



**ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНИЛ ИССЛЕДОВАНИЯ
ПО ПРОГРАММЕ «ИНТЕРКОСМОС»
ВОСЬМОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКИПАЖ
ПОСЕЩЕНИЯ
В. ДЖАНИБЕКОВ И Ж. ГУРРАГЧА.
ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОСАДКЕ В МОРЕ
ТОЖЕ ВХОДИЛИ В ПРОГРАММУ
ИХ ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТУ.**

Читайте на стр. 16



**НА ЗАРЕ
ВЕЛИКОЙ
ПОБЕДЫ.**

**ЮНЫЕ
КОСМОНАВТЫ...**

*Читайте
на стр. 17*



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

МАЙ

•• **5** • 1981 •••



Бывший летчик-штурмовик Иван Иванович Зиновьев частый гость в школе № 13 г. Павлограда. Любит пионеры школы слушать рассказы Героя Советского Союза Зиновьева про огневые годы Великой Отечественной войны, про боевые, героические дела однополчан.

Читайте на стр. 10

КРЫЛАТЫЕ ТВОРЦЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ТАК ВСПОМНИМ, товарищ... То было весной 1945 года. С ожесточенными боями, сквозь едкий дым пожаров пронесли Знамя Победы наши воины и заветной цели, поднялись с ним в атаку и водрузили на самом куполе рейхстага. Пробитое осколками полотнище заиграло на солнце кумачом, возвестив всему миру о крахе цитадели германского фашизма. А в весеннем небе над развещающимся знаменем шли и шли звенья, эскадрильи, полки краснозвездных самолетов. Мощный гул их моторов звучал, как салют Победы.

9 мая 1945 года советский народ впервые праздновал День Победы над фашистской Германией. Ликовали советские люди, гордясь величием одержанной победы, торжествовали народы европейских стран, сиюминутное ярмо фашизма благодаря всемирно-историческому подвигу советского солдата.

Да, нам пришлось в минувшей войне выдержать огромные трудности. Гитлеровцы в 1941 году собрали в ударный кулак и обрушили на нашу страну 190 дивизий. С воздуха их поддерживало 4900 самолетов. Все это по-разбойничьи обрушилось на наши пограничные части, попавшие сразу в тяжелое положение. И все же советские воины не дрогнули, не пали духом. Воспитанные Коммунистической партией, впитавшие прекрасные традиции мужественных ее борцов, они в годину смертельной опасности оказали духовно стойкими, идейно закаленными, активными бойцами за идеи марксизма-ленинизма.

Летопись минувшей Великой Отечественной войны изобилует сотнями и тысячами примеров немеркнущих подвигов советских воинов, их стойкости, мужества и героизма. В боях под Москвой и Ленинградом, в небе Сталинграда и Заполярья, под Орлом и Курском, над Днепром и Дунаем, над Вислой и Одером — всюду наши летчики доказывали свою преданность Отчизне, верность воинскому долгу.

Словно изумительные легенды живут и будут вечно жить в памяти народа подвиг экипажа Н. Гастелло, первый в мире ночной таран в небе Москвы комсомолец В. Талалихина, беспримерное мужество летчиков А. Маресьева, Л. Белоусова, З. Сорокина...

В многочисленных битвах Великой Отечественной войны советские летчики с честью выполнили свой долг перед Родиной. Они оказали существенную помощь наземным войскам, разгромили хваленую гитлеровскую авиацию и избавили многие города и села от опасности ударов с воздуха.

В завоевании Великой Победы достойный вклад внесли все виды Вооруженных Сил, в том числе Военно-Воздушные Силы. В среде крылатых защитников Отчизны храбро и умело сражались с врагом воспитанники оборонного Общества, получившие путевку в небо в аэроклубах Осоавиахима — предшественника ДОСААФ СССР. В аэроклубах обрели крылья в предвоенные годы тысячи юных патриотов, из которых выросли подлинно мастера военной авиации, идейно закаленные, верные сыны Отчизны.

Многомиллионное ордена Ленина, Краснознаменное Добровольное общество содействия Армии, Авиации и Флоту гордится тем, что из 2785 военных летчиков, удостоенных звания Героя Советского Союза, 950 получили начальную летную подготовку в аэроклубах Осоавиахима. Значит, каждый третий военный летчик, носящий на груди Золотую Звезду Героя, является воспитанником оборонного Общества. За повторно совершенные боевые подвиги на фронтах Великой Отечественной войны 104 советских воина награждены второй медалью «Золотая Звезда». Среди летчиков, дважды Героев Советского Союза, почти половина — воспитанники аэроклубов Осоавиахима, трижды Герои Советского Союза А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб старт в небо взяли также на аэродромах оборонного Общества.

В личном деле дважды Героя Советского Союза летчика-истребителя А. В. Алехина значится, что в 1938 году он без отрыва от производства окончил планерную школу при Московском аэроклубе. В годы войны совершил 600 боевых вылетов, провел 258 воздушных боев, в которых уничтожил лично 40 и в групповых боях — 17 самолетов.

В аэроклубах по путевкам комсомола обрели крылья многие летчики, ставшие дважды Героями Советского Союза. В Краснодарском аэроклубе получил путевку в небо В. Алексенко, в аэроклубе г. Фрунзе — Т. Бегельдинов, в Уральском — Л. Беда, в Енакиевском — Г. Береговой, в Гомельском — П. Головачев, в Ростовском — Н. Гулаев, в Ворошиловградском — А. Ефимов, в Брянском — П. Камозин, в Калужском — А. Карпов, в Смоленском — В. Лавриненков, в Пермском — Г. Сивнов. Многие другие аэроклубы Осоавиахима явились стартовой площадкой для целой плеяды крылатых защитников Страны Советов, кавалеров Золотых Звезд Героев.

Революционные, боевые, трудовые традиции советского народа... Мы свято бережем их, преумножаем новыми свершениями, воспитываем на них нашу молодежь.

Нынешний праздник Великой Победы мы отмечаем в первом году одиннадцатой пятилетки, в условиях огромного политического и трудового подъема, вызванного историческими решениями XXVI съезда КПСС. В решениях съезда, в докладе Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева подведены итоги грандиозных свершений советского народа за минувшие годы, определена политическая линия партии в современных условиях, намечены основные направления экономического и социального развития СССР на новую пятилетку и более отдаленную перспективу.

Съезд глубоко проанализировал современное международное положение и ход мирового революционного процесса, подчеркнул неизбежность принципов Программы Мира, выработанной партией. В то же время съезд поставил задачу, учитывая сложность международной обстановки, бдительно следить за агрессивными происками реакционных кругов —

империализма, принимать необходимые меры для укрепления оборонной мощи социалистического государства, повышать боеготовность и боеспособность Советских Вооруженных Сил.

Советский человек славит Родину трудом, активной борьбой за претворение в жизнь планов партии в строительстве коммунизма. Воодушевленные историческими решениями XXVI съезда КПСС, коллективы первичных организаций, клубов, комитеты оборонного Общества развили социалистическое соревнование за успешное выполнение задач первого года одиннадцатой пятилетки. Инициаторы соревнования — досафовцы Москвы, Ленинграда и ряда других коллективов оборонного Общества взяли на себя повышенные обязательства, а почин их нашел горячий отклик во всех комитетах и организациях республик, краев, областей.

Рубежи намечены высокие, впереди большая организаторская работа по достижению воплощению в жизнь обязательств, взятых под девизом: «Решения XXVI съезда КПСС — в жизнь». Это будет ярчайшим и убедительным доказательством нашей творческой активности, дальнейшим практическим вкладом оборонного Общества в повышение экономического и военного потенциала Советской Отчизны.

Праздник Великой Победы! 40 лет назад — 22 июня 1941 года, советский воин принял первые удары немецко-фашистских агрессоров, по зову партии грудью встал на защиту свободы, завоеваний страны социализма. Ни ветеранам минувшей войны, ни молодежи — комсомольцам восьмидесятих, ни воинам Советских Вооруженных Сил не забыть прошлого, подвиги отцов и дедов.

В праздник Победы мы молча стоим у Вечного огня, воздавая почести тем, кто отстоял свободу советской Отчизны. Мы клянемся свято беречь завоевания Великого Октября, всемерно укреплять экономическую и оборонную мощь родного социалистического Отечества!

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ** № 5
368
1981

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

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

РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

УКРЕПЛЯЯ СВЯЗЬ С ПЕРВИЧНОЙ...

Рассказывает А. П. ЕРЕМИН,
заместитель председателя
Московского областного
комитета ДОСААФ по авиации

...Идет весенний призыв в Вооруженные Силы. Уходят парни из Подмоскovie в армию. Многие из них овладели одной или двумя военно-техническими специальностями, получили хорошую физическую закалку, имеют спортивные разряды по парашютному и авиамodelьному спорту, изучили планер и научились на нем летать. Приобретенные военно-технические знания помогут будущим воинам быстрее войти в строй.

— Весомый вклад в подготовку молодежи к армейской службе, — рассказал нашему корреспонденту Анатолий Павлович Еремин, — вносят авиационные клубы нашей области — их инструкторы, тренеры, преподаватели, инженеры и техники.

Нынешний призыв в Вооруженные Силы — особый. Он проходит в год XXVI съезда КПСС.

В эти дни каждый советский человек живет и трудится под глубоким воздействием решений XXVI съезда ленинской партии. Снова и снова вчитываемся мы в отчетный доклад ЦК, с которым выступил товарищ Л. И. Брежнев, в документы съезда, и сердце наполняется гордостью за все, что сделано, за все, что предстоит сделать. Каждое слово в докладе Леонида Ильича — это о нас, советских людях, о той огромной заботе, которую проявляет партия о благе народа, росте могущества родной страны. Каждому предоставлена возможность в труде развивать свои способности и таланты, учиться, заниматься спортом, полнокровно и радостно жить.

На грандиозные планы партии ответ один: работать еще лучше, эффективнее, брать новые высоты в труде, учебе, спорте, чтобы Отчизна была еще могущественнее.

В отчетном докладе Центрального Комитета КПСС XXVI партийному съезду товарищ Л. И. Брежнев подчеркнул роль

физкультуры и спорта «...Нас всегда, — говорил Леонид Ильич, — интересовали не только спортивные вершины, а прежде всего массовость физкультуры и спорта. Успехи в этом деле очевидны. Но все же для большинства людей спорт остается пока лишь зрелищем. Такое положение надо исправлять. Физическая культура должна входить в повседневную жизнь широких слоев населения и особенно детей».

Указание партии, Леонида Ильича Брежнева — для нас боевая программа действий.

● Шофер А. Воронов из Серпухова — авиамodelист, общественный инструктор. К его советам внимательно прислушиваются конструкторы модели Як-18. Слева направо: третьеразрядник А. Солдатов, тренер С. Трофимов, А. Воронов, второразрядник А. Карамнов и перворазрядник Д. Севастьянов.

● Электромонтер В. Красотин — общественный инструктор первичной организации ДОСААФ одного из серпуховских предприятий. С учащимися ПТУ он проводит занятия на тренажере.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



Ныне особо важное значение приобретает дальнейшее укрепление материальной базы первичных организаций как основы оборонного общества. Нам нужно добиваться создания новых кружков и курсов, спортивных секций и команд. И тут на первый план выдвигается проблема обучения наставников. Как мы ее решаем? Главная опора — на авиационно-спортивные клубы. В Подмосковье их четыре — в Коломне, Серпухове, Егорьевске и в Жуковском при одной из первичных организаций ДОСААФ. Есть и областной модельный клуб. Каждый из них закреплён за группой районных организаций ДОСААФ. Например, у Серпуховского авиаспортивного клуба в числе подшефных город Подольск и Подольский район.

Клубные инструкторы, изучив возможности первичных организаций, из числа спортсменов-активистов ДОСААФ подбирают кандидатов на курсы будущих руководителей секций парашютистов. Курсы эти рассчитаны на десятидневную программу. В новом четырёхэтажном учебном корпусе клуба, оснащённом всем необходимым, созданы самые благоприятные условия для учебы. После сдачи зачетов каждый слушатель получает специальное свидетельство и право вести занятия у себя в оборонном коллективе.

Так, в первичной организации подольского механического завода имени М. И. Калинина, где председателем комитета ДОСААФ В. Федоров, в числе других успешно работают парашютная и авиамодельная секции, а наставники — активисты ДОСААФ, обученные в клубе. Классы для занятий, имеющиеся здесь, оборудованы с помощью работников клуба, а также общественников. На занятиях часто бывают командиры парашютного звена мастер спорта СССР международного класса Ю. Чернов, начальник клуба В. Карабанов, к советам которых внимательно прислушиваются инструкторы. Руководитель клубного коллектива — опытный летчик, мастер по самолётному и планерному спорту. Овладеть секретами воспитания и обучения Карабанов помогает звание педагога: он закончил заочное отделение педагогического института.

— Ныне, — говорит Анатолий Павлович, — уже в десяти заводских первичных организациях Подольска действуют парашютные секции. Из года в год множатся ряды спортсменов-разрядников: в 1980-м разрядные нормы выполнили 90 юношей и девушек, а в сельских оборонных коллективах района — около 30. В 1981-м их будет значительно больше. Серьезный рост числа разрядников также в Коломне и Серпухове. Два года назад 23 района из 51 выставляли свои команды на областные соревнования парашютистов, теперь — 37. В достигнутом, замечу, большая заслуга общественных инструкторов.

Авиационный отдел обкома строго контролирует выполнение требования IV пленума ЦК ДОСААФ СССР к клубам Общества — оказывать постоянную помощь первичным организациям в создании и работе военно-технических кружков и секций, предоставлять для этого, не нарушая учебного процесса, классы, тир, всю учебную технику и наглядные пособия. В нынешнем году на наших клубных аэродромах члены спортивных секций первичных организаций

выполняют свыше десяти тысяч парашютных прыжков. Так мы планируем.

На наш взгляд, неплохо мы готовим общественных инструкторов-авиамоделистов. Их учебу организуют совместно областной модельный клуб и областная станция юных техников. Этой цели служат два постоянно действующих семинара (к слову, клуб переезжает из столицы в подмосковный город Реутов, ближе к событиям, к молодежи). В первую субботу каждого месяца наставники и спортсмены, увлекающиеся радиоуправляемыми моделями, собираются на занятия, они привлекают от 50 до 70 человек. Здесь же широкий обмен опытом. Этим семинаром руководят энтузиасты спорта общественные инструкторы первичных организаций ДОСААФ бригадир электромонтажников Ю. Сысоев, инженеры А. Жабин и А. Лобов. Подробнее скажу о Сысоеве. Юрий Павлович — передовик производства, рационализатор, ударник коммунистического труда. Давно вынашивал он мечту о занятиях авиамоделизмом и лишь в 47-летнем возрасте сбывшаяся его мечта. Авиамоделизм, говорит Юрий Павлович, помогает в труде на производстве. Жабин и Лобов — наставники кружков: первый — при ЖЭКе в Домодедове, второй — в Пушкине.

Еще один семинар — для инструкторов и спортсменов, строящих летающие модели (кроме радиоуправляемых). Он проводится на областной станции юных техников в третью субботу каждого месяца, собирается до 70—100 человек. И здесь учеба и обмен опытом.

Эти усилия, как и следовало ожидать, принесли первые положительные результаты: появились новые кружки в первичных организациях ДОСААФ; авиамоделисты Подольска среди сильнейших в Российской Федерации и стране.

— В нашей области, — замечу, — набирает силу и дельтапланерный спорт. И здесь мы ощущаем большую поддержку общественного актива, таких энтузиастов, как инженеры О. Мацепуро, В. Жеглов, В. Рыбкин. Эти товарищи теперь работают в Москве, в аппарате ЦК ДОСААФ СССР, но как и прежде активно участвуют в делах первичных организаций. В области уже действуют три дельтаклуба и 14 секций, в которых обучается около 300 спортсменов. С помощью активистов готовим тренеров, инструкторов, создаем новые кружки. Впереди областные и зональные соревнования по дельтапланерному спорту.

— В этой связи, — подчеркнул в беседе Анатолий Павлович, — хочу еще вот о чем сказать — о роли тренеров, ведущих спортсменов, руководителей федераций в пропаганде спорта. В Подмосковье широкий отклик нашел призыв: «Ведущие мастера — в первичные организации!» Наши спортсмены-чемпионы, кандидаты в сборные страны и Российской Федерации — активные пропагандисты авиационных видов спорта: они возглавляют секции и кружки на предприятиях, в техникумах, школах. Назову мастера спорта СССР международного класса ткачиху И. Крючкову из Серпухова, на ее счету около четырех тысяч прыжков. Педагог мастер спорта международного класса Р. Садыкова из Ступино, парашютистка, тренер сборной команды области. Аппаратчик А. Дмитриев из Подольска, тоже парашютист, мастер спорта, председатель областной па-

рашютной федерации. Он ведет кружки у себя на заводе и в техникуме. Общественным инструктором является чемпионка страны планеристка инженер М. Африканова из Жуковского, занимающаяся с молодыми спортсменами. Среди инструкторов авиамодельных кружков — чемпионы России инженер А. Ионкин (Калининград), инженер А. Карпов и электромонтажник В. Кочетков (Дубна).

— В авиационном отделе обкома ДОСААФ, — продолжает Анатолий Павлович — нас пять работников. Стараемся чаще бывать в первичных организациях и там вести живую организаторскую работу. Меньше поучать, а больше помогать! Например, инспектор-летчик Б. Горшков, ветеран войны и ветеран ДОСААФ, много внимания уделяет организации кружковой работы в коллективах ДОСААФ Подольска, помогает, советует да и сам учится.

Запомнилось мне в книге «Целина» то место, где Леонид Ильич Брежнев подчеркивает, что одного «кабинетного» руководства мало, надо постоянно общаться с народом, выезжать на места, видеть своими глазами и успехи, и возникающие трудности, а когда есть нужда, оперативно вмешиваться...

Президиум обкома ДОСААФ держит под своим неослабным контролем массовую работу клубов. Вопросы развития авиационного спорта рассматриваются на пленумах и президиумах обкома, на семинарах с председателями районных и городских комитетов ДОСААФ, ну, и конечно, на служебных совещаниях начальников и инструкторов клубов. И это мы делаем при активном участии областных федераций по видам спорта, одну из которых, по дельтапланеризму, возглавляет летчик-космонавт СССР А. Иванченков. На первый план — обобщение и распространение передового опыта. Президиум обкома, например, обобщил опыт массовой работы Коломенского и Серпуховского авиаспортивных клубов. Серпуховчане — победители предсезонного социалистического соревнования авиационных клубов области.

Сделаны лишь первые шаги. Конечно, в деятельности клубов есть и недостатки, проблемы, которые надо решать безотлагательно. Особое внимание следует уделить работе с детьми — в школах, по месту жительства. Кружков еще мало и с этим мирятся первичные организации и райкомы ДОСААФ. Нам надо укреплять и расширять материально-техническую базу. В Подмосковье 11 кордодромов. Казалось бы, много, но некоторые из них непригодны, нуждаются в ремонте. До сих пор нет кордодромы в Мытищах, Химках, Подольске и Коломне. Прояви горькомы ДОСААФ инициативу и настойчивость — и были бы кордодромы, крайне необходимые авиамоделистам для тренировок и соревнований.

Думаем создать при модельном клубе первую в области авиационную детско-юношескую спортивно-техническую школу. Клуб юных летчиков и космонавтов действует при Егорьевском аэроклубе.

Словом, впереди — напряженная работа, неотложные дела.

Вооруженные решениями XXVI съезда КПСС, мы соизмерим свой практический вклад в развитие массовости спорта и повышение мастерства авиационных спортсменов, полны решимости ознаменовать 1981-й — год XXVI партийного съезда — новыми успехами.

В УЧИЛИЩАХ
ДОСААФ

КАЛУЖСКОЕ АВИАЦИОННО- ТЕХНИЧЕСКОЕ

Фото В. ТИМОФЕЕВА

С БОЛЬШИМ подъемом курсанты, преподаватели, весь коллектив нашего училища изучают Отчетный доклад ЦК КПСС XXVI съезду партии, с которым выступил товарищ Л. И. Брежнев, документы съезда. Как свое, родное, кровное дело воспринимают они планы партии, с новой энергией, вызванной решениями съезда, развертывают соревнование за выполнение заданий и обязательств. Организован цикл лекций, посвященных решениям партийного съезда. Перед молодежью выступают партийные и комсомольские работники, руководители обкома ДОСААФ, лекторы общества «Знание».

В оборонном Обществе вряд ли можно найти авиационный клуб, где бы не трудились воспитанники Калужского авиационно-технического училища ДОСААФ. Это техники по эксплуатации самолетов, вертолетов и авиадвигателей, приборов, радиоэлектронного и электрооборудования. И все они зарекомендовали себя как вдумчивые, толковые специалисты.

Училищу исполнилось всего десять лет, а популярность его боль-

шая. Здесь опытные преподаватели готовят для наших клубов технические кадры с учетом требований современной авиации, авиационной науки и техники и перспектив их развития. В распоряжении курсантов хорошо оборудованные классы и лаборатории. Широкое применение технических средств обучения позволяет будущим авиаспециалистам хорошо усвоить программу занятий. Многие наглядные пособия изготовили рационализаторы—преподаватели и курсанты: из 100 предложений, внесенных в 1980 году, 75 внедрены в практику. Лучшие работы, которые были представлены на смотр-конкурс, отмечены первой премией и дипломом ЦК ДОСААФ СССР.

● В классе по технике безопасности. Инструктаж ведет инженер Г. Зюзя

Встречая XXVI съезд КПСС, рационализаторы оборудовали образцово-показательный класс по технике безопасности, признанный лучшим в учебных заведениях оборонного Общества.

Когда спадает напряжение учебного дня, все оживленнее в спортивном зале, на стадионе, на игровых площадках. Выработке у курсантов физической выносливости помогают занятия такими видами спорта, как легкая атлетика, гимнастика, борьба, самбо, лыжи, футбол, волейбол, баскетбол, настольный теннис. Для любителей водного спорта оборудованы два водоема, где проводятся сорев-



● Любимая игра — шахматы

● Учебе помогает стенгазета «Авиатор»

● В лаборатории авиационного оборудования

● Техник-инструктор А. Однокольцев (в центре) объясняет курсантам устройство хвостового винта вертолета Ми-2

нования по плаванию. Многочисленна секция авиамodelистов, имеется специальная лаборатория, где курсанты строят авиамodelи.

Наши спортсмены неоднократно побеждали на крупных соревнованиях, их имена известны за пределами области.

Калужское авиационно-техническое славится и своими самодеятельными артистами, певцами и чтецами. Вечерами всегда много-

● Изучение кабины реактивного самолета

● К услугам курсантов библиотека технической книги

● В спортивном зале



● Занятие по конструкции двигателя ведет преподаватель Ю. Юрданов — бывший выпускник училища, студент-заочник МВТУ имени Баумана

людно в клубе, здесь — концерты коллективов художественной самодеятельности, работают различные кружки, в читальном зале библиотеки — диспуты по прочитанным книгам. Наши самодеятельных артистов хорошо знают и на промышленных предприятиях Калуги и в районах области.

Полнокровной, содержательной жизнью живет авиационно-техническое училище ДОСААФ.

С. БАРАНЕЦ,
инженер учебного отдела

Калуга



«В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ МНОГОКРАТНО ВОЗРАСТАЕТ ЗНАЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ, ЗНАЧЕНИЕ ЛИЧНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ».

Л. И. БРЕЖНЕВ.

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ
ПОЛЕТОВ

УПРЕЖДАТЬ, А НЕ ФИКСИРОВАТЬ

БЫЛ ОДИН из напряженных летних дней. Выпускники Волчанского училища летчиков-инструкторов ДОСААФ выполняли задачу по вводу в строй курсантов на новом для них типе самолета. И в это время в эскадрилье произошла грубая предпосылка к летному происшествию: курсант Костромского аэроклуба Скоробатов произвел посадку на повышенной скорости со сносом.

Предварительный анализ и разбор предпосылки на старте показали, что непосредственной причиной ее было неправильное распределение внимания при заходе на посадку. И как следствие — неточные действия при остром дефиците времени в процессе выравнивания и самой посадки. А к нарушению порядка и последовательности в распределении внимания курсанта привело то, что он уточнял заход на осевую линию посадочной полосы на недопустимо малой высоте, то есть, с опозданием.

Случай этот взволновал всех, особенно выпускников училища. После полетов они долго, до самого отбоя, обсуждали происшествие. Каждый считал, что ситуация в полете была несложной, каждый излагал решение, которое он принял бы в такой обстановке. Все они были правильными. Но во время обсуждения можно было уловить и такую мысль: человеку свойственно ошибаться, нет летчика, который бы летал без ошибок.

Правильно ли такое утверждение? Да, правильно. Без ошибок никто не летает, потому и существуют нормативы отклонений даже на оценку «отлично». А вот без предпосылок к летным происшествиям по своей вине летают многие и подолгу — годами. Примеров тому сколько угодно, ибо есть они в каждой учебной авиационной организации.

Какова же основная, главная причина случившегося — предпосылки к летному происшествию? Ведь она произошла в обычных, простых для курсанта условиях, при выполнении уже отработанных им элементов полета. Оказалось,

что курсант очень поздно, уже перед самой землей заметил снос самолета, и, естественно, не успел его устранить. А почему поздно? Потому что не учел уже заранее известные условия захода на посадку. А почему не учел? Потому что подготовка к полету на старте была проведена плохо, на низком уровне.

Как же должна проходить подготовка курсанта к полету на старте? Заслуживает внимания методическая работа летчика-инструктора Костромского аэроклуба С. Кукушкина. Работая с курсантами в классе непосредственной подготовки, он использует схемы и учебные пособия, вместе с курсантами уточняет расчеты, проводит анализ ошибок по данному объективному контролю. Затем, проводя розыгрыш полета, добивается от обучаемых конкретных знаний по порядку выполнения заданий, ведения осматрительности. Обязательно отрабатывает с ними схему распределения и переклечения внимания по этапам полета в конкретных условиях и с учетом ошибок, допущенных в предыдущем полете. Мне довелось видеть, как он заставлял курсанта проигрывать некоторые этапы полета несколько раз, пока не добился твердых знаний и четких действий.

После этого летчик-инструктор Кукушкин идет с курсантом к самолету, на котором он должен летать. Начинается тренаж, отрабатываются действия с оборудованием кабины на различных этапах полета. И опять же в конкретных условиях. Остается только сказать, что питомцы Кукушкина не случайно летают отлично, без предпосылок к летным происшествиям.

Розыгрыш полета методом «пеший полетному» имеет огромное значение в подготовке курсантов к выполнению полетных заданий. Любых заданий. К сожалению, некоторые товарищи считают, что данный метод применим лишь при подготовке к полетам строем. Отсюда вывод: не все наши инструкторы знают, как его проводить и где применять. Сейчас на аэродромах ДОСААФ

созданы тренажные площадки и было бы хорошо ежегодно, перед началом учебы курсантов в воздухе проводить на них показательные занятия с инструкторами, научить их правильному использованию этих площадок. Метод «пеший полетному» должен стать основным методом подготовки к полету на старте.

В борьбе за безопасность учебы в воздухе, предупреждение предпосылок к летным происшествиям, очень важное значение имеет подготовка руководителей полетов к руководству полетами. Ведь летное обучение имеет свою специфику. Если инструктор в процессе вывозной программы постоянно находится рядом с курсантом в одном самолете, то после усвоения этой программы он летает один, самостоятельно. Непосредственного контакта «курсант-инструктор» здесь уже нет. Обучение идет через руководителя полетов, который должен уметь управлять этим процессом, своевременно помогать курсанту в решении всевозможных, в том числе и внезапно возникших задач. Дело, безусловно, трудное и ответственное и по плечу только опытным летчикам-воспитателям.

Приведу пример. Выполняя задание самостоятельно, курсант П. Игнашев доложил на командный пункт о падении давления в основной гидросистеме. Руководитель полетов командир подразделения В. И. Матюшкин правильно представил себе сложившуюся ситуацию и состояние курсанта. Четкими командами он помог ему аварийно выпустить шасси и произвести посадку без закрылков. При этом на каждом этапе полета своевременными командами, распоряжениями упреждал возможные в данной ситуации ошибки курсанта.

К сожалению, известны факты, когда даже опытные командиры, но недостаточно подготовленные к руководству полетами, сами создают сложную обстановку в воздухе или оказываются бессильными помочь курсанту в трудной ситуации. Вот почему руководить полетами курсантов, делающих первые шаги в небо, должен прежде всего опытный летчик-инструктор, к тому же хороший педагог и психолог.

Как обстоит дело с подготовкой к руководству полетами и самим руководством в наших учебных авиационных организациях? До некоторого времени у нас не было специального тренажера, на котором руководитель мог бы пройти тренировку в управлении полетами. Теперь почти везде есть тренажеры, почти везде созданы классы подготовки групп руководств полетами. Все лица, входящие в нее, получили хорошую возможность для тренировок.

На практике это делается так. В период предварительной подготовки руководитель соответственно плановой таблице ставит задачу своим помощникам, лицам, входящим в его группу, указывает характер предстоящих полетов. После уяснения задачи проводится практическая тренировка. Отрабатывается четкость управления полетами, взаимодействие между лицами группы, умение оказывать помощь экипажам в особых случаях. В процессе тренировки руководитель занятий может зафиксировать, то есть временно приостановить сложившуюся воздушную обстановку, чтобы разобрать действия лиц группы

в какой-то момент. После окончания тренировки проводится контроль готовности группы и делается заключение о допуске ее к руководству полетами.

Обеспечение безопасности летной работы находится в тесной связи с **планированием полетов**. Наверное, все, кому приходится управлять движением самолетов в воздухе, согласится со мной, что плановая таблица иногда составляется так, что руководитель, чувствуя ответственность и стараясь не допустить ошибок, работает в состоянии нервного напряжения.

Вот почему непрерывность, четкость, надежность руководства полетами должны полностью обеспечиваться еще при составлении плановой таблицы. Надо обязательно учитывать вид полетов, загрузку воздушного пространства, обеспечение самолетов аэродромно-техническими средствами обслуживания. Надо обязательно определять оптимальную загрузку руководителя полетов.

О методе планирования, которым в некоторых аэроклубах пользуются в течение последних лет, мы говорили на сборах руководителей полетов, приводили его как лучший пример. Остановимся на части его, на практическом составлении плановой таблицы.

Исходя из характера и продолжительности намеченных полетов, заместитель командира подразделения составляет модель плановой таблицы. Воздушное пространство при этом распределяется таким образом, чтобы в нем постоянно находилась половина запланированных на полеты самолетов. Затем командиры звеньев в отведенное для каждого полета время предоставляют позывные курсантов. К плановой таблице прилагается график предполагаемой загрузки воздушного пространства. После окончания полетов на этом графике отмечается загрузка фактическая, проводится анализ качества руководства полетами в соответствии с таблицей. Как показала практика, этот метод планирования полностью себя оправдал, но, к сожалению, распространяется он далеко не повсеместно.

Остановимся на анализе **предпосылок** к летным происшествиям как основе профилактической работы в борьбе за безопасность полетов. Любая предпосылка отрицательно влияет на режим учебы, нарушает морально-психологический настрой коллектива, в конечном счете снижает результаты летной выучки курсантов и спортсменов.

Не секрет, что промахи в учебе авиаторов происходят, как правило, по их же вине. Более того, у некоторой части летного состава даже бывает ошибочное мнение, что при полетах большой интенсивности трудно усмотреть все «мелочи».

Такая точка зрения не выдерживает никакой критики. Мелочей в летной учебе нет. Любая, даже самая «мелкая» небрежность или халатность — это потенциальная предпосылка к летному происшествию. И каждый авиатор, какую бы должность ни занимал, обязан постоянно и строго соблюдать правила, регламентирующие летную работу. А если предпосылка все же случилась, надо глубоко и всесторонне проанализировать причины, породившие ее, наметить практические меры к их устранению.

В борьбе за безопасность полетов большую роль играет **объективный контроль**, позволяющий наиболее правильно оценить действия летчика или курсанта в воздухе, качество техники пилотирования, выявить наиболее характерные отклонения и ошибки, допускаемые на том или ином этапе полета.

Но ошибочно предполагать, будто контроль сам по себе обеспечит безопасность в летной работе. Чтобы он был действенным, надо уметь его применять и оперативно пользоваться его результатами, как делают многие наши летчики-руководители, в том числе и Липецкого аэроклуба. Когда летчик-инструктор А. Григорьев нарушил полетное задание, решив блеснуть мастерством, которого еще не достиг, об этом стало известно сразу же, то есть вскоре после полета. Бароспидограмма, тщательно проанализированная, помогла обнаружить недисциплинированность летчика. Не будь этой оперативности и принципиальности, случай мог остаться незамеченным, проступок не стал бы предметом всеобщего обсуждения в коллективе.

Конечно, подобные факты — явление редкое. И тем более реакция на них должна быть скорой и справедливой. Это важная сторона профилактики.

Очень важно воспитывать у авиаторов **честность и правдивость** — их неотъемлемые качества. А что получилось с одним из наших летчиков-инструкторов? Он выполнял с курсантом полет в зону. На высоте произошел непредвиденный случай, но летчик не растерялся, действовал грамотно и благополучно произвел посадку на своем аэродроме. Однако о случившемся никому не доложил, и неполадка в полете была обнаружена лишь при анализе бароспидограммы старшим начальником.

Не скрой инструктор предпосылку к летному происшествию, он был бы достоин всяческого поощрения, тем более, что в сложной воздушной обстановке действовал грамотно и смело. Однако вместо похвалы товарищи и командиры строго осудили его. И надо сказать, справедливо. Ведь на этом самолете вслед за ним мог полететь другой экипаж.

Какие можно сделать выводы из этого случая? Первый — в аэроклубе существовала недооценка объективного контроля, анализ дешифрирования бароспидограмм проводился формально, от случая к случаю, на что и рассчитывал летчик. Второй — была слабо поставлена работа по воспитанию у летного состава правдивости, честности, ответственности за исход полетов. Безусловно, при наличии таких недостатков трудно организовать работу по предотвращению предпосылок к летным происшествиям.

Высокая требовательность в соблюдении установленных порядка и правил, глубокий анализ предпосылок должны стать нормой поведения каждого инструктора, руководителя учебы. Проводимая ими работа должна носить упреждающий, а не фиксирующий характер. Что для этого нужно? Прежде всего повысить у всех авиаторов чувство долга и ответственности за порученное дело.

В. КОРЫШЕВ,
старший инспектор-летчик

9 МАЯ — ДЕНЬ ПОБЕДЫ



Феликс ЧУЕВ

СПАСИБО, БАТЯ!

Идет беговый, в гимнастерке
фронтовой,
мой батя юный по московской
мостовой.
Идет, в потерях миллионных не учтен,
поскольку дожил, победил, вернулся он,
в лихой пилотке, возвращенный,
молодой,
как День Победы, повторяемый, живой.
А я держу в руке букет парадных роз,
ведь я цветов ему ни разу не принес,
не говорил ему трибунные слова —
спасибо, батя, дескать, Родина жива.
Идет вдали от горизонта мостовой,
все ближе, ближе — и сливается
с толпой.
В железной армии погибших и живых
шагает батя, русский летчик,
большевик.
Пройдет по площади, как Сорок Пятый
год,
и за Василием Блаженным пропадет.

АДД

Дальняя авиация,
крыльям бойцы под стать...
Время лишь собирается
слово свое сказать
о боевых заданиях,
о знаменосцах лет...
Все меньше их на собраниях,
все больше о них легенд.
И пионерские мордочки
глядят, присмирев сполна,
на Золотые Звездочки
и рядышком — ордена.
Заново открывается
ратный, ненастный труд.
Дальняя авиация —
в будущее маршрут.
Молодость бесшабашная,
дружба намерняка,
летная, экипажная
неразделимость полка.
Витязи непарадные
стиль обрели такой:
все перед небом равные —
маршал и рядовой.
В святцах войны останутся,
в неоценимом труде,
соколы-головановцы,
советская АДД.
Чужа не по наитию
враг в этом звуке беду,
Как вы тогда,
без прикрытия,
в том,
в сорок первом году...
Верой в победу радуя,
доблестью лучших ребят,
непо забытой армадой
эти буквы летят...



КРЫЛЬЯ НАД ОДЕРОМ

В НАЧАЛЕ 1945 года в результате победной Висло-Одерской операции советские войска разгромили немецко-фашистскую группировку армий, освободили значительную часть Польши и вышли к Одеру, а в районе Бреслау захватили плацдарм на его левом берегу. Немалую роль сыграла в этом наша авиация, многие ее соединения, части, подразделения. В книге «Со-

ветские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.» сказано: «Наиболее успешно вела поддержку сухопутных войск эскадрилья 81-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка, которой командовал Герой Советского Союза капитан П. А. Плотников».

Сегодня мы публикуем его воспоминания.

В ПЕРВЫХ ЧИСЛАХ февраля 1945 года наш авиаполк, вооруженный самолетами Пе-2, приземлился на аэродроме Розенберг, с которого надо было летать, поддерживать наши войска в расширении плацдарма в районе Бреслау. Но размокший от непогоды аэродром не позволял работать в полную силу. Распоряжением вышестоящего штаба часть самолетов полка — эскадрилья, которой я в то время командовал — была переброшена на аэродром Бриг, имевший бетонированную полосу.

На аэродроме, кроме нас находились и истребители — около полка «яков» и «лавоочкиных». Я обратился к старшему офицеру, доложил ему о прибытии эскадрильи и о том, что личный состав готов к боевой работе.

Полковник М. П. Нога внимательно меня выслушал, задал несколько обычных в такой обстановке вопросов и тут же поставил перед нами боевую задачу: бомбить скопление войск, танков и артиллерии вблизи линии фронта.

В течение дня мы произвели три боевых вылета. В первом установили связь с передовым командным пунктом воздушной армии и впоследствии работали только по его указанию.

Наступала весна, погода стояла хорошая, теплая. Воздушная обстановка была относительно спокойной — истребителей противника в воздухе, можно сказать, не было, зенитная артиллерия особенно не активничала.

К 10 февраля заметно повысилась интенсивность действий зенитной артиллерии противника, особенно «эрликонов» — малокалиберных (20-мм) скорострельных пушек. Но мы уже знали как с ними бороться. Если надо было бомбить цель с горизонтального полета, то мы поднимались выше, на высоту 2000—2500 метров. Если с пикирования, то огонь зениток подавляли огнем бортового оружия. Вначале, при пикировании, огонь вели летчики, а при выходе из атаки — стрелки-радисты.

Если огонь зениток был не особенно сильным, то после бомбоудара мы обрабатывали цель еще и пулеметным огнем. При этом нам помогали и истребители сопровождения.

Активизировали свою деятельность и вражеские истребители. В их тактике не было ничего нового. Они охотились за самолетами, оставшими от боевого порядка, атаковали при роспуске групп на посадку, иногда на маршруте, снизу. Внезапный удар снизу был самым опасным, но мы были бдительны и дважды срывали атаку вражеских истребителей.

Первый раз это произошло в момент, когда группа уже подходила к аэродрому на высоте 700—800 метров. На большой скорости «мессер» стремительно неся в атаку и был уже на расстоянии 400—500 метров от нас, когда его обнаружил стрелок-радист А. Чистопольский из экипажа летчика Н. Кулешова. Он сразу дал очередь по противнику и,

чтобы привлечь наше внимание, — красную ракету. Огонь по истребителю открыло звено А. Губина, и противник вынужден был уйти.

Второй раз подобное случилось при роспуске группы на посадку между вторым и третьим разворотами. Круто набирая высоту, «мессер» сближался с самолетом молодого пилота Максимова. Его увидели стрелки-радисты и истребители сопровождения — один сразу пошел в атаку. Фашист развернулся, стал уходить на свою территорию. Снаряды, выпущенные вдогонку, цели не достигли.

За нами охотились не только фашистские истребители, но и бомбардировщики. Выскочив из облаков, они старались атаковать нас при взлете. Но мы были всегда наготове: горький опыт забываем.

...Это случилось в 1942 году, 9 июня под городом Шахты. «Юнкерс» атаковал нас во время разбега, сбросил по курсу взлета три бомбы. Едва оторвавшись, самолет попал в фокус взрыва одной из бомб, потерял управление и плашмя ударился о землю.

Как это ни странно, но я пострадал меньше других: несмотря на сильные ушибы, уже на следующий день смог летать на задание. Штурмана Мариновича

● Встреча ветеранов 2-й воздушной армии. Слева направо: А. Воблинов, П. Плотников, В. Ермаков, П. Литвинов.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

увезли в госпиталь, и мне до сих пор неизвестна его судьба. Стрелок-радист И. Михеев получил увечья, но все-таки выжил и воевал со мной до конца, до Победы.

11 февраля 1945 года. Этот день никогда не забуду. С раннего утра и до 12 часов мы бомбили противника, поддерживали свои войска. Затем на аэродром прилетел командир нашего корпуса генерал-майор авиации И. С. Полбин, поставил перед нами задачу: в помощь войскам на плацдарме нанести бомбоудар по группировке противника, расположенной в северо-западной части Бреслау. Время — 13.30.

Десятку наших бомбардировщиков возглавил сам генерал. Иван Семенович Полбин был удивительно храбрым летчиком. Причем, храбрость его сочеталась с высокими качествами новатора и командира, организатора боя. За мастерство, проявленное в боях на Халхин-Голе, он был награжден орденом Ленина. В начале Великой Отечественной, оценив тактические возможности самолета Пе-2, он первым разработал и применил новый способ бомбометания — с пикирования, как наиболее современный и точный.

Летать — его призвание, его способ трудиться на благо Отчизны. Он начал войну майором, командиром полка, а к этому времени был уже генералом, командиром авиакорпуса. Но летал по-прежнему много и часто. И всегда во главе боевого порядка. И прежде всего тогда, когда задача стояла особо ответственная или особо опасная.

В этот раз задача была и очень ответственной и очень опасной. Бреслау — камень преткновения. Наши находились на южной окраине города, гитлеровцы — на северо-западной. А город не так уж велик. Трудно не ошибиться, не ударить своих своими же бомбами.

Вот почему Полбин взял на себя эту задачу. Надо было совершенно точно выйти на цель, совершенно точно бомбить. И только с пикирования, только по точечным целям. Он верил в нас, своих летчиков, в наше мастерство. Но он был непревзойденным мастером бомбоудара с пикирования, непревзойденным мастером поражения точечных целей.

Во главе первой пятерки Пе-2 шел сам генерал. Ведущий второй он назначил меня. Выткнувшись в пеленг, мы прошли над южной окраиной Бреслау, над своими войсками и сразу наткнулись на плотный огонь зениток. Маневрируя, ведущий вывел колонну на цель. По его команде мы быстро перестроились в круг, стали самостоятельно выбирать и атаковать цели: танки, автомашины, живую силу противника.

Мы уже собирались возвращаться домой, как самолет Полбина вдруг задымил, загорелся. Мы видели как летчик боролся, срывал пламя скольжением. Но самолет вспыхивал снова и снова. Видели, как он перевернулся, с переворота врезался в берег канала почти в центре Бреслау и взорвался.

Не буду описывать скорбь людей, его уважавших, любивших. Ее не опишешь. Скажу другое. Промчался годы, когда я, как и он, был командиром полка, дивизии, командовал авиакорпусом. Как и он стал дважды Героем, генералом. Пережил его годами. Но он, сорокалетний, на всю жизнь остался моим команди-

ром. И всегда и во всем был для меня примером. В полетах, в работе, в отношении к людям. И всегда он был моим лучшим советчиком, моей честью и совестью.

В двадцатых числах февраля командир полка Герой Советского Союза гвардии полковник В. П. Гаврилов получил боевую задачу: произвести налет на аэродром Ламсдорф, уничтожить самолеты и склад горючего. Командир принял решение: задачу выполнять двумя эскадрильями, второй и третьей. Мы подробно проиграли задание между звеньями и эскадрильями, а также с командиром группы истребителей сопровождения, майором В. И. Бородачевым. Потом он трижды сопровождал нас, и мы стали хорошими товарищами. А в основном нас прикрывали летчики из других полков. Никогда не забуду ведущих групп Н. Паршинкова, П. Ефимова, В. Чижа и других замечательных товарищей и командиров.

Зима на Одере была очень снежной, весна ранней и дружной. Развезло дороги, аэродромы. Ни взлетать с них было нельзя, ни садиться. Бедствовала большая часть авиации, сосредоточенной в этом районе. А мы летали. Аэродром Бриг, имевший бетонную полосу, позволял нам работать в любое время суток, и трудность при организации налета на Ламсдорф заключалась только в одном, в определении времени удара. Умело выбранное время — это внезапность. А внезапность — это успех. Ошибка недопустима. Ошибка смерти подобна.

Когда же ударить по Ламсдорфу? Решили: лучше всего утром, точнее в 7.30. В самом начале рабочего дня, в момент его организации. Определили способ: пикированием, с высоты 2000 метров. Запуск моторов — по сигналу со старта. В воздухе соблюдать радиомаскировку.

После взлета собрались быстро. Вторую, ведущую эскадрилью было поручено возглавить мне, третью — капитану К. Мулюкину. Мы с ним сработались, понимали друг друга со слова, со взгляда. Поднявшись на 2000 метров и убедившись, что бомбить с этой высоты невозможно — мешала густая дымка, — я принял решение снизить до высоты оптимальной, с которой можно просматривать землю и выйти на цель с хода.

Снизившись, мы увидели аэродром. До него было около 10 километров. Я передал экипажам: «Работаем с тысячи метров». По этой команде одно звено моей эскадрильи отошло вправо — для удара по складу, два звена взяли курс на правую стоянку самолетов. Третью эскадрилью пошла на левую. Штурманы подготовили прицелы, расчеты на бомбометание с горизонтального полета с высоты 1000 метров.

Противник не ждал нас. Самолеты не рассредоточил, не замаскировал. Четверка дежурных истребителей стояла у взлетной полосы, но моторы были выключены. Зенитки молчали и открыли огонь только тогда, когда группа, отбывшись, брала курс на свой аэродром.

Возвратившись, мы изучили пленки фотоконтроля. Результат бомбоудара превзошел ожидания. Группа уничтожила около 20 самолетов противника. Взорвала склад горючего. Успех определялся нашей хорошей подготовленностью и тем, что командир полка и командир дивизии, полковник Ф. А. Добыш (ныне генерал-полковник авиации) выдали нам

для выполнения этой задачи отлично отработанное решение.

Прошло несколько дней, и полк получил аналогичную задачу: нанести удар по аэродрому Герлин. Было выбрано время удара: в полдень между 12—13 часами. И здесь была своя логика: кто же совершает налеты на аэродромы в разгар их боевой работы! И еще: время обещенное, а немцы, как известно, педанты, распорядок выдерживают точно.

В отношении вражеских авиаторов, их педантизма мы, пожалуй, и не ошиблись, но не учли бдительность системы оповещения: она сработала неожиданно четко. При подходе к аэродрому мы увидели восьмерку поджидавших нас ФВ-190. Бомбардировщики еще на боевом курсе, а бой уже завязался.

Взлетела еще шестерка ФВ-190, и бой принял ожесточенный характер. Мы едва успели отражать атаки противника. В первую девятку Пе-2 врезался горящий ФВ-190, открыл огонь по ведущему, но промазал. Его стало кренить вправо, он вплотную сблизился с самолетом летчика Максимова. Произошла короткая, полная драматизма дуэль: штурман Пе-2 бил по «фоккеру», фашист — по Пе-2. Секунды, и оба самолета, охваченные пламенем, начали падать. Из нашего выбросились с парашютами штурман и стрелок-радист, летчики — и наш и вражеский — погибли.

Жалко, когда погибают товарищи, но Максимова особенно жалко. До боли в душе. Самый молодой летчик в полку — ему только исполнилось восемнадцать — и самый из молодежи способный. Смелый, тактически грамотный. Был награжден двумя орденами — Красного Знамени и Отечественной войны.

Обстановка была очень сложной — имею в виду противодействие вражеских истребителей в самый ответственный момент — в момент, когда бомбардировщики находятся на боевом курсе. Здесь особенно трудно ведущему экипажу. Ему надо видеть, что делается в воздухе — это во-первых. Во-вторых, ему надо точно сохранить свое место в строю. Начни он метаться, уходить от атак истребителей или от взрывов зенитных снарядов, боевого порядка не будет, он распадется немедленно. В-третьих, он должен выдержать заданный курс, скорость и высоту — режим, нужный для точного бомбоудара. Не выдержит, бомбы пойдут впустую...

Мы выдержали. Мы сохранили место в строю, сохранили режим. Несмотря на атаки вражеских истребителей, несмотря на то, что удар по аэродрому был нанесен. И хотя противник таких ощутимых потерь, как это было на аэродроме Ламсдорф, не понес, задача была выполнена успешно. Хорошо действовали и истребители сопровождения. Они прикрывали нас, они связали боем вражеских истребителей и одного из них сбили, хотя бой был неравным — противник имел численное превосходство.

В марте боевые действия с аэродрома Бриг закончились. Мы перебазировались на сто километров северо-западнее, на аэродром Заган. Мы готовились к последней решительной операции, к Победе. Очертания ее уже были явственными.

Генерал-майор авиации запаса
П. ПЛОТНИКОВ,
дважды Герой Советского Союза



ПОДВИГ ОТЦОВ —
КРЫЛЬЯ СЫНОВЕЙ

МОЙ ЗЕМЛЯК ИВАН ЗИНОВЬЕВ

ЗНАКОМСТВО наше состоялось почти полвека назад...

Редакция одной из газет города Горького поручила мне, тогда совсем молодому журналисту, написать об одном из выпускников аэроклуба сормовского завода. Начальник аэроклуба, когда я пришел на аэродром, сказал:

— У нас все достойны, чтобы писать о них, но лучше всего расскажите о Ване Зиновьеве. Программу обучения он закончил первым и на отлично! — Начальник улыбнулся, покрутил головой, кого-то ища глазами, — Да вот и сам он легок на помине. Зиновьев! — крикнул он, — Тут вот из газеты пришли, тебя спрашивают...

К нам подошел и четко представился крепкий, среднего роста, подтянутый, вихрастый паренек.

Спрашиваю, где и кем он работает.

— Токарем на заводе, — ответил Зиновьев. — Окончил сормовское ремесленное училище.

— Почему решили стать летчиком?

— А как же иначе! — Воскликнул паренек. — Валерий Павлович Чкалов, когда выступал у нас на заводе, сказал: «Нет ничего важнее сейчас, как овладеть самолетом, стать летчиком». Вот мы с ребятами по направлению комитета ВЛКСМ и пришли в аэроклуб. Научились пилотировать У-2.

Позже узнаю: Ваня Зиновьев, опять же по путевке комсомола, поступил в военное летное училище.

Прошло несколько лет. Однажды уже на фронте мне в руки попала авиационная газета. Под рубрикой «Герои нашего фронта» увидел портрет летчика. Лицо показалось знакомым. Читаю подпись под снимком: «Около ста боевых вылетов совершил летчик гвардии капитан Иван Зиновьев, громя с воздуха немецкую технику и живую силу. Отважный летчик награжден орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени, Красного Знамени, Красной Звезды, медалью «За отвагу».

Фотокорреспондент газеты сообщил

мне адрес части. Спешу в 108-й гвардейский ордена Суворова штурмовой авиационный полк. Сразу встретиться с земляком не удалось. Командир эскадрильи во главе группы улетел на боевое задание.

— Настоящий летчик-штурмовик, да еще какой! — говорит командир части. — Зиновьев один из тех, кто принес полку гвардейскую славу.

С земляком увиделись только под вечер. Задание группа выполнила безупречно. С передовой от командира наземного соединения в часть пришла благодарственная радиограмма. Особенно метко штурмовал и сбрасывал бомбы ведущий.

Расспрашиваю гвардии капитана о его боевых делах. Зиновьев отвечает скупно.

— Ну что тут рассказать, воюем, как все. Бьем фашистов, приближаем час нашей победы. — Помолчал, думая о чем-то своем, сокровенном, — Вы, товарищ корреспондент, лучше напишите о других. Например, в моем первом ведущем Феде Жигарине. Ему я обязан очень многим, может быть, даже и жизнью. В январе 1943 года это было. Воевали мы тогда на Дону. Громили танковые колонны, рвавшиеся к Сталинграду сквозь кольцо наших войск.

Вылетели мы с Жигариным на разведку в район Чертково — Миллерово. Видимость — отвратительная. Заснеженная земля еле просматривалась. Сизая дымка заволакивала горизонт. Я, чтобы наблюдать за самолетом командира, открыл левую форточку. Неожиданно ведущий резко пошел вниз. Я не удержался, проскочил вперед, а затем резко спикировал. И тут у меня вырвало за борт планшет с картой.

По дороге двигалась вражеская колонна танков и автомашин. В наушниках прозвучала команда Жигарина: «Ваня, бросай!»

Сбросил бомбы и выпустил реактив-

ВЗГЛЯД
СКВОЗЬ
ГОДЫ

ДРУЗЬЯ МОИ, БОЕВЫЕ...



В ИЮНЕ 1942-го наш 707-й ночной бомбардировочный авиационный полк действовал на Северо-Западном фронте. Аэродром располагался на окраине деревни Заречье. Передо мной на столе лежит пожелтевший от времени снимок. На нем — летный состав нашей первой эскадрильи.

Однажды после завтрака собрались мы у домика поговорить, обменяться впечатлениями о прошедшей боевой ночи. Подошел фотокорреспондент армейской авиационной газеты, пригласил нас сфотографироваться — на память.

— А может быть, и в газете поместим, — сказал он.

Для фона кто-то принес парусиновый чехол. А через день-два снимок действительно появился в газете. На нем стоят слева направо: заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Василий Бедкин, штурман эскадрильи старший лейтенант Борис Плоткин, штурман звена лейтенант Алексей Зайцев, командир звена лейтенант Иван Кочетов, сидят — летчик — старший сержант Николай Шмелев, летчик старший сержант Юрий Сорокин и адъютант эскадрильи, старший лейтенант Владимир Тычков.

С той поры минуло почти четыре десятилетия. И вот теперь всматриваюсь в дорогие мне лица боевых друзей. Вот стоит Алексей Зайцев. Мне пришлось с ним выполнить более 300 боевых вылетов на По-2. Бывало всякое. Как-то возвращались с задания на бреющем полете. В предраассветной дымке в овраге Алексей увидел штабеля ящиков.

— Видишь, — прокричал мне штурман. — По-моему, склад боеприпасов... — Заманчивая цель, — отозвался я, — засеки это место.

Возвратившись на аэродром, я доложил командиру полка о результатах бомбометания и сообщил о замеченном в овраге складе противника.

— Разрешите еще один вылет. Мы с Зайцевым мигом...

Командир подумал, посмотрел на небо, успевшее уже кое-где посветлеть.

— Летите! — сказал он. — Находка ваша, вам и распоряжаться.

Когда я подошел к самолету, Алексей сидел уже в кабине. Под крылом возились оружейники.

— Ну что там? Скоро? — окликнул их штурман.

— Готово! — Отозвались снизу.

Взлет разрешили немедленно...

Пролетаем линию фронта. Мимо самолета, словно искорки, пронеслись две короткие очереди. Третья прошла левее крыла. Самолет резко лег в крен. Верхушки деревьев замелькали так близко, что, казалось, колеса вот-вот коснутся

ные снаряды, обстрелял противника из пулеметов. И тут только обнаруживаю: нет карты. Бросаю взгляд за борт, а ведущего не вижу. Обратного курса из-за плохой видимости я не запомнил.

В то время со связью было плохо — ни маяков, ни приводных станций. На моем самолете стоял только приемник. По мне открыли огонь зрликоны. Обстановка сложилась, прямо скажем, невеселая. Мотаюсь из стороны в сторону, кручу головой, пытаюсь отыскать своего ведущего. А сердце колотится, словно в робей в клетке. Пот ручьем из-под шлемофона. Чувствую, как подползает к самому горлу страх. Не хочется падать на территории, занятой фашистами...

Вдруг слышу спокойный голос Жигарина:

— Чего мотаешься? Я справа и ниже тебя.

Действительно его Ил-2 вынырнул откуда-то совсем неожиданно, сманеврировал и занял свое место в строю.

— Вот теперь домой, — произнес Федор. — Задачу мы выполнили, немцев пощипали и есть в чем доложить.

Уже на аэродроме, шагая от самолетов к командному пункту, чтобы доложить результаты разведки, я со стыдом признался командиру в том, что при пикировании на колонну оторвался, в итоге потерял ориентировку, начал блудить.

— Если бы не вы, не знаю, что могло бы со мной произойти.

Старший лейтенант посмотрел на меня, сказал:

— Ничего страшного. Главное — оба дома, — помолчав несколько, добавил: — А в строю надо держаться вот так, — он взял мою руку и стиснул ее своей большой рукой. — Еще непременно условие в полете — осмоторительность и постоянное чувство района, над которым летите.

И больше — ни слова. К вечеру добыл

и принес мне планшет. Как ему удалось уладить это дело, не знаю. Только никто ни разу не напомнил мне ни в потерянной карте, ни об отрыве от ведущего.

Потом мы с Жигариным летали не один десяток раз. Он учил меня умению воевать, бить врага. Учил, как отец и педагог. Хотя по возрасту мы были почти ровесники.

Вылет этот еще больше вселил в меня уверенность в том, что боевые товарищи никогда не оставят в беде, всегда выручат. С Федей Жигариным у нас завязалась крепкая фронтовая дружба. Федя был опытным и смелым летчиком. В одном бою он сбил два вражеских истребителя. Ему первому в полку было присвоено звание Героя Советского Союза.

Из бесед с командиром и однопольчанами Зиновьева я узнал, как постепенно накапливался его боевой опыт и росло мастерство. Настал час, когда Зиновьева приняли в члены партии, назначили командиром эскадрильи. Новые, большие и ответственные обязанности легли на плечи молодого коммуниста. Водил в бой группы, ходил на разведку, штурмовал хорошо защищенные вражеские объекты.

Однажды подразделение Зиновьева получило задание — разгромить вражеский аэродром. После первого удара стоянки самолетов заволокло дымом. Горели «юнкеры» и «мессершмитты», в воздухе появились шапки разрывов зенитных снарядов.

Группа Зиновьева делает второй, третий заходы. Вражеский аэродром весь в дыму и пламени. Разгромлены стоянки, выведена из строя взлетно-посадочная полоса. Пора возвращаться домой. И тут неожиданно группу атаковали немецкие истребители. Первым попал под атаку самолет Зиновьева. Заметив врага, гвардии капитан четким маневром поднял машину вверх. Немецкий летчик проско-

чил под ним вперед буквально в нескольких метрах. В долю секунды Зиновьев поймал «мессершмитт» в прицел, нажал гашетки. «Мессер» обжатый пламенем и дымом, пошел вниз...

Свыше ста боевых вылетов совершил за годы войны мой земляк. На его счету девять сбитых в воздушных боях вражеских самолетов. Восемьдесят семь уничтожено на земле в ходе штурмовых атак. А сколько железнодорожных эшелонов пущено под откос, сожжено складов, автомашин, танков, самоходок и живой силы врага.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 года Ивану Ивановичу Зиновьеву было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Еще не один год офицер Зиновьев оставался в боевом строю — обучал молодежь, передавал ей свой богатый боевой опыт.

Недавно вновь состоялась моя встреча с полковником в отставке Иваном Ивановичем Зиновьевым. Вспомнили родной город, прославленный сормовский завод, полеты в аэроклубе на легкомысле У-2.

Коммунист Зиновьев и сейчас не знает покоя. У него, как он выразился, целый «короб» общественных должностей и партийных обязанностей. И главная — военно-патриотическое воспитание подрастающего поколения. Выступает в школах и клубах, на заводах и шахтах города Павлограда, где он ныне живет и работает. Он — почетный пионер, почетный шахтер, один из активистов городского комитета ДОСААФ. Неоднократно избирали И. И. Зиновьева депутатом городского Совета.

— Пока есть силы, буду всегда с людьми, — говорит Иван Иванович. — Так я понимаю свой долг — долг коммуниста.

Полковник в отставке
А. НЕДОСУГОВ

их. Пулеметные трассы остались в стороне.

— Проскочили! — облегченно вздохнул Зайцев.

Возле склада боеприпасов вовсю шла работа. Среди кустов, словно муравьи, взад и вперед сновали фашисты. Тракторы тянули по оврагу груженные ящиками прицепы.

Вывожу самолет на боевой курс.

— Сбросил! — крикнул штурман. Лес словно раскололся, дрогнул, пригибая к земле верхушки деревьев. Огромной силы взрыв потряс воздух. Овраг покрылся черным густым дымом. В небо столбом взметнулись комья земли. Наш По-2 подбросило, словно пустой спичечный коробок. Мотор начал работать с перебоями. За первым взрывом последовали второй, третий.

— Вот это накрыли, так накрыли! — слышу голос Зайцева.

— Отличная работа, Алеша, — говорю в ответ. — Аж петь хочется.

И мы загорлачили на всю округу, перебивая рокот мотора.

С песней перевалили через передний край. Солдаты из траншеи махали нам шапками. В ответ я покачал По-2 с крыла на крыло.

Показался аэродром. Около посадочной площадки стояли люди.

— Нас встречают! — обрадованно сообщил Алексей.

Этот мужественный и бесстрашный воин в 1944 году переучился на летчика-

штурмовика и до конца войны водил в атаки грозный Ил-2. Войну закончил под Берлином штурманом авиачасти, Героем Советского Союза. Сейчас проживает в городе-герое Новороссийске и работает в порту, ведет большую военно-патриотическую работу с молодежью, по просьбе первичной организации ДОСААФ выступает в рассказах о боевых делах однопольчана.

Рядом с ним Иван Данилович Кочетов. Летом 1942 года группу лучших летчиков полка перевели на самолеты Ил-2. С ними поиниули наш полк И. Д. Кочетов и Ю. Д. Соронин. В гвардейском штурмовом И. Д. Кочетова назначили командиром авиаэскадрильи.

...День 14 мая 1943 года был летный. Автомобили подвозили горючее, воду, боеприпасы. Оружейники крепили к самолетам стокитогаммовые бомбы. Предстояло нанести удар по одному из аэродромов, где было обнаружено скопление самолетов противника.

Кочетов принял решение нанести удар с бреющего полета.

Восемь штурмовиков у самой воды прошли озеро Ильмень и уловую станцию Дно. Развернулись в обратном направлении, прижались к земле и взяли курс на цель.

Штурмовики появились совершенно неожиданно для врага, и все бомбы, реактивные снаряды обрушили на стоянки самолетов и взлетно-посадочную полосу. Образовалось несколько очагов пожа-

ра — горели фашистские самолеты, взрывались бомбы, бензоаправщики.

Вернулись на родной аэродром почти все. Не вернулся с боевого задания лишь ведущий. Командир авиаэскадрильи И. Д. Кочетов был сражен вражеским снарядом. Наш боевой друг Юрий Соронин на борту своего самолета написал: «За Ивана Даниловича Кочетова».

С этой надписью воевал он до Победы. За героизм и мужество, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Ивану Даниловичу Кочетову Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24 августа 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

Всю Великую Отечественную войну прошли Василий Бедкин, Борис Плоткин, Владимир Тычков. После демобилизации работали в народном хозяйстве.

Юрий Дмитриевич Соронин после войны окончил Военно-Воздушную Краснознаменную академию, командовал авиаполком. После демобилизации и до настоящего времени работает во Всесоюзном научно-исследовательском институте межотраслевой информации.

Юрий Соронин, Алексей Зайцев, все мои боевые побратимы часто выступают на предприятиях перед рабочими, в домах культуры, в школах и институтах, внося свой вклад в дело патриотического воспитания нашей замечательной молодежи.

Н. ШМЕЛЕВ,
Герой Советского Союза

17 ЯНВАРЯ 1942 ГОДА на один из аэродромов, расположенный недалеко от Москвы, произвела посадку эскадрилья дальних бомбардировщиков Ил-4. На фюзеляже каждой машины выведены слова: «Хабаровский комсомол». Это был подарок хабаровцев фронтовикам.

☆☆☆

Одну машину с такой надписью вручили комсомольскому экипажу старшего лейтенанта Ивана Гросула. В экипаж входили: штурман Леонтий Глущенко, стрелок-радист Василий Митяшкин и воздушный стрелок Николай Соложенко.

В штурманской кабине экипаж обнаружил большую дерматиновую сумку с подарками. Командиру экипажа — часы с надписью, «От комсомольцев Комсомольска-на-Амуре. Декабрь 1941 г.». Вышитые кисеты с табаком, пачки папирос, носовые платки, шерстяные носки всем членам экипажа. Стали общим достоянием разные вкусные вещи: конфеты, печенье, копченая колбаса. Были в сумке и письма от девушек — теплые, милые, с ласковыми словами. Заканчивались они все наказом «беспощадно уничтожать фашистов».

ВЗГЛЯД СКВОЗЬ ГОДЫ



тов и определить примерное их количество.

На земле включились восемь прожекторов и взяли в клещи Ил-4. Заговорили зенитки. Вокруг самолета замелькали разрывы снарядов, слышны удары осколков о крылья и фюзеляж. А вырваться из зоны огня пока нельзя: необходимо сделать еще один заход на фотографирование. Летчик производит разворот, становится на курс. Штурман нажимает кнопку сброса второй САБ и... тут происходит что-то непонятное. Сначала их ослепило невероятной силы светом, тут же самолет резко бросило вверх. У Гросула вырвало из рук штурвал, но он поймал его и сжал еще крепче. Воздушного стрелка чуть не выбросило, но он за что-то зацепился сапогами и сильно ударился лицом о ручки пулемета. В кабине штурмана вырвало верхний и нижний люки. Оглушенный взрывом штурман провалился в образовавшуюся в полу кабины дыру.

Фашисты, увидев яркую вспышку и взрыв, решили, что самолет уничтожен, и тут же выключили прожектора. Смолкли и зенитки. Однако фашисты ошиблись, «Хабаровский комсомол» продолжал полет.

Быстрее всех пришел к себе Гросул.

БОМБАРДИРОВЩИКИ «ХАБАРОВСКИЙ КОМСОМОЛ»

Перед строем полка в присутствии молодежной хабаровской делегации экипаж дал клятву:

— Клянемся выполнить наказ хабаровцев! Не пожалеем сил и жизни ради полного уничтожения врага!

На второй день самолеты вылетели на боевое задание. Вел группу командир полка подполковник И. К. Бровко.

Задание было трудным. По сведениям партизан, фашисты стянули на один из аэродромов около трехсот самолетов, собираясь нанести удар по Москве. Прорваться к аэродрому оказалось не просто. Враг создал вокруг него мощную зенитную оборону. На пути бомбардировщиков выросла плотная стена разрывов зенитных снарядов. Но «илы» с курса не свернули, заслон преодолели, задание выполнили. Было уничтожено десять немецких бомбардировщиков, выведена из строя взлетно-посадочная полоса, взорван склад с горючим.

Всего экипаж Ивана Тимофеевича Гросула на машине «Хабаровский комсомол» совершил 71 боевой вылет. Несколько раз самолет приходил на аэродром тяжело израненным, а однажды пришлось садиться в открытом поле на вынужденную. Золотые руки техников латали пробоины, выправляли вмятины, заменяли детали в моторах, и машина вновь уходила в бой.

О семьдесят первом вылете хочу рассказать подробней. Он состоялся в конце мая 1942 года. Предстояло ночью сфотографировать крупный вражеский аэродром, выявить и расшифровать систему его ПВО, засечь зенитные бата-

● Боевые друзья — командир экипажа бомбардировщика «Хабаровский комсомол» капитан И. Гросул (справа) и штурман Л. Глущенко.

(Снимок военных лет).

реи. От результатов разведки зависел последующий массированный авиационный удар по аэродрому. В назначенное время разведчик поднялся в воздух. Под фюзеляжем три бомбы ФАБ-250, в бомболюках восемь ФАБ-100 и две осветительные бомбы, установлен фотоаппарат НАФА.

Ночь была светлой, лунной, без единого облачка.

Сначала экипаж вышел на 20 километров севернее аэродрома и только после этого развернулся в сторону цели.

— Командир, цель прямо по курсу! — доложил штурман и добавил: — Держите высоту 2100 метров, скорость — 205 километров.

Вскоре впереди четко обозначились бетонированная ВПП, стоянки самолетов.

— Командир, мы на боевом. Так держаты!

— Есть так держать! — ответил Гросул.

Штурман нажимает боевую кнопку. Первые фугаски уходят вниз и взрываются на ВПП, остальные падают на стоянки. Вспыхивают и повисшие светомомбы, срабатывает фотоаппарат. Штурман и стрелки успевают визуально разглядеть расположение стоянок самолета-

Он стал сразу же опрашивать экипаж. Воздушный стрелок доложил: пулемет и он сам — целы. Про разбитое лицо умолчал. Радист ответил: «Сам цел, а радиостанция разбита, возле кабины вырвало большой кусок обшивки». Штурман молчал. Несколько позднее выяснилось — Глущенко чудом удержался в проеме кабины: ламки парашюта зацепились за рваные края люка и приборную доску. С большим трудом он взобрался в изуродованную кабину, произнес, обращаясь к командиру экипажа:

— Иван, а мы вроде бы летим?!

— Леша! Ты жив?

— Да, вроде живой, но кабина — сплошное решето...

Самым страшным оказалось то, что на самолете отказали почти все приборы. Из штурманской кабины сквозняком выдуло полетную карту. Возвращались домой, ориентируясь по звездам и характерным признакам на земле. Над своим аэродромом экипаж ждали новые неожиданности.

Обычно, при подходе к аэродрому, руководитель полетов, заслышав шум моторов, приказывал стартовой команде включить соответствующие световые сигналы-ориентиры. На этот раз такой команды руководитель полетов, видимо, не отдал: аэродром был погружен в темноту. Сделали два круга, снижались до предельно малой высоты, чтобы дать возможность узнать самолет с земли. Но земля по-прежнему не реагировала.

— Думаю, что где-то поблизости кружит фашист, — раздумчиво произнес

штурман — потому и нас не принимают...

Глуценко угадал: над аэродромом действительно петлял двухместный немецкий Me-110.

Ил-4 пошел на посадку без подсвета полосы. При подходе к границе аэродрома штурман дает серию красных ракет — сигнал аварийной посадки.

На земле на мгновение включили посадочные прожектора. Но тут на небольшой высоте у Ил-4 остановились сразу оба двигателя: кончился бензин. Самолет резко уменьшил скорость и увеличил угол планирования. Как Иван Тимофеевич сумел в темноте, на поврежденной машине, с заглохшими двигателями нормально приземлиться, одному, как говорится, богу известно. Это можно отнести только к великолепному мастерству летчика.

Через несколько минут Гросул доложил начальнику штаба о выполнении задания. Экипаж совместными усилиями по памяти восстановил схему вражеского аэродрома, расположение стоянок, количество самолетов на них и размещение зенитных батарей.

Самолет трактором отбуксировали и капонир.

Утром, при дневном свете, осмотрев бомбардировщик, инженеры и техники удивленно разводили руками: непонятно, как экипаж долетел: машина вся избита осколками, в штурманской кабине — ни единого стеклышка, колпак над кабиной стрелка срезан, словно ножом. Потом долго думали, как решить дальнейшую судьбу самолета: списать или

попытать восстановить. Решили — восстановить.

Ил-4 ушел в ремонт, а экипаж продолжал воевать на других машинах.

Ивану Тимофеевичу Гросулу и Леонтию Петровичу Глуценко через несколько месяцев было присвоено звание Героя Советского Союза. Радист Б. Мятишкин и воздушный стрелок Н. Соложенко награждены орденами.

Примерно через месяц самолет с надписью на борту «Хабаровский комсомол» восстановили.

Во время ремонта механик обнаружил в техническом формуляре «ила» интересную запись, сделанную молодыми рабочими завода: «Командиру боевого экипажа! Нас не берут в армию, хотя нам по 16-17 лет. «Куйте, говорят, победу своим трудом». И мы, комсомольцы, отправляем на фронт вот эти грозные бомбовозы, в которые вложили не только свой труд, но и свои молодые сердца. Несите на этих крыльях смерть бесноватому фюреру и всем фашистским гадам!»

Подписи ребят установить не удалось — они оказались неразборчивы.

13 июня 1942 года самолет снова отправился на боевое задание. Еще на дальних подступах к цели советские самолеты были атакованы группой Me-109. А потом открыла огонь зенитная артиллерия. Только что возвращенный в строй Ил-4 получил вновь серьезное повреждение. Зенитный снаряд попал в хвостовую часть фюзеляжа и разорвался внутри. Образовалась огромная пробоина и стало заедать управление

рулями. Командир экипажа имел полное право вернуться. Но он помнил запись хабаровских комсомольцев в формуляре и не допускал даже мысли о срыве выполнения боевого задания.

Бомбы были сброшены точно на цель, и только после этого хабаровский «ил» лег на обратный курс. И если он не развалился в воздухе, то при посадке это все же случилось: хвостовая часть отвалилась сразу же, едва самолет коснулся колесами земли.

Подъехал командир полка. Командир экипажа доложил:

— Задание выполнено, но вот самолет...

И он огорченно показал рукой на остатки боевой машины.

— Не огорчайтесь, — ответил подполковник Бровко, — хабаровские комсомольцы могут гордиться тем, что сработанный их руками «ил» сделал все, что мог.

Вот так закончилась боевая биография одного из самолетов эскадрильи «Хабаровский комсомол».

☆☆☆

Хабаровцы действительно могли гордиться плодами рук своих. Из 18 летчиков и штурманов, летавших на самолетах с надписью «Хабаровский комсомол», 14 стали Героями Советского Союза, а двое удостоены этой чести дважды.

В. СУХОДЛОВ

ИСТОРИЯ ОДНОЙ ФОТО- ГРАФИИ



В СЕРЕДИНЕ 1942 года головной авиазавод начал выпускать самолеты Ил-2 в двухместном доработочном варианте. Первые партии этих машин направлялись в 1-ю запасную авиабригаду, в которой формировались и обучались штурмовые полки перед отлетом на фронт.

Естественно, что долгожданные штурмовики с кабиной воздушного стрелка-защитника, вооруженного крупнокалиберным пулеметом, вызвали большой интерес летчиков и техников. На встречу с ними и прилетели главный конструктор самолета С. В. Ильюшин и летчик-испытатель В. К. Конкинани. Тут же на аэродроме и состоялась беседа. Встречу запечатлел фотограф. На переднем плане снимка справа С. В. Ильюшин, слева от него (в кепке) — В. К. Конкинани и рядом с ним (в фуражке) — командир бригады полковник А. И. Подольский.

Прошло 33 года. В Москве, в ЦДСА им. Фрунзе была устроена выставка, посвященная нашей победе над фашист-



ской Германией. В числе экспонатов военных лет внимание А. И. Подольского, теперь уже генерал-полковника в отставке, привлекла и упомянутая фотография 1942 года. Дежуривший в зале фотокорреспондент обратил внимание

на мужчину в штатском, пристально и с улыбкой смотрящего на фотоснимок. Подошел, спросил. Узнав, запечатлел такой, довольно редкий момент на фото- пленке.

П. КОЗЛОВ

БОЙ В НОЧИ

Военный летчик 1-го класса Александр Николаевич Остапенко первый свой шаг в небо сделал в учебной организации оборонного Общества — окончил Запорожский, затем Кинель-Черкасский аэроклубы (1967—1969 гг.). Редакция публикует один из эпизодов его боевой учебы — полет на перехват «противника».



РАЗМЕРЕННО бежит стрелка секундомера по циферблату на приборной доске. Зеленовато светится экран бортового прицела. Он пока еще чистый, без меток от целей. Далеко внизу лежат облака, а еще ниже, под ними — невидимая, уставшая от дневных трудов земля. Тихо в наушниках. Молчит штурман наведения на командном пункте. Наведение идет по приборам: «противник» не должен слышать, что на него уже поднят перехватчик. Только потрескивают в наушниках атмосферные разряды, да легким пискom напоминают о себе перемещения командных индексов на приборах. Могучий двигатель выносит истребитель на самый верх тропосферы, туда, где температура понижается, где выгоднее условия разгона машины.

Вот снова писк в наушниках, побежал курсозадатчик, ожили треугольники командных индексов на других приборах. И давно ожидаемая команда штурмана:

— 162-й, форсаж, разгон...

Он задает конечную высоту и скорость, информирует о положении цели относительно истребителя. И пока все. Теперь он снова замолчит до долгожданного доклада с высоты: «Пуск произвел, выхожу из атаки!» Остальное — дело твоего умения и четкой работы техники.

Теперь тебе нужна скорость. Большая скорость! Там, еще выше, где плотность воздуха совсем мала, скорость обернется всем необходимым для боя: и высотой, которую надо набрать очень быстро, чтобы достать цель, и скоротечной атакой, а поэтому — вперед!

Включен форсаж, увеличены обороты двигателя... Легкий толчок в спину, и вот уже каждой клеточкой тела, каждым нервом чувствуешь, как неудержимо, стремительно растет скорость, как перегрузка прижимает тебя к спинке сиденья. Самолет спокойно переходит сверхзвуковой барьер и так же спокойно движется дальше. А где-то далеко внизу от гулкого двойного удара, сопровождающего полет на сверхзвуке, вздрогнут заснувшая степь и темные перелески. Но это там, на просторе, а в кабине все так же, по-прежнему, только

качнутся стрелки на приборах, да дрогнет чуть самолет, и звук уже далеко позади.

А теперь — в набор, цель где-то там, впереди и выше, еще пока что невидимая. Только у штурмана командного пункта, там, на земле, на экране локатора, неумолимо сближаются метки — перехватчик и цель. Но вот и здесь, на чистом зеленоватом поле экрана прицела пробивается метка. Это «противник». Доворот на метку, и вверх, и цели.

Перехватчик — это скорость, стремительная атака, неотразимый удар. Он подобен стреле, выпущенной твердой рукой из могучего лука. Времени очень мало — секунды. Движения рулями мягкие, двойные. Нельзя ничего упустить, ошибиться, повторная атака очень сложна — разворот на такой высоте и скорости займет очень много времени и цель может пройти рубеж перехвата.

Как медленно тянутся и неудержимо быстро бегут секунды! Метка цели — сопровождается, захват — и вот ползут метки дальности к долгожданным делениям...

— Пуск! Выхожу из атаки, — выдыхаешь ты, нажав кнопку радиопередатчика.

— Фиксирую атаку и рубеж перехвата! — отзывается штурман командного пункта.

Теперь домой. Выключен форсаж, прибраны обороты турбины. С огромной высоты несется перехватчик в развороте со снижением. Можно глянуть и по сторонам.

Небо! Где взять слова, чтоб хотя бы попытаться описать твою красоту! Иссиня-черный бархатный купол. Звезды — огромные, чистые, словно умытые, и бесконечное множество мелких в такой же бесконечной дали. Где-то очень далеко на западе верхний край облаков еще подсвечивается красным отсветом и кусочек неба над ними в зеленоватосинем оттенке. Туда ушел день. А северная сторона горизонта заметно светлее, там в Арктике — полярный день, но это далеко, с земли такое не увидишь.

● Перехватчики

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

Теперь ты чувствуешь, что немного устал за эти три десятка минут, высотный костюм на тебе мокр. Капелька пота бежит по лицу, мешает, щекочет, но смахнуть ее невозможно — смотровой щиток гермошлема закрыт.

Все ближе верхний край облаков, на которых местами видны светлые пятна — это пробивается отсвет от большого города, от железнодорожных станций, поселков. На север от города, над тем местом, где невидимый за облаками гражданский аэропорт, около десятка проблесковых огней пассажирских самолетов — взлетевших и ожидающих очереди на посадку. Проблески видны очень отчетливо и ярко, кажется — рукой подать, хотя до них далеко, не меньше полусотни километров. Над степью и лесом облака ровного серо-белого цвета, только кое-где багровыми пятнами отсвечивают огни рабочих поселков.

Потом будут красные строчки огней подхода, дружески мигающий глаз светомаяка, голубые лучи посадочных прожекторов и белая в их свете бетонка, расчерченная черными следами колес в полосе приземления.

Далее солдат-«высотник» поможет тебе стянуть стратосферные «доспехи», и — в душ.

После краткого разбора полета, в еще возбужденной компании товарищей-летчиков ты выйдешь на остывающий после жаркого дня бетон, и автобус цвета хаки неторопливо побежит по темной дороге в сторону спящего городка. Непривычно громко разнесутся голоса среди притихших домов. Подняв голову, ты увидишь свет в окошке третьего этажа. Она не спит. Она ждет тебя. С работы...

...Но это все потом. А пока уже можно открыть щиток гермошлема и смахнуть, наконец, капельку пота, которая так щекочет. И можно подумать о том, что заверченный полет — еще один шаг к мастерству, необходимому для народа труда, для мира.

Капитан А. ОСТАПЕНКО

СЛЕД В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

— Так это же, наверное, ПетраASSEKpeTOBича я вижу, — с какой-то озорной интонацией, в которой звучали и утверждение и вопрос, произнесла полная женщина, необычно легко справляясь с таким замысловатым отчеством.

— Анка! — удивленно и радостно воскликнул крепко сбитый, подвижный мужчина. Они встретились почти через 40 лет: бывший инструктор Бийского аэроклуба ПетрASSEKpeTOBич Кононов и бывшая курсантка Анна Васильевна Колобашкина. Встретились на слете ветеранов клуба, организованном следопытами 18-й бийской школы. Вот уже пять лет ведут ребята поиск выпускников местного аэроклуба.

...Зал взорвался аплодисментами. И пока они шли от входа до первого ряда, где им были «забронированы» почетные места, всплески ладоней полутысячной ребячьей аудитории, попав в ритм шагов, сопровождали их. Они шли торжественно, как на параде, мимо празднично одетых школьников, пришедших в кинотеатр «Родина», во все глаза глядевших на них и пытавшихся понять, что же в жизни отделяет обыкновенное от необычного, героического. Ведь и эти убежденные седины, с боевыми наградами ветераны Бийского аэроклуба были когда-то мальчишками и девочками...

Из 800 выпускников клуба найдены пока шестьдесят. Александр Андреевич Шикунов, первый директор 18-й школы (по его инициативе и начал был поиск). В дни Отечественной войны командир звена бомбардировщиков. Пришел председателем районного комитета народного контроля Петр Васильевич Либин — участник Великой Отечественной войны. Был здесь и диспетчер Бийского аэропорта Николай Иванович Четвергов, в прошлом — летчик бомбардировочной авиации. Старший инструктор краевого комитета ДОСААФ ПетрASSEKpeTOBич Кононов на таком слете был впервые.

Есть в Чарышском районе Алтайского края красивая деревенька с ласковым именем — Маральи Рожки. Отсюда тринадцатилетним пареньком отправился Петр Кононов с отцом на заработки в Новосибирск, а возвратился через полтора десятка лет... на самолете. Сел прямо на то место, где раньше играл в лапту. Сбежалась вся деревня. Еще бы! Не доводилось, чтобы в Маральи Рожках садились самолеты. А когда увидели повзрослевшего Петра Кононова, пересудам и расспросам конца не было. Шутка ли — первый летчик в округе! Каждый за честь считал принять гостя в доме. Кононовых односельчане уважали, старший сын Александр был организатором и первым председателем колхоза «Путь Ленина».

Как-то ПетраASSEKpeTOBича спросили: «Какое место в вашей жизни занимает авиация?»

— Вся жизнь, — не задумываясь, ответил он. — Я и началом-то жизни считаю миг, когда впервые увидел самолет. А было это в 1932 году в Новосибирске. О полетах в то время мечтали, наверное, все мои сверстники. Об авиации много писали, в газетах и журналах пестрели снимки крылатых машин и их покорителей. Но самолет, увиденный не на картине, «взаправдашний», все равно пора-

зил воображение. Решил твердо: буду летать!

По несколько раз в неделю бегал он к аэродрому, километров за шесть от дома. Бегал, чтобы только увидеть, как взлетают удивительные машины. Чтобы быть к ним поближе, устроился на местный аэродром учеником... пожарного. Но настал час, когда и его приняли в аэроклуб.

Осенью 1934 года восемнадцатилетний Петр Кононов был в числе первых 20 планеристов Сибири. Через год он уже работал инструктором-планеристом, потом закончил летное отделение и по направлению Осоавиахима поехал в Бийск, где только что был создан еще один аэроклуб Сибири. В неполные двадцать лет Кононов — инструктор Бийского аэроклуба, секретарь комитета ВЛКСМ, член бюро горкома комсомола. И на все хватало времени: на полеты, общественную работу, учебу.

Семь выпусков сделал Бийский аэроклуб до войны. Среди воспитанников Кононова немало людей, имена которых золотыми буквами вписаны в историю оборонного Общества: Герой Советского Союза В. Тагильцев, Герой Социалистического Труда А. Помелов, первым в Западно-Сибирском управлении Министерства гражданской авиации освоивший самолет Ту-104. Под руководством Кононова делала первые шаги в авиации Нина Ильинична Бондарь-Ширяева — человек изумительной, героической судьбы. После аэроклуба она закончила Омское летное училище. Воевала. Когда после тяжелого ранения не могла больше летать, попросилась в танковое училище и закончила войну в Чехословакии командиром танка Т-34.

В 1942 году два аэроклуба Алтая — Бийский и Барнаульский были объединены. Главная цель — подготовка летчиков и парашютистов для фронта. В Барнауле заканчивали учебу курсанты аэроклубов Белоруссии. И сразу — на фронт. На плечи инструкторско-преподавательского состава легла огромная ответственность. Война определяла качество их работы. Вот только некоторые имена тех, кто самоотверженным трудом в тылу закладывал основу Победы: Вадим Мерер, Евгений Коновалов, Павел Протасов, Николай Ощепков (авиационные техники), Виктор Лысков, Александр Сельцов, Николай Овчинников, Полина Фефелова (инструкторы-летчики). 26 алтайских летчиков удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Двадцать из них — питомцы Бийского и Барнаульского аэроклубов. Возглавлял аэроклуб во время войны ПетрASSEKpeTOBич Кононов.

ПетруASSEKpeTOBичу не довелось воевать, осваивать новые типы самолетов и новые трассы. Но его мечты осуществились в жизни его учеников.

Через его жизнь прошли судьбы многих интересных людей, составивших спортивную славу Алтая и страны: инструктор-парашютист, заслуженный мастер спорта Владимир Мекаев, трагически погибший в 1968 году при совершении героического прыжка на Памир, посмертно награжденный орденом Красной Звезды; заслуженный мастер спорта летчица Галина Корчуганова; экс-чемпионка мира заслуженный мастер спорта Лидия Еремина, обладательница 57 золотых, 3 серебряных и 2 бронзовых медалей. Около 20 раз воспитанница Барнаульского авиаспортивного клуба вносила поправки в таблицу мировых рекордов. Командир парашютного звена Лидия Михайловна Еремина имеет на своем счету более 4500 прыжков, отлично пилотирует Ан-2.

Более двадцати лет проработал ПетрASSEKpeTOBич в Барнаульском авиаспортивном клубе: летчиком-инструктором, начальником клуба, начальником штаба... В 1969 году он совершил свой последний полет, но небо всегда с ним — в снах, в памяти, во встречах с бывшими курсантами. Со многими из них он переписывается, встречается.

«Моя заветная мечта стать летчиком, потом космонавтом», — так писал сын потомственного чабана Байрам Сандин из далекого села Якунур Усть-Канского района. В 1963 году алтаец Байрам совершил свой первый самостоятельный полет на Як-18У, а сегодня летчик 1-го класса Б. Сандин водит лайнеры на международных авиалиниях. В гражданской авиации работают Георгий Мансков, Геннадий Никитин, Виктор Калугин, Дмитрий Самохвалов и многие, многие другие. Все они добрым словом вспоминают Барнаульский авиационно-спортивный клуб, его инструкторов-наставников и среди них старейшего летчика ДОСААФ П. А. Кононова.

В личном архиве ПетраASSEKpeTOBича хранятся вырезки из газет и воспитанниках клуба, десятки писем, фотографий. Особенно дорожит он одной: в кабине планера Л-13 сидит летчик-испытатель, Герой Советского Союза Федор Богданов, рядом Кононов — его первый инструктор.

За свой труд в оборонном Обществе (вот уже более 46 лет) ПетрASSEKpeTOBич Кононов награжден тремя Почетными знаками ДОСААФ СССР. В последние годы он работает в орготделе краевого комитета. Об уходе на пенсию пока и не помышляет.

— Вот поработаю полвека в ДОСААФ, тогда и буду думать о «заслуженном отдыхе», — шутит он. И по-прежнему полон энергии, а его работоспособности можно позавидовать. В служебных командировках исколесил весь край вдоль и поперек, как когда-то небо Алтая.

Да, он не возьмет больше в руки штурвал самолета, но он оставил свой след и в небе и на земле: в судьбах и делах своих учеников.

А. ЖАРОВ,
Г. ПОЛЬКИН

Барнаул.

● Основной экипаж научного орбитального комплекса: командир Владимир Коваленок и бортинженер Виктор Савиных.

Фото А. ПУШКАРЕВА



ВОСЬМОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ...

ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД работает на околоземной орбите станция «Салют-6». С ее борта уже получено 9500 многоформатных и 4500 широкоформатных снимков поверхности Земли. Их изучение облегчило специалистам поиск и оценку новых месторождений нефти, газа, подземных хранилищ воды, выбор экономически выгодных трасс для железных и шоссейных дорог, газо- и нефтепроводов, линий электропередач и т. д.

На технологических установках орбитальной станции получено около 300 образцов различных материалов и сплавов. А это открывает перспективу организации в космосе производства сверхчистых полупроводников для микроэлектроники, всевозможных стекол с заранее заданными свойствами для промышленности, легких и в то же время прочных пеноматериалов, высокоэффективных лекарственных препаратов. Основные экипажи орбитальной лаборатории и экипажи посещения передали с ее борта огромное количество ценной информации по физике атмосферы, астрономии, биологии и другим областям науки и техники. Сейчас результаты космических исследований и наблюдений используют почти 500 орга-

низаций Советского Союза. И круг потребителей все расширяется.

Для продолжения работ, выполненных в годы десятой пятилетки членами четырех основных и девяти краткосрочных экспедиций, в том числе семи международных, 12 марта 1981 года в космос стартовал первый пилотируемый корабль одиннадцатой пятилетки — «Союз Т-4». Его экипаж — В. Коваленок и В. Савиных — уже 13 марта состыковал свой корабль со станцией «Салют-6» и перешел на ее борт.

Новый командир орбитального научно-исследовательского комплекса «Салют-6» — «Союз» — «Прогресс» Владимир Васильевич Коваленок не новичок в космосе. Это уже третий его старт. Бортинженер Виктор Петрович Савиных впервые в космосе. Но за годы работы в конструкторском бюро, учебы в Центре подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина, участия в управлении полетами он освоил всю программу подготовки к полетам на корабле «Союз» и станции «Салют».

Опыт и знания помогли основному экипажу уже в первую неделю своей орбитальной вахты, помимо обычной

в таких случаях расконсервации станции и разгрузки корабля «Прогресс-12», выполнить ряд ремонтно-профилактических работ. Один из солнечных датчиков на станции по каким-то причинам стал «видеть» Солнце при любом положении «Салюта». Эти показания «сбивали с толку» одну из панелей солнечных батарей, и она не отслеживала светило, а следовательно, меньше вырабатывала электроэнергию. «Фотоны» (таков позывной В. Коваленка и В. Савиных) быстро нашли и устранили неполадку. Так же уверенно они ввели в строй телетайп «Строка», по которому «земля» передает на борт станции необходимую информацию, комплексный тренажер для выполнения физических упражнений.

Программа полета основного экипажа обширна и многогранна. Она предусматривает изучение природных ресурсов Земли, проведение технологических, астрофизических и технических экспериментов, медико-биологических исследований и многое другое. И коммунисты-космонавты планомерно используют каждый час полета для ее выполнения. Одновременно новые хозяева «Салюта-6» подготовились к приему гостей. На этот

«МАЛЫЙ ИНТЕРКОСМОС» — ПУТЬ В БОЛЬШУЮ КОСМОНАВТИКУ

раз ими стали члены восьмого международного экипажа — советский космонавт Владимир Джанибеков и представитель Монгольской Народной Республики космонавт-исследователь Жугдэрдэмидийн Гуррагча. Стартовав 22 марта 1981 г. на корабле «Союз-39», В. Джанибеков и Ж. Гуррагча 23 марта попали в объятия Коваленки и Савиных.

Владимир Джанибеков второй раз летит на «Салют-6». В январе 1978 года он вместе с Олегом Макаровым входил в первый экипаж посещения. Их полет был своеобразной репетицией последовавших затем международных полетов по программе «Интеркосмос». Космонавт-исследователь капитан Монгольской народной армии Ж. Гуррагча приступил к тренировкам в Звездном городке ровно три года назад, в марте 1978 года, когда еще продолжались овалы первого полету по программе «Интеркосмос» В. Губарева и В. Ремек. Представитель братской Монголии успешно осваивал космические науки, готовил себя физически и морально к предстоящей работе на орбите.

В ходе семисуточного совместного полета на станции объединенный международный экипаж орбитального комплекса провел ряд важных экспериментов и исследований, подготовленных учеными МНР и СССР. Завершив выполнение своей обширной программы, члены международного экипажа перешли в свой корабль и 30 марта благополучно возвратились на землю.

Космический рейс восьмого международного экипажа, принявшего эстафету космических экспедиций, проводимых странами социалистического сотрудничества по программе «Интеркосмос», — яркое событие, которое навеки войдет в летопись развития и укрепления советско-монгольской дружбы.

За успешное осуществление космического полета на орбитальном научно-исследовательском комплексе «Салют-6» — «Союз» Президиум Верховного Совета СССР награждает летчика-космонавта СССР, Героя Советского Союза В. А. Джанибекова орденом Ленина и второй медалью «Золотая звезда», а гражданину МНР космонавту-исследователю Ж. Гуррагче присвоил звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Президиум Великого народного хурала МНР присвоил В. А. Джанибекову и Ж. Гуррагче звание Героя Монгольской Народной Республики с вручением ордена Сухэ-Батора и медали «Золотая Звезда».

Проводив дорогих гостей, основной экипаж комплекса «Салют-6» — «Союз» продолжает рабочую вахту на орбите в интересах прогресса науки и народного хозяйства Советского Союза и стран социалистического сотрудничества.

Н. НОВИКОВ, инженер,
научный обозреватель
«Крыльев Родины»

ШИРОКА и многообразна тематика научно-технического творчества школьников, учащихся профессионально-технических училищ (ПТУ), студентов техникумов и институтов. И все большее место в ней занимают проблемы изучения и освоения космического пространства, дальнейшего совершенствования космических летательных аппаратов (КЛА) и их оборудования, использования достижений космонавтики в народном хозяйстве.

Для дальнейшего развития научно-технического творчества юных, расширения пропаганды достижений Советского Союза и стран социалистического сотрудничества в освоении космического пространства ЦК ВЛКСМ, Президиум Академии наук СССР, Министерство просвещения СССР, Государственный комитет по профессионально-техническому обучению и общество «Знание» совместно с Федерацией космонавтики СССР объявили Всесоюзный конкурс учащихся школ и ПТУ на лучший проект космического эксперимента.

★★★

Конкурс, названный «Малый интеркосмос», проводится с февраля по ноябрь 1981 г. Он посвящается 20-летию со дня первого полета в космос человека планеты Земля гражданина СССР Ю. А. Гагарина.

Основные цели конкурса «Малый интеркосмос» — воспитание у молодежи творческого отношения к труду, формирование навыков самостоятельной исследовательской и рационализаторской работы, усиление общественно-полезной направленности творчества юных техников, космонавтов, астрономов, физиков, геологов, всех молодых любителей науки и техники. Конкурс, в котором участвуют как отдельные учащиеся, так и коллективы школ, ПТУ, клубов, внешкольных учреждений, должен способствовать развитию общественной активности юных граждан страны, воспитанию у них чувства сопричастности и делам всего народа, гордости за свою социалистическую Родину. В ходе конкурса должны быть расширены и укреплены связи научно-технических объединений учащихся с предприятиями, научными учреждениями и высшими учебными заведениями.

Основные направления, тематика в условиях конкурса открывают его участникам возможность пометить о будущем космонавтики и попытаться самим приобщиться к этому будущему, осуществить свои идеи в моделях и макетах КЛА и их оборудования, в технических, технологических и других экспериментах и предложениях, связанных с использованием возможностей космонавтики для решения народнохозяйственных задач.

Центральный оргкомитет конкурса, возглавляемый Героем Советского Союза летчиком-космонавтом СССР Г. С. Титовым, рассмотрит проекты, модели, чертежи, обоснованные предложения новых узлов, приборов и агрегатов космических летательных аппаратов, систем их выведения на околоземные орбиты, систем космической связи, транспортных средств для перемещения космонавтов и грузов в открытом космосе, на планетах и других небесных телах.

Тематика конкурса предусматривает также проведение юными любителями науки и техники таких экспериментов, где они могут приобрести новые

знания в областях: астрономии, физики космоса, химии, биологии, бионики, медицины, геофизики, сформулировать и обосновать предложения об использовании на земле уже имеющихся достижений космической техники и, наоборот, на применение в космосе приборов и устройств, оправдавших себя на земле.

В проектах и предложениях, направленных на исследование и использование космического пространства, должно быть указано место их осуществления. Таким местом может быть кабина пилотируемого космического корабля, отсек орбитальной станции, открытый космос, поверхность планеты и других небесных тел. Естественно, что идеи и предложения об экспериментах и исследованиях, как и эскизные проекты новой техники, макеты, модели приборов и систем, должны сопровождаться обоснованием их научной и практической ценности, чертежами, расчетами, описаниями.

Всесоюзный конкурс «Малый интеркосмос» должен способствовать расширению сети научных и технических объединений учащихся школ и ПТУ, созданию новых клубов юных космонавтов, кружков моделистов.

Установив контакт с созданными в республиках, краях и областях оргкомитетами конкурса, многое в решении этой задачи могут сделать комитеты и первичные организации ДОСААФ, привлекая к научно-техническому творчеству новые и новые группы молодежи.

Все работы участники конкурса представляют Центральному оргкомитету до 20 сентября 1981 года. При рассмотрении и оценке жюри будет особо учитывать их общественно полезную направленность, связь с насущными проблемами науки, техники и производства, оригинальность идеи и возможность ее практической реализации, уровень, до которого доведена разработка предложенного эксперимента, качество изготовления макетов и моделей. Наиболее интересные предложения и разработки, пригодные для реализации, жюри, возглавляемое дважды Героем Советского Союза летчиком-космонавтом СССР Н. Н. Рукавишниковым, рекомендует включить в программу космических исследований, а также для демонстрации на Выставке достижений народного хозяйства СССР.

Все участники заключительного этапа конкурса будут награждены дипломами и знаками, а победители — призами имени К. Э. Циолковского, С. П. Королева, М. В. Келдыша, Ю. А. Гагарина, вымпелами и знаками, побывавшими в космосе. Почетные дипломы получают коллективы школ, профтехучилищ, внешкольных учреждений, научно-технических объединений учащихся, принявшие наиболее активное участие в конкурсе, а также коллективы предприятий, учреждений, высших учебных заведений, помогавшие участникам конкурса. Дипломы и знаки получают руководители кружков, преподаватели, ученые и специалисты, под руководством которых выполнены лучшие из представленных на конкурс работы.

Республиканские станции юных техников, авиационно-спортивные и модельные клубы ДОСААФ, Дворцы и Дома пионеров, юношеские клубы профсоюзов, местные оргкомитеты конкурса должны оказывать участникам «Малого интеркосмоса» инструктивно-методическую помощь.

В конкурсе «Малый интеркосмос» принимают участие любители науки и техники из стран социалистического сотрудничества.



И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...

Москва — Магадан — 7 часов

...Ил-62, стартовав в Домодедовском аэропорту, взял курс на восток. Это был первый рейс, что означало открытие новой беспосадочной на маршруте авиалинии Москва—Магадан. Впереди — 6000 километров, самый короткий путь по северной кромке евразийского материка.

Пока знакомились с обстановкой в самолете, соседями, стюардесса объявила: — Наш самолет пролетает над Амдермой...

Мой сосед удивился:

— Как! Уже Амдерма! А летим чуть больше двух часов.

А за бортом — минус 54 градуса! Но то за бортом, в салоне же тепло и уютно.

— Под нами Хатанга...

Хочется взглянуть на землю, посмотреть на северное побережье, тундру, оленьи стада. Но увя! За иллюминатором — крошечная тьма — полярная ночь.

— Через несколько минут пролетим над Батагай.

— Когда же рассвет!

— Уже скоро, — ведя карандашом по начерченной на карте линии, говорит штурман Николай Миронов, — после Оймякона, когда пересечем зону Заполярья.

Наконец-то! Впереди заалела еле заметная полоса. Вначале она была темно-вишневой, потом с каждой минутой расширялась, светлела, заливая землю розовым цветом. Здравствуй, новый день!

Под крылом — бело-розовые горы, изрезанные темно-серыми складками. Сколько взгляд позволяет — горы, горы, горы. Даже сверху кажутся они какими-то зловещими, безжизненными. А по радио спокойный голос стюардессы:

— Оймякон называют полюсом холода. Температура воздуха здесь иногда падает до 70 градусов мороза.

Среди этих безмолвных сопок есть поселки, живут и работают люди. Здесь в годы Советской власти открыты богатые месторождения олова, золота, каменного угля. И жизнь не замирает ни зимой, ни летом.

КОМАНДИР КОРАБЛЯ

Хозяин воздушного лайнера был нарасхват. Шутка ли, на борту — более 30 журналистов! И всем нужен он — глава экипажа, командир! Я оставила встречу на потом, на обратный путь. Не люблю суеты. И выиграла. Попросила уделить несколько минут, но они превратились в часы, благо стажировался второй экипаж.

Он сел рядом, в пассажирское кресло и улыбнулся:

— Давно не летал пассажиром...

И если бы не аэрофлотская форма с золотыми нашивками, можно подумать: «обыкновенный человек, отпускник».

Константин Николаевич Чураков. Его сознательная жизнь начиналась в пору великих событий, гремевших на всю страну, на весь мир. Чкалов, Байдуков, Беляков, Громов, Гризодубов! Не могли мальчишки тридцатых годов оставаться в стороне от их беспримерных перелетов. Они тоже мечтали стать летчиками.

Одиннадцатилетний ученик Сталинградской тридцать девятой средней школы Костя Чураков робко переступил порог аэроклуба Осоавиахима.

С какой теплотой вспоминал он своих первых инструкторов, называя их уважительно по имени и отчеству, помня их звания.

Вначале строил авиамodelи — простейшие, бумажные. Работали с большим увлечением.

— В награду за удачно выполненную модель наш инструктор Селивоненко разрешал залезть и посидеть в кабине самолета, потрогать ручку управления. Он показывал нам, как выполняются различные фигуры высшего пилотажа. Одним словом, он нам многим открыл, как это принято говорить, дорогу в небо.

После Великой Отечественной Чураков снова пришел в аэроклуб, теперь овладевает мастерством полета на планере. Учился у инструктора Елены Дмитриенко. Позже самостоятельно вылетел на По-2, выпускал его командир звена Михаил Игольников.

Потом армия, школа младших авиаспециалистов, авиационный механик. Демобилизовавшись из армии, вернулся в аэроклуб, продолжал летать на планерах и спортивных самолетах. Далее — Бугурусланское летное училище гражданской авиации.

— Я очень благодарен ДОСААФ, инструкторам аэроклуба, которые помогли мне найти себя, осуществить свою мечту.

Свою трудовую деятельность в Аэрофлоте Константин Николаевич начал на Дальнем Востоке, летая на тихоходном По-2. Водил по северным трассам Ил-12, Ил-14, Ил-18... Освоил Ту-104... В его летной книжке — длинный список все новых и новых типов самолетов, сотни, тысячи часов налета. Когда появился на воздушных трассах Ту-154, Чураков среди первых пилотов, покоривших и эту машину. Теперь Ил-62. И, наверное, нет в стране воздушной трассы, которую бы не «исходил» Константин Николаевич.

— Ваше любимое занятие в свободное время?

— Путешествовать. Но путешествовать по земле. Когда летаешь, мало что можно увидеть. Работа. В отпуск чаще всего отправляемся всей семьей на автомашине. Побывали в Прибалтике, ездили по Военно-Грузинской дороге, по Армении. Только так можно познать природу, людей. Скажете, вот непоседа. Видимо, таким уродился. Очень люблю новые места.



И вдруг спохватился:

— Заговорил я вас, пора и за работу.

И он ушел в пилотскую кабину.

Вот уже тридцать лет работает он на воздушных дорогах страны, осваивая новые самолеты, облетывая новые трассы, открывая новые аэродромы. На вопрос, трудна ли профессия летчика, он ответил: «Думаю, как и любая другая работа, которую ты очень любишь».

«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В МАГАДАН!»

Радужно встретили тысячи жителей Магаданской области самолет Ил-62, протянувший беспосадочный воздушный мост между столицей нашей Родины и Магаданом.

Вместо 13—14 летных часов до Москвы на Ил-18 магаданцы теперь на Ил-62 затрачивают только половину этого времени. Воздушная гавань Магадана способна принимать все типы тяжелых самолетов, более надежно и эффективно обеспечить интенсивные пассажирские и грузовые перевозки, играющие важную роль в освоении природных богатств Колымы, Чукотки и других районов Крайнего Севера.

Гостеприимные хозяева с радостью показывали свой город. В 1959 году Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок Магадан полу-

● Спортсмены-парашютисты С. Иванченко и Н. Калинкина.



чил право называться городом. Теперь он — крупный современный промышленный, культурный и научный центр, в котором проживает более 120 тысяч жителей.

Рядом со входом во Дворец культуры профсоюзов, небольшая вывеска: «Городской парашютный клуб «Взлет».

Председатель совета клуба спортсмен-парашютист Сергей Иванченко рассказывает:

— Наш клуб, работающий на общественных началах, недавно отметил свое двадцатилетие. Он был основан по инициативе работника Магаданского аэропорта, энтузиаста парашютизма, коммуниста Анатолия Максимовича Костюка. За свой благо-

сандр Семеняк — техники самолетов. Созданы парашютные кружки и в других городах и селах области. Ведут занятия с перворазниками общественные инструкторы А. Волошин, Г. Халюзов, В. Лапин. Есть свои парашютисты в Билибино и Анадыре, Сеймчане и Певеке. И это благодаря энтузиастам парашютного спорта. Как хорошо, что есть вот такие замечательные люди!

— Наши воспитанники, — не без гордости подчеркнул Иванченко, — учатся в летных училищах — это Игорь Морозов и Юрий Смоленский, в отрядах авиационной охраны лесов парашютистами-пожарными работают Валерий Санников, Георгий Лицис, Александр Некрылов, летает бортпроводницей на Ту-154

Нина Калинкина, в воздушно-десантных войсках служит Сергей Заплатин. Нина много помогала клубу — она выпускала стенгазету «Шаг в небо», оформляла фотостенды.

Слушаешь рассказ Сергея Иванченко и восхищаешься: какие они молодцы, большую работу они проводят среди молодежи! А ведь нелегко им приходится. И обком ДОСААФ не очень-то балует своим вниманием клуб. А нужна его поддержка! Молодежь Крайнего Севера любит небо, мечтает об открытии в Магадане авиационно-спортивного клуба ДОСААФ, чтобы могли заниматься спортом смелых по-настоящему.

Бэла ВАСИНА,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Москва—Магадан—Москва

родный труд по военно-патриотическому воспитанию молодежи А. Костюк награжден Почетным знаком ДОСААФ СССР и многочисленными грамотами оборонного Общества. Под его руководством совершил свой первый из 400 прыжков и нынешний руководитель Сергей Иванченко, шофер по профессии. За эти годы в области приобщено около двух тысяч юношей и девушек к парашютному спорту.

Занятия ведут члены совета клуба, общественные инструкторы А. Некрылов — парашютист-пожарный, А. Воронин — второй пилот Ан-2, Вячеслав Луцкий — бортмеханик вертолета Ми-4, Александр Борбат и Алек-



● Хлебом-солью встретили магаданцы командира корабля Ил-62 К. Чуракова.

● Ил-62 на магаданской земле.



ВЕРТОЛЕТ ЛЕТИТ ПО МАРШРУТУ...



МАРШРУТНЫЙ полет с посадками на поворотных пунктах и выходом на КПМ по расчету времени — одно из наиболее сложных упражнений соревнований по вертолетному спорту. Ведь спортсмену всякий раз приходится ориентироваться на незнакомой местности и тут очень важно учесть все тонкости полета и подготовки к нему.

Как известно, подготовка включает прокладку маршрута и его изучение по карте. Правильная прокладка маршрута — одно из главных условий успешного полета. Линия пути, соединяющая поворотные пункты, наносится на карту отчетливо, тонко заостренным карандашом. Иногда спортсмены по неопытности или небрежности проводят еле заметную или же, наоборот, жирную линию. В этих случаях им приходится в полете уделять много времени для просмотра карты и ущерб визуальному наблюдению, что, как правило, приводит к временной, а случается, и полной потере ориентировки и вынужденной посадке вне аэродрома. На восстановление ориентировки затрачивается время, которого в итоге может не хватить для выхода на свой аэродром, а недостаточно четкое ведение осмотрительности не может не сказаться на безопасности полета. Затрудняет ориентировку и отсутствие на линии пути временных отрезков.

В прокладке маршрута немаловажное значение имеет правильное нанесение, так называемой «точки финиша». Следует знать, что смещение этой точки на карте всего лишь на 1 мм дает при средней путевой скорости 140—150 км/ч отклонение по времени до 5 секунд, а это при современном уровне мастерства спортсменов лишает их возможности войти хотя бы в первую десятку.

В прокладку маршрута органически входит выбор «базы» для уточнения путевой скорости и, особенно, «рубежей», позволяющих вести четкий контроль за режимом полета для выхода на цель в заданное время. «Базу» следует выбирать протяженностью не более 10 км, так как на больших или меньших расстояниях трудно выдержать скорость полета без отклонений, особенно в услови-

ях болтанки, и расчет может вкратце ошибиться. Ориентирами для «базы» и «рубежей» должны служить характерные линейные, площадные или точечные обозначения. Можно «зацепиться» за характерный изгиб реки, опушку леса, траверз населенного пункта и т. п. Рубежи не должны быть слишком удаленными друг от друга, так как в этом случае у спортсмена возникает определенная неуверенность в расчетах, что заставляет его излишне часто менять режим полета. Не следует, однако, бросаться в другую крайность — нагромождать один рубеж за другим в непосредственной близости. Спортсмен в этом случае, повысив внимание в работе с картой, допускает пробы в осмотрительности и визуальной ориентировке.

Складывать карту после прокладки маршрута следует так, чтобы он был виден целиком. Необходим на случай возможной потери ориентировки запас карты (3—4 см) с внешней стороны маршрута. Правильно поступит спортсмен, если он мысленно «пролетит» весь маршрут, отмечая характерные ориентиры, их конфигурацию, положение относительно других ориентиров, особенности «пролетаемой» местности.

Непосредственно перед полетом необходимо взять шаропилотные данные в ветре по высотам, нанести условное обозначение ветра на карту, уточнить время и курсы полета на этапах маршрута.

Большое значение имеет подготовка пилотажно-навигационного и радиооборудования вертолета. Примерно за сутки секундомеры сверяются с судейским хронометром. В показания вносятся поправки, которую учитывают в полете.

Лучше иметь два секундомера (на случай отказа). Одним замеряется общее время полета, другим — время прохода «базы». Если нет второго секундомера, можно воспользоваться бортовыми часами. Размещать секундомеры следует таким образом, чтобы было удобно читать их показания, не отвлекаясь при этом от пилотирования, осмотрительности и ориентировки. Необходимо также проверить правильность и надежность подсоединения джойстов к бароспидрографу, убедиться в его исправности, наличии пломбы (печати).

Прибыв установленным инструкцией порядком на линию исполнительного старта, доложить о готовности к выполнению полетного задания. По отмашке судьи-стартера включить оба секундомера, выполнить взлет и, как можно быстрее, установить заданные параметры полета (в течение не более 2-х минут). При этом надо быть предельно осмотрительным, так как в это же самое время над аэродромом могут оказаться и другие вертолеты, прибывающие с маршрута. Выйдя из зоны аэродрома с расчетным курсом, определить место вертолета относительно линии заданного пути и уточнить курс относительно характерных ориентиров, а при наличии створа ориентиров — по створу. Не следует злоупотреблять самыми мелкими ориентирами, лететь, как говорится, «от крыши к крыше», «по кустам» — это приводит к быстрому утомлению и перенапряжению.

При полете над монотонной местностью, изобилующей малохарактерными ориентирами, следует использовать так называемую систему ориентиров: населенный пункт — лес — река — дорога. Примерно за 30 секунд до истечения расчетного времени полета на этапе, с полной уверенностью следования точно по линии заданного пути, определить поворотный пункт, обозначенный полотнищами. Бывает и так, что по времени и месту полотнища должны быть где-то здесь, но спортсмен их не видит. В этом случае не спешите уйти от поворотного пункта. Определите резерв времени и хорошо осмотрите местность: возможно, вертолет находится точно над полотнищами или они плохо видны по каким-либо другим причинам.

Резерв времени для поиска цели определяется с учетом посадки и взлета. После того, как он полностью исчерпан, взять курс на очередной поворотный пункт, так как в данном случае выгоднее не опоздать один из поворотных пунктов, чем опоздать к финишу.

Последний отрезок всегда самый трудный и самый ответственный. От точности его расчета зависит результат всего полета. При замере «базы» необходимо как можно тщательнее выдержать скорость полета, точнее отсечь время по заранее намеченным ориентирам. Допустим, что при выдерживании скорости полета на базе 140 км/ч по расчету определилась скорость 120 км/ч. Из этого следует: ветер встречный, силой 20 км/ч. Значит надо выдерживать скорость 140 км/ч по прибору, но помнить, что путевая скорость составляет 120 км/ч.

По заранее подготовленной графику полета определяется резерв времени, который гасится у контрольного ориентира установленным маневром (чаще всего это отворот на 45—60°). Однако опытный спортсмен при отходе с первого же рубежа оставляет себе при встречном ветре «запас» 7—10 секунд, которые в случае выхода к последнему рубежу легко потеряет гашением скорости. Естественно, что при попутном ветре «запас» не нужен и его следует из-бегать.

При подходе к финишу очень важно идти точно согласно расчетам. Иногда спортсмену кажется, что он отстает от графика или опережает его, хотя на рубежи выходил точно, и он начинает уменьшать или увеличивать скорость. В этом заключается главная ошибка. Важно выдерживать постоянную скорость, тогда прибытие на финиш окажется более точным.

Анализ ряда соревнований показывает: серьезная подготовка на земле, умение производить расчеты в воздухе, устойчивые навыки в пилотировании вертолета и выдерживании режима полета, умение вести визуальную ориентировку — вот необходимые составляющие успешного выполнения упражнения, когда на тренировках, соревнованиях любого уровня спортсмены дают абсолютный результат, то есть приходят к финишу, как говорят судьи, по полям.

Н. МАРЕЕВА,
мастер спорта

Москва

СПОРТИВНЫЙ КОМИТЕТ АЭРОКЛУБА

В ПОСТАНОВЛЕНИИ ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия Армии, Авиации и Флоту (ДОСААФ СССР)» указывается, что важным условием успешного выполнения задач, стоящих перед обществом, как массовой самодеятельной военно-патриотической организацией трудящихся, должно быть дальнейшее внедрение общественных начал во всей его деятельности. Это не раз подчеркивалось на съездах и пленумах оборонного Общества. Как же в нашем аэроклубе решается важнейшая задача?

Прежде всего хотелось бы подчеркнуть, что аэроклуб в Ростове-на-Дону — один из старейших в стране. Скоро ему исполнится пятьдесят лет. В клубе подготовлены тысячи авиационных специалистов, многие из них участвовали в Великой Отечественной войне. Двенадцати воспитанникам клуба присвоено звание Героев Советского Союза, а летчик Н. Гулаев удостоен этого звания дважды.

Радуют и спортивные успехи. Наши спортсмены, как правило, занимают призовые места на зональных соревнованиях по вертолётному, парашютному и авиамодельному видам спорта, участвуют во всесоюзных и международных стартах. Вырастили более двадцати мастеров спорта. Наша гордость заслуженный мастер спорта В. Пискунов, мастера спорта СССР международного класса С. Игнатенко и К. Карасев, судьи международной категории, почетный судья П. Казначеев и Н. Любченко.

Спортивно-массовую работу планирует общественный спортивный комитет аэроклуба. Он объединяет ведущих спортсменов, лучших инструкторов, тренеров, судей. В плане комитета отражены теоретическая и практическая подготовка спортсменов, соревнования, массовая работа.

Многие наши активисты отдают свое свободное время совершенствованию учебной базы, подготовке и стартам. Так, например, командир подразделения В. Чистяков и его заместитель Ю. Тимченко многое сделали для оборудования классов, инструктор-летчик-методист Н. Любченко подготовил документацию к зональным соревнованиям по вертолётному спорту, инструктор-летчик С. Игнатенко разбил квадрат для выполнения слалома, сварил штанги ворот.

Можно привести еще примеры бескорыстной помощи спортивному комитету инструкторов и других работников клуба.

И все же в работе комитета имеются недостатки, мешающие росту спортивного мастерства. Не на должной высоте тактическая и психологическая подготовка спортсменов. Поэтому некоторые из них выступают на соревнованиях ниже своих возможностей. Так например, С. Михайлов, на зональных соревнованиях в Саратове, три минуты искал поворотный пункт маршрута. А это привело к тому, что команда клуба заняла лишь третье место. Опыта спортсмену не занимать, его налет приближается к трем тысячам часов. А вот психологическая подготовка оказалась слабой. В 1980 году на чемпионате Российской Федерации неудача постигла С. Баглюк. Неодноратный участник соревнований различных уровней, в прошлом призёр личного и командного первенства, поначалу она допустила тактический просчет, а затем и нему прибавился психологический фактор. И вот итог: невыполнение задания на маршруте.

Просчет не только спортсменки, но и тренерского совета. Не секрет, что во время тренировок недостаточно внимания уделяется маршрутным полетам. Наши ведущие спортсмены С. Игнатенко, К. Карасев, обладающие большим опытом и высокими бойцовскими качествами, отличающиеся стабильностью результатов, видимо, не всегда сжуровливо прививают нужные навыки своим ученикам. А спортивный комитет своевременно не обратил на это внимания.

Ныне соревнования по вертолётному спорту достигли такого уровня, что лидирующие места оцениваются уже не секундами, а их долями. Поэтому долг тренеров привести подопечным умение учитывать все тонкости выступлений в зависимости от сложившейся воздушной обстановки и метеорологических условий, научить их правильно распределять внимание на всех этапах полета, строго и точно определять их действия в различных условиях полета.

Не ошибусь, если скажу, что общественные тренеры еще слабо передают свой опыт молодежи. Нужно, чтобы тренер сам «горел» в других зажатиях любительской и авиационному спорту. И в этом не последнюю роль должны сыграть спортивный комитет и тренерский совет.

Не изжито еще у нас форсирование в подготовке и соревнованиях и поэтому недостаточно тщательно анализируется каждый полет. Порой спортсмен вынужден летать на разных вертолетах, это тоже снижает результат. Как всадник привыкает к лошади, так и пилот к самолету (вертолету).

Хотелось, чтобы спортивный комитет клуба чаще проводил встречи спортсменов, обсуждения итогов соревнований. Новички всегда с большим интересом слушают рассказы о выступлениях на соревнованиях лучших вертолётчиков, парашютистов, авиамоделистов. Это одна из действенных форм воспитания спортсменов.

Мы стремимся привить инструкторам, спортсменам чувство ответственности за любой полет, независимо от того, учебный он, тренировочный или полет на соревнованиях. Спрашиваем со всей строгостью, вплоть до отстранения от полетов или лишения права выступать на соревнованиях. Именно в требовательности залог успеха. Спортивный комитет повел решительную борьбу с зазнайством, элементы которого были замечены у отдельных спортсменов. Лучшие сразу пресечь недуг, пока он не перерос в звездную болезнь.

Велика и ответственна роль спортивного комитета в развертывании спортивно-массовой работы в клубе. И сожалению, не всегда в полной мере учитывается его мнение в результате спортивной работы при подведении итогов социалистического соревнования между подразделениями за месяц, квартал, год.

Воспитание спортсменов, комплектование сборных команд, проведение соревнований и подготовка к ним — это лишь одна сторона деятельности спортивного комитета аэроклуба. Другая, не менее важная — оказание помощи первичным организациям ДОСААФ. Наши инструкторы выступают в оборонных коллективах перед молодежью, ведут кружковую работу. Однако хочется сделать больше, добиться такого уровня массовой работы в первичных организациях, который бы отвечал современным требованиям.

Г. ШЕГИДЕВИЧ,
заместитель начальника клуба по летной подготовке,
председатель спортивного комитета

Рос-сь-на-Дону

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЙ «ТАЛИСМАН»

К РАДИОУПРАВЛЯЕМЫМ моделям ракетопланов класса S-4Д, в котором от-носится «Талисман», предъявляются следующие требования: вес не более 240 г, суммарный импульс двигателей в диапазоне 10,02... 40 н с. Применены ракетные двигатели МРД-20-10-0 (2 шт.) с суммарным импульсом $20 \times 2 = 40$ н с. Они установлены на пилоне в носовой части модели. Киль из реактивной струи вынесен вниз. Фюзеляж модели из бальзовых 1,5-мм пластин и сосновых лонжеронов $1,5 \times 1,5$ мм. Модель собирается на эпоксидном клее K-153.

Сечение фюзеляжа в носовой части прямоугольное, в хвостовой — треугольное. Переход плавный на длине 50 мм непосредственно за крылом. В носовую часть вклеен бальзовый пилон с отсеком для установки двигателей. Отсек — это стеклотекстолитовая трубка с толщиной стенки 0,5 мм. Трубка ступенчатая для фиксации ленты спуска двигателя 1-й ступени. Размеры прямоугольного сечения фюзеляжа в носовой части определяются габаритами радиоаппаратуры. Ее блоки устанавливаются в следующем порядке: аккумулятор, приемник и две рулевые машинки.

Поперечный набор фюзеляжа — бальзовые 2-мм шпангоуты, установленные между блоками аппаратуры в носовой части, и с шагом 50 мм — в хвостовой. Сквозь отверстия в шпангоутах проходят тяги управления, выполненные из пластинки ABC Ø 2 мм.

Крыло, стабилизатор и киль несъемные и приклеиваются к фюзеляжу эпоксидным клеем.

Крыло из четырех секций однотипной конструкции, соединенных склейкой встык. Каждая секция состоит из рабочей 2-слойной обшивки (0,8 мм — бальза, 0,02 мм — алюминиевая фольга), 15 нервюр и 1,5-мм бальзовой стенки. Профиль крыла свой. После соединения 4-х секций средняя часть оклеивается 100-мм полосой стеклоткани толщиной 0,03 мм, выполняющей роль тепловой защиты обшивки крыла от реактивной струи двигателя.

Стабилизатор, киль, руль высоты и руль поворота из 2-мм бальзовых пластин оклеенных 0,02-мм алюминиевой фольгой. Навеска руля высоты и руля направления на петлях из капроновой нити. Качалки из 1,5-мм целлулоида приклеены клеем АГО.

Первая и вторая ступень соединяются стеклопластиком 0,3-мм трубкой. Перед запуском двигателя первой ступени вклеивается в трубку, а двигатель второй ступени должен входить в нее с небольшим люфтом. На трубке клеем БФ-2 укрепляется лента 300×25 мм, которая в дальнейшем фиксируется в отсеке двигателя 2-й ступени. Крепление ленты должно быть надежным, в случае ее отделения полет аннулируется.

Как собрать фюзеляж? Он состоит из верхней и нижней панелей и боковых балзовых стенок. На специальной оправке верхняя панель и боковые стенки соединяются между собой. В хвостовой части устанавливаются шпангоуты, прокладываются тяги управления. Вклеиваются стабилизатор, киль и нижняя па-

Технология приклейки фольги требует тщательного обезжиривания поверхности, равномерного нанесения клея и давления при склейке 2...4 кг/дм². Вначале изготавливают и склеивают бальзовые 0,8-мм пластины сразу для верхней и нижней поверхности крыла. На толстом стекле липкой лентой приклеивается заготовка фольги. Желательно применить фольгу, обезжиренную ультразвуковым методом в моющем растворе. Фольгу можно обезжирить также эфиром, ацетоном или спиртом. Наконец, применяют более простой метод: из зубного порошка и воды изготавливают взвесь по вязкости соответствующую сметане, наносят ее на фольгу и ватой протирают поверхность до полного обезжиривания. Если нанести несколько капель воды на сухую обезжиренную поверхность, то они должны растекаться ровной пленкой. Подготовленную таким образом фольгу покрывают тонким слоем клея К-153 с расходом 0,2...0,3 г/дм². Равномерность нанесения клея можно обеспечить раскатыванием его по по-

Основные данные «Талисмана»: несущая поверхность — 11,56 дм², вес без топлива — 190 г, с топливом 238 г.

В. МЯКИНИН,
мастер спорта СССР
международного класса
Московская область



КОГДА В ПОЛЕТЕ МОДЕЛЬ КРОССОВОГО ПЛАНЕРА

КАК ПРОВЕСТИ СОРЕВНОВАНИЯ
С РАДИОУПРАВЛЯЕМЫМИ
МОДЕЛЯМИ ПЛАНЕРОВ
ДЛЯ ТРОЕБОРЬЯ
НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ
ДАЛЬНОСТЬ
И СКОРОСТЬ ПОЛЕТА?

На рисунке вы видите, как нужно разбить старт и разместить судей.

При помощи шестов и флажков с дистанцией в 10 м размечают 150-метровую осевую линию так, чтобы направление ветра проходило вдоль нее от базы Б к базе А. Взлет и начало всех упражнений будут тогда против ветра от базы А.

Справа и слева от осевой линии флажками обозначаются посадочные коридоры шириной в 10 м.

Для фиксации судьями пролета моделью вертикальных плоскостей баз А и Б устанавливаются кольца диаметром 700... 900 мм. Могут быть применены и другие фиксаторы пролета, например, — зеркальные.

Посадочный круг радиусом 15 м размечается вблизи базы А.

Особое внимание следует уделить приему передатчиков под контроль судейской коллегии. Ведомость сдачи и выдачи передатчиков ведет судья на контроле эфира.

Судьи-хронометристы должны находиться на линии базы А и фиксировать время полета модели и штрафное время после окончания 6-минутного полета в упражнении «Продолжительность»; 4-минутное время упражнения «Дальность»; ведут подсчет количества полетов, начиная от первого пересечения моделью базы А в направлении базы Б и обратно в упражнении «Дальность», в течение 4-минутного рабочего

времени; время пролета дистанции моделью от базы А к базе Б и обратно в упражнении «Скорость». Секундомеры включаются в момент первого пересечения моделью воображаемой плоскости базы А к базе Б и останавливаются в момент вторичного пересечения моделью плоскости базы А.

Судьи на базе Б фиксируют момент пересечения моделью воображаемой вертикальной плоскости базы Б; информируют об этом спортсменов и судей, находящихся на базе А, при подлете модели к базе Б судьи поднимают флажки и в момент пересечения моделью плоскости базы резко опускают их вниз. Если модель не пересекла плоскость базы Б, то судьи машут флажком, не опуская его.

Наиболее оперативную информацию о пролете моделью базы Б получает спортсмен при помощи зуммера на базе А, срабатывающего от нажатия судье на базе Б кнопки, соединенной с зуммером проводной или радиосистемой.

Звуковая информация (свисток, мегафон) о пересечении моделью плоскости базы Б может применяться только при одиночных полетах на одной дистанции.

С целью быстрого и четкого определения дальности посадки модели в коридор в упражнении «Дальность», рекомендуется изготовить и прикрепить к флажкам разметки осевой линии таблички. Таблички могут быть фанерными или металлическими с двухсторонними надписями: А1—14Б; А2—13Б; и т. д. до А14—1Б.

Надписи делаются с обеих сторон так, чтобы индексы «А» и «Б» были направлены к соответствующей базе.

Например: модель совершила 8 целых пролетов и приземлилась между табличками А4—1Б и А5—1Б. Так как совершено четное количество пролетов, то отсчет дополнительного расстояния ведется от базы А. Следовательно, модель пролетела 40 метров (А4 соответствует 40 метрам, т. е. расстояние между флажками равно 10 метрам). Нам остается измерить метраж от флажка А4 до точки посадки модели и прибавить его к 40 метрам.

Для составления регламента старта радиоуправляемых моделей троеборья необходимо знать время, затрачиваемое участником на каждое упражнение и соответственно рассчитать время на каждое упражнение с учетом количества спортсменов.

Статистические данные на 1 участника. 1. Упражнение «Продолжительность» — 8—9 мин. 2. Упражнение «Дальность» — 7,5—8,5 мин. 3. Упражнение «Скорость» — 3,5—4 мин.

Четкость, следовательно, и время проведения старта в значительной степени зависит от организаторской деятельности начальника старта, его оперативности и судейской квалификации.

В. БОРЦОВ,
судья всесоюзной категории

Горький

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ



„КРЫЛЫШКИ“

5. АВИА- МОДЕЛЬНЫЕ ПРОФИЛИ

ПРОФИЛЕМ КРЫЛА называют форму поперечного сечения крыла плоскостью, перпендикулярной плоскости хорд (рис. 1). Аэродинамические качества крыла в значительной мере зависят от профиля.

По форме профили делятся на следующие основные категории (рис. 2): вогнуто-выпуклые 1, плоско-выпуклые 2, двояковыпуклые несимметричные 3, двояковыпуклые симметричные 4, S-образные 5. Для схематических моделей могут применяться профили, выполненные в форме плоской 6 или изогнутой 7 пластины. При сверхзвуковых скоростях полета в авиации используются треугольные 8 и ромбовидные 9 профили.

Аэродинамические характеристики указанных типов профилей различны. Вогнутые профили обладают значительной подъемной силой при высоком лобовом сопротивлении. Двояковыпуклые несимметричные профили обладают несколько меньшей подъемной силой при меньшем лобовом сопротивлении. Двояковыпуклые симметричные профили обладают малым лобовым сопротивлением и малой подъемной силой.

Профили характеризуются толщиной и вогнутостью (рис. 3). Толщиной профиля с называется расстояние от верхней до нижней части контура, измеренное по перпендикуляру к хорде. Наибольшая толщина в большинстве современных профилей расположена на расстоянии 20... 40% длины хорды от передней кромки. Отношение максимальной толщины профиля к длине хорды в называется относительной толщиной.

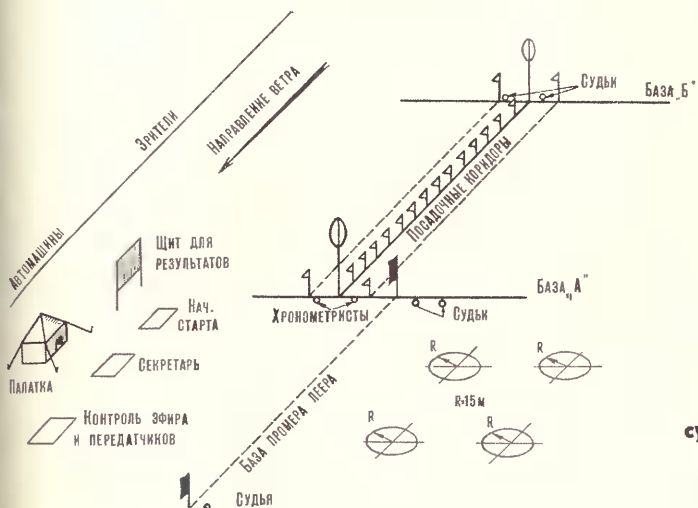
$$\bar{c} = \frac{c}{b}$$

или в процентах относительно длины хорды

$$\bar{c} = \frac{c}{b} \cdot 100\%$$

Тонкими профилями называют профили с относительной толщиной $\bar{c} < 8\%$, средними — профили, у которых $\bar{c} = 8 \dots 12\%$, и толстыми — профили, у которых $\bar{c} > 12\%$.

Вогнутостью профиля называется строга кривизны средней линии профиля относительно хорды. Среднюю линию профиля строят соединением внутри профи-



5. АВИАМОДЕЛЬНЫЕ ПРОФИЛИ

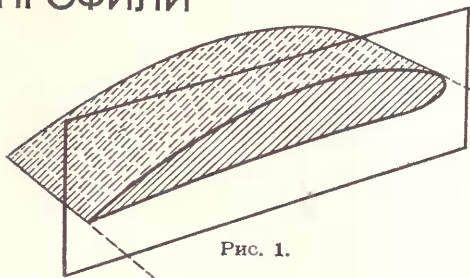


Рис. 1.

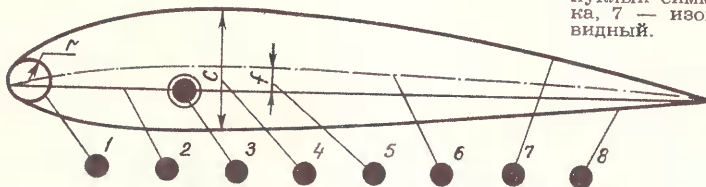


Рис. 3. Основные параметры: 1 — радиус закругления носика, 2 — хорда профиля, 3 — фокус профиля, 4 — максимальная толщина, 5 — максимальная вогнутость, 6 — средняя линия, 7 — верхний обвод, 8 — нижний обвод.

$$\bar{r} = \frac{r}{b} \quad \bar{c} = \frac{c}{b} \quad \bar{f} = \frac{f}{b}$$

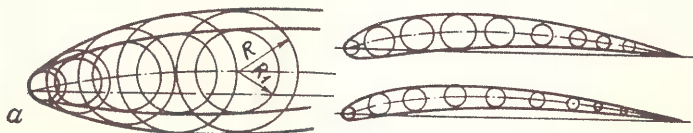


Рис. 4. Схема построения профиля.

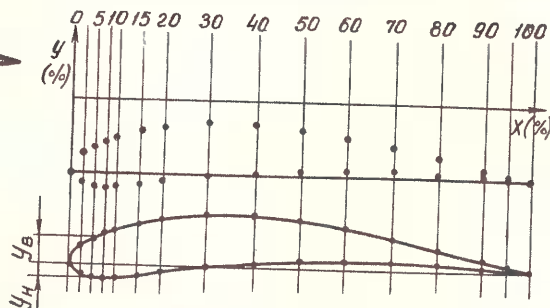


Рис. 6. Построение профиля по способу Г. Бенедика (Венгрия).

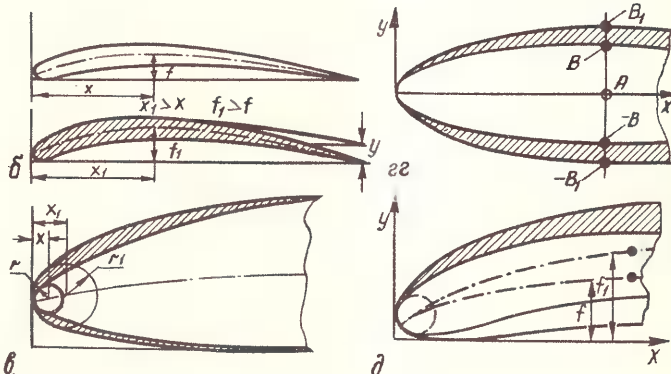


Рис. 5. Модификация профиля.

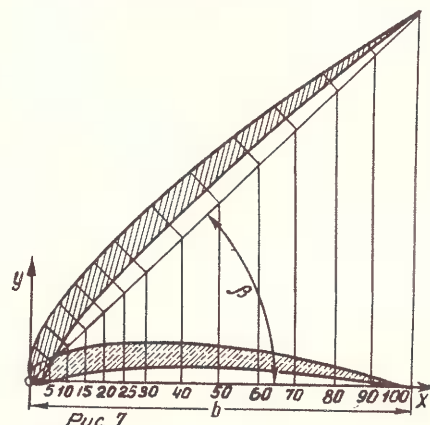


Рис. 7. Построение профиля кривой Ньютона.

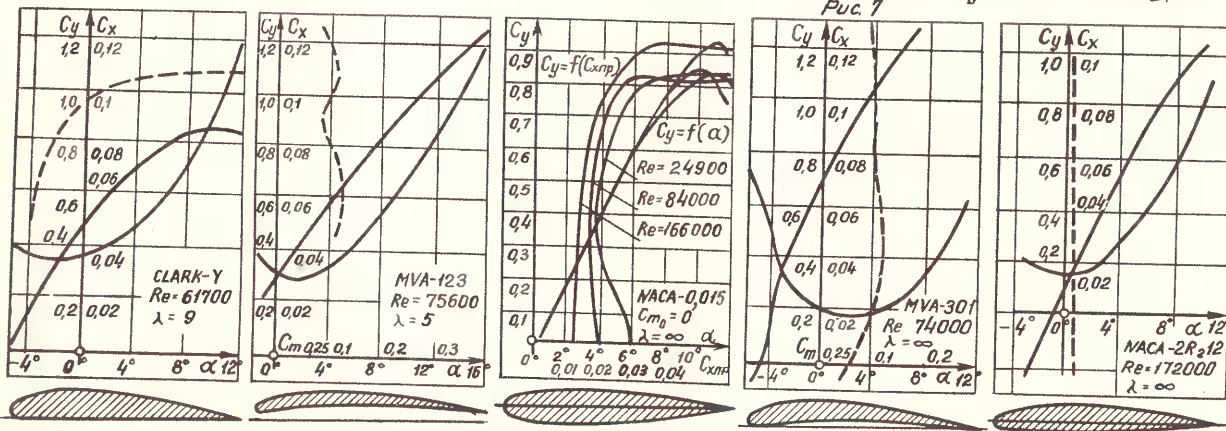


Рис. 8. Профили и их характеристики.

ля середин отрезков, перпендикулярных хорде. Вогнутость по хорде не постоянна. Положение максимальной вогнутости определяется расстоянием x_f , которое дается в процентах от длины хорды.

В современных профилях $x_f = 15 \dots 50\%$. Отношение максимальной вогнутости f к хорде называется относительной вогнутостью

$$\bar{f} = \frac{f}{b} \cdot 100\%.$$

Профили, у которых $\bar{f} = 1,5\%$, называются маловогнутыми. Если $\bar{f} = 2 \dots 4\%$ — профили средней вогнутости, и $\bar{f} > 4\%$ — сильно вогнутые.

Важным параметром профиля является радиус закругления передней кромки r , который влияет на характер обтекания профиля.

Для вычерчивания профиля пользуются системой прямоугольных координат (рис. 4а). Длину хорды принимают за 100%. Затем ее размечают точками, отстоящими от начала координат на расстояниях (в процентах от длины хорды) 0; 1,25; 5; 10; 20; 25; 30; 40; 50; 60; 70; 80; 90; 100. Через эти точки проводят перпендикуляры, на которых откладывают (вверх и вниз — в зависимости от знака) ординаты точек контура профиля. Полученные точки соединяют плавной кривой (рис. 4б), которая и образует контур профиля. Для вычерчивания его формы в таблице обычно дается величина радиуса носика профиля также в % от длины хорды.

Профиль, который будет обладать хорошими аэродинамическими характеристиками, можно вычерчивать, используя метод, предложенный венгерским авиа-моделистом Г. Бенедекком. При этом длину хорды принимают за 100% и наносят на чертеже характерные точки. Максимальная вогнутость нижнего обвода должна находиться на расстоянии 25 ... 30% и составлять 9 ... 10%. Радиус закругления носика профиля должен составлять 0,4 ... 1,4% и центр закругления должен находиться выше хорды на 1%. Затем все характерные точки профиля соединяют лекальными кривыми (рис. 6).

Иной раз в конструкции крыла используются пересекающиеся нервюры. Профиль такой нервюры требует дополнительного построения, которое заключается в проектировании исходного профиля под заданным углом и проводят новую хорду. Затем проводят параллельные отрезки, перпендикулярные к хорде основного профиля до пересечения их с новой хордой. В точках пересечения этих отрезков восстанавливаются перпендикуляры, на которых и откладываются ординаты профиля. Полученные точки соединяют плавной кривой и получают требуемый профиль.

Иногда бывает необходимо изменить некоторые параметры профиля. Процесс изменения профиля называется модификацией. Обычно при модификации изменяют кривизну профиля, оставляя координату максимальной вогнутости без изменений (рис. 5а) или сдвигают и эту

координату (рис. 5б), изменяют радиус кривизны носика профиля (рис. 5в), или относительную толщину и кривизну средней линии одновременно (рис. 5г и д). Чаще всего при модификации изменяют кривизну средней линии профиля или его относительную толщину.

При изменении относительной кривизны и толщины профиля наиболее точным является метод, представленный на рис. 5а. Вычерчивается хорда длиной 1000 мм. На этой хорде наносятся точки с координатами 1,25; 2,5; 5; 7,5; 10; 15; 20; 25; 30; 35; 40; 50; 60; 70; 80; 90; 95; 100% от хорды и строится сам профиль. Вписывая между верхним и нижним обводами профиля окружности, строят среднюю линию профиля и ее координаты заносятся в таблицу. Определяется коэффициент модификации по формуле

$$K_c = \frac{c_1}{c},$$

где c — относительная толщина исходного профиля,

c_1 — относительная толщина модифицированного профиля.

Если новый профиль должен иметь другую относительную кривизну средней линии, то вычисляется коэффициент модификации для кривизны средней линии по формуле.

$$K_f = \frac{f_1}{f},$$

где f_1 — относительная кривизна нового профиля,

f — относительная кривизна старого профиля.

Определяются координаты новой средней линии по формуле

$$f_1 = K_f f$$

и величина радиусов вписанных окружностей по формуле.

$$r_1 = r K_c$$

Строится новая средняя линия, с точек которой проводятся окружности с новыми радиусами. Вокруг полученных окружностей проводится плавная линия, которая и будет обводом профиля. Его координаты заносятся в таблицу.

Относительную толщину профиля можно изменить и более простым методом. При этом вычисляется потребный коэффициент модификации K_c и затем ординаты пересчитывают по следующим формулам.

$$y'_B = \frac{y_B (1 + K_c) + (1 - K_c) y_H}{2},$$

$$y'_H = \frac{y_H (1 + K_c) + (1 - K_c) y_B}{2}.$$

На рис. 8 представлены аэродинамические характеристики профилей NASA-0015, CLARK-Y, MVA-123, MVA-301, NASA-2R₂12.

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского
клуба юных техников

Харьков.

☆☆☆



АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-81

СОРЕВНУЮТСЯ ДЕЛЬТА- ПЛАНЕРИСТЫ

В НЫНЕШНЕМ году первыми открыли сезон дельтапланеристы-москвичи. На Петровских горах, под Москвой, они оспаривали лично-командное первенство. В борьбу вступили команды Москвы, Московской области и Вооруженных Сил СССР, всего 20 спортсменов, в том числе один пилот из Грузии — П. Аджимау-дов — председатель республиканской дельтапланерной Федерации.

Были разыграны упражнения на мастерство прохождения маршрута, точность посадки и дальность полета. Изменявшийся в течение дня ветер исключал шаблонное построение маршрута и требовал от спортсмена постоянного внимания и введения корректив даже в ходе самого полета. Долгий перерыв в спортивной практике сказался на результатах ряда спортсменов: часты были непопадания в зачетный круг, неграмотное построение маршрута. И подготовка судей также оставляла желать лучшего.

Высшего результата добилась команда дельтапланеристов Подмосковья, вторыми были армейцы. В личном зачете первое место завоевал А. Кареткин, второе — М. Тетюшев (оба — Московская область), третье — А. Рябцев (Вооруженные Силы). Хорошо выступала Л. Буканова, опередившая многих мужчин и занявшая общее десятое место в личном зачете.

Продолжение
читайте
на 4-й стр. обложки

ГОТОВЯСЬ К СПОРТИВНЫМ

БОЯМ

Авиационные спортсмены Кишиневского аэроклуба ДОСААФ — на ударной вахте в честь XXVI съезда КПСС.

На земле и в воздухе идет напряженная учеба, подготовка к соревнованиям, к новым спортивным боям.

Фото мастера спорта
А. СЕРГЕЕВА

ДЕВИЗ КАЖДОГО: УСПЕХАМИ В ТРУДЕ,
УЧЕБЕ И СПОРТЕ

ОЗНАМЕНОВАТЬ ГОД XXVI ПАРТИЙНОГО СЪЕЗДА.

● Один из старейших парашютистов и планиристов Молдавии Геннадий Ерофеев со своим сыном Владимиром, заместителем начальника Кишиневского аэроклуба по летной подготовке.

● Парашютистка, неоднократная абсолютная чемпионка республики, мастер спорта Галина Бакланова.

● Уточняют полетное задание. Это инструкторы-летчики Александр Загуренко, Владимир Ерофеев, Валерий Словиняну и командир звена Николай Поддубный. Все они — воспитанники аэроклуба.



...НАЧИНАЮЩИЙ спортсмен-летчик С., выполняя с инструктором учебно-тренировочный полет по маршруту, почувствовал себя плохо, побледнел, появилась потливость, тошнота, рвота. Полет был прекращен. При разборе предпосылки к летному происшествию выяснилось, что в ожидании полета, чтобы как-то скоротать время, спортсмен выкурил три сигареты.

Курение табака, известно, наносит вред здоровью человека, снижает работоспособность, сокращает летное долголетие.

При длительном курении у человека вырабатывается устойчивость к пристрастие к никотину. А это в свою очередь ведет к увеличению количества сигарет, выкуриваемых за день, и делает жизнь курильщика немислимой без курения, от которого он получает мнимое удовольствие. Но за эти «приятные» минуты человеку в скором времени приходится расплачиваться своим здоровьем. Опытным путем доказано, что после курения ухудшается память, внимание, умственная работоспособность, так необходимые в профессиональной деятельности авиатора. Длительное курение вызывает серьезное нарушение в сердечно-сосудистой системе: учащается пульс, происходят самые разнообразные изменения в мышце сердца. Одна сигарета повышает артериальное давление на 10 мм ртутного столба, что способствует развитию гипертонии и других заболеваний.

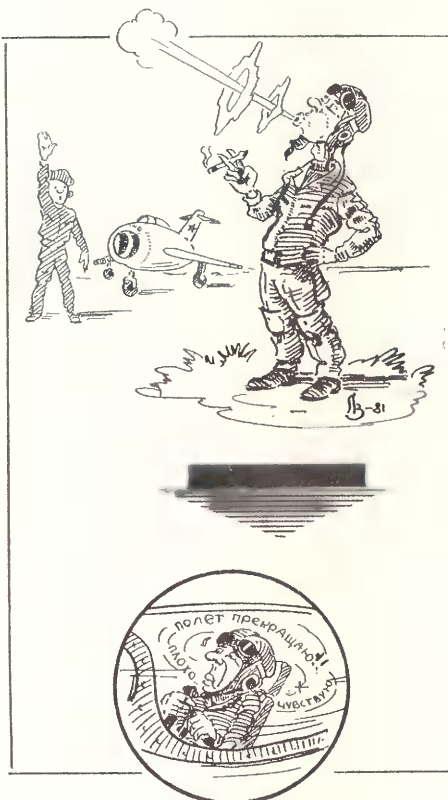
Курение ускоряет процесс атеросклероза, а это в конечном итоге создает условия для развития инфаркта миокарда в раннем возрасте. Вероятность возникновения инфаркта у мужчин старше 30 лет среди курящих в два раза больше, чем среди некурящих.

Главными «воротами», через которые попадают в организм все вредные компоненты табачного дыма, это дыхательные пути человека, им наносится непоправимый вред: уменьшается жизненная емкость легких, нарушается функция дыхания, частое раздражение дыхательных путей табачным дымом вызывает различные воспаления — трахиты, бронхиты, воспаления легких, а также гастрит, язвенную болезнь, рак легкого.

Русская пословица гласит: «Курить — здоровью вредить». Об этом не следует забывать никому и особенно авиационному спортсмену. Недопустимо курение перед полетами, оно, как я уже подчеркивал, оказывает отрицательное влияние на работоспособность и приводит к более быстрому утомлению, отрицательно воздействует на зрение и слух.

Сошлюсь на такой пример: спортсмен-планерист В., выполняя полет на высоте

КУРИТЬ — ЗДОРОВЬЮ ВРЕДИТЬ!



4000 м без дополнительного кислородного питания, почувствовал сердцебиение, слабость, появилась одышка, головокружение. После снижения до высоты 1000 м эти явления прошли. При послеполетном медицинском осмотре никаких явлений заболевания не обнаружилось. Однако было установлено, что спортсмен перед полетом выкурил 4 сигареты. Дым сигарет содержит от 0,5 до 5% окиси углерода, уменьшивших количество гемоглобина в крови, в результате на высоте 4000 м появилось кислородное голодание — гипоксия. Никотин, в результате непосредственного воздействия на вестибулярный аппарат, снижает устойчивость человека к качиванию во время полетов и тур-

булентных потоках, способствует более быстрому развитию воздушной болезни.

Ослабляя общее физическое состояние организма человека, курение снижает и его возможности к воздействию ускорений при выполнении фигур высшего пилотажа. Вот почему, скажем, в сборной команде страны по высшему пилотажу эта вредная привычка объявлена вне закона, все спортсмены-летчики команды — некурящие.

Подготовка летного состава и авиационных спортсменов — это сложный и длительный процесс, требующий больших затрат народных средств, поэтому каждый летчик, каждый спортсмен должен стремиться как можно дольше и плодотворнее использовать свою летную деятельность, сохраняя и укрепляя свое здоровье. Одно из эффективных средств достижения этой цели — борьба с курением табака. Основатель нашего государства В. И. Ленин называл курение «табачным зельем». Он энергично восставал против курения, не разрешая курить на заседаниях.

Коммунистическая партия и советское государство проявляют постоянную заботу о здоровье трудящихся. В ряду целой сети санитарно-профилактических мероприятий, проводимых в стране, и разъяснение широким массам населения вредного воздействия курения на организм человека. Ведется такая работа и в организациях ДОСААФ. Однако пропаганда санитарно-гигиенических знаний о вреде курения в первую очередь среди курсантов и спортсменов осуществляется недостаточно, а в ряде случаев формально.

Думается, необходимо начать движение за превращение каждой авиационной организации ДОСААФ в коллектив некурящих. На первом этапе следовало бы ограничить, а в последующем запретить курение во всех служебных и рабочих помещениях. Ведь те, кто не курят, но находятся в закрытом помещении вместе с курильщиками, вдыхают до 80% веществ, содержащихся в табачном дыме, и невольно становятся жертвой «табачной чумы». В юношеских планерных школах и клубах юных летчиков и космонавтов, где в основном занимаются учащиеся общеобразовательных школ, курение вообще недопустимо.

Большое значение отводится санитарно-просветительной работе по пропаганде научных знаний о вреде курения. Формы ее могут быть самые разнообразные: лекции, беседы, санитарные бюллетени, показ кинофильмов, диафильмов, плакаты.

Г. КОБЫЛЯНСКИЙ,
старший инспектор-врач
отдела медслужбы ЦК ДОСААФ СССР

НЕОБХОДИМО ПОМНИТЬ, ЧТО БОРЬБА С КУРЕНИЕМ ТАБАКА — ЧАСТЬ БОЛЬШОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ, НАМЕЧЕННОЙ НАШЕЙ ПАРТИЕЙ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ СОВЕТСКОГО ЧЕЛОВЕКА. ОНА ДОЛЖНА СТАТЬ ДЕЛОМ ВСЕХ КОМИТЕТОВ И КЛУБОВ ДОСААФ, КАЖДОГО ЧЛЕНА ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА.

В международной парашютной комиссии ФАИ

НОВОЕ В ПРАВИЛАХ СУДЕЙСТВА

В МАРЛОУ (Англия) состоялось очередное заседание международной парашютной комиссии ФАИ.

Очередной чемпионат мира по групповой акробатике состоится в сентябре 1981 г. в США, штат Флорида. В программе — 10 прыжков для групп по 8 и 4 человека, в том числе — 1 прыжок с выполнением «темного» комплекса. Фигуры для 9 прыжков будут выбираться по жребию из утвержденного комплекса перед началом чемпионата, а перечень фигур для «темного» — за день до выполнения этого прыжка. Каким по счету он будет совершаться, также решит жребий.

Очередной чемпионат мира по классическому парашютному спорту состоится в августе 1982 г. в чехословацком городе Либерец близ Братиславы. Определена его программа — 10 индивидуальных и 4 групповых прыжка на точность приземления, 4 — по индивидуальной акробатике.

Парашютная комиссия утвердила новые оценки прыжков в индивидуальной акробатике. Недомах на спирали до 15° штрафуются — 0,2 с; от 16° до 45° — 0,6 с; от 46°—90° — 3,0 с. За редоворот на спирали свыше 90° — прыжок не оце-

нивается, т. е. участник получает максимальное количество штрафных очков — 16 с.

Перемах на спирали от 90° — 180° штрафуются 0,6 с; 181° — 270° — 3,0 с, более 270° — 16 с. Выход из последнего сальто не по направлению в ту или другую сторону от 25° до 45° — 0,6 с; от 46° до 90° — 3,0 с; более 90° — 16 с. Выполнение спирали или сальто с креном от 26° до 45° — 0,2 с; от 46° до 75° — 0,6 с; более 75° — 16 с.

Комиссия приняла новые условия судейства по прыжкам на точность приземления: диаметр зачетного круга уменьшен до 5 м, а «ноль» — до 5 см. Фиксация результатов отныне будет производиться только с помощью электронной системы.

Внесено изменение в таблицу рекордов. Исключены прыжки на точность приземления с визуальным замером, а также на электронный диск диаметром 10 см — они остаются как абсолютные рекорды за страной, установившей их.

Все рекорды мужские и женские, дневные и ночные, одиночные и групповые по 4 и 8 человек по прыжкам на точность приземления впредь будут учитываться только при замере электронной системы на «ноль» диаметром 5 см.

В таблицу включены рекорды по образованию «этажерок» с раскрытыми куполами группами по 4 и 8 человек. Рекордным показателем в группах 4 и 8 участников является время построения пирамиды. Фиксация времени начинается с момента выхода из летательного аппарата первого парашютиста и останавливается секундомером после присоединения в «этажерку» последнего участника.

Спортсмены в «этажерке» могут держаться ногами за стропы, лямки или камеры купола ниже находящегося парашютиста, который в свою очередь, при необходимости, может удерживать руками ноги вышестоящего. Время фиксации фигуры — 60 с. Высота прыжка для четверки не более 2500 м, восьмерки — 3800 м.

Принято решение: регистрировать рекорд — сбор наибольшего количества парашютистов в «этажерку». Подается заранее заявка на предполагаемое количество человек в пирамиде с указанием места нахождения каждого участника. Высота не более 4100 м, время фиксации фигуры — 60 с.

Вышеуказанные положения о рекