхозакадемии.

В ту пору, когда только начали создавать клуб, многих удивила эта затея. Но председатель «Накотне» Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета СССР Артур Эдуардович Чиксте, сельские коммунисты были тверды в своем решении: да, согласились они, планерный спорт дорогостоящий, затрат он потребует немалых, но его главный, социальный смысл трудно переоценить.

— На селе такая же молодежь, как и в городе. Ее одними высокими заработками не привлечешь, — делится своими мыслями Артур Эдуардович. — Нужно наполнить досуг сельского труженика большим духовным содержанием, открыть человеку широкие возможности для творческого самопроявления. Ради

этого, я считаю, колхозу был смысл пойти на создание авиационно-технического комплекса для энтузиастов ДОСААФ.

Именно комплекс! Клуб уже действует, но в «Накотне» не довольствуются достигнутым. Кроме планерной секции создан кружок авиамodelистов. Расправляет свои крылья дельтапланерный клуб. Решено открыть в селе небольшой музей авиации.

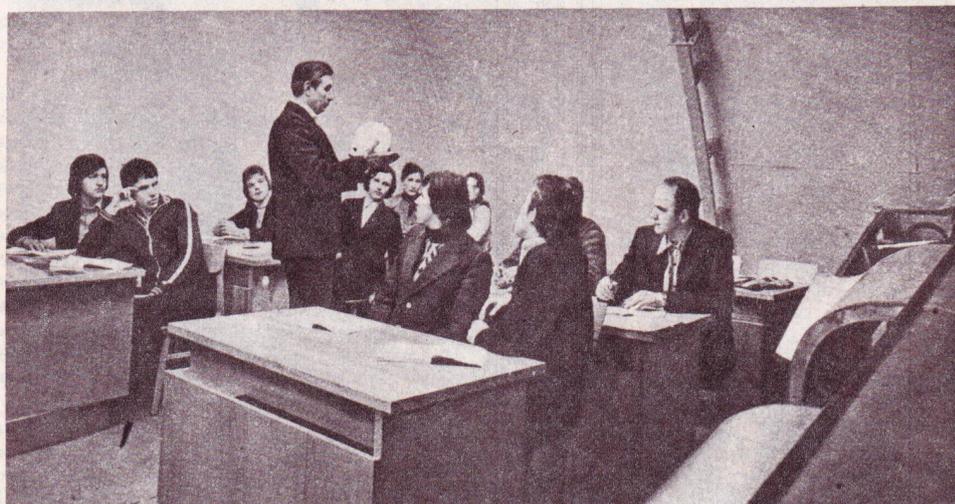
Председатель колхоза А. Э. Чиксте показывает нам альбом с эскизами проекта будущего авиационно-технического комплекса. Он выполнен колхозным архитектором. Устремленное ввысь здание оригинальной формы. Просторный холл. Учебные классы по военно-техническим видам спорта. Рядом со зданием — на высоком постаменте первенец реактивных лайнеров Аэрофлота Ту-104, в салоне которого предусмотрено оборудовать кинозал.

Кому как не А. Э. Чиксте знать, как много для молодежи будет значить такой вот авиационно-спортивный комплекс! Председатель с детских лет — в деревне. В 1949 году возглавлял здесь комсомольско-молодежное звено полеводов. И ему, и многим его сверстникам мечталось тогда о полетах. Теперь есть возможность приблизить авиационный спорт к селу. И многое делается для этого.

Аэродром в «Накотне» — это перекресток интересных человеческих судеб. И в каждой из них прослеживаются такие черты характера, как воля, энтузиазм, верность своей мечте.

...Пять дней в неделю рижанин шофер Марис Ритумс развозил на дом к слепым людям специально отпечатанные для них книги. Одновременно был и библиотекарем. А каждый выходной спешил на полеты в республиканский аэроклуб. Со временем в совершенстве освоил планер, научился летать на самолете Як-12. А недавно стал командиром звена в Ел-

● Занятия ведет инженер Ю. Ивайкин.



гавском авиационно-техническом спортивном клубе при колхозе «Накотне».

А вот один из учеников Мариса. Восемнадцатилетний Игорь Римаренок. Появление его семьи в «Накотне» прямо связано с созданием клуба. Родители Игоря (отец тракторист, мать — доярка), вначале недоумевали, что это их парень стал настаивать, из обжитой ими сельской местности переехать в «Накотне». Потом Игорь признался — хочет летать. Сейчас Игорь — один из лучших спортсменов в звене Мариса Ритумса.

Возглавляет коллектив клуба опытный педагог и летчик первого класса Мартин Дирнен, неоднократный призер республиканских соревнований планеристов и чемпионатов СССР. Увлёкся авиацией он давно, еще в школе, строил авиационные модели, потом учился летать на планерах. Мечтал о больших полетах. Когда пришло время нести службу в рядах Советской Армии, его направили в авиационную часть, но летать так и не пришлось. Глядя на полеты военных летчиков, восхищался их мастерством, завидовал им. После демобилизации вернулся в свой родной Лепайский авиационный клуб ДОСААФ, продолжил заниматься планерным спортом. Способного спортсмена послали учиться в Калужскую объединенную лётно-техническую школу оборонного Общества.

Ныне мастер спорта М. Дирнен — наставник спортивной молодежи. Недавно в «Накотне» приехал по распределению выпускник Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ Алексей Федосов. Колхоз выделил ему однокомнатную квартиру. Другой инструктор — Андрис Рускис — пришел сюда из Аэрофлота: парень увлекается дельтапланеризмом, и это обстоятельство сыграло решающую роль при перемене места работы.

Дельтапланерный клуб «Накотне» возглавляет Александр Ульянкин. Путевку в небо он получил в Рижском аэроклубе ДОСААФ, был военным летчиком. Теперь увлекся дельтапланерным спортом, вместе со своими воспитанниками тренировался в окрестностях Сигулды, совершал полеты над горой Клементьева в Крыму, парил в ущельях Кавказа.

Сельские спортсмены уже достигли

● *Готовят технику к полетам.*



● *Председатель колхоза «Накотне» А. Чиксте (справа) и начальник авиатехспортклуба М. Дирнен обсуждают очередные задачи клуба.*

*Фото Ю. ПОЙШ*

определенных успехов. Команда из «Накотне» заняла второе место на республиканских соревнованиях юниоров.

Ныне в клубе занимается 28 юношей и девушек. Кто же они? Лигита Кузика, стипендиат колхоза «Накотне», учится в Елгаве, в Латвийской сельхозакадемии. А. Грицкус — учитель сельской школы, ведет кружок авиамodelистов. Сергей

Яфанов и Светлана Рачик — рабочие из Елгавы. Регулярно посещает занятия, хорошо учится десятиклассник Алдис Мидерис. Он занимался в авиамodelьном кружке, успешно участвовал в чемпионате республики среди юниоров, теперь стремится овладеть планерным спортом, чтобы в будущем поступить в лётное училище.

Колхозные шоферы Иван Войтешонок и Владимир Добрынин еще до службы в армии закончили теоретический курс обучения. Затем, демобилизовавшись из рядов Воздушно-десантных войск, где они стали инструкторами, они снова вернулись в родной колхоз, продолжают занятия спортом.

Швея Стасе Навицкайте тренируется уже третий год, летает по программе 1-го спортивного разряда... Людей разных профессий объединяет здесь одна, но самая заветная мечта — высота. С каким энтузиазмом они занимаются, с любовью ухаживают за техникой, учебными классами.

Спортсмены частые гости на вечерах в сельском Дворце культуры, рассказывают о планерном спорте, показывают документальные авиационные фильмы, организуют фотовыставки.

Сельские спортсмены достойно встречают 110-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина. Выполнены взятые социалистические обязательства. Успешно завершены теоретический курс обучения спортсменов всех разрядов, завершены учебно-методические полеты.

Вперед! — новые заботы, новые свершения.

**В. ПОЛЯНСКИЙ**

Елгавский район, колхоз «Накотне»





# Ордена Ленина удостоены...

## ПАМЯТЬ

Небольшая, но дорогая фотография для ее владельца. Академик С. П. Королев в рубашке с расстегнутым воротом, прищурился, смотрит в объектив, добрая улыбка освещает его лицо. Надпись: «Герою Советского Союза летчику Андрею Григорьевичу Хвостуну на добрую память о незабываемых днях 14—19 июня 1963 года. С. Королев».

Шесть дней, упомянутых академиком, были историческими. 14 июня с «Байконура» стартовал «Восток-5», пилотируемый Валерием Быковским. А через день дорогу в космос проложила первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова. О встречах с академиком Хвостунов может говорить бесконечно, о своей жизни — кратко. Всего налетал более 9 тысяч часов, в том числе 800 — за годы войны. Совершил 240 боевых вылетов. Дважды был сбит истребителями противника. Один раз горящий СБ посадил, другой раз вынужден был покинуть с парашютом. В сорок первом награжден орденом Красного Знамени, в сорок втором — двумя орденами Ленина, Золотой Звездой Героя.

— Я ведь по-боевому летал только в первой половине войны, — говорит Андрей Григорьевич, — а потом служил инспектором в Главном штабе ВВС, больше проверками занимался. Но первая половина — жаркое время, особенно под Москвой и Сталинградом.

По выражению лица и по голосу чувствуется, что ему по душе и тот риск, и боевой задор, и та злость, которыми жили они, молодые летчики, в те дни. Но как тяжело вспоминать подробности того времени. Ведь это не только победы, это и поражения, и горечь невыполненных утрат.

Вздыхнув, Андрей Григорьевич, бережно положив на стол свою летную книжку, сказал:

— Здесь записан каждый мой полет, начиная с января 1940 года.

«21. 3.41. Тип самолета СБ. Тренировочный полет на бомбометание ночью. Время 1 ч. 40 мин. Максимальная высота 1500 м».

— Это было во время учения, — поясняет Андрей Григорьевич, — мы стояли тогда в Забайкалье. Командир полка Иван Семенович Полбин на разборе полетов похвалил нас за то, что точно накрыли цель.

Еще одна страничка. «17.7.41. Тип самолета—СБ. Вылет на боевое задание. Время 2 ч. 00 мин. Максимальная высота

2000 м.» Андрей Григорьевич хмурится. «19.7.41... Выход из-за удара...» «30.8.41. Тип самолета СБ...» Далее через всю графу, вместо цифр — фраза: «Был сбит истребителями противника». Не дожидаясь вопросов, Андрей Григорьевич начал нелегкий рассказ.

«Вылетели в тот день пятеркой без прикрытия. Истребителей у нас тогда было мало, а задач много. Нам нередко приходилось самим себя защищать. Отбомбились по шоссе в районе Великих Лук удачно, уничтожили несколько танков, автомашин, после чего развернулись на обратный курс. Тут и появились восемь Ме-109. Заходят сзади. Я дал команду перестроиться, чтобы лучше было отражать атаку. Но силы, конечно, неравные.

Вижу, самолет моего ведомого старшего лейтенанта Федоткина загорелся и пошел к земле. Два Ме-109 зашли на меня. По бронеспинке как молотком постучали. Загорелся правый мотор. Чтобы не взорвались бензобаки, включаю противопожарную азотную установку, бросаю бомбардировщик в пике — имитирую падение. Штурман Федор Фак испуганно смотрит на меня: жив ли? Киваю ему головой: держись, мол, выкрутимся. Перед землей выхожу в горизонт,



● А. Г. Хвостунов (1942 год).

курс на свою территорию. А огонь все сильнее. Радист кричит: «Горим, командир, горим!» Знаю, но не садиться же к врагу. Тяну дальше. «Мы над своей территорией, докладывает Фак, — можно садиться».

Приземлились у самого леса. Удар, скрежет металла, пламя уже охватывает и мою кабину. Выскакиваю, вместе с радистом помогаем выбраться штурману. Отбегаем от машины, падаем в канаву, ждем взрыва. Но взрыва нет. Азот сделал свое доброе дело. Как хорошо, что я о нем не забыл!. Через несколько дней возвратился и мой ведомый Федоткин со штурманом. Только без стрелка-радиста. Сержант Кастрыба был убит в воздухе».

Говорит он вроде бы беспристрастно, не выражая особых эмоций, не давая оценок ни своим действиям, ни поведению подчиненных. Но мне невольно вспоминаются беседы с теми, кто знал Андрея Григорьевича. Бывший начальник штаба 150-го бомбардировочного полка Василий Николаевич Фокин отмечал, что Андрей Хвостунов был любимцем у Полбина. А что это значит? Формула фронтальной командирской любви очень проста. Посылая подчиненного на смертный бой, командир должен быть уверен, что летчик вернется живым, задачу выполнит, людей не потеряет.

Возвратимся к полету, о котором только что говорили, к моменту, когда сзади группы появились вражеские истребители. Своего ведомого, свою защиту в бою Хвостунов поставил на левый фланг: для усиления огневого противодействия. Ведущий словно забыл о своей личной безопасности, поставив во главу угла интересы группы. И еще. Когда бомбардировщик оказался подбитым, летчик не сразу вышел из строя, держался до последнего, потом, применив военную хитрость, обманул противника. И последнее. Сколько нужно было выдержки, силы воли, чтобы лететь на горячей машине и на горящей садиться! Риск смертельный.

Слова «мужество» и «мастерство» в военном лексиконе часто употребляются вместе, хотя и не являющиеся родственными понятиями. Подтверждением тому — боевые дела Хвостунова.

Командир полка подполковник И. Полбин, указав на карте мост через канал в районе Дмитрова, приказал:

— Надо определить, перешли гитлеровцы на восточную сторону или нет. Если перешли, мост уничтожить. Если нет — найти, где они сосредоточились и нанести бомбовый удар.

...Первый заход на мост был неудачным, бомбы легли в стороне. Решили заход повторить. Но к этому времени опомнились гитлеровские зенитчики. Снаряды начали рваться и сбоку, и спереди. Хвостунов упрямо вел машину на цель. Но вот снаряд угодил в правый мотор. Стрелка, показывающая температуру воды, поползла к красной черте. Чтобы не сжечь мотор, Хвостунов выключил зажигание.

Машина пошла со снижением, но все же вперед, на свою территорию. Потом он снова включил зажигание. Раненый мотор заработал, температура воды начала расти, но тяга возникла, летчик снова стал набирать высоту. До тех пор по-

**АВИАЦИОННЫЙ ГАРНИЗОН**

*Каждый день качаются антенны.  
Каждый день миганье приводов.  
Неприметен городок военных  
Средь больших гражданских городов.*

*Каждый день гудит надрывно зона.  
Взлет — посадка. Вновь посадка,  
взлет.*

*Напряженным будням гарнизона  
Жизнь ведет стремительный учет.*

**АЭРОДРОМ. ДОЖДИ.**

*Бьют дожди по бетону взлетки.  
Прилипают к хвостам чехлы.  
У солдата из-под пилотки  
Рыжеватого торчат вихры.*

*Бьют дожди по зеленым падам,  
По тугим лопухам антенн.  
Вся округа попала на день  
В говорливый журчащий плен.*

*Бьют по окнам тугие струи,  
По дорогам плывут круги.  
Кое-где тягачи буксуют,  
Звучно хлюпают сапоги.*

*А дожди, разыгравшись вдосталь,  
Все задиристей, все смелей  
Накрывают лазури простынь  
На зеленый покров полей.*

★★★

*Стеной несутся облака —  
Нелетная погода.  
Бушует млечная река,  
Сорвавшись с небосвода.*

*Торчат, насупившись, кили.  
Вдыхают влагу коки.  
Им снятся в сумрачной дали  
Турбинных песен строки...*

Дмитрий ДАЖИН

**ЖИВИ ВЫСОТОЙ**

*Есть крылатый девиз такой,  
Что родился под небом синим:  
Если летчик — живи высотой,  
Как герои живут в России.*

*Высота — и уменье, и труд,  
И победа — в азарте боя.  
Так об этом сказал Кожедуб,  
Научивший нас жить высотойю.*

*И девиз этот вновь и вновь  
Повторяют во всей авиации.  
Это к Родине светлой любовь  
И готовность победно сражаться.*

*И еще есть одна черта,  
Боевых биографий примета,  
Чтоб сливалась твоя высота  
С высотойю добра и света.*

*Чтоб удача родилась с тобой,  
Чтоб гордились твоей работой,  
Чтоб сказали: ты жил высотойю  
И тебе покорились высоты.*

ка температура воды вновь не подошла к красной черте. Мотор остановился снова. Машина снова идет со снижением. И так трижды, пока не закричал штурман:

— Все, Андрюша, все! Мы дома!

Полбин похвалил младшего лейтенанта Хвостунова за находчивость, отметив при этом:

— Надо уметь хорошо летать на всем, что летает, и немного на том, что не может летать. Только такого летчика можно считать мастером своего дела. Молодец. И мотор не сжег, и машину привел в сохранности.

В 1941 году Хвостунов совершил 146 вылетов на боевое задание. Ночью. Ночников тогда было мало, приходилось летать за двоих. А риска, которым сопровождался каждый вылет, хватало бы и на десяток летчиков. Всякое было. Однажды садился с бомбами, десять стокилограммовых фугасок заклинило в полукрытых люках. Бомбы могли взорваться при малейшем толчке. Как только колеса коснулись посадочной полосы, бомбы упали на землю. Взрыва не последовало, но возможность его болью кольнула в сердце.

В октябре сорок первого Хвостунов совершил 28 ночных вылетов, а в ноябре — 31. За ним твердо укрепилась слава опытного ночника. Есть в его летной книжке знаменательная запись, относящаяся к этому времени. «24.11.41. Тип самолета СБ. Днем: количество полетов — 4, время 3 ч. 50 мин. Ночью: количество полетов — 3, время 2 ч. 30 мин». 7 боевых вылетов за одни сутки! Такое даже у истребителей было не частым явлением.

В мае 1942 года в полку зачитали Указ о присвоении Хвостунову и Факу звания Героя Советского Союза. Указ был подписан 5 мая 1942 года. Получали награду в Кремле из рук М. И. Калинина.

И опять закружила, завертела Андрея Григорьевича фронтовая обстановка. В середине августа полк перебазировали под Сталинград, на Н-ский аэродром. Там и выполнил он тот боевой вылет, после которого в летной книжке пришлось еще раз написать: «Был сбит истребителями противника».

Полк на задание вел сам Полбин. Флагманским штурманом был Герой Советского Союза Федор Фак. Летали на аэродром Миллерово, где скопилось большое количество вражеских транспортных самолетов. Задание рискованное, маршрут предельно дальний. Истребители из-за недостатка горючего не могли сопровождать бомбардировщиков на всем их пути, а главное — в момент нанесения удара.

«До цели дошли благополучно, — вспоминает Андрей Григорьевич, — правда, вражеские истребители атаковали несколько раз, но наши стрелки-радисты сумели их отогнать. Отбомбились тоже удачно. Миллерово находилось сравнительно далеко от линии фронта, и гитлеровцы не ожидали нашего налета. Мы уничтожили около 30 самолетов, разрушили склады и постройки».

На обратном пути нас атаковали буквально со всех сторон, а боеприпасы кончились, отбиваться было нечем. На моем самолете опять загорелся правый мотор. Пламя быстро перекинулось на фюзеляж, а высота более трех тысяч метров. О посадке нечего и думать. Даю команду всем покинуть самолет, огляды-

ваю и вижу, что парашют штурмана лейтенанта В. Кушникова распушен. Видимо, в спешке он зацепил вытяжным кольцом за рукоятку пулемета. Кушников пытается открыть нижний люк, но не может. Хочу ему помочь — бесполезно. Со злостью бью по люку обеими руками, и он вылетает как пробка. Выбрасываюсь вслед за штурманом.

Приземлился на поле. Левее тянется балка, поросшая кустарником. Справа, невдалеке, деревня. Оттуда, направляясь ко мне, скачет группа конников, наверняка полицаи, враги. Перезаряжаю пистолет, бегу в балку. Спасает меня ночь. Ориентировавшись по звездам, направился в путь. На третий день доложил Полбину о прибытии в часть».

Долгой была война. Длинными и тревожными были фронтовые маршруты Андрея Григорьевича Хвостунова. И как у войны есть общий итог, так и у летчика есть счет своих побед и поражений. В 240 боевых вылетах потеряно два самолета, погибли штурман, стрелок-радист. Война без жертв не бывает. Но есть другая арифметика в боевой биографии летчика. Его экипажем сбито три истребителя противника, разрушено шесть мостов и переправ, пущено под откос два эшелона с техникой и оружием, подожжено четыре склада с горючим, подбито несколько танков и бронемашин... Это — арифметика подвига.

— Воевал, как велел долг — служебный и партийный, — говорит Андрей Григорьевич.

После войны его имя нередко встречалось в газетах. «Флагманский корабль вел Герой Советского Союза А. Хвостунов», — говорилось в репортажах с воздушных парадов, проводимых над Красной площадью и над Тушинским аэродромом. Он водил сначала Ту-4, потом Ту-16, позже Ил-28. А всего в летной книжке Хвостунова перечислено более тридцати типов самолетов, которые он освоил. Среди них и знакомые всем По-2, Р-5, Як-6, Ил-2, незнакомые «Бюкер» и «Бостон».

В настоящее время полковник запаса Хвостунов носит форму гражданского летчика, добросовестно выполняет служебный и партийный долг.

— Времени мало, — жалуется Андрей Григорьевич.

Да, времени ему нужно много. Перед ним стопка писем. «Весь наш класс гордится Вами, Вашей прекрасной жизнью, — пишут ученики 4 «б» класса со станции Ундол Владимирской области, — мы хотим стать похожими на Вас, честными, смелыми, преданными нашей партии людьми... Если можно, то приезжайте к нам в школу. Мы Вас встретим, как самого дорогого гостя».

«Я узнал, что Вы, мой земляк, Герой Советского Союза, и решил Вам написать. Дело в том, что у меня с самого детства зародилась мечта стать летчиком... И я очень прошу, если можно, расскажите мне, что для этого нужно». Эти строки из письма ученика 9-го класса Виктора Пономаренко из деревни Чудиново Вязниковского района. И таких писем десятки. И каждому нужно ответить, дать совет, рассказать о себе, о войне.

Для этого и нужна Андрею Григорьевичу память сердца.

Полковник И. ДЫНИН



## На конкурс

Этот вечер призывников — членов ДОСААФ состоялся во Дворце культуры Ворошиловградского тепловозостроительного завода имени Октябрьской революции. Не одна сотня завтрашних защитников социалистического Отечества сидела в зрительном зале, слушая напутствия. Но вот председательствующий объявил:

— Слово представляется боевому летчику-истребителю, Герою Советского Союза Алексею Федоровичу Рязанцеву.

Зал затих. На трибуну поднялся пожилой человек в форме авиатора гражданского воздушного флота.

— Дорогие товарищи, будущие солдаты нашей армии! — негромко начал он. — Ко мне поступило несколько записок с одним и тем же вопросом: правда ли, что вы встречались с Лениным. Если да, то как это произошло?

ЗАЛ ЗАТИХ. Рязанцев еще раз глянул на собравшихся, потом повернулся к бюсту В. И. Ленина, стоявшему в глубине сцены, и неспешно произнес:

— Да, правда. Выпало мне такое счастье, ребята, мне, сыну простого крестьянина — лесника, пришлось не только увидеть Ильича, но и сидеть возле него, слушать его разговоры со взрослыми, отвечать на его вопросы, ощутить тепло его руки, почувствовать его искреннюю симпатию к простым людям и получить отцовское напутствие на всю жизнь. А было это так...

И ветеран минувшей войны, кавалер Золотой Звезды Героя и ордена Ленина рассказал о самых памятных днях своего детства.

В деревне Баулино, в Подмоскowie, возле лесной опушки стоял бревенчатый домик егеря Федора Федоровича Рязанцева. Ранним утром 13 февраля 1921 года в этот домик вошли четыре охотника, среди которых был Владимир Ильич.

Погода в тот день была ненастная, холодная и, как говорил егерь, — не охотничья. Однако приехавшие все же решили поохотиться. Перед выходом в лес охотники выпили чаю, Владимир Ильич поговорил не только со взрослыми, но и с тремя детьми егеря, среди них был и семилетний Алеша. Ильич гладил малыша по русской голове, расспрашивал о ребячьем житье-бытье и, узнав о том, что Алеша мечтает быть красноармейцем, чтобы бить всех врагов, посоветовал ему хорошо учиться в школе, стать образованным бойцом.

— Вот это напутствие Ильича для меня явилось девизом всей жизни, — закончил свой ответ на первый вопрос ветерана авиации Рязанцев. Потом он рассказал о своем боевом пути, о том, как добывалась Победа в минувшей войне...

Рисунок Н. Захаржевского



☆☆☆

Шли годы. После фабрично-заводского училища сын егеря Алексей Рязанцев работал термистом на московском заводе. Отсюда по комсомольской ветке его направили в Харьковское новое училище летчиков, которое окончил с отличной аттестацией.

Грянула война. Пылающее небо Ленинграда. Полевой аэродром, куда был лейтенант Рязанцев, был расстрелян неподалеку от Мамаева Курган.

Августовское солнце вставало над горизонтом. Прочертив дугу, в безоблачном небе повисла зеленая ракета — сигнал к вылету. Рязанцев дал полные обороты двигателю, и самолет, содрогаясь, стал медленно, а потом набирая скорость, помчался по ровному полю, под клубы пыли. Звено истребителей, воемое Алексеем Рязанцевым, скрылось в утренней дымке.

Летчики-истребители сопровождали бомбардировщики, которым предстояло нанести бомбовый удар по вражеским войскам,двигающимся к Волге со стороны Калача.

По дороге извилистой змеей по линии фронта танковая колонна выдвинулась вперед. Когда бомбардировщики сбросили бомбы, вокруг них вспыхнули четыре веера разрывов зенитных снарядов. На горизонте появились два немецких истребителя, которые приближались к нашим бомбардировщикам. Алексей все яснее различал отблески солнца, отраженные фонарями «мессершмиттов».

Осмотрев беглым взглядом воздушное пространство, Рязанцев дал команду ведомому:

— Справа «мессера», атакуем!

И летчики ринулись им навстречу. Вступив с противником в неравный бой, Алексей сверху устремился в атаку на зено «сто девярых».

Самолет вздрогнул от выпущенной пушечной очереди. Дымчатая траектория прошла Me-109, взятый в перекрестье прицела. Летчик отчетливо видел, как вражеского самолета, словно щепка, летела консольная часть крыла. «Мессершмитт» отвесно пошел вниз, оставив за собой полосу черного дыма.

Группа фашистских самолетов рванулась в разные стороны. «Теперь мне легче расправиться поодиночке», подумал Алексей и снова пошел вперед.

Еще один «мессершмитт», беспорядочно вращаясь, обжатым пламенем, упал на поле, подернутое дымом горящих танков.

Не успел Алексей вывести свой самолет из пикирования, как машину толкнуло и она, накренившись, стала проваливаться. Летчик почувствовал болевую правое плечо. Кисть руки безжизненно разжалась и опустилась. Перехватив управление другой рукой, Рязанцев попытался удержать самолет в горизонтальном положении.

Поднял голову вверх. Над ним кричали враги: ждали, когда летчик выпадет с парашютом, чтобы расстрелять его в воздухе.

Рязанцев резко начал пикирование. Оказавшись на небольшой высоте, он делал тень своего самолета, скользил по земле.

В кабине пахло горелым маслом, его брызги залили лобовое стекло фонаря. Из выхлопных патрубков двигателя вырвались оранжевые языки пламени. Motor работал с перебоями. Потом винт остановился. У земли летчик выровнял самолет и потерял сознание.

Подбежали техники. Вытащили из кабины окровавленного летчика, положили на траву. Он бредил, пересохшими губами звал мать. Когда очнулся, узнал наклонившегося над ним командира полка Шаповалова, тихо, с трудом выговаривая слова, сказал:



● Герой Советского Союза  
А. Ф. Рязанцев (снимок 1945 г.).

— Алексей Васильевич, видно, не выживу... Отвезите домой... — Поморщился от боли, добавил: — Москва верстой далека, а сердцем рядом...

Рязанцева отправили в Москву, в госпиталь. А когда раны зажили, его отпустили на недельку домой.

☆☆☆

Алексей проснулся на рассвете. Из-за зубчатой кромки леса всходило холодное зимнее солнце. Через приоткрытую дверь увидел на столе знакомый с детства тульский самовар. Отец и мать пили чай, приглушенно и неторопливо разговаривали.

Самовар тихо шумел, из отверстия крышки еле заметно вилась струйка прозрачного пара. На конфорке стоял пузатый чайник с красноватым орнаментом по бокам. Алексей ощутил легкий запах угасающих углей.

«Совсем, как тогда, в двадцать первом», — пронеслось в голове.

Через несколько дней в дом старого лесника гурьбой ввалились четверо офицеров в мохнатых унтах.

Алексей, свесив ноги с кровати, быстро соскочил на пол. Узнав однопольчана, бросился к ним в объятия:

— Каким ветром занесло?

— А мы проездом. Едем на завод, получать самолеты, — улыбнулся стройный, высокий командир эскадрильи. — А как твои дела, Алексей?

— Все в порядке, подлечился основательно. Собираюсь отбыть к месту службы. Где теперь вас искать-то?

Комзэк быстро встал, прошел на кухню, где вместе с регланом повесил кожаный планшет. Вернулся и молча положил его на край стола. Алексей увидел под целлулоидом карту, на которой была проведена жирная линия в сторону Донбасса...

Из-за накрытого стола встал майор, поднял рюмку.

— Мы привезли приятную весть: наш боевой друг капитан Алексей Федорович Рязанцев награжден орденом Красного Знамени. — Помолчав, добавил: — Вернешься в полк, получишь награду...

На другой день, тепло попрощавшись с родителями, Алексей уехал с товарищами на завод, оттуда на новых самолетах — к месту базирования полка.

И снова фронтовое небо. Снова жаркие схватки с врагом в небе Донбасса, над Днепром.

☆☆☆

...Под крылом самолета показалась поблескивающая извилистая река, на берегу — темная россыпь домов прибрежных сел Бородаевка, Домоткань, Погребное. Тут на обрывистом берегу наши войска, при поддержке с воздуха, отбили у противника важный плацдарм: два километра в длину, два в глубину. Узкая прибрежная полоска служила трамплином, откуда советские войска начнут новое наступление по освобождению правобережной Украины.

На рассвете летчиков подняли по боевой тревоге. В направлении Днепра летела армада «Юнкерсов-88».

Едва десятка «Лавочкиных», ведомых Рязанцевым, набрала высоту, как летчики увидели несколько групп немецких бомбардировщиков, идущих волнами, одна за другой.

Разгоняя скорость, наши истребители со снижением устремились к строю двухмоторных Ю-88. С первой же внезапной атаки Алексей сбил стервятника, который упал в Днепр, взметнув фонтан воды.

Ошеломленные шквальным огнем наших истребителей, гитлеровцы поспешно сбросив бомбы куда попало, обратились в бегство. Они недосчитались десяти своих самолетов.

За один только месяц Рязанцев сбил восемь вражеских самолетов. А всего у него на счету двадцать четыре. С последним немецким асом майор Рязанцев встретился под Будапештом.

На фюзеляже «Фокке-Вульфа-190» был изображен червовый туз. Боевым разворотом Рязанцев пошел вверх, набрал пять тысяч метров высоты. Гитлеровец ринулся за ним. Советский летчик, резко изменив направление полета, зашел «фокке-вульф» с задней полусферы. Тот пикированием уходил из-под удара. Но безнадежно. Самолет Рязанцева с нарастающим ревом мчался за неприятелем. И меткая пушечная очередь настигла «туза».

Через боковые переплеты фонаря кабины Алексей видел, как взлохматилась распоротая снарядом обшивка «фоккера».

Он стал беспорядочно падать и, достигнув земли, взорвался.

Вернувшись на аэродром, Алексей не мог вылезти из кабины. Немела спина, в пояснице острая боль. Однако следов ранения нигде не было обнаружено. Врачи установили: от резкого пикирования и большой перегрузки в лежачем бою у летчика открылась старая рана, полученная в сталинградском небе. Ему предписали полный покой, отправили в медсанбат.

В полдень медсестра в белоснежном халате и шапочке, надвинутой на глаза, принесла в палату почту. Подошла к кровати Рязанцева, неподвижно лежавшего на спине, поправила одеяло, положила на тумбочку свежие газеты.

Алексей читал Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении отличившимся в боях воинам звания Героя Советского Союза.

Увидев свою фамилию, он с трудом перевел дыхание. Лицо просияло, казалось, исчезла боль в спине. На миг ему представился родительский дом на опушке Баулинского леса, припорошенное снегом озеро. Вспомнил свое детство, слова Ильича: «Уверен, героем станешь»...

☆☆☆

Ночь опустилась над Ворошиловградом. Но аэропорт живет своей обычной жизнью. Неподдалеку от взлетно-посадочной полосы небольшой домик — пункт слепой посадки.

Диспетчер службы движения Алексей Федорович Рязанцев, откинувшись на спинку стула, сосредоточенно всматривается в голубоватые экраны радиолокаторов. На их матовых стеклах всплескивают светящиеся импульсы — отметки приближающихся самолетов. По ним диспетчер видит складывающуюся воздушную обстановку в районе аэродрома, затянутого облаками, определяет курс самолетов, их высоту, дистанцию между ними — все, что гарантирует безопасность полетов. Порой бывает тесно в небе, когда одни лайнеры взлетают, другие заходят на посадку.

Пробив облачность, самолеты точно выходят в створ посадочной полосы. И летчик, приземлив пассажирскую машину, благодарит диспетчера, который уверенно, четко, со знанием дела управляет воздушным движением.

Недавно Герой Советского Союза Алексей Федорович Рязанцев побывал в отпуске в Подмоскowie, у своей сестры Клавдии. Бережно хранит он в памяти свои детские впечатления о пребывании Ленина в Баулине. В родительском доме все сохранилось так, как было в те далекие годы. Ильич ходил по этим скрипучим половицам. Сидел на этой табуретке и за этим столом пил чай из старенького тульского самовара...

Сын егеря с волнением вспомнил то зимнее утро, добрую улыбку Ильича, его теплое паутствие, которое летчик пронес через всю свою жизнь.

Подполковник в отставке  
И. КРЕСТОВСКИЙ

Журнал «Крылья Родины» уже писал в предыдущих номерах о том, с каким вниманием Владимир Ильич Ленин относился к развитию авиации молодой Страны Советов, как заботливо растил он ее летные и научно-технические кадры.

Авиация всегда привлекала внимание В. И. Ленина. Многие документы свидетельствуют о том, что еще на заре ее развития Владимир Ильич проявлял живой интерес к ней, как к одному из главных достижений научно-технической мысли начала XX века. Не считая себя специалистом в этой мало разработанной в те времена области науки и техники, но обладая сильно развитым чувством нового, он прозорливо предсказывал авиации бурное ее развитие.

После поражения первой русской революции В. И. Ленин, преследуемый царскими ищущими, вынужден был эмигрировать из России. Сначала он поселился в Швейцарии, в Женеве, затем, в декабре 1908 г. переехал в Париж — тогдашний центр русской политической эмиграции.

В Париже, как всегда, В. И. Ленин завел строгий режим. Вставал рано утром и уезжал на велосипеде с окраины города, где жил, в центр, в Национальную библиотеку. Работал очень много, однако так распределял свое время, что он ежедневно выкраивал час-два, чтобы пойти на лекцию о Шекспире, посетить музей, сыграть с товарищем в шахматы, побывать на выставке, посмотреть новую пьесу, интересоваться стихами В. Гюго, произведениями Э. Верхарна...

Страстный любитель природы, Владимир Ильич проводил часы отдыха в поездках на велосипеде, порой довольно дальних, или прогулках по окрестностям. Его постоянным спутником в этих туристских вылазках была Н. К. Крупская. Она писала матери Ленина в одном из писем, что в среде эмигрантов сторонников экскурсий шутя называли «прогулистами», сторонников кино — «синемистами».

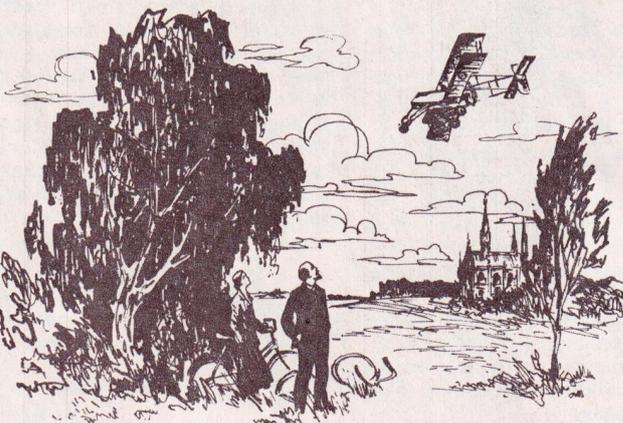
Владимир Ильич был «отчаянным прогулистом». «Волodyа очень много ездит на велосипеде, — писала Надежда Константиновна. — На этой неделе мы с ним носились на велосипедах без памяти. Сделали три прогулки по 70—75 километров каждая...»

Франции в те годы в силу ряда благоприятных условий принадлежала ведущая роль в развитии авиации и воздухоплавания, в генеральном штурме пятого океана. Париж был признанной мировой столицей в области полетов. Французские самолеты служили образцом для других стран, французские школы пилотов считались лучшими. Даже американские пионеры воздухоплавания братья Райт посещали Францию, чтобы испытать построенный ими летательный аппарат и состязаться с французскими авиаторами.

В. И. Ленин очень интересовался авиацией, следил за ее развитием не только по газетам и журналам, но и не упускал возможности лично познакомиться с достижениями летчиков. С этой целью он вместе с Надеждой Константиновной во время прогулок не раз посещал аэродромы в окрестностях Парижа, на которых проводились публичные полеты и авиационные состязания.

Особенно часто Владимир Ильич бывал на аэродроме Жювизи, расположенном в пригороде французской столицы при слиянии рек Орж и Сена. Однажды по дороге с аэродрома он чуть было не попал в автомобильную катастрофу. В письме к своей сестре М. И. Ульяновой, написанном в начале января 1910 г., Владимир Ильич сообщил: «Ехал я из Жювизи, и автомобиль раздавил мой велосипед (я успел соскочить)».

В 1911 г. В. И. Ленин создал в небольшой деревне Лонжюмо, расположенной в восемнадцати километрах к югу от Парижа, знаменитую партийную школу для русских революционеров. За лето он прочитал слушателям 29 лекций по политической экономии, 12 по теории и практике социализма, 12 по аграрному вопросу, 3 о материалистическом понимании истории, реферат о текущем моменте и положении дел в партии. Огромное напряжение!



Но и в этих условиях Владимир Ильич остался верен своему увлечению, находил время посещать мало кому известный травянистый аэродром, чтобы посмотреть, как самолеты, оторвавшись от земли, парят в воздухе. «...В свободное время, — вспоминала Надежда Константиновна, — ездил мы, по обыкновению на велосипедах, поднимались на гору и ехали километров за пятнадцать, там был аэродром. Заброшенный вглубь, он был гораздо менее посещаем, чем аэродром Жювизи. Мы были часто единственными зрителями, и Ильич мог вволю любоваться маневрами аэропланов».

Посетил В. И. Ленин в Париже и международную авиационную выставку, на которой экспонировались самолеты, двигатели, планеры, модели летательных аппаратов, авиационные приборы.

Находясь в эмиграции, Владимир Ильич не мог непосредственно следить за развитием авиации в России, однако он хорошо знал положение дел в этой области. Экономическая и культурная отсталость страны в сочетании с проводимой правящими классами политики преклонения перед всем иностранным тормозили рост авиации. В нашей стране было мало предприятий по производству самолетов, школ для обучения летному делу, русские пилоты вынуждены были совершенствовать свое мастерство за границей, главным образом, во Франции и Англии. Поэтому на парижских аэродромах в те годы нередко можно было встретить и наших авиаторов.

Первым русским летчиком, обучавшимся во Франции, в школе А. Фармана, был Михаил Ефимов. Он быстро закончил курс обучения и в декабре 1909 г. совершил самостоятельный полет, который явился рекордным по времени пребывания в воздухе и дальности полета. В 1910 г. практическое обучение во Франции проходили П. Д. Кузьминский, А. А. Васильев, Б. С. Масленников, В. С. Кебурия, В. Н. Хиони, Н. Д. Костин и другие русские авиаторы. Они участвовали во многих происходивших там полетах и состязаниях и при этом нередко опережали своих учителей.

В. И. Ленин, всегда живо интересовавшийся каждой весточкой из России, не мог не воспользоваться возможностью встретиться с русскими летчиками, побеседовать с ними. Так, в Париже состоялась, в частности, встреча Владимира Ильича с Эразмом Кадомцевым, о замечательных полетах которого в то время писали парижские и петербургские газеты.

Владимир Ильич знал Э. С. Кадомцева раньше. Их первая встреча произошла в 1900 г. в Уфе. В революционно настроенной семье Кадомцевых нередко бывала Надежда Константиновна Крупская, отбывавшая в Уфу ссылку. Летом сюда приехал Владимир Ильич. Узнав о том, что один из сыновей Кадомцевых — Эразм имеет право поступить в военную школу, Владимир Ильич посоветовал ему обязательно воспользоваться этой возможностью.

— Поступай, непременно поступай, — говорил он юноше. — Овладевай военной наукой, потом применишь ее для дела революции.

Этот совет оказал большое влияние на выбор жизненного пути Э. С. Кадомцева. Став офицером, он в 1905 г. поднял восстание в одном из полков царской армии. В разгар первой русской революции он вместе с братом Иваном создал боевые дружины на Урале. По предложению В. И. Ленина Эразм Кадомцев был введен в состав военно-боевого центра при ЦК партии большевиков, руководил созданием и деятельностью боевых дружин в Петербурге и других промышленных центрах.

В годы реакции Эразм и Иван, скрываясь от репрессий царизма, бежали во Францию. Здесь они начали изучать авиационное дело. Эразм блестяще закончил школу пилотов Блерио в городе Этамп. Иван по приглашению румынских предпринимателей выехал под нелегальной фамилией Демидовского в Румынию и там с помощью местных рабочих построил первый в истории этой страны самолет. Деньги, полученные за его постройку, Иван Кадомцев передал на нужды большевистской партии.

В 1909 г. прибыл в Париж бежавший из Турханской ссылки профессиональный революционер К. В. Акашев. В 1910 г. он поступил в авиационную школу Д. Капрони возле Милана (Италия). Окончив ее, Акашев вернулся в Париж и поступил в Высшее училище авионавтики и механики. Накануне Октябрьской революции К. В. Акашев был назначен от РСДРП(б) комиссаром Петроградского военно-революционного комитета в Управление воздушного флота, а после победы революции — председателем Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом, затем начальником Главвоздухофлота Советской республики.

Огромное внимание Владимира Ильича к авиации, его увлечение созерцанием воздушных полетов, несомненно, не было случайным. Карл Маркс назвал парижских коммунаров людьми, штурмующими небо. Огромный смысл заложен в этих словах. Летчики начала XX века, который вошел в историю авиации как «героический период», тоже были людьми, штурмовавшими небо. Многими своими чертами характера они были близки Владимиру Ильичу, о котором Надежда Константиновна писала: «Был боевой человек», «смел и отважен», «ни пугливости, ни боязливости», «в воле бросался первый», «высоты не боялся — в горах ходил по самому краю», «быструю езду любил», говорил не раз: «зряжного риска — ради риска — нет».

И как знать, быть может, В. И. Ленин, умевший, как никто другой видеть далеко вперед, уже тогда, на заре «века аэропланов», думал о путях создания мощного воздушного флота новой свободной России и сквозь годы прозорливо видел нынешние могучие крылья нашей социалистической державы.

Полковник В. ШУМИХИН,  
доктор исторических наук



# С Лениным в сердце

## И В КОСМОСЕ С ИМЕНЕМ ИЛЬИЧА

Выполняя заветы великого Ленина, советский народ под руководством Коммунистической партии, настойчиво борется за непрерывное повышение могущества своей великой Родины. С каждым годом растет и крепнет экономическая база Страны Советов. На все более высокий уровень поднимаются ее наука, техника, культура. Успехи на всех фронтах социалистического строительства позволили нашей Родине первой в мире начать практическое, непосредственное изучение и освоение космоса. Осуществив вывод в околоземное пространство первого автоматического исследователя — искусственного спутника Земли, а затем послав в полет по околоземной орбите космический корабль с человеком на борту, наша страна открыла новую эру в истории человечества — космическую эру.

Со времени полета первого космонавта мира гражданина Союза Советских Социалистических Республик Юрия Алексеевича Гагарина прошло всего 19 лет. И уже трудно даже перечислить все достигнутое нашей Родиной на бесконечном пути изучения и освоения космического пространства. Советские ученые, конструкторы, инженеры, техники и рабочие создали и отправили в космос первые в мире автоматические исследователи Луны, Марса, Венеры; осуществили стыковку на околоземной орбите двух аппаратов, создав первую в мире экспериментальную орбитальную научную станцию. Советские космонавты первыми в мире вышли в открытый космос, совершили групповые полеты на одноместных и многоместных кораблях. В соответствии с принципом ленинского интернационализма, социалистической солидарности, в нашей стране впервые в мире были подготовлены и совершили успешные полеты международные экипажи, выполнявшие научные исследования и эксперименты на борту кораблей «Союз» и на станции «Салют» по программе «Интеркосмос».

«Наши успехи в освоении космоса, — говорил Л. И. Брежнев, — олицетворяют огромные социальные, экономические, культурные и научные преобразования, совершенные советским народом после Великой Октябрьской социалистической революции. Советские люди доказали всему миру, что им по плечу са-

мые смелые замыслы и дерзания, что путь, указанный Лениным, единственно правильный путь к процветанию и могуществу».

Серьезными достижениями в исследовании и использовании космического пространства в интересах дальнейшего развития науки и народного хозяйства ознаменованы годы десятой пятилетки. Советским космонавтам, ученым, конструкторам, инженерам, техникам и рабочим, всем, кто создает космическую технику, кто обучает и готовит космонавтов к полету, кто обеспечивает их работу на орбите и возвращение на Землю, будет о чем доложить Родине в очередной, девятнадцатый День космонавтики, совпадающий в этом году с всенародным праздником — 110-летием со дня рождения В. И. Ленина.

Претворяя в жизнь решение XXV съезда КПСС, коллективы, участвующие в создании космических кораблей и станций, их научного оборудования, в обеспечении полетов добились новых важных достижений. В числе их — создание и практическое применение усовершенствованной орбитальной станции «Салют», грузовых кораблей «Прогресс», транспортного «Союза-Т», осуществление самых длительных в истории полетов на борту пилотируемого комплекса «Салют-6» — «Союз», полетов международных экипажей.

Советские космонавты — часть большого научного и конструкторско-производственного коллектива, отдающего свои силы, знания, способности делу освоения и использования космоса в интересах прогресса человечества. И как все советские люди, мы стремимся жить, учиться и работать так, как завещал великий Ленин. Его имя, его образ придают силы, необходимые для выполнения программ научных исследований и экспериментов на борту кораблей и орбитальных станций. Каждый экипаж перед стартом в космос идет в Ленинский кабинет и квартиру в Кремле, в его Мавзолей на Красной площади. Портрет Ильича всегда на самом видном месте и на кораблях и на орбитальной станции. Образ Ленина в наших сердцах и на земле и в космосе.

При подготовке к полету и во время самого полета каждый космонавт стремится наилучшим образом выполнить программу исследований и экспериментов. Работа в космосе — частица общего созидательного труда советского народа, народов братских стран, чьи сыновья начали участвовать в совместных исследованиях и экспериментах на борту «Союзов» и «Салюта». И, естественно, что каждый из нас не жалеет сил, чтобы как можно лучше выполнить порученное дело, внести свой вклад в укрепление мо-

гущества стран социалистического сотрудничества.

Успешное осуществление длительных полетов, выполнение обширных программ исследований и экспериментов на борту комплекса «Салют-6» — «Союз» экипажами Юрия Романенко и Георгия Гречко, Владимира Коваленка и Александра Иванченкова, Владимира Ляхова и Валерия Рюмина, а также четырьмя экипажами посещения еще раз убедительно продемонстрировали высокий уровень нашей космической техники, отличную выучку и самоотверженность советских и зарубежных космонавтов, обучающихся в нашем Центре подготовки имени Ю. Гагарина, ставшем уже международным. Обслуживание орбитального комплекса с помощью пилотируемых и автоматических грузовых кораблей подтвердило дальновидность и обоснованность выбора долговременных орбитальных станций как магистрального пути в освоении космоса.

Сейчас почти нет отрасли народного хозяйства или науки, которые в той или иной мере не использовали бы результаты космических исследований. Советские космонавты, верные ленинским заветам, сделают все, что в их силах, чтобы результаты их работы в космосе с каждым полетом были все эффективнее и способствовали росту могущества нашей Родины.

**А. ФИЛИПЧЕНКО,**  
дважды Герой Советского Союза,  
летчик-космонавт СССР



● Летчики-космонавты СССР Александр Иванченков и Владимир Коваленок в музее «Кабинет и квартира В. И. Ленина в Кремле».



# С Лениным в сердце

## БЕЗ ОТСТАЮЩИХ

**С** чувством удовлетворения оглядываясь на минувшее и с огромной ответственностью смотрю в будущее. Еще шесть курсантов выпущено мною, шесть молодых сердец, окрыленных мечтой, неиссякаемым задором, энтузиазмом и целеустремленностью, что всегда отличает члена Союза молодежи — верного и надежного помощника великой партии Ленина. Это уже шестой десяток юношей и девушек, которым я за годы работы в Ростовском аэроклубе инструктором открыл дорогу в небо. Взятые на себя в прошлом году социалистические обязательства полностью выполнил, звания «Ударник коммунистического труда» и «Отличная летная группа» — подтверждены.

Я работаю в одном из старейших в стране Ростовском аэроклубе, личный состав которого горячо поддержал патристическое движение «Работать без отстающих».

А что значит хорошо трудиться, по-ленински, по-коммунистически? Об этом с предельной ясностью сказал на XVI съезде профсоюзов Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев. «Никто, кроме народа, не может у нас воспользоваться результатами общественного труда, но и трудиться за нас тоже некому. Это значит, что каждый должен работать так, чтобы не было стыдно перед самим собой, чтобы можно было со спокойной совестью посмотреть в глаза товарищам».

Именно так рассматриваем свою задачу мы, комсомольцы и молодежь аэроклуба, поклявшиеся в верности заветам Ленина, идеалам коммунизма, делу родной Коммунистической партии. С тех пор, как зародилось движение работать без отстающих, в клубе более ста тружеников носят звание ударника коммунистического труда. По-коммунистически трудятся семь отличных летных групп и два подразделения.

Наши сборные команды аэроклуба по вертолетному и парашютному видам спорта занимают призовые места в соревнованиях. Недавно двум спортсменам присвоено звание мастера спорта. Теперь их в клубе 22. Возглавляют этот отряд заслуженный мастер спорта Владимир Пискунов и мастер спорта СССР международного класса Станислав Игнатенко. Хочется назвать совсем еще юную спортсменку Татьяну Якутчик, которая стала чемпионкой VII Спартакиады народов СССР.

Мне было доверено защищать спортивную честь Российской Федерации.

Вдвойне было приятно выступать рядом с такими спортсменами, как Виктор Соловьев, Людмила Корнева, Татьяна Дряничева, ну, и конечно же, с капитаном команды заслуженным мастером спорта Владимиром Смирновым из Новосибирска. Как дороги и полезны были для меня его бескорыстная помощь в подготовке к стартам, моральная поддержка нашего партгруппа сборной одержимого Валерия Смирнова из Ярославля. Без помощи и поддержки товарищей по команде не смог бы стать абсолютным чемпионом VII Спартакиады народов СССР. Мой успех — это успех всей команды.

А разве мог я добиться высоких результатов, если бы не повседневное наставничество моих старших товарищей — В. Чистякова, Г. Шегидевича, главного тренера сборной СССР заслуженного тренера СССР А. Бесфамильного, который делит с нами и радости и огорчения. У Анатолия Федоровича мы учимся многому, а главное преданности делу, добросовестному труду, одержимости, доброте и требовательности.

Постараюсь закрепить свои трудовые и спортивные достижения. Меня и моих товарищей глубоко тронули слова клятвы сборной олимпийской команды нашей страны. Нет больше счастья, чем прославлять нашу Родину новыми спортивными успехами на международной арене.

Великий Ленин мечтал видеть молодежь первой страны социализма жизне-радостной, идейно закаленной, гармонично развитой. Коммунистическая партия, наше социалистическое государство проявляют неустанную заботу о советской молодежи, о ее духовном и физическом совершенстве. Мы, советские патриоты, с Лениным в сердце приложим максимум усилий, чтобы порадовать нашу Родину новыми спортивными достижениями.

**К. КАРАСЕВ,**  
мастер спорта СССР  
международного класса,  
абсолютный чемпион  
VII Спартакиады народов СССР

Ростов

## ЖИЗНЬ ВОЖДА — ПРИМЕР ДЛЯ НАС

**С**оветские люди, все прогрессивное человечество торжественно отмечают знаменательную дату — 110-ю годовщину со дня рождения великого вождя революции В. И. Ленина. Нам, авиационным спортсменам, эта дата дорога особенно. С именем В. И. Ленина связано создание Красного Воздушного Флота. Владимир Ильич предвидел боль-

шое будущее авиации. Ленинской заботой о ее развитии, об ученых, конструкторах проникнуты документы Ильича — распоряжения, записки, указания...

Учиться, работать по-ленински — это и есть продолжать дело великого вождя, наш долг, связавших свою жизнь с авиацией, авиационным спортом.

Мы, спортсмены — парашютисты достойно встречаем ленинский юбилей: на производстве и в спорте достигли высоких показателей. Почти все мы учимся в университете марксизма-ленинизма. Готовим специальные рефераты по ленинским документам, посвященным авиации.

Особое значение, на мой взгляд, для спортсменов имеет нравственное и идейное формирование и совершенствование личности советского гражданина в свете ленинских требований. Только глубоко понимая эти требования, предъявляя их к себе по самому высокому счету, можно воспитать в себе черты патриота, борца. Ленинская скромность, ленинская принципиальность, прямота, честность должны стать для нас нормой повседневной жизни.

Жизнь вождя — пример для каждого из нас.

**В. ЗАКОРЕЦКАЯ,**  
заслуженный мастер спорта СССР,  
многократная чемпионка  
и рекордсменка мира

Ворошиловград

● *Приземляется Валентина Загорецкая...*

*Фото В. ВАСИНОЙ*



# ЧТОБЫ ПЛЫТЬ В РЕВОЛЮЦИЮ ДАЛЬШЕ

*Я себя  
под Лениным чищу,  
чтобы плыть  
в революцию дальше.  
Я боюсь  
этих строчек тыщи,  
как мальчишкой  
боишься фальши...*

Знакомые со школьной скамьи строки. Лучше, чем сказал Владимир Маяковский, не скажешь. Останавливаешься перед огромным светлым именем — Владимир Ильич Ленин — и ищешь в душе самые лучшие, самые высокие слова.

Мы — поколение, которому даже краешком жизни не посчастливилось стать современниками великого Ленина. Но мы росли в стране, озаренной гением пролетарского вождя, в стране, которая крепла и развивалась по плану, начертанному ленинской партией.

В эти месяцы, предшествовавшие ленинскому юбилею, с каждым днем все многолюднее становилось в Музее В. И. Ленина в Москве, в Мавзолее, в ленинских местах в Ульяновске и Казани, Ленинграде и Шушенском. Люди шли поклониться светлой памяти самого простого и самого великого человека, сердцем прикоснуться к жизни его, к делам и мечтам о будущем, ставшим нашим сегодняшним бытием, шли, чтобы здесь, рядом с Лениным, оглянуться на свой путь, на себя и подумать — а так ли мы живем, все ли делает каждый из нас, чтобы утверждалось на земле дело Ленина, дело ленинской партии, чтобы процветала и крепла наша Родина.

Мечта о небе, об авиации разными, но в чем-то схожими путями привела нас в Центральный аэроклуб имени В. П. Чкалова. Мастер спорта международного класса Наталья Костарева авиационным спортом начала заниматься, будучи студенткой Московского авиационного института, после окончания его работала в научно-исследовательском институте, но спорта не оставляла. Желание летать было сильнее всего, и вот уже несколько лет Н. Костарева — летчик-инструктор ЦАКа, выступает за сборную команду страны по вертолетному спорту.

А мастер спорта Надежда Мареева первые шаги в небо сделала в юношеской планерной школе, потом занималась в I Московском аэроклубе. Тайны управления вертолетом ей открывал Петр Пантелеймонович Бобров, которого Надя вспоминает тепло, как и все мы своих первых инструкторов. Она работала сверлопильщицей на часовом заводе. Нелегко было совмещать работу и спорт, но изменить мечте Надя не могла, не хотела. Через два года стала инструктором Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова.

Надо сказать, что многие из нашего дружного коллектива начинали в I Московском аэроклубе. Пять лет назад стали инструкторами ЦАКа Анатолий Уланов и Валерий Губанов. Не сразу пришло

мастерство. В 1975 году друзья, тогда спортсмены I Московского аэроклуба, показали неплохие результаты на чемпионате Москвы и были приняты в ЦАК кандидатами в сборную. Через некоторое время Губанов ушел работать в Аэрофлот, а Уланов продолжал шлифовать свое летное умение — учился у тренеров, у старших товарищей. Участвовал во многих спортивных сражениях. Были и удачи, и срывы. Часто не хватало стабильности, но спортсмен — молодой коммунист упорно шел вперед.

В 1979 году Анатолий Уланов стал чемпионом СССР, занял второе место в многоборье в VII Спартакиаде народов СССР. Он вторично избран депутатом районного Совета.

Выступать за сборную команду страны — это очень почетно и ответственно. Убедительной победой для наших спортсменов завершился III чемпионат мира по вертолетному спорту. Команда завоевала первое место в командном зачете, 38 медалей из 42 — 12 золотых, 11 серебряных. Абсолютными чемпионами мира стали наши товарищи — Любовь Приходько и Владимир Смирнов.

Победы радуют. Но мы всегда помним: спорт — это бесконечное движение вперед. На этом пути нельзя останавливаться, потому что нет предела совершенствованию в мастерстве. И раз нам выпала высокая честь — защищать спортивную славу Родины, то мы готовы отдать все свои силы и умение для того, чтобы над спортивными аэродромами мира выше всех взмывал флаг нашей социалистической Отчизны.

**Инструкторы-вертолетчики  
Центрального аэроклуба  
имени В. П. Чкалова  
Т. ДРЯНИЧЕВА, Л. КОРНЕВА,  
А. УЛАНОВ, В. ПОПОВ**

## МОЙ ПОДАРОК ЮБИЛЕЮ

В школьном классе с портрета смотрит Владимир Ильич Ленин. И мы чувствуем, как будто на каждом уроке, каждую минуту он вместе с нами.

И я стараюсь учиться по-ленински, чтобы вырасти хорошим человеком, полезным Родине нашей.

В день рождения Ленина — 22 апреля — меня приняли в пионеры. Пионер — значит первый, он должен служить примером.

Лучше учиться в школе помогают мне занятия авиамоделизмом. Строю и запускаю на соревнованиях авиационные модели. Инструктором в нашем кружке мой отец — мастер спорта Василий Никитович Насонов. В кружке мы узнаем много интересного из истории авиации, какие есть самолеты, вертолеты. Встречаемся с летчиками-героями войны.

В начале этого года я участвовал во Всесоюзных соревнованиях среди юниоров и стал чемпионом Советского Союза. Это мой лучший подарок к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина.

**Сергей НАСОНОВ, ученик 4-го класса  
338-й средней школы  
Москва**

## КАЖДЫЙ ПОЛЕТ — НА ОТЛИЧНО!

*Подразделение вертолетчиков, в котором служит автор этой корреспонденции В. Высотин, успешно выполняет свои обязательства в социалистическом соревновании за достойную встречу 110-й годовщины со дня рождения Ленина. Авиаторы настойчиво борются за повышение боеготовности, стремятся качественно решать свои учебно-боевые задачи. Каждому летному дню, каждому полету — отличный итог! — вот их боевой девиз. Как они его выполняют, автор показывает на примере своего сослуживца П. Семенова.*

День стоял солнечный, небо с редкими стайками облаков было наполнено гулом. Летали вертолеты.

Старший лейтенант Павел Семенов, подойдя к одним из посадочных ворот, в которых обычно происходила пересадка экипажа, надел шлемофон, пристегнул ларинги. Вертолет, на котором Семенову предстояло выполнять контрольный полет в зону, находился на первом развороте, — значит есть еще несколько минут для того, чтобы еще раз пропетировать весь полет от взлета до посадки...

☆☆☆

Всякая мечта начинается с удивления. Когда и как это случилось, Павел не заметил и не запомнил, только, провозжая взглядом серебристую точку, преодолевающую пространство, чувствовал, как к удивлению прибавляется какое-то беспокойство, пока еще не осознанное, сопровождающееся тихой затаенной радостью, волнующей надеждой.

Быстро бежит время. И вот школа уже позади. Дружный ребячий коллектив, комсомольская работа, познание нового, интересного, нужного. Незабываемые встречи с ветеранами войны и труда, рассказы о доблести и героизме...

Распахнулся новый, полный надежд, романтики, свершений, мир. И Павел Семенов потянулся за своей радостью: пошел в летное училище. К крылатым машинам и крылатым людям. На его плечи легли голубые с золотистыми полосками курсантские погоны.

Летающими рождаются только птицы. Только их наделила природа этим прекрасным качеством. Человек же, даже самый одаренный, летчиком себя делает. Напряженная теоретическая подготовка, обязательные контрольные работы, множество зачетов, экзаменов, сданных на оценку не ниже «хорошо», предшествуют тому долгожданному дню, когда нога курсанта впервые ступит на летное поле аэродрома.

К этому долгожданному дню Павел успешно сдал материальную часть самолета, зубок выучил курс летной под-

готовки, при сдаче которого получил отличную оценку, усвоил обязанности курсанта, приступающего к полетам.

Ознакомительный полет. Практическое, вполне осязаемое знакомство с настоящим небом. Впервые, ощущая холодок ручки управления, познает человек настоящую радость полета и испытывает захватывающее ощущение скорости, высоты. И не беда, что машина, еще не чувствуя твердой руки, то заваливается в крен, то клюет носом, то вдруг пытается встать на дыбы. Находясь в мире новых ощущений, новичок не очень расстраивается, он изо всех сил воюет с указателем скорости, гоняется за линией горизонта, в поте лица старается сохранить заданную высоту. Увлеченный, охваченный восторгом, курсант вдруг слышит вопрос инструктора: «А где аэродром?». Он начинает вертеть головой, смотрит на знакомые ориентиры и не узнает их. И тогда приходит убеждение, что полет не только приятное ощущение и наблюдение, что полет и большой труд, требующий четкого представления — что, где и как.

С завидным упорством постигал курсант Семенов азы летного мастерства и, успешно пройдя вывозную программу — прелюдию ко всей летной жизни, одним из первых приступил к выполнению самостоятельных полетов.

Этого дня, когда инструктор расстегнет привязные ремни, выберется из кабины, и сквозь гул двигателей скажет: «Нормально. Лети сам. Делай все так, как со мной...», ждут с самого первого дня летного обучения. Этот полет скоротечен. И только после посадки вдруг понимаешь, что в небе ты был один. От избытка нахлынувших чувств хочется петь, громко кричать. Просто кричать. Потому что нет таких слов, чтобы рассказать все то, что испытывает человек, впервые оказавшийся с небом один на один.

Свой первый самостоятельный полет курсант Семенов выполнил нормально. После полета — обычный уставной лаконичный доклад инструктору о выполнении задания, традиционное угощение «вылетными» сигаретами, теплые поздравления товарищей. Но жизнь приобрела новый, доселе не познанный смысл, новую, более яркую окраску, новую глубину. Мир стал как бы лучше, добрее, откровеннее; светлые тона набрали вдруг силу, темные расплылись, блекли, разного рода сомнения исчезли.

Шли дни. Летний период обучения чередовался с зимним, теоретическая подготовка — с летным обучением. От простого к сложному, от курса к курсу приходила натренированность, шлифовалась техника пилотирования, росла настоящая подлинная уверенность. В последовательности и терпении рождался летчик.

И вот в руках выпускника Сызранского высшего военно-авиационного училища летчиков лейтенанта Семенова диплом летчика-инженера. Новенький, он пахнет клеєм, ледерином и чем-то особо значительным — может быть, ветром далеких маршрутов воздушных трасс.

Подтянутые, стройные стояли они перед командиром боевого полка. В окна вливался солнечный свет, и лейтенантские погоны на плечах молодых офицеров празднично золотились.

Для лейтенанта Семенова, как и для его товарищей, тот день действительно

был праздничным — они стали частицей большой и дружной семьи боевых летчиков.

Начиналась новая жизнь, более трудная, более насыщенная и сложная. Небо становилось постоянным местом работы. И Павел понимал, что им предстоит приложить немало усилий, чтобы не на словах, а на деле стать настоящими воздушными бойцами, получить право наравне с опытными подниматься в небо, идти с ними в одном строю, а это требовало новых действий, более решительных, смелых.



...Нескончаемую песню тянут движки. Вертолет медленно набирает высоту. Над головой сине-голубое небо, мелкие невесомые перистые облачка и следы инверсии от летящих в стратосфере реактивных самолетов, а внизу, в синей дымке земля. Хорошо в воздухе! И главное, спокойно кругом, никакой земной неустрашенности. А на земле неустрашенность есть. Правда, есть где-то там, далеко, но для этого он и летает, повышает свое мастерство, чтобы то далекое, мрачное не шагнуло за пределы дозволенного, не посягнуло на то, что завоевано в далеком семнадцатом дедами, на то, что отстояли отцы и их братья в сорок первом — в сорок пятом годах.

Глядя вперед, в далекую даль, летчик чувствует как его приподнимает волна гордости, уверенности в себя, продолжателя дела бойцов ленинской гвардии, уверенность в свою силу и силу коллектива, в котором живет и служит, в надежность своей машины, которую осваивает, идя к мастерству, твердым, упругим шагом.

— 50-й — зону занял, — доложил Семенов по радио и назвал свою высоту, на которой ему положено быть в эту минуту. Один за другим следуют виражи, развороты, на заданный курс и угол, спирали... Все идет хорошо. Неутомимый секундомер отсчитывает круг за кругом. Оборот — минута, оборот — минута... Вот, наконец, и все.

— Отлично, — говорит инструктор Семенову.

Летчик запрашивает пеленгатор для уточнения своего места в зоне и только после этого докладывает на землю, что задание выполнено. Руководитель полетов дает ему разрешение на вход в круг. Пилотируя по приборам, летчик выводит вертолет на приводную радиостанцию и по установленной схеме заходит на посадку. Полет закончен успешно.

Еще один шаг сделан молодым летчиком в своем становлении. В новом учебном году старший лейтенант Семенов готовится повысить на ступень летную классность, а для этого нужно не только чисто пилотировать боевую машину, а еще и уметь принимать разумные, оправданные обстановкой решения. Такие решения, выполнение которых требовало бы наименьшей затраты времени, сил и сопровождалось бы наименьшей степенью риска. Командование части уверено — летчик оправдает оказанное ему доверие.

**Прапорщик В. ВИСОТИН,**  
летчик-штурман

## «ЯНТАРЬ-2Б»: ОСОБЕННОСТИ ПИЛОТИРОВАНИЯ

Польский планер «Янтарь-2Б» ныне является одним из лучших в мире планеров открытого класса. В его конструкции удачно сочетается высокое аэродинамическое качество с хорошей управляемостью, мощной механизацией, отличным обзором, комфортабельной кабиной. По своей простоте управления «Янтарь-2Б» вполне доступен спортсменам первого разряда, имеющим опыт полетов на одноместных планерах и прошедших соответствующую наземную подготовку.

В инструкции по эксплуатации и технике пилотирования «Янтаря-2Б» указаны основные особенности планера, поэтому в данной статье я остановлюсь только на нескольких важных моментах, выявленных в результате его двухлетней эксплуатации в сборной команде СССР.

1. При сборке и разборке планера запрещается поднимать крыло за закрылок.

2. Не рекомендуется прикасаться к планеру, особенно к фюзеляжу, замасленными руками, так как из-за пористой структуры обшивки на ней остаются несмываемые отпечатки.

Удалить их удается с помощью специальной наждачной бумаги.

3. Категорически запрещается прилагать даже незначительные усилия на оба конца крыла одновременно. Иначе в стыковых узлах может возникнуть недопустимый люфт и планер выйдет из строя.

4. В сильный или порывистый ветер фонарь кабины должен быть закрыт. При посадке пилота в кабину необходимо, чтобы кто-то из спортсменов помог придержать фонарь.

5. Для облегчения процесса заправки планера водобалластом следует сразу его установить по прибору ЭУП в горизонтальное положение. В этом случае воздушные пробки в системе практически не образуются и баки заполняются водой полностью.

6. Чтобы из-за попадания влаги не отказали приборы, необходимо после полетов заглушить отверстия приемников статической и динамической систем.

Первые полеты на «Янтаре-2Б» лучше совершать после освоения планера «Янтарь-стандарт», так как оба они имеют почти одинаковые кабины. Затем, после тщательного изучения инструкции по технике пилотирования планера пройти наземный тренаж. Сидя в кабине, подобрать наиболее удобное положение педалей, кресла, проимитировать работу ручной управления и закрылками на взлете.

Из опыта могу рекомендовать следующую схему взлета: поставить закрылок

ки в минус первое положение. Ручку управления на 2/3 хода от нейтрального положения взять на себя для того, чтобы хвост планера на первом этапе разбега был прижат к земле. Тогда при случайном касании крылом земли, планер в пеленг не уйдет и взлет можно продолжать, энергично отклонив в противоположную крену сторону ручку и педаль (травяной покров не выше 20 см).

В начальный момент разбега пилоту лучше смотреть на сопровождающего и, работая элеронами, помочь ему удерживать крылья в горизонтальном положении. Особенно это важно при взлете с боковым ветром, так как из-за скоса струи винта буксировщика ветром, у планера обдувается одно крыло. Ручку управления, в этом случае, следует сразу дать по ветру и лишь по мере набора скорости и роста эффективности элеронов, возвратит ее в нейтральное положение. Через 10—20 метров разбега, в зависимости от силы ветра, ручку управления необходимо отдать от себя, примерно, на 1/2 хода за нейтральное положение, а закрылки плавно перевести на плюс два. Дальнейший разбег производится на колесе. Отрыв планера происходит на скорости 70—80 км/ч.

При полете на буксире никаких особенностей не наблюдается. А к его несколько большей инертности, чем у планеров стандартного класса, спортсмен привыкает через два-три полета. При наличии водобалласта закрылки рекомендуются установить после взлета, в +1 положение, на перегонках можно использовать — 1.

В первых парящих полетах на «Янтаре-2Б» спортсмен может столкнуться с чувством ложного преувеличения крена в спиральях на 20—30°. Происходит это из-за большого размаха крыльев планера, и, чтобы быстрее от него избавиться, необходимо парить в группе из трех-четырех планеров.

В восходящих потоках следует использовать +2 положение закрылков. Скорость без балласта в этом случае 80—90 км/ч, с балластом — 90—200 км/ч. Если потоки сильные, но узкие и ровные, закрылки лучше перевести на +1, увеличить скорость на 5—10 км/ч и подобрать необходимый крен, обычно более 45°.

— 1 положение закрылков устанавливается при скорости перехода более 140 км/ч, — 2 — более 160 км/ч. При уменьшении скорости закрылки соответственно возвращаются в исходное положение.

На посадке, после касания колеса земли, закрылки из +2 необходимо перевести в минусовое положение, это значительно увеличит эффективность элеронов. Тормозом колеса на пробеге пользуйтесь осторожно, не допуская отрыва хвоста планера от земли. Если планерист окажется на площадке, где некому его сопровождать при взлете, то вполне можно обойтись и без сопровождающего. В этом случае взлетать лучше с боковым ветром 20—30°. Тогда наветренный элерон окажется в струе от винта самолета и поднять крыло с земли, отклонив соответственно ручку управления, не составит труда.

**О. ПАСЕЧНИК,**  
мастер спорта СССР международного класса

Москва

## ВСТРЕЧИ С ЧИТАТЕЛЯМИ

**Р**егулярные встречи работников редакции «Крыльев Родины», членов редколлегии с читателями журнала, активистами оборонного Общества, коллективами аэроклубов, авиаспортивных клубов, с авиационными спортсменами стали традиционными. Такие встречи помогают улучшать качество публикаций, ставить на страницах журнала наиболее злободневные вопросы, совершенствовать тематику, целенаправленно освещать ход военно-патриотической и спортивно-массовой работы в первичных и учебных организациях, в комитетах ДОСААФ, глубже и шире освещать проблемы, решаемые авиационными клубами.

Недавно читательская конференция «Крыльев Родины» состоялась в г. Баку. В актовом зале республиканского Дома ДОСААФ собралось свыше 200 человек — парашютисты, авиамodelисты, летчики-спортсмены, работники комитетов оборонного Общества столицы Азербайджана, ветераны Великой Отечественной войны.

В своих выступлениях участники конференции отмечали, что журнал помогает им в работе с молодежью, допризывниками, прививать любовь подросткам к авиационным видам спорта.

— В журнале, — говорил инженер-авиамodelист аэроклуба С. Саровлу, — находим советы молодым авиамodelистам и схемы моделей.

С. Саровлу высказал и пожелания —

### 1980. СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

#### САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

**Поршневые самолеты:**  
— Зональные соревнования РСФСР, 3—10 июля, Тула, Краснодар; Матчевые встречи, 5—10 июля, Москва, Алма-Ата.  
— XIV чемпионат РСФСР, 26 июля — 4 августа, Ессентуки.  
— XXVII чемпионат СССР, 23 августа — 1 сентября, Киев.  
— Участие в X чемпионате мира по высшему пилотажу, США.

**Реактивные самолеты:**  
— XII первенство ДОСААФ СССР — зональные соревнования, июль, Липецк, Ворошиловград, Куйбышев, Караганда. Финальные соревнования, 1—12 августа, Челябинск.  
— XIII чемпионат СССР, 15—24 сентября, Волгоград.

#### ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

— Зональные соревнования РСФСР 16—22 июня, Егорьевск, Ижевск, Ростов-на-Дону.  
— XVIII чемпионат РСФСР, 11—16 июля, г. Владимир.  
— XXI чемпионат СССР, 15—21 августа, Сумы.

#### СОРЕВНУЮТСЯ СТРОИТЕЛИ ВОЗДУШНЫХ ЗМЕЕВ

ЛЮБЯТ авиамodelный спорт в восьмилетней школе № 12 г. Феодосия. Здесь есть кружок строителей малой авиации, которым руководит А. Арушанян. Осенью 1979 года 11 школьных команд принимали участие во Всесоюзных заочных соревнованиях.

схемы моделей давать в более увеличенных размерах, чтобы удобнее было использовать их начинающим авиамodelистам в своей работе.

Летчик-инструктор А. Ковальчук, инструктор по парашютному спорту В. Казаков, авиамodelист А. Беляков и другие говорили о том, чтобы на страницах журнала чаще выступали и делились своим опытом известные спортсмены, чемпионы и рекордсмены, лучшие инструкторы аэроклубов, победители республиканских, союзных и международных соревнований.

Летчик-фронтвик, воспитанник Бакинского аэроклуба, Герой Советского Союза А. Кулиев и старший инспектор — летчик ЦК ДОСААФ Азербайджана А. Соломахин высказали пожелания, чтобы в «Крыльях Родины», как и прежде, печатались яркие рассказы о героических подвигах авиаторов в огненном небе Великой Отечественной войны, а также о современной жизни воинов Военно-Воздушных Сил, о летчиках противовоздушной обороны, о воздушных десантниках, о том, как они свято чтут и приумножают боевые традиции старшего поколения защитников воздушных рубежей Отчизны.

Встречи с читателями прошли также в Махачкале, Астрахани, Ульяновске, Ленинграде. Редакция благодарит всех, кто принял активное участие в читательских конференциях, за критические замечания и предложения, которые были высказаны в ходе обсуждения содержания журнала. Все они найдут отражение в планах работы редакции.

В четвертых городских соревнованиях по плоским змеям, в которых участвовало 16 команд, ученики 12-й школы Юра Вондарев, Олег Ковальчук, Артур Гумин и Виталий Стецко заняли первое место. Победила школьная команда и в третьих городских соревнованиях по коробчатым змеям. Продемонстрировать свое умение modelистам не помешала сложная погода. Второе и третье места заняли команды школ № 15 и № 16.

**С. БРЕЗИНСКИЙ**

Феодосия

### ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

#### ЗАОЧНЫЕ — НЕОБХОДИМО ПРОВОДИТЬ ЕЖЕГОДНО

Всесоюзные заочные соревнования по простейшим летающим моделям, проведенные в прошлом году, способствовали росту активности юных кружковцев. В нашей авиамodelной лаборатории подготовка и участие в соревнованиях пробудило в ребятах любовь к эксперименту, к созданию собственных конструкций простейших моделей. Работали и в клубе и дома. Придумали бумажный планер бипланной схемы, несколько моделей дельтапланов, которые запускаются как с рук, так и на леере. Увлечение охватило всех!

Считаю, что и в будущем такие соревнования нужно проводить. В момент их организации они популяризовались журналом и по телевидению, а вот о ходе соревнований ничего не сообщалось. Хотелось бы, чтобы подобные встречи проводились ежегодно.

**Ю. ГОРШКОВ,**  
руководитель  
авиамodelной лаборатории  
клуба юных техников  
Академгородка

Новосибирск

## К 35-летию Великой Победы



# КОГДА САМОЛЕТ НА

**Ж**аркий летний день. Бледно-голубое небо словно выцвело от жары. Душно. Пахнет разогретой травой. И только по временам ветерок приносит прохладу со стороны реки. Аэродром наш в эти дни располагался в Белоруссии, рядом с Неманом.

Устроившись на лужайке, мы горячо обсуждали результаты последних боевых вылетов. Шло заседание партбюро. Оно неожиданно было прервано. Прибежал запыхавшийся боец — в нескольких километрах от аэродрома фашисты обстреляли нашу машину с бойцами батальона аэродромного обслуживания.

— Связанному самолету вылететь на разведку, — приказала командир полка. — Экипажам Макаровой, Тепикиной и Смирновой подготовиться к вылету. Полетите среди бела дня, так что на цель заходите на высоте не ниже 900 метров.

Мария Тепикина со штурманом Руфиной Гашевой бегом направились к стоянке самолетов.

— Вышли к цели, — рассказывала потом Мария. — Обстреляли фашистов, видим, как они отступили, спрятались в поле, во ржи. Знаем, что должна группа батальона аэродромного обслуживания подъехать на помощь. А как показать нашим, где враг? «Будем стрелять? — Руфа спрашивает. — Разбегутся, пожалуй, фрицы». — «Да и хлеб гореть станет, жалко», — отвечаю. И мы стали круто пикировать вниз, прямо на врага. Видим, лежат, прижавшись к земле. А мы наберем высоту — и опять пикируем. Три таких захода сделали, а там и наши подоспели, окружили врага...

— Нравилось мне с Руфиной летать, — продолжает Мария, — что ни говори, а когда за спиной опытный штурман, да еще такой волевой, как Руфа, полет проходит спокойней, какая бы сложная обстановка ни была. Летать мне с Гашевой повеселилось не раз — помню эти полеты и Руфу всегда с радостью вспоминаю — яркий человек, большой души и прекрасный товарищ.

Как-то в Польше Мария и Руфина вылетели на Остроленку, недалеко от Варшавы. Задание — разбомбить переправу над Остроленкой. Высота — 500 метров.

Ночь выдалась лунная-лунная, облака редкие — не спрячешься. И тишина какая-то подозрительная. Только экипаж на цель вышел, как включились прожекторы. Руфина сбросила бомбы. А обстрела нет. Девушки насторожились!

Летчица взяла курс на восток. Вдруг слышит взволнованный голос штурмана:

— Маша! Самолет — сзади, выше нас! Снижайся!

Мария с резким снижением направила «ласточку» к земле, стремясь уйти от света прожекторов и от вражеского самолета. Умелый маневр помог — на высоте 50 метров прожекторы потеряли нашу машину, отстал и фашистский летчик. Мария повела самолет в сторону лесного массива, где не было опасности снова попасть под обстрел. Над лесом набрали высоту 100 метров и спокойно полетели к дому.

— Маша, тебе не до того было, — возбужденно говорила Руфина, — а я во все глаза смотрела, как фрицы реагиро-

вать будут, что мы на такой высоте уходим. Здорово получилось.

Полеты, полеты... Похожие друг на друга — всегда напряженные, опасные и всегда разные. Летишь, как на самый трудный экзамен, и не знаешь, какой билет сегодня вытянешь. Да, каждый полет был экзаменом — испытанием на летное умение, на мужество, находчивость, выдержку. Много их сдали мы в то суровое время...

Лохматые зеленые ветки дружелюбно заглядывают в окна уютной, чистой до блеска квартиры. В углу комнаты увлеченно возится с самолетиком малыш и без конца разговаривает сам с собой.

— Внук, — отвечаю на мой вопрос, говорит Мария Николаевна, — больше с нами живет, чем с папой и мамой. То прихворнет, а то родителям молодым некогда. Да и нам с ним, откровенно говоря, веселее.

Смотрю на Марию Николаевну — такую женственную, мягкую и улыбающую — и думаю: «Наверное, когда Маша проходит по тихим зеленым улочкам Лобни, никто, глядя на нее, не подумает, что это идет военный летчик, человек незаурядной смелости, выполнивший 640 полетов ночью».

Отличным летчиком была Мария Тепикина (теперь Полова). Какое бы сложное задание ей ни дали, можно было быть уверенным — выполнит безукоризненно. Как и всем, Маше были свойственны переживания, связанные с трудностями боевых вылетов — волнение, страх, но она умела держать себя в руках и быстро перестраивалась. А еще умела улыбаться, даже когда бывало тяжело или грустно. Никто из подруг не помнит ее печальной, угнетенной — всегда веселая, жизнерадостная. А это было нелегко. Мало кто из нас знал в те дни, какое страшное горе пережила она в начале войны. Ее муж — тоже летчик — погиб в одном из первых боевых вылетов. Вслед за этой потерей — вторая, смерть годовалого сынишки. Мария осталась одна, далеко от родных мест, от близких людей, кто поддержал бы ее в те тяжелые месяцы...

В полк Мария Тепикина прибыла в августе 1943 года. «Начинаю с 9 сентября 43-го и до конца боевой деятельности нашего полка я не покидала его ни на один день, — вспоминает она в одном

из писем. — Ни разу не перегоняла самолеты в мастерские, ни разу не отдыхала. Летала. Летала. В любых условиях вместе со всеми, и в то же время до самого конца войны считали меня новичком, так как пришла в полк позже. Ну а почему задержалась в тылу, тебе известно. Не пускали. Нужны были фронту летные кадры, и я кое-что сделала для фронта в тылу...»

Кое-что — это больше пятидесяти летчиков, которых Мария подготовила, работая в авиационной школе гражданского воздушного флота. Работала днем и ночью, отдавая делу все силы. Тепикину назначили командиром звена: в ее обязанности входило проверять учетов перед самостоятельным вылетом, а за-

тем и перед выпуском из школы. Одновременно Мария готовила группу летчиков.

Трудиться приходилось очень напряженно, но ни усталость, ни сознание своей необходимости здесь в Актюбинске, в авиашколе ГВФ, не могли отогнать мысли о фронте. Таким же нетерпеливым желанием попасть на фронт была полна и подруга Марии — Людмила Горбачева, тоже летчик-инструктор. Она и рассказала Марии о том, что на фронте воюет женский авиационный полк ночников, командиром в котором Е. Д. Бершанская.

— Вот бы к Евдокии Давыдовне попасть, — мечтали летчицы, обе окончившие Батайскую авиашколу и считавшие себя ученицами Бершанской.

Как-то под вечер Людмила прибежала к Марии домой и с порога обрушила на нее новость:

— Маша, на двух летчиц разрядка в школу пришла, вызывают в Москву, в отдел кадров ВВС. Будем проситься?

— Конечно.

В Москве, в штабе ВВС девушки получили направление в наш полк. Здесь они встретили немало знакомых и друзей по Батайской авиашколе. У Марии к этому времени был налет около тысячи часов в дневных и ночных условиях, и она быстро вошла в строй. Вторая эскадрилья, куда была назначена Тепикина и которой командовала капитан Ольга Санфилова, за время тяжелых боев на Кубани и Таманском полуострове почти полностью обновил свой летный состав. Так, за лето и осень 1943 года в боевой строй вошли летчицы Рая Юшина, Люся Корниенко, Лиза Казберук, Маша Никитина, Люся Горбачева, штурманы Валя Пустовойтенко, Валя Лучинкина, Надя Студилина, Лена Никитина, Поля Петкилева, Женя Павлова. Несмотря на это, 2-я эскадрилья выполняла боевые задания не хуже других.

Мария Тепикина — отличная летчица и опытный педагог, кроме боевой работы, много занималась с молодыми штурманами. В первые же месяцы пребывания в полку Мария зарекомендовала себя знающим и мужественным пилотом.

Вскоре она была назначена командиром звена.

В глухую ноябрьскую ночь Тепикина со своим штурманом Олей Голубевой вылетела в район Керчи. Это был 60-й боевой вылет Маши. В те дни на полуострове еще не было нашего плацдарма. Обстановка сложная, а главное — сведений о расположении противника почти никаких. Поэтому высота бомбометания была задана больше тысячи метров.

Мария Николаевна вспоминает: — За полминуты до цели Оля мне скомандовала: «Товарищ командир! Держите курс...» Иду строго по курсу. На цель вышли точно. Но тут нас ухватили сразу три прожектора. Отбомбиться мы все же успели. И неплохо. Теперь одно — как уйти? Крутанула правым разворотом в направлении на север, потом ле-

во, но самолет тряхнуло так, что подружки долго потом удивлялись, как они уцелели. Мотор забарахлил.

— Маша, падаем! Что случилось?

— Не пойму, Галка. Крылышки целы. Потом падение прекратилось. Как пелось в песне, долетели «на честном слове и на одном крыле».

— Ну, и выносливы наши «ласточки»! Такие с виду маленькие, слабенькие, а какие перегрузки выдерживают, — говорила Маша на аэродроме. — Так тряхнуло. Не пойму, в чем дело, что с машиной?

— Поддерживающая лента левой полукоробки лопнула, — ответила старший техник эскадрильи. — Так что на сегодня отлетались...

миная трудное военное время, то и дело улыбается или заразительно смеется. — Да, так вот, когда на Эльтиген летали, еще и такое «чепе» было. С Валей Пустовойтенко сделали два вылета, и очень нам мешал береговой вражеский прожектор. В третьем Валя говорит: «Разрешите отбомбиться по прожектору?» Погасили его мы удачно. А мотор вдруг начал давать перебои. Высота — 400 метров, а надо над морем 20 километров пролететь. Как ни удерживаю машину, а она все равно снижается. Вот когда водичка показалась холоденькой, а берег таким желанным, таким дорогим и таким далеким.

До берега все же дотянули — правда, уже на высоте 160 метров. Берег гористый, но садиться надо. «Валя, стреляй!» — говорю, а штурман мой молчит, а потом виновато так: «У меня ракет нет. Они в фюзеляже...» Сумела я «прицепиться» к проселочной дороге и так между гор долетели к бочаровцам... Нет, конечно, везло, — с веселой убежденностью продолжает Мария Николаевна. — Три вынужденных посадки ночью. Помню на запасную площадку села — маленькая площадочка, да еще истребители там стояли и от партизан СП-2 прилетел. А у меня с мотором совсем плохо. Еле-еле вывела из крутого пике и с левым разворотом приземлилась. Начальная площадки Анисимов (я его еще по Батайской школе знала) увидел это безобразие и грозно так: «Еще и бомбы висят у нее?» Трое суток искали тогда причину — почему упало давление масла? А в полку меня потеряли. Зато и встреча была потом какая!

Нередко приходилось Марии выполнять специальные задания днем — эти полеты требовали не меньшего напряжения сил и воли, чем ночные.

Однажды Тепикина вылетела на разведку погоды со штурманом звена Лидой Лошмановой. Перед экипажем стояла задача: идти с бомбами и промерить высоту облачности над расположением противника в районе Керчи.

Выполнили два вылета. Сбросили бомбы над целью Аджи-Мушкой. Высота по прибору — 500 метров, а истинная и того меньше — около 350. При появлении самолета враг открыл ураганный огонь, ведь машина видна была как на ладони. Раненый самолет летчица сумела довести до Пересыпи.

Эти вылеты Марии запомнились острым чувством одиночества. Обычно экипажи шли один за другим, выручая друг друга, когда это требовалось. А на этот раз Мария и Лида были совершенно одни и потому казались себе абсолютно беззащитными. Но задание выполнили безукоризненно.

Полеты — экзамены, полеты — работа. Дорогие мои подружки! Они и сегодня, спустя десятилетия, снятся нам, и снова тревожно стучит сердце, руки крепко сжимают штурвал, а ослепительно холодный свет прожекторов обжигает воспаленные глаза. В летной книжке у Марии Тепикиной записано: произвела 640 вылетов ночью, выполняла спецзадания в дневных условиях, по далеко не полным данным вызвала 85 сильных взрывов, 14 пожаров, уничтожила 2 склада с боеприпасами, 2 артиллерийские точки, 3 автомашины и другую вражескую технику...

М. ЧЕЧНЕВА,  
Герой Советского Союза

# БОЕВОМ...

вым опять резко курс меняю и пытаюсь скольжением уходить. Ничто не помогает. Держат прожекторы нас в своих лапах. «Командир, высота 900!», — Оля кричит. А враг такой ураганный обстрел начал, что и сообразить трудно. Развернулись вправо и к морю, южнее Чушки, с резким снижением.

Не убирая оборотов двигателя, летчица направила машину к морю с таким резким снижением, что вражеские прожекторы потеряли самолет и стали один за другим выключаться. Но зенитчики продолжали вести обстрел. Вот под крылом «ласточки» показался Керченский пролив. С повреждениями в машине экипаж вышел из зоны огня и очутился над темной водой.

— Товарищ командир! Скорость 170, самолет рассыплется! Высота 100 метров!

Море — ласковое и грозное, спасающее от вражеского огня и грозящее гибелью. В те тяжкие месяцы мы и любили его, и боялись. Водная поверхность самим видом своим успокаивала, когда приходилось спасаться от зениток и прожекторов, но она становилась холодной и неприветливой, когда нужно было тянуть к берегу на поврежденной машине. Мария и Ольга напряженно прислушивались к работе двигателя, вглядывались в черноту ночи, с надеждой ожидая появления берега.

Экипажи, подлетавшие к цели за самолетом Тепикиной — Голубевой, видели, с каким резким снижением уходил раненый самолет, и решили, что он сбит и падает в бездну пролива. Вернувшись с задания, так и доложили Бершанской.

— Нет, не может быть, — твердо возразила Евдокия Давыдовна.

— Включите посадочный прожектор, — добавила она, продолжая вслушиваться в ночное небо.

Через 20 минут после подруг подлетела «двойка» со слоником на хвосте — прилетели Тепикина и Голубева и доложили о выполнении задания.

Прошло несколько дней. Со штурманом звена Галей Беспаловой Мария стала летать на Эльтиген, сбрасывать боеприпасы и медикаменты десантникам. Благополучно выполнили шесть вылетов, удачно сбросили груз и в седьмой раз. А при уходе на первом же развороте на высоте 75 метров самолет обстреляла вражеская батарея. Прямых попаданий девушки как будто и не почувствова-

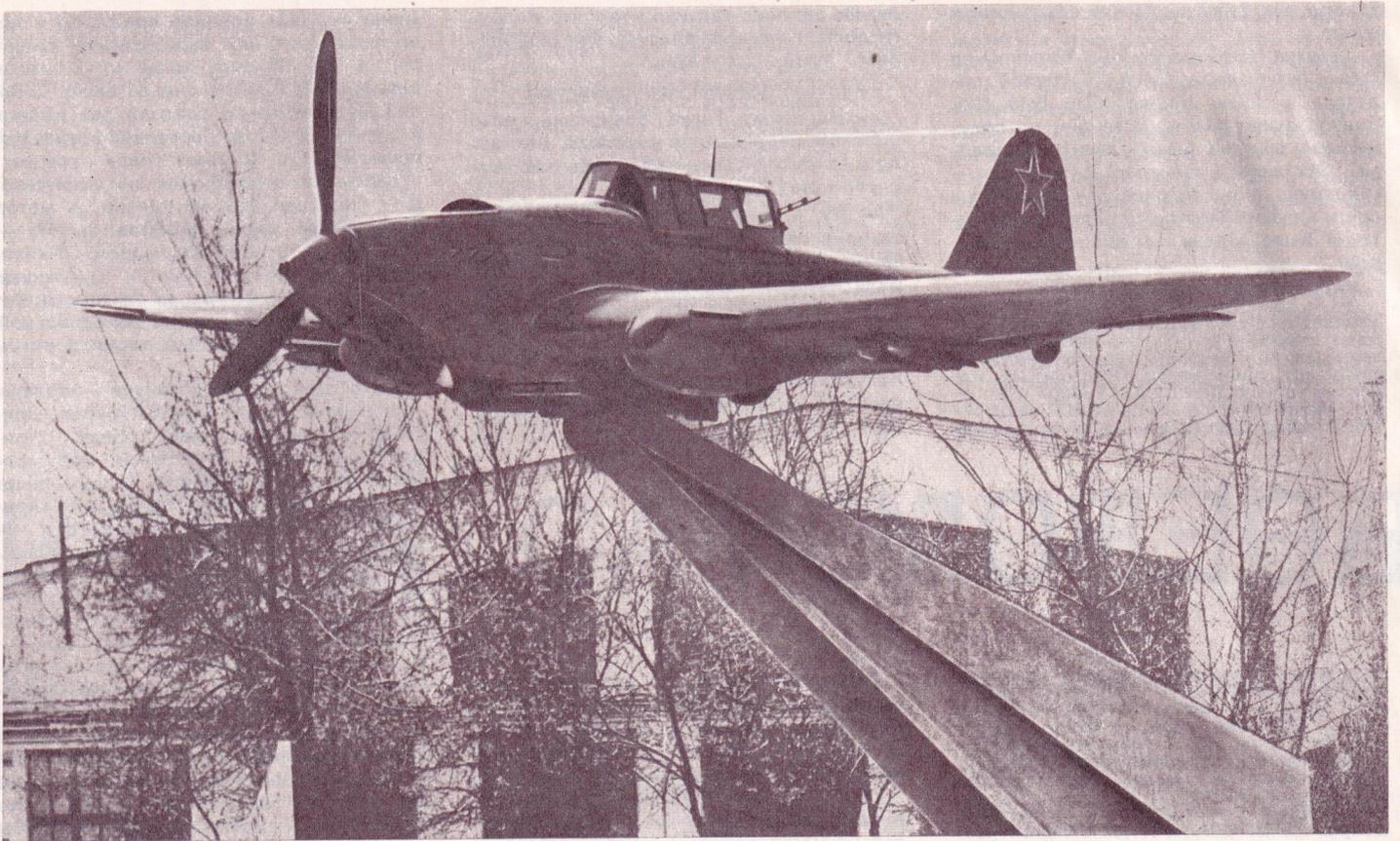
Далеко не всегда все кончалось благополучно. Иногда просто чудом летчица выводила машину из-под огня, не раз совершала вынужденные посадки. Выручало летное умение, воля и выдержка.

— Мы как-то с Галкой Беспаловой вспоминали конец 43-го (Мария Николаевна часто ездит в гости к своему штурману — в Одессу), и она говорит: «Ох, и не везло тебе в те месяцы! Ведь



● Мария Тепикина (1944 год).

то и дело какие-нибудь чрезвычайные происшествия! А я в ответ смеюсь: «Наоборот везло, да еще как везло — кончались-то они все благополучно». — Мария Николаевна замолкает надолго, с улыбкой вспоминая те незабываемые дни и ночи. С годами она не утратила своей удивительной жизнелюбности и, вспо-



К 35-летию  
Великой  
Победы



Всмотритесь в этот снимок. На нем настоящий боевой Ил-2. Он летит к линии фронта. Его шасси убрано. В отсеках бомбы, под крылом — и бомбы и зрсы. Готово к бою стрелково-пушечное вооружение... Несколько ниже на пьедестале две надписи. Первая — посвящение:

«Героям фронта и тыла  
1941—1945 гг.  
Подвиг ваш бессмертен»

Вторая поясняет:

«Самолет-штурмовик Ил-2 конструкции Сергея Владимировича Ильюшина. Бортовой № 301064. Изготовлен заводом в городе Москве в октябре 1942 г. Входил в состав 33-го Гвардейского штурмового полка 6-й воздушной армии. Экипаж; летчик-старший сержант Алиев Чеун Алиевич. Стрелок — Голод Геннадий Львович.

В годы Великой Отечественной войны штурмовик Ил-2 был грозным оружием в борьбе с фашистскими захватчиками. В 1977 году этот самолет был найден в районе г. Новгорода и доставлен в Москву при активном участии заслуженного летчика-испытателя В. К. Коккинаки. Самолет восстановлен коллективом завода...»

## И ВНОВЬ ОЖИЛИ ГРОЗНЫЕ «ИЛЫ»

Фото Н. Нилова

**К**ак же серийный самолет Ил-2 выпуска 1942 года стал величественным памятником, установленным во дворе опытного конструкторского бюро имени С. В. Ильюшина, какова судьба экипажа, сражавшегося на этом «крылатом танке» с фашистскими захватчиками, и, наконец, почему названы место и время постройки самолета?

Документы и участники Великой Отечественной войны, в частности, бывший командующий 6-й воздушной армией Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Ф. П. Польшин, работники авиационной промышленности свидетельствуют:

«...Навсегда остались в памяти личного состава 6-й воздушной армии, ее 3-й гвардейской штурмовой авиадивизии, первые месяцы 1943 года, когда советские войска начали изгнание гитлеровских оккупантов из обширного северо-западного края нашей страны. На полетных картах как первоочередные районные действий выделялись близкие сердцу каждого советского человека названия: Новгород, озеро Ильмень, река Волхов, Старая Русса... Летчики 33-го, 71-го гвардейских и других штурмовых авиационных полков использовали каждый погожий час для ударов по укреплениям врага,

механизированным колоннам, резервам, коммуникациям, истребляли его живую силу, уничтожали технику.

В составе группы штурмовиков 33-го гвардейского полка, вылетевшей 5 марта 1943 года на штурмовку вражеских артиллерийских позиций вблизи поселка Ногаткино, вел свой Ил-2 № 301064 молодой экипаж старшего сержанта Ч. Алиева. После двух успешно выполненных заходов на цель штурмовикам пришлось вступить в бой с группой фашистских истребителей. Хотя летчик и воздушный стрелок Г. Голод активно отражали атаки врага, «мессершмиттам» все же удалось подбить их самолет. Дотянуть поврежденную машину до аэродрома не удалось. Пришлось срочно сажать штурмовик на покрытое снегом болото Нивий мох.

Летчик и стрелок, не раз проваливаясь в припорошенные снегом незамерзшие «окна», добрались до своего полка. Алиев вскоре сел в кабину нового штурмовика. Он погиб в сентябре 1943 года при выполнении очередного боевого задания. До апреля 1944 года воевал в составе другого экипажа воздушный стрелок Г. Голод. Оба патриота отдали свою жизнь во имя грядущей Победы.

☆☆☆

В 1976 году газета «Новгородская Правда» опубликовала сообщение своего читателя о том, что на болоте Нивий мох издалека — подойти ближе нельзя — он увидел увязший в трясине самолет, похожий на штурмовик. Об этом узнал заслуженный летчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза В. К. Коккинаки. К решению задачи уточнить место нахождения штурмовика, его состояние, возможность вытащить из болота и необходимые для этого средства Коккинаки, по совету председателя ЦК ДОСААФ СССР, трижды Героя Советского Союза, маршала авиации А. И. Покрышкина, привлек личный состав Новгородского аэроклуба. Проведенная «доразведка» показала, что детальный осмотр состояния штурмовика и тем более его вызволение из топкого болота возможны только с помощью вертолетов.

Первый же полет на Ми-2, выделенном командованием Ленинградского военного округа, оказался, что называется, сенсационным. Недалеко от «своего» самолета был обнаружен еще один штурмовик.

Началось детальное обследование машин. Вертолет Ми-2 зависал над штурмовиком, и заводской мастер Ю. Докин по веревочному трапу спускался на его центроплан. Естественно, что условия «хранения» на болоте и время сказались на деревянных частях самолетов — консолях крыльев и хвостовых частях фюзеляжей. Но бронекорпуса и другие металлические части были целы. После общего осмотра второго «ила» Докин сразу поднялся на вертолет. Его сообщение было кратким и максимально выразительным:

— Там бомбы!

В работу группы включился офицер Н-ской части округа старший лейтенант Н. Круглов. Обезвредив смертоносный груз, Круглов и его добровольный помощник корреспондент «Новгородской Правды» А. Качевник отнесли бомбы подальше от самолета, где они позднее были взорваны.

Дальнейшее обследование района приземления «илов» показало, что даже взведом ходит к ним по болоту не сможет. Вызволить штурмовики можно только с помощью могучего «летающего крана». К операции подклучились вертолетчики. Ильюшинцы разработали и изготовили специальные такелажные «пауки», способные не только удержать на весу тяжелый штурмовик, но и преодолеть силу «объятий», в которых болото много лет держало «илы».

Вертолет Ми-8 доставил к штурмовикам группу специалистов-строповщиков. Они провели подготовительные работы и закрепили «пауки» за стыковочные узлы первого «ила».

Затем заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза Василий Петрович Колошенко привел к месту работ «летающий кран» Ми-10К. Строповщики сцепили грузовой трос вертолета с «пауками», и могучий Ми-10К вырвал Ил-2 из «объятий» болота, доставил его на аэродром Новгородского аэроклуба и, не задерживаясь, полетел за вторым штурмовиком. Вновь могучий «летающий кран» завис точно над целью. Работавшая на земле бригада уже подготовила «ил» к эвакуации. Быстро закрепили стропы, и оператор дал команду «подъем». Но Нивий мох

не хотел расставаться со вторым своим пленником.

— Все делал как положено, — рассказывал позже Колошенко. — Двигатели работали на нужном режиме, а груз не шел, будто мой вертолет за земной шар зацепился. Снова даю на подъем. Безрезультатно. А ведь Ми-10К способен поднимать и нести грузы почти вдвое более тяжелые, чем «ил». Но не отступать же! Делаю еще одну попытку, еще. Наконец, получилось, — между болотом и штурмовиком появился просвет...

Досаафовцы Новгорода под руководством начальника аэроклуба Героя Советского Союза И. Каберова бережно приняли доставленные вертолетом штурмовики, очистили их от болотной тины, аккуратно расстыковали агрегаты самолетов и подготовили их для транспортировки в Москву.

Восстановление привезенных из Новгорода «илов» коллектив ОКБ имени С. В. Ильюшина воспринял как почетную задачу. Вместе с ветеранами — участниками создания первых опытных «летающих танков» трудилась и молодежь. Несмотря на большую загрузку предприятия плановыми заданиями, ветеран войны Ил-2 № 301064 был восстановлен в короткий срок и стал памятником воинской и трудовой доблести многих тысяч советских людей, строивших такие самолеты и воевавших на них.

Недавно закончено восстановление и второго штурмовика № 301060, построенного также в Москве в октябре 1942 года. Страницы истории этого «ила» помог раскрыть ветеран Великой Отечественной войны бывший летчик 71-го гвардейского штурмового авиаполка М. А. Федотов.

— Базировался наш полк тогда в Волоколамске, — рассказывал тов. Федотов рабочим цеха, где восстанавливали самолет. — Свой 22-й боевой вылет пришлось выполнять без воздушного стрелка — он накануне был ранен. В районе цели нашу группу атаквали вражеские истребители. Видно, разглядели фашисты, что-то на моем самолете нет стрелка, и надели. Пушечными очередами повредили управление. Думал, что конец. Очень обидно было, ведь мне в тот день как раз двадцать один год исполнился... Но «ильюша» выручил. Несмотря на поврежденное управление, многочисленные пробойны в фюзеляже и крыльях, он держался в воздухе. Спланировал я и сел удачно, на «пузо». Снегу в тот год на болоте было много, и он смягчил приземление. Не без труда добрался я до своего полка и вскоре начал летать на другом Ил-2. Войну закончил в Берлине, неоднократно был награжден за выполнение боевых заданий. После войны освоил штурмовик Ил-10 и летал на нем несколько лет. Сейчас живу и работаю в Новосибирске и часто с благодарностью вспоминаю надежный Ил-2, и, конечно, его создателей.

Ответив на заданные вопросы, Федотов обратился к присутствовавшим в цехе руководителям:

— Скажите, пожалуйста, а что будет с этим... моим самолетом, где его устаноят?

— После восстановления мы передадим его в музей авиатехники ВВС в Мононо. Но прежде, чем занять место в музее, вашему штурмовику придется поработать. На Мосфильме

создается кинокартина об «илах». Штурмовик там должен быть «живой». К этому его и готовят наши специалисты.

☆☆☆

Теперь о строке: «Изготовлен заводом в городе Москве в октябре 1942 г.». В ней всего несколько слов, а за ними кроется огромное содержание.

Эвакуированные на восток заводы, выпускавшие штурмовики Ил-2, еще не полностью развернули их производство. Коммунистическая партия и правительство приняли решение: на базе эвакуированных предприятий наладить на 2-х заводах выпуск авиационной техники. На одном из них развернуть строительство Ил-2, а на другом производство моторов АМ-38 для этих самолетов. Так, еще в январе 1942 года, практически сразу же после того, как от ее стен были отогнаны вражеские орды, волею партии началось производство самолетов в Москве.

На территории одного из авиазаводов работали небольшие мастерские по ремонту самолетов. Возглавлял ремонтников опытный самолетостроитель А. Т. Карев. Восстановленные машины различных типов проверяли в воздухе сами летчики воинских частей и сразу улетали на фронт — он был еще рядом.

Вскоре после решения об организации строительства самолетов в Москве в авиарембазе — так называли мастерские — состоялось общее собрание коммунистов. Их было всего около восьмидесяти человек. Секретарь райкома партии А. Козлов сообщил, что на занимаемой авиарембазой территории должен начать действовать завод по производству самолетов. Надо наладить на нем выпуск штурмовиков. Дело чести коммунистов в течение трех месяцев оживить пустые, промерзшие корпуса, из которых было вывезено все оборудование, и наладить производство грозных «илов»...

Примерно такое же собрание прошло в начале 1942 года в фронтовых авиаремонтных мастерских, размещившихся на территории другого завода. Правда, здесь работало значительно больше людей, да и станочного оборудования им при эвакуации завода оставили побольше. Это позволило мастерским в течение лишь двух месяцев отремонтировать для воинских частей более 500 двигателей. И этот опыт оказался весьма ценным при организации серийного производства моторов АМ-38 для самолетов Ил-2.

Возглавляемые энергичными, опытными самолето- и моторостроителями А. Белянским и М. Комаровым, сплоченные партийными организациями, коллективы двух этих заводов в кратчайшие сроки выполнили задание Государственного Комитета Обороны. Уже в мае 1942 г. на фронтовые аэродромы полетели новые штурмовики. Один из них, Ил-2 № 301064, стал ныне памятником, олицетворяющим монолитное единство фронта и тыла, другой — № 301060 будет напоминать посетителям музея в Мононо о героических воинских и трудовых подвигах советских людей в незабываемые годы Великой Отечественной войны.

П. КОЗЛОВ

# ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

## ТУ-2Д („62“)

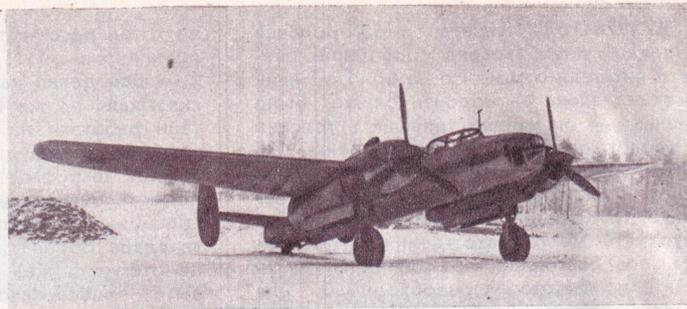
Во время войны требования к боевой технике, особенно авиационной, непрерывно возрастали. Поэтому конструкторы почти сразу после приема на вооружение созданного ими самолета начинали готовить его улучшенные варианты, разрабатывали новые образцы машин. Благодаря этому наша страна имела «задел» не только проектов, но и готовых опытных образцов перспективных самолетов различного боевого назначения.

Одним из таких самолетов был разработанный в 1941 году эскизный проект дальнего бомбардировщика под условным названием «103Д». Затем на основе серийно строившегося Ту-2С и проекта «103Д» коллектив конструкторского бюро создал опытный фронтальной бомбардировщик, получивший обозначение Ту-2Д.

Первый вариант Ту-2Д (его заводской номер был «62») летчик-испытатель А. Д. Перелет опробовал в воздухе летом 1941 года. Ту-2Д отличается от серийного Ту-2 увеличенным крылом (его площадь 59,05 м<sup>2</sup>) и вертикальным оперением. Дополнительный внутренний объем крыла конструкторы использовали для размещения бензобаков. Нормальный взлетный вес Ту-2Д возрос по сравнению с серийным на 1020 кг и достиг 11400 кг; бомбовая нагрузка в зависимости от дальности полета колебалась от 1 до 3 тонн.

На высоте 5750 м опытный экземпляр Ту-2Д развивал скорость 539 км/ч, максимальная высота его горизонтального полета — 10250 м, дальность 2870 километров. При испытаниях выявились и некоторые недостатки машины, в частности, не совсем удачное размещение рабочего места штурмана, если учитывать условия длительного полета. Испытатели рекомендовали вообще перекомпоновать кабину, чтобы в случае необходимости можно было ввести второго летчика в состав экипажа бомбардировщика.

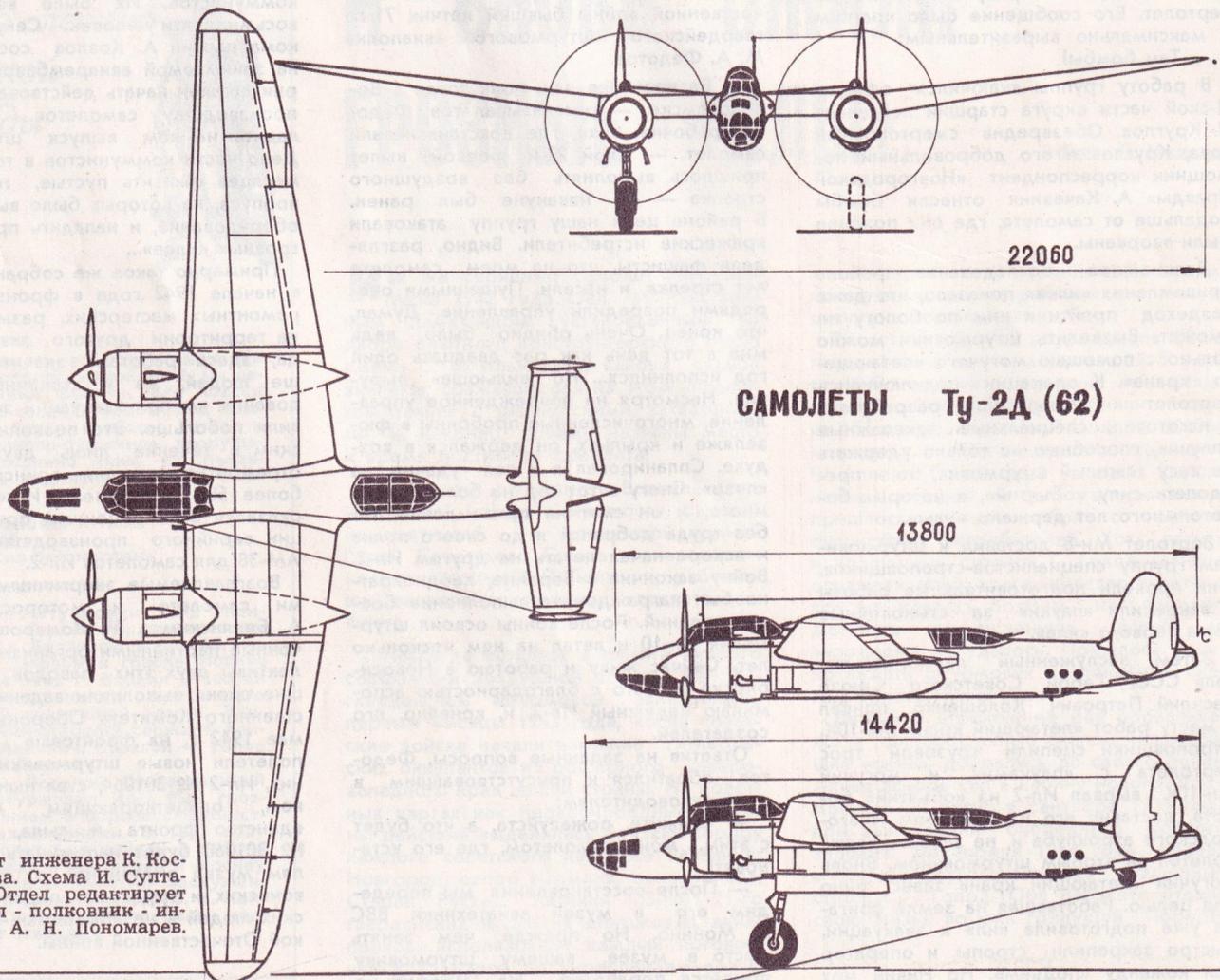
С учетом пожеланий и замечаний испытателей конструкторский коллектив осенью 1944 года подготовил второй вариант самолета Ту-2Д. Он отличался от первого, прежде всего, удлинненной носовой частью фюзеляжа, в которой удобно размещался штурман. В пилотской кабине установили кресло и органы управления для второго летчика. Он взял на себя и часть бывших функций штурмана — ведение огня при отражении атак истребителей.



Перекомпоновка передней части самолета и введение в состав экипажа второго летчика естественно увеличили взлетный вес машины (нормальный — 12290 кг, максимальный — 16340 кг). Однако с теми же двигателями АШ-82ФН дальность полета осталась прежней, максимальная скорость на высоте 5600 м превышала 530 км/ч, практический потолок — 9900 м. В перегрузочном варианте Ту-2Д мог брать до 4 тонн бомб.

Новый бомбардировщик имел мощное стрелковое вооружение. От лобовых атак вражеских истребителей экипаж мог защищаться двумя пушками ШВАК калибра 20 мм; от атак с задней верхней полусферы двумя пулеметами БС калибра 12,7 мм, а с нижней полусферы одним крупнокалиберным пулеметом. Такое бортовое вооружение позволяло использовать Ту-2Д в районах сильного противодействия истребителей противника.

В серийное производство Ту-2Д передавать не стали, так как судьба войны в конце 1944 года была уже предрешена. Части, вооруженные самолетами Ту-2С, успешно поддерживали наступающие наземные войска при штурме ими опорных пунктов и укрепленных линий фашистских войск. Опыт же разработки и результаты государственных испытаний самолета Ту-2Д были использованы при проектировании других дальних бомбардировщиков для советских ВВС.



Текст инженера К. Сосминкова. Схема И. Султанова. Отдел редактирует генерал - полковник - инженер А. Н. Пономарев.

# КРЫЛАТЫЕ НОСИТЕЛИ СМЕРТИ

В редакцию журнала «Крылья Родины» поступают письма читателей, выражающих гневный протест против новой милитаристской антисоветской истерии, поднятой в США по команде самого американского правительства, против разжигания психоза трубадурами «холодной войны» гонки вооружений. В то же время читатели просят рассказать о новых системах оружия массового поражения, которыми оснащаются армии стран НАТО и военные базы США. Читатели «Крыльев Родины» В. Демин из Астрахани, Н. Васянин с Камчатки, В. Купреев из Мурманска и другие интересуются, в частности, крылатыми ракетами, которые Пентагон намерен разместить на территориях Англии, Италии, ФРГ и других стран НАТО.

Удовлетворяем их просьбу.

(По материалам зарубежной печати)

Как известно, под грубым давлением Вашингтона в Брюсселе, в декабре минувшего года, министры иностранных дел и обороны стран НАТО дали согласие на размещение новых американских ядерных ракет средней дальности в ряде государств Западной Европы.

В очередной гонке вооружений агрессивные силы значительное место отводят новым американским носителям ядерного оружия — крылатым ракетам. Их предполагается разместить в Западной Европе.

Что же представляют собой крылатые ракеты, особенно их новое поколение? Это беспилотный летательный аппарат, оснащенный постоянно работающим в полете воздушно-ракетным двигателем, системой наведения и использующий, в отличие от баллистической ракеты, аэродинамическую подъемную силу. Беспилотная крылатая ракета способна совершить полет с высокой дозвуковой скоростью на малых высотах, доставляя ядерный заряд к цели с точностью до нескольких десятков метров. Создание крылатых ракет стало возможным благодаря новейшим научно-техническим достижениям в области производства малогабаритных, легких и высокоэффективных двигателей, высокоточных систем наведения, миниатюрных электронно-вычислительных машин и другого радиоэлектронного оборудования.

Крылатые ракеты как вид оружия имеют свою предысторию. Работы по созданию первых беспилотных летательных аппаратов начались еще в 1917 году. В тридцатые годы в США было построено несколько беспилотных самолетов, оснащенных автопилотом и системой автоматической посадки. В 1944—1945 годах фашистская Германия нашла боевое применение крылатым ракетам. Известные самолеты-снаряды «ФАУ» нанесли несколько ударов по Англии.

После второй мировой войны в США возобновились работы по созданию нескольких типов крылатых ракет. Часть их в 50-х годах была принята на вооружение. Однако, как сообщалось в печати, крылатые ракеты в тот период все же не нашли широкого применения, так как не было эффективной системы их наведения на цель. Безусловный приоритет был отдан межконтинентальным баллистическим ракетам.

Как отмечает зарубежная пресса, возрождение американских крылатых ракет на современном этапе вновь началось в 1972 году.

В настоящее время разработка их в США ведется по трем программам; предусматривающим создание ракет воздушного (запуск с самолета-носителя), наземного и морского базирования. Несмотря на то, что ракеты морского, воздушного и наземного базирования разрабатываются разными фирмами, на них применяются в основном одни и те же двигатели, системы наведения, другое оборудование, а также практически одинаковые ядерные боевые части.

В крылатых ракетах на большей части трассы полета наведение осуществляется с помощью инерциальной системы. Точность ее работы оценивается величиной отклонения ракеты от заданного маршрута, которая может составлять около 750 метров за каждый час полета. Время от времени аппаратура ракеты определяет ее фактическое местоположение, сравнивает с расчетным и с помощью бортовой электронно-вычислительной машины выработывает команды автопилоту на выполнение соответствующего маневра.

Для определения фактических координат крылатой ракеты, как отмечают зарубежные специалисты, применяют корреляционную систему «Терком», которая выработывает необходимые данные путем сравнения профиля рельефа местности при пролете над определенными районами (называемыми районами коррекции) с цифровой картой местности, заложенной в программу памяти бортовой ЭВМ.

В чем состоит принцип действия этой системы? Если, например, изготовить карту района размерами  $6 \times 10$  км, разделить ее на ячейки со сторонами  $100 \times 100$  м, в каждую ячейку внести усредненное значение высоты земной поверхности, то



Гегемонистский сеятель.

Рисунок Д. Циновского

получится цифровая карта района, содержащая 6000 чисел, каждое из которых соответствует высоте точки земной поверхности с известными координатами. Набор таких карт, которые можно изготовить и для более крупных районов и при необходимости с меньшими ячейками, вводится в запоминающее устройство бортовой ЭВМ. Карты для различных маршрутов полета изготавливаются картографическим управлением Министерства обороны США по данным съемки местности с искусственных спутников Земли.

В случае отклонения ракеты от маршрута вырабатывается команда на автопилот для осуществления коррекции. В запоминающем устройстве ЭВМ может храниться до 20 карт, что позволяет проводить неоднократную коррекцию при полете ракеты к цели.

Из сообщений зарубежной печати следует, что при использовании инерциальной системы наведения в сочетании с корреляционной системой «Терком» вероятное радиальное отклонение крылатой ракеты составляет 200 м. В дальнейшем для повышения точности крылатых ракет предусматривается применять на конечном участке траектории совместно с системой «Терком» еще одну корреляционную систему — оптический площадный коррелятор «Смэк». В «Смэке» используется негативная черно-белая фотопленка, на которой заранее сфотографирован район цели. На конечном участке траектории полета на пленку накладывается оптическое изображение цели и окружающей ее местности. При отклонении ракеты от заданной траектории команды для коррекции полета вырабатываются таким образом, чтобы оба изображения полностью совпали.

По заявлениям зарубежных специалистов, система «Смэк» обеспечивает высокую точность вывода ракеты на цель (отклонение составляет несколько метров). Так, например, в иностранной печати приводится такое сравнение: если система «Терком» выводит ракету в район площадью с футбольное поле, то с применением системы «Смэк» ракета может быть выведена в район, еще меньших размеров. Однако, отмечают иностранные специалисты, система «Смэк» пригодна только в дневное время и при благоприятных метеорологических условиях.

Для повышения точности полета крылатых ракет и большей дальности их действия в Пентагоне планируют использовать глобальную спутниковую навигационную систему.

В последнее время в иностранной печати появились сообщения о возможном использовании в крылатых ракетах наземного базирования нейтронного заряда. Летом 1977 года работы по созданию крылатых ракет воздушного базирования получили дополнительный толчок. Сейчас ведутся усиленные работы по совершенствованию бомбардировщика В-52, как их носителя. На эти цели Пентагон не жалеет средств. Фирмы, занятые производством бомбардировщиков и ракет, получают сотни миллионов долларов из военного бюджета, утвержденного конгрессом США на новый финансовый год.

Решение о форсировании разработки новых крылатых ракет и вооружении ими бомбардировщиков В-52, основано на выводе зарубежных специалистов, что крылатые ракеты, запускаемые с самолетов, могут поразить 70—80 процентов целей потенциального противника. По данным анализа, проведенного Министерством обороны США, самолеты-носители крылатых ракет, особенно широкофюзеляжные, смогут приближаться к территории противника на 900 или 1500 км во избежание вероятности перехвата их истребителями.

Планами американского военного командования предусматривается закупка свыше 3000 ракет воздушного базирования. Их поставка на авиационные базы намечается в период 1980—1986 годов.

Крылатые ракеты, расположенные на других (сухопутных, морских) базах, как считает американское командование, смогут заменить тактические истребители в составе дежурных ядерных сил передового базирования. Рассматривается возможность размещения таких ракет на счетверенных мобильных пусковых установках. Поступление на вооружение около 700 крылатых ракет наземного базирования ожидается в 1983 году. Американские специалисты считают, что сложность борьбы с крылатыми ракетами обуславливается рядом обстоятельств. Относительно малые размеры, полет на предельно малых высотах с огибанием рельефа местности, малая эффективная отражающая поверхность в сочетании со слабым инфракрасным излучением силовой установки в значительной мере затрудняет обнаружение и уничтожение крылатых ракет.

Несмотря на то, что разработка нынешнего поколения крылатых ракет еще не завершена, в США уже решаются вопросы их дальнейшего совершенствования. Так изучается возможность установки на ракете еще одной корректирующей системы, которая должна повысить ее точность, планируется увеличить скорость до сверхзвуковой и, наконец, оснащать, как уже указывалось выше, нейтронными боеголовками. Американская печать отмечает, что стоимость одной крылатой ракеты может достигнуть 10 млн. долларов. (В настоящее время ее стоимость около 1 млн. долларов).

Таким образом, многие миллиарды долларов предполагается направить на новую эскалацию ракетно-ядерного вооружения США и НАТО в целом. Одновременно с принятием решения о размещении в Западной Европе новых систем американского ракетно-ядерного оружия президент США Картер объявил об увеличении военных расходов США на следующий 1981 финансовый год, которые превысят 160 миллиардов долларов, что почти на 20 миллиардов больше военных ассигнований, запрошенных первоначально администрацией Белого дома на 1980 год.

Советский Союз вместе с братскими странами социализма настойчиво добивается упрочения международной безопасности, отказа от создания новых видов оружия, выступает против гонки вооружений.

Полковник-инженер В. ГОЛУБКОВ

## КАК РАБОТАЕТ V-ОБРАЗНОЕ ОПЕРЕНИЕ

«Уважаемая редакция! Объясните, пожалуйста, как работает V-образное хвостовое оперение планера, в чем его принципиальное отличие от конструкции нормальной схемы?»

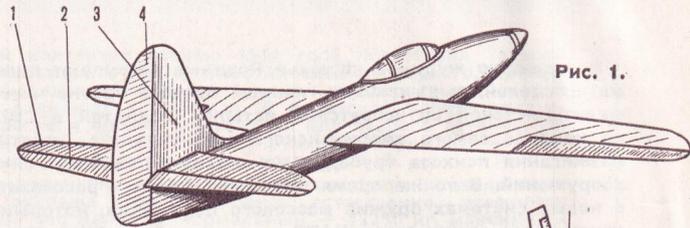


Рис. 1.

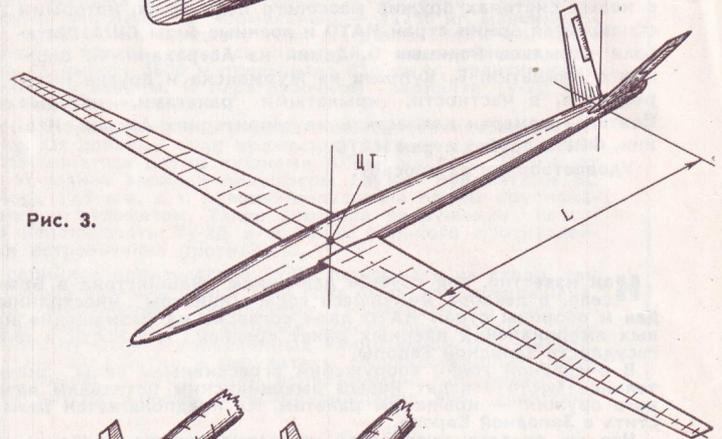


Рис. 3.

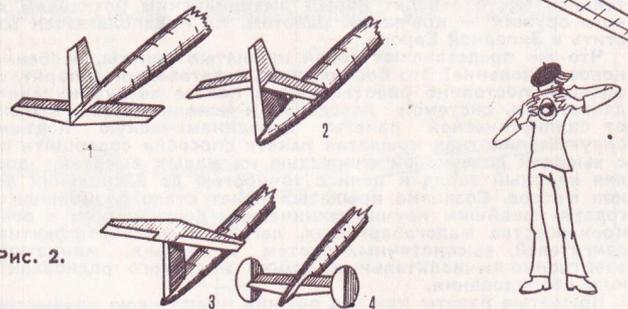


Рис. 2.

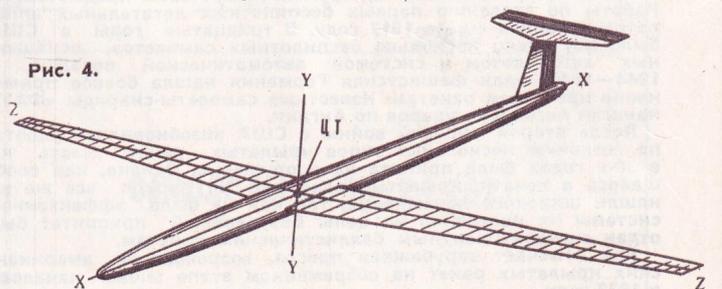


Рис. 4.

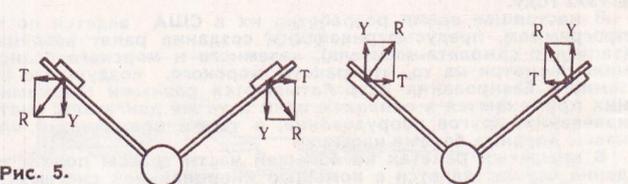


Рис. 5.

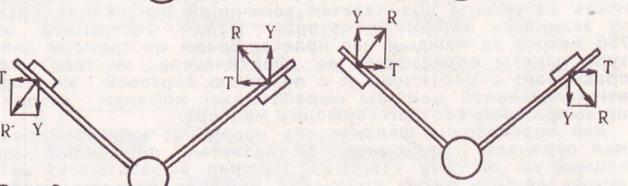


Рис. 6.

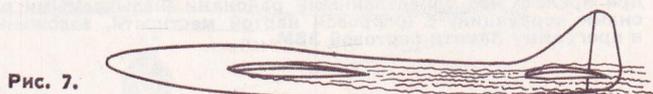


Рис. 7.

ЧИТАТЕЛЬ СПРАШИВАЕТ — РЕДАКЦИЯ ОТВЕЧАЕТ

С такой просьбой обратилась в редакцию журнала «Крылья Родины» группа спортсменов юношеской планерной школы Москвы.

Изучая жизнь птиц, люди убедились, что их хвостовое оперение играет большую роль в управлении полетом. По аналогии в планерах и самолетах отдельные органы управления были вынесены в хвостовую часть. Так появилось хвостовое оперение на летательных аппаратах. Оно принимало различные формы, видоизменялось, но главные элементы конструкции сохранились до сих пор.

Стабилизатор и присоединенный к нему руль высоты образуют горизонтальное оперение, а киль с рулем направления (рис. 1) вертикальное.

Стабилизатор и киль служат для устойчивости, а с помощью рулей осуществляется управление планером и самолетом. В современных конструкциях, как правило, применяется нормальная схема со средним и высоким расположением горизонтального оперения. На некоторых самолетах встречается разнесенное вертикальное оперение (рис. 2).

В начале шестидесятых годов в Советском Союзе появились планеры А-11, А-13, А-15 и другие, у которых оперение имело V-образную форму (рис. 3). В чем его отличие от нормальной схемы? Оперение V-образной формы состоит из несущих поверхностей, неподвижно закрепленных под углом к плоскости симметрии (рис. 3). К каждой из них подвешен руль.

Для того, чтобы осуществить управление планером, имеющим обычное хвостовое оперение, относительно оси  $Z-Z$ , проходящей вдоль размаха крыла (рис. 4), и тем самым вызвать изменение угла атаки крыла, необходимо отклонить руль высоты: вверх — угол атаки увеличится, вниз — угол атаки уменьшится. Отклонением руля направления мы изменяем направление полета. Руль вправо — поворот планера вправо, руль влево — поворот влево.

Несколько по-иному выполняет свои функции V-образное оперение. Здесь нет ни киля, ни стабилизатора, ни руля направления, ни руля высоты. Есть только неподвижные стабилизирующие поверхности и подвижные рули.

Как же управлять планером, имеющим такое хвостовое оперение?

Очевидно, что при одновременном отклонении рулей вверх или вниз, появятся те же аэродинамические силы, как и при действии руля высоты (рис. 5). Дополнительные аэродинамические силы  $R$  образуют вертикальную  $Y$  и горизонтальную  $T$  составляющие. Последние взаимно уравниваются и на хвостовое оперение будут действовать только вертикальные силы  $Y$ , дающие в сумме силу  $2Y$ .

Сила  $2Y$  на плече  $L$  (рис. 5) вызывает действие продольного момента относительно оси  $Z-Z$ . Если планер стремится поднять нос, момент называется кабрирующим, опустить нос — пикирующим.

Рули V-образного оперения могут также одновременно отклоняться в разные стороны. В этом случае они выполняют функции руля направления. Как видно из рис. 6, горизонтальные составляющие  $T$  направлены в одну сторону и создают относительно оси  $Y-Y$  момент  $M = 2T \cdot L$ , под действием которого планер повернется вправо или влево.

Вертикальные составляющие  $Y$ , направленные в разные стороны, образуют пару сил, которая стремится накренить планер. Кренящий момент передается на фюзеляж и порой достигает значительной величины. Это существенно усложняет конструкцию узлов крепления оперения к фюзеляжу. Кроме того, проводка и кинематика управления рулем V-образного оперения сложна по устройству. Наконец, V-образное оперение не совсем выгодно и с точки зрения аэродинамики. Вместе с фюзеляжем оно создает взаимные помехи в воздушном потоке, что приводит к росту сопротивления.

По этим причинам планеры с V-образным оперением в последние годы строятся редко. Наибольшее распространение сейчас находит T-образное оперение.

Положение горизонтального оперения на планере относительно крыла имеет существенное значение. При неудачной компоновке спутная завихренная струя воздуха, сходящая с крыла на больших углах атаки (рис. 7), может ухудшить его обтекание, вызвать вибрации и даже потерю планером продольной устойчивости. Для того, чтобы избежать вредного действия спутной струи крыла, горизонтальное оперение располагают над крылом. Иногда его опускают и ниже крыла.

Рис. 1. Хвостовое оперение нормальной схемы: 1 — стабилизатор, 2 — руль высоты, 3 — киль, 4 — руль направления.  
Рис. 2. Конструктивные схемы оперения: 1 — нормальная, 2 — со средним расположением горизонтального оперения, 3 — с высоким, 4 — с разнесенным вертикальным оперением.  
Рис. 3. Планер с оперением V-образной формы.  
Рис. 4. Оси планера:  $X-X$  — продольная,  $Y-Y$  — вертикальная,  $Z-Z$  — поперечная.  
Рис. 5. Схема работы V-образного оперения, как руля высоты.  
Рис. 6. Схема работы V-образного оперения, как руля направления.  
Рис. 7. Горизонтальное оперение и спутная струя крыла.

В. ТУРЬЯН, инженер

## УПРАВЛЯЕМАЯ ПО РАДИО...

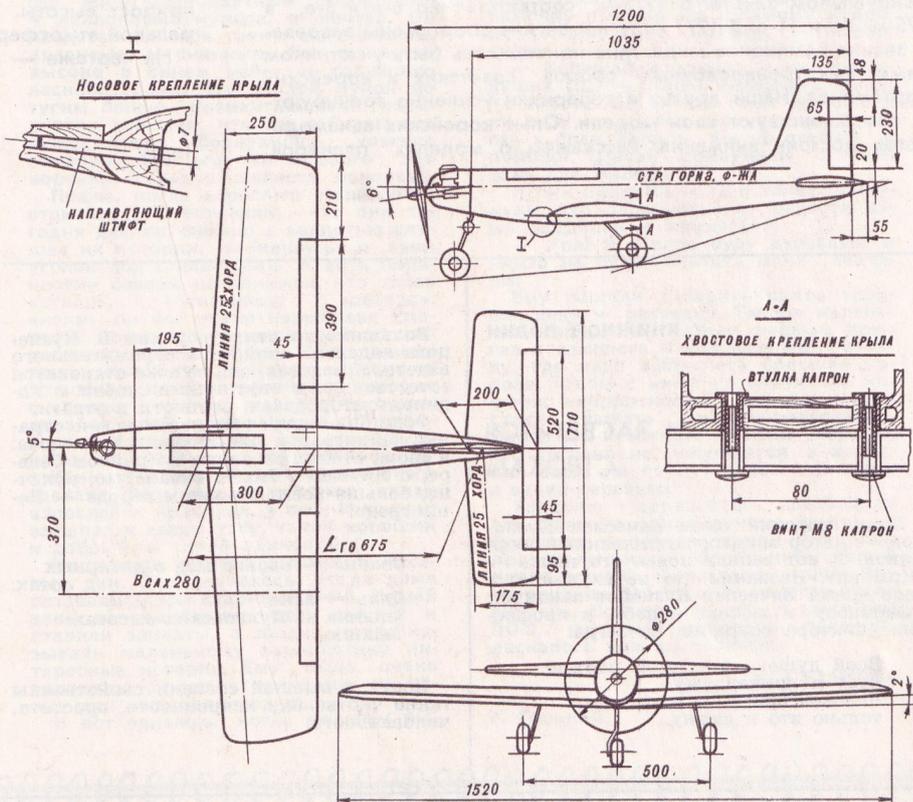
Моя модель выполнена из бальзы и комбинации сосны и фанеры. Крыло 2-лонжеронное, жесткое, что исключает нарушение геометрической формы. Двигатель КМД-8 установлен на 2-х брусках  $9 \times 15$  мм и закапотирован. Брусочки соединяют фюзеляж до 3-го шпангоута с одновременным креплением бака для горючего. Бак имеет надув от встречного потока, что обеспечивает работу двигателя в любом положении.

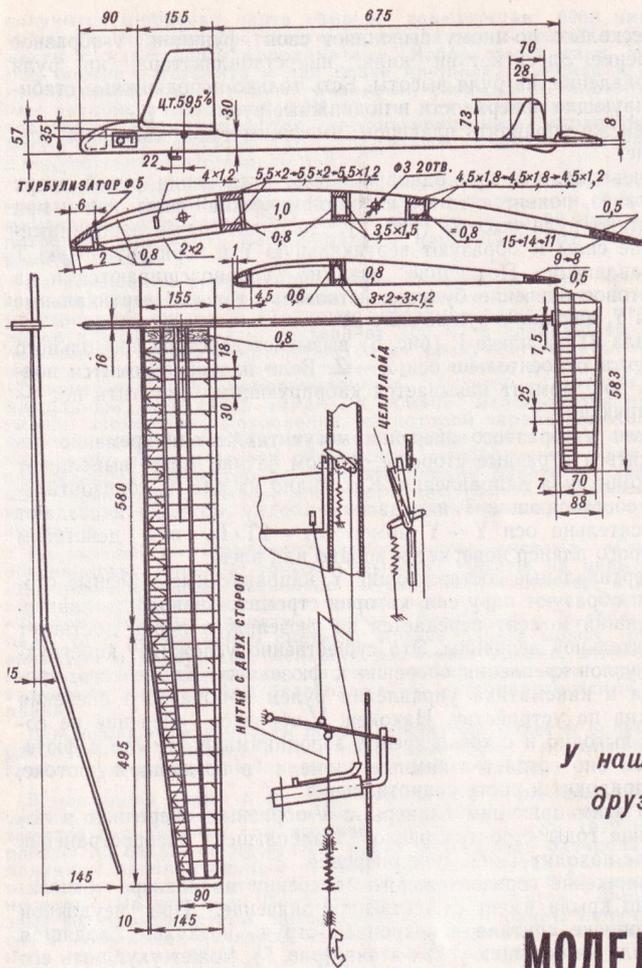
На чертеже показано крепление крыла с помощью напроновых винтов, которые при резких ударах срезаются, таким образом предохраняется крыло от поломки. Для управления можно использовать любую пропорциональную аппаратуру с числом команд не менее 8.

Технические данные: размах крыла — 1520 мм, площадь —  $42,5 \text{ дм}^2$ , площадь стабилизатора —  $12,5 \text{ дм}^2$ ; полетный вес — 2200 г, удельная нагрузка  $40 \text{ г/дм}^2$ , установочный угол атаки крыла  $+1^\circ$ , профиль крыла несимметричный 17%, оперения — симметричный 12%, положение ЦТ — на 30% САХ.

П. СМЕРНОВ,  
инженер

г. Горький





## МОДЕЛИ КОРЕЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ

Из года в год совершенствуют свою выучку авиамodelисты Корейской Народно-Демократической Республики. На мировой арене они выступают с 1971 года, тогда на чемпионате мира команда заняла 9-е место и лучшее 22-е в индивидуальном зачете. В 1973-м соответственно 6-е и 5-е, в 1975-м 2-е и 11-е. В 1977 году корейские спортсмены завоевали звания чемпионов мира. Мне приходилось быть участником совместных тренировочных сборов советских и корейских спортсменов. Наши друзья и соперники усиленно тренируются, совершенствуют свои модели. Опыт корейских авиамodelистов достоин внимания. Расскажем о моделях планеров.

Их конструктивная схема очень близка к нашей. Модели изготовлены из древесины тунга, имеющей удельный вес 0,26—0,3 г/см<sup>3</sup>, сходной по свойствам с нашей сосной. Бальза не применяется. Части планера имеют наборную конструкцию (даже задняя кромка стабилизатора наборная, коробчатого сечения), что повышает стабильность модели к температурным колебаниям.

Крыло — наборной конструкции, без сплошной обшивки лобика, двухлонжеронное. В некоторых случаях применяется дополнительный сужающийся лонжерон для усиления корневой части. Для увеличения жесткости установлены раскосы. Передняя и задняя кромки наборные и закрыты стенками так, что получается коробчатое сечение. Лонжероны заклеены с двух сторон. Центральная часть крыла обшита сверху и снизу 0,8-мм шпоном. Крылья крепятся на двух штырях  $\varnothing 3$  мм.

Модель обтянута тонкой японской бумагой и покрыта нитролаком. Готовые крылья имеют следующую кривую (модель летит правым виражом): внутренний центроплан — нейтральная, внешний центроплан — отрицательная (на 3 мм опущена передняя кромка), «уши» — нейтральная кривая. Вес крыльев порядка 140 ÷ 145 г.

У стабилизатора кромки и лонжерон аналогичные по конструкции крылу, вес в пределах 11 ÷ 13 г. Фюзеляж: носовая часть из тунга и максимально облегчена, хвостовая — прямоугольного сечения; полки 14 × 5 — 5 × 3 мм.

Фюзеляж полностью оклеен авиационной 1-мм фанерой. Для принудительной посадки применены часовые механизмы «Граупнер». Все модели снабжены крючками для буксировки кругами и динамического старта. Начальное усилие срабатывания крючка 1,0 ÷ 1,4 кг. Срабатывание защелки происходит при 2,2 ÷ 2,6 кг. Крючки расположены далеко от ЦТ — 18 ÷ 23 мм.

На некоторых моделях ход руля поворота лимитируется специальным ограничителем, который находится непосредственно на руле и включается в момент срабатывания защелки. Этим гарантируется точность фиксации руля. Во время буксировки кругами отклонения руля поворота ограничиваются ходом крючка.

Часовой механизм связан непосредственно с защелкой, которая имеет отдельную подвеску и включается при срабатывании защелки, независимо от расположения крючка (переднее, заднее). С открытой защелкой буксировка исключена. Замечу, на крючках нашей конструкции защелка является элементом самого крючка и при внезапном срабатывании защелки есть возможность буксировать по прямой, так как часовой механизм включается лишь при заднем расположении крючка. В момент старта крючок наклона от вертикали не имеет. Так как крылья обладают малой жесткостью, то во время старта наблюдается флаттер, что уменьшает прирост высоты. Продолжительность полета модели в нейтральной атмосфере составляет 195 ÷ 200 с.

На чертеже — модель планера спортсмена Ким Жон Сика.

А. ЛЕПП,  
мастер спорта международного класса

Тарту

### У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

#### «И ЗАСВЕТИТСЯ СТРОКА!»

Ленинградский поэт Вячеслав Кузнецов — автор многих поэтических сборников. И вот вышла новая его книга — «Крылья». Название это не случайно: в свое время Вячеслав Кузнецов закончил авиашколу и любовь к небу, к профессии авиатора сохранил навсегда:

Всей душою, смертной плотью  
небу я принадлежу.  
Человек красив в полете —  
только это и скажу.

Большинство стихотворений В. Кузнецова наделено свойством стремительного взлета. А взлетев, они тут же становятся естественными спутниками любви и Родине, благородства, верности и отваги. Обширна география поэтической страны ленинградца Вячеслава Кузнецова: в своих стихах он пишет о Крайнем Севере, о Якутии и Тихом океане, но, конечно, больше всего о родном городе — Ленинграде:

Солнце — словно мед в янтарных  
сотах:  
Даль — ясна.  
Тишина на Пулковских высотах.  
Тишина.

Поэту в высшей степени свойственны такие черты, как искренность, простота, человечность:

Думы снова витают  
у родного крыльца...  
Реки детства впадают  
не в моря, а в сердца.

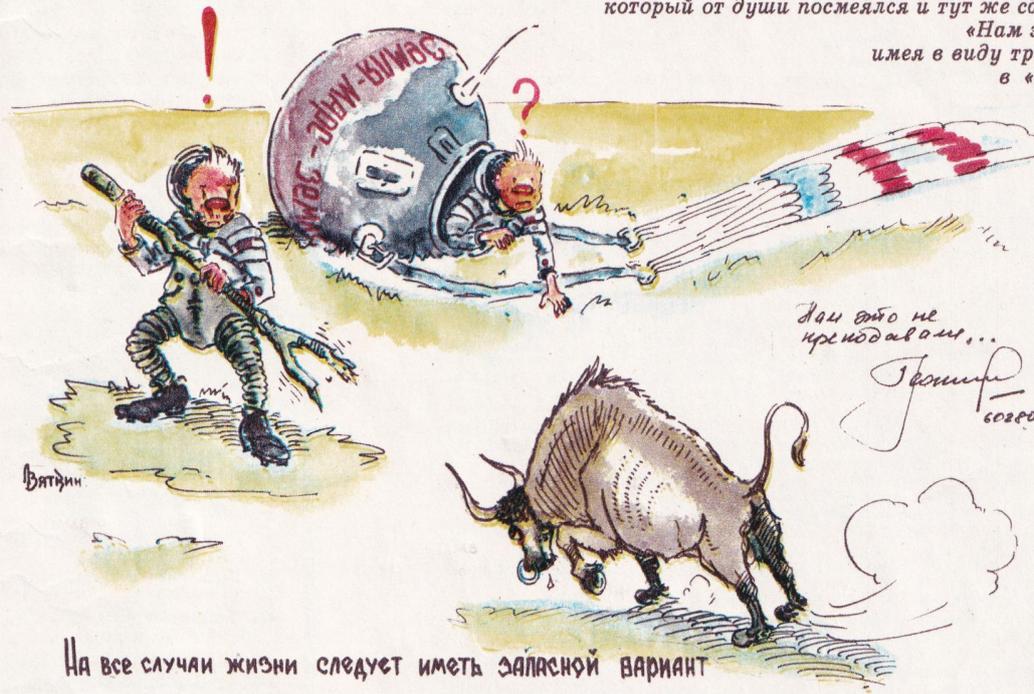
В сборнике «Крылья» стихов, посвященных непосредственно небу, не так уж много. Но высота полета присутствует почти в каждом стихотворении. Именно с этой высоты поэту видны и «сосновый бор на серых дюнах» и «дюны в соснах — как корабли».

Весь сборник «Крылья» освещен незаходящим светом:  
Серебром вскипит река  
и засветится строка!

Быть может, вот такие строки и вобрали в себя частицу белых ночей Ленинграда.

В. РОДИОНОВ

Этот рисунок был показан летчику-космонавту СССР, дважды Герою Советского Союза Алексею Архиповичу Леонову, который от души посмеялся и тут же сделал на нем надпись: «Нам это не преподавали...», имея в виду тренировку космонавтов в «нештатной ситуации».

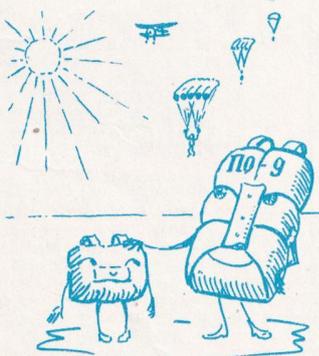


На все случаи жизни следует иметь запасной вариант

Рис. Л. Вяткина

## На конкурс

### ВОЛШЕБНЫЙ СКАЗ О МАЛЕНЬКОМ ПАРАШЮТИКЕ



**Ж**ил был на свете... маленький белый парашютик. И был он очень несчастный, потому что с ним никто не хотел дружить. Никто-никто. Даже простые большие парашюты, которые тоже были белыми, как

и он, не водились с парашютиком. Они не любили лентяев.

Каждое утро большие парашюты по нескольку раз вступали в единоборство с воздушным океаном, натягая все свои стропы, и выходили победителями — такой была их работа. А он?.. Что он мог? Он был очень мал и хрупок, чтоб выполнять такую работу. И каждое утро, проводив большие парашюты на аэродром, он тихо плакал и, вздыхая, сетовал на свою судьбу.

Потом он взбирался на стеллажи, где жили разноцветные болоньевые и нейлоновые купола, и мечтал. Он представлял себя таким же большим, красивым и сильным. Вот он летит высоко в синем небе и солнышко ласково гладит его теплой рукой по тугим бокам. Размечтавшись, парашютик забывал, что он забрался на чужое место. Вернувшись, хозяева обнаруживали его там и долго зло ворчали, сердито шелестя болоньей.

Позже, когда взрослые парашюты, отдыхая, рассказывали, что они сегодня делали, малыш с завистью слушал их истории, забившись в свой уголок под стеллажами. И хотя парашютик совсем не понимал, что такое «створ», «болтанка», «реверс», «ноль», он все равно переживал вместе с большими парашютами их радости и горести. И ему было очень жаль новенькую и такую красивую Утешечку, которая обожглась сегодня о стропы и сейчас жалобно постанывала на своей полке. Маленький парашютик хотел сказать ей что-нибудь хорошее и ласково погладить ее голубенькое ушко но не смел этого сделать. Ведь она была уже такая взрослая и красивая, а он... И малыш засыпал в своем углу, такой хороший и добрый, и такой одинокий.

Но иногда у него бывали и веселые дни. Это случалось, когда дома оставались три старичка Д-1-8. Целый день они зашивали свои дырки и ставили заплатки, а заодно и рассказывали маленькому парашютику интересные истории. Ему было очень хорошо с этими старичками, но такие дни выпадали редко...

И вот однажды, когда малышу бы-

ло особенно грустно и одиноко, он услышал, как его кто-то зовет. Это был старый-престарый парашют-дедушка, самый заслуженный и всеми уважаемый — ПД-47. Он уже давно не работал, но его за это никто никогда не корил. К нему часто приходил и ласково разговаривал сам Летчик.

Дедушка ПД погладил малыша по верхушечке и сказал: «Я давно наблюдаю за тобой и вижу, как тебе плохо. Я знаю, ты хороший и добрый, и постараюсь помочь тебе. Пойдем со мной». Он взял малыша за лялочку и повел его к самому мудрому человеку, к Летчину — командиру.

— Выручай, старина! — сказал дедушка ПД. — Наша молодость прошла вместе. За долгие годы дружбы я ни разу не подвел тебя, всегда помогал в беде. Теперь ты не откажи в помощи. Давай придумаем с тобой дело для мальчика.

И они придумали. Они такое придумали, что парашютик от радости даже закричал и запырыгал.

— Ура! Я теперь буду взрослым и никто не будет считать меня лентяем!

Ему решили доверить самое трудное дело — разведку. Теперь маленький парашютик самым первым прыгал с самолета и подсказывал Летчину, где надо выпускать большие купола, чтобы с ними не случилось никаких неприятностей. Все парашюты стали уважать малыша-разведчика. После его прыжка они были уверены, что сегодня не испускаются в холодной воде, не порвут свою каландру о сучки деревьев.

Большие парашюты освободили для малыша самое лучшее место на стеллаже и ласково звали его «наш пристрелочник». Маленький белый парашютик был счастлив: у него была трудная работа, ему некогда стало скучать. Все любили его, и даже сам ПО-9, который объездил полмира, ласково с ним здоровался!

Н. САЗАНОВА

г. Горький

## АПРЕЛЬ

- 1880 г. Опубликован труд Д. И. Менделеева «О сопротивлении жидкостей и воздухоплаванию».
- 1911 г. В Михайловском манеже в Петербурге открылась Первая международная воздухоплавательная выставка. В Петербурге состоялся первый Всероссийский воздухоплавательный съезд.
- 1912 г. На Второй международной воздухоплавательной выставке в Москве Б. Н. Юрьеву за постройку первого в мире вертолета с автоматом-переключением присуждена золотая медаль.
- 1914 г. Русский летчик П. Н. Нестеров впервые в истории авиации выполнил полупетлю.
- 1918 г. Первая советская авиационная школа создана на базе реорганизованной Гатчинской авиационной школы. Всероссийская коллегия по управлению Военно-Воздушным Флотом приняла решение о шестисамолетном составе социалистических авиатрядов.
- 1919 г. Красные военлеты 15-го авиационного отряда 9-й армии Павлович, Лепляну и Жемчужин нанесли смелый бомбовый удар по белогвардейцам на центральной площади Новочеркасска, положив начало бомбардировкам белогвардейских войск в Ростове и Новочеркасске.
- 1920 г. В. И. Ленин подписал протокол заседания Совета Народных Комиссаров «О разрешении Народному комиссариату по военным делам выдачи пособия семье бывшего начальника воздухоплавательной школы А. М. Кованько».
- 1921 г. Совет Народных Комиссаров принял постановление об открытии кредита в 300 млн. рублей на восстановление Государственного авиазавода № 6. Протокол заседания Совнаркома подписан В. И. Лениным.
- 1924 г. Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота переименовано в Управление Военно-Воздушных Сил. Слушатели Академии военно-воздушного флота им. Н. Е. Жуковского организовали Секцию межпланетных сообщений при Военно-научном обществе Академии.
- 1925 г. Произведен первый выпуск авиационных инженеров, окончивших Академию Воздушного Флота.
- 1930 г. Постановлением Президиума ЦИК СССР учрежден орден Ленина — высшая награда Союза Советских Социалистических Республик. Учрежден орден Красной Звезды. Выпущены первые три советских парашюта ПЛ-1 конструкции М. А. Савицкого, предназначенные для учебных прыжков.
- 1933 г. Состоялся первый запуск на стенде воздушно-реактивного двигателя (ВРД), чем положено начало экспериментальным исследованиям этих двигателей в СССР. Установлено ежегодное празднование «Дня Воздушного Флота СССР», который впервые отмечался 18 августа 1933 года. Летчик В. А. Степанченко произвел в воздухе посадку своего истребителя на превращенный в авианосец тяжелый бомбардировщик ТБ-3.
- 1934 г. Группа советских летчиков успешно завершила героические полеты по спасению экипажа и полярной экспедиции с затонувшего парохода «Челюскин». Постановлением Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР от 16 апреля 1934 года установлено звание «Герой Советского Союза» — высшая степень отличия. Постановлением ЦИК СССР впервые звание Героя Советского Союза присвоено осуществившим спасение челюскинцев отважным летчикам Ляпидевскому А. В., Леваневскому С. А., Молокову В. С., Каманину Н. П., Слепневу М. Т., Водопьянову М. В., Доронину И. В.
- 1943 г. Начались ожесточенные воздушные сражения на Кубани во время Великой Отечественной войны. Первое воздушное сражение на Кубани произошло в районе Мысхако на Малой земле под Новороссийском, где немецко-фашистские войска 17—24 апреля пытались уничтожить десантную группу войск 18-й армии; в числе членов ее Военного совета был А. П. Кирилленко, а политотдел более лет возглавлял Л. И. Брежнев.
- 1945 г. Советские войска начали Берлинскую операцию — завершающую наступательную стратегическую операцию Великой Отечественной войны. В составе группировки, осуществлявшей операцию, было свыше 7 500 боевых самолетов — в 2,3 раза больше, чем имели гитлеровцы. Советские войска одержали блестящую победу, заставив противника безоговорочно капитулировать. Второй медалью «Золотая Звезда» награждены летчики Герои Советского Союза М. Г. Гареев, Е. М. Кунгурцев, Г. М. Мыльников, Г. М. Паршин, И. С. Полбин, Т. Т. Хрюкин. Воздушно-десантная рота под командованием гвардии капитана Г. Калоева с боем ворвалась в центр города Вены, уничтожив много гитлеровцев, форсировала судоходный канал, предотвратила подрыв вражескими минерами моста через Дунай. Г. Калоеву присвоено звание Героя Советского Союза, многие воздушные десантники награждены орденами и медалями.
- 1946 г. Впервые поднялись в воздух реактивные истребители Як-15 конструкции А. С. Яковлева (летчик М. И. Иванов) и МиГ-9 конструкции А. И. Микояна и М. И. Гуревича (летчик А. Н. Гринчик).
- 1949 г. Введена новая спортивная классификация по воздухоплавательному, парашютному, планерному и самолетному спорту.
- 1951 г. ЦК ДОСАВ провел в Крыму учебно-методические сборы инструкторов-планеристов.
- 1959 г. В Аэрофлоте началась эксплуатация воздушного лайнера Ил-18.
- 1961 г. Летчик-космонавт Ю. А. Гагарин совершил первый в мире орбитальный космический полет на корабле «Восток», открыв эру освоения человеком космического пространства. Корабль «Восток» и многосоплочатая ракета-носитель, с помощью которой он был выведен на орбиту, созданы под руководством академика дважды Героя Социалистического Труда С. П. Королева.
- 1964 г. Советские летчики-спортсмены начали освоение реактивных самолетов.
- 1966 г. Автоматическая межпланетная станция «Луна-10» стала первым искусственным спутником Луны.
- 1967 г. Состоялся полет космического корабля «Союз-1», пилотируемого В. М. Комаровым.
- 1971 г. Запущена в космос первая в мире пилотируемая орбитальная научная станция «Салют». Состоялся полет космического корабля «Союз-10», пилотируемого В. А. Шаталовым, А. С. Елисеевым и Н. Н. Рукавишниковым.
- 1979 г. Осуществлен запуск космического корабля «Союз-33», который пилотировал международный экипаж в составе командира корабля, летчика-космонавта СССР Н. Н. Рукавишникова и космонавта-исследователя, гражданина НРБ Г. И. Иванова.

Вечно живой . . . . .	1
С. Харламов. За ленинский стиль работы . . . . .	3
В. Мельник. На родине Ильича Ленин и авиация . . . . .	6
А. Лебедев, В. Махров. Московский авиационный . . . . .	8
Г. Береговой. Центр подготовки космонавтов . . . . .	11
В. Полянский. Сельская молодежь обретает крылья . . . . .	14
И. Дынин. Память . . . . .	16
В. Климушкин. Авиационный гарнизон. Аэродром. Дожди . . . . .	17
Д. Дажин. Живи высотой . . . . .	17
И. Крестовский. Напутствие Ильича . . . . .	18
В. Шумихин. На заре «века аэропланов» . . . . .	20
А. Филипченко. И в космосе с именем Ильича . . . . .	21
К. Карасев. Без отстающих . . . . .	22
В. Заноречная. Жизнь вождя — пример для нас . . . . .	22
Т. Дряничева, Л. Корнева, А. Уланов, В. Попов. Чтобы плыть в революцию дальше . . . . .	23
С. Насонов. Мой подарок юбилею . . . . .	23
В. Высотин. Каждый полет — на отлично! . . . . .	23
О. Пасечник. «Январь-2Б»: особенность пилотирования . . . . .	24
Встречи с читателями . . . . .	25
Спортивный календарь . . . . .	25
М. Чечнева. Когда самолет на боевом . . . . .	26
П. Козлов. И вновь ожили грозные «илы» . . . . .	28
Ту-2Д («62») . . . . .	30
В. Голубнов. Крылатые носители смерти . . . . .	31
В. Турьян. Как работает V-образное оперение . . . . .	32
П. Смирнов. Управляемая по радио . . . . .	33
А. Лепп. Модели корейских спортсменов . . . . .	34
В. Родионов. «И засветится стразка» . . . . .	34
Н. Сазанова. Волшебный сказ о маленьком парашютике . . . . .	35

На 1-й и 4-й стр. обл. — рис. Н. Захаржевского.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

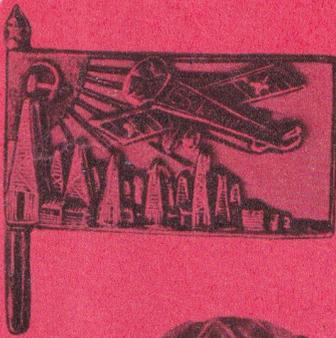
### АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.02.80. Подписано в печать 13.03.80. 60×90/8 5 п. л. Г-31365. Тираж 60 000 экз. Зак. 112. Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР 3-я типография Воениздата

# Друзья Воздушного Флота — ИЛЬИЧУ



У книжной полки

## ОРЛЕНОК ИЗ ТАШКЕНТА

Немало есть славных имен юных героев-пионеров, помогавших Советской Армии в тылу врага и на фронте. Но с каждым годом открываются все новые и новые страницы в легендарной летописи пионерских подвигов. Одна из таких страниц открыта совсем недавно школьниками из Узбекистана. Она посвящена самому молодому летчику — участнику Великой Отечественной войны Аркадию Каманину.

В начале войны Аркадий жил и учился в Ташкенте. В 1943 году, закончив седьмой класс, он уезжает на фронт к отцу, легендарному советскому летчику Герою Советского Союза Николаю Петровичу Каманину. В 14 лет Аркадий уже поднял в воздух свою первую боевую машину...

Подробности биографии юного летчика удалось выяснить узбекским пионерам в результате поисковой операции «Аркадий Каманин» — на всех широтах». Ее инициатором выступила газета «Пионер Востока», а возглавили штаб по проведению поиска молодые журналисты Павел Шуф и Александр Меламед.

В поиске участвовали школьники 59 городов Советского Союза. Участ-

ДОВОЛЮЩИЕ оборонные общества — предшественники ДОСААФ СССР — сыграли немалую роль в создании отечественной авиации. Одной из форм сбора средств на самолеты была продажа памятных жетонов и значков.

19 апреля 1923 года Общество друзей Воздушного Флота объявило конкурс на создание проектов жетонов именных самолетов. Первым из таких аэропланов был «Ильич».

Жетон, созданный художником Д. И. Шпеляковым, выпустили в трех вариантах: медно-золоченом, медно-золоченом с эмалью и оксидированном. На территории Первой кустарно-промышленной выставки в Москве был установлен первый самолет имени Ильича, увешанный жетонами. Каждый посетитель выставки считал своим долгом приобрести памятный знак. Средства от реализации 100 тысяч жетонов было достаточно для строительства одного самолета.

Самолеты, построенные на средства грудящихся, имели имена собственные: «Красный Воронеж — Ильичу», «Земляк Ильича». 1 июня 1924 года на Центральном аэродроме в Москве состоялась торжественная передача 19 самолетов, построенных на средства

членов ОДВФ, XIII съезду партии и представителям Красной Армии.

Существовавшее в 1923—1925 годах Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма — ОАВУК выпустило значок «На эскадрилью Ильича», а после смерти В. И. Ленина — значок «На эскадрилью памяти Ильича». В жестяной оправе — на красном фоне портрет В. И. Ленина и изображение биплана с буквами «ОАВУК» на плоскостях. Фотоизображение закрыто целлулоидом.

В 1926 году члены Авиачима рабочего района г. Баку — Баилова и нефтепромыслов, расположенных в бухте Ильича (старое название — Биби-Эйбат), решили собрать деньги на строительство самолета «Баилово-бибиэбатовцы — Ильичу». Одним из источников поступлений были средства от продажи значков.

В левом верхнем углу голубого эмалевого флага солнце, на нем серп и молот. В лучах солнца — накладной самолет, на фюзеляже которого надпись «БВЭ — Ильичу». Внизу — накладные нефтяные вышки.

На средства членов ОДВФ и Авиачима было построено несколько эскадрилий самолетов, носивших имя В. И. Ленина.

И. СУД

ники операции разыскали многих боевых друзей и наставников юного летчика, записали воспоминания одноклассников и учителей Аркадия.

Пионеры открыли музей Каманина, сформировали Всесоюзную флотилию из отрядов и дружин, носящих имя легендарного юного летчика. Они связались с экипажем теплохода «Аркадий Каманин» и с помощью моряков обменивались посылками со своими зарубежными сверстниками.

В результате пионерского поиска появилась книга «Орленок из Ташкента» — о короткой, но удивительно яркой и насыщенной жизни героического мальчишки-летчика. Это документальная повесть о жизни Аркадия Каманина в первые годы войны. Именно тогда формируются черты его характера — смелость, честность, прямота, любовь к Родине...

Аркадий был рожден летать. Он страстно любил небо. Большое значение для мальчика имел пример отца.

Книга рассказывает и о таких интересных эпизодах в жизни юного летчика, как, например, ежедневная работа после учебы в школе в авиаремонтных мастерских, где Аркадий помогал восстанавливать пришедшую с фронта боевую технику. А потом Действующая армия: самостоятельные полеты на По-2, звание сержанта, первая звездочка на фюзеляже — первый сбитый фашистский самолет. Аркадий показан в книге таким же, как сотни его сверстников. «Никакой исключительной личностью Аркадий не был, — писал читателям газеты «Пионер Востока» генерал-полковник авиации Герой Советского Союза

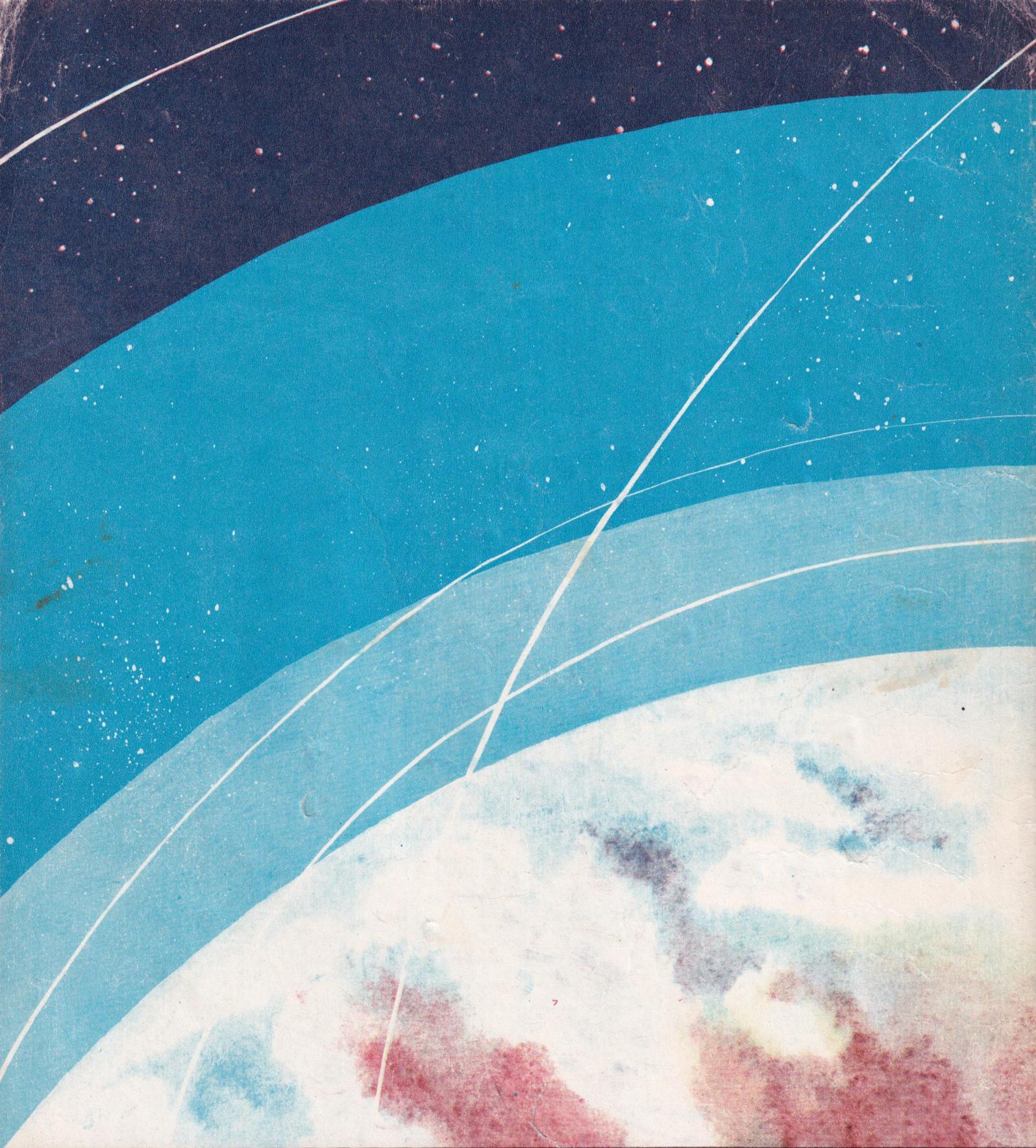
Н. П. Каманин. — Мой сын был таким же мальчишкой, как все его сверстники, как тысячи советских ребят».

Войну Аркадий Каманин закончил в Венгрии. Грудь юного летчика украшали три боевых ордена и медали. Он успешно сдал экзамены в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. Отлично учился. Но случилось несчастье: в марте 1947 года Аркадий тяжело заболел. Спасти его не удалось.

С того времени прошло уже более тридцати лет. И вот мы на страницах книги вновь встречаемся с Аркадием Каманиным — юным летчиком, героем, о котором хорошо знают пионеры и школьники. Об этом свидетельствует и почта операции «Аркадий Каманин» — на всех широтах!». Вот, например, письмо из поселка Биорни Московской области. Ребята в нем сообщают, что «23 февраля, в День Советской Армии, провели торжественную линейку у мемориала Аркадия Каманина. Здесь растет кипарис. Мы повязали на него красный галстук. На линейке присутствовал и командир эскадрильи, в которой воевал Каманин, П. Г. Трофимов». Или письмо от пятиклассников из молдавского города Сорони. «Осенью, работая в колхозе, мы старались выполнять не одну норму, а две — за себя и за Аркадия Каманина».

А. САПСАЙ

П. Шуф, А. Меламед. Орленок из Ташкента. Изд-во ЦК ЛКСМ Узбекистана. «Еш гвардия». Ташкент. 1979.



# **КРЫЛЬЯ РОДИНЫ**

Индекс  
70450.

Цена  
30 коп.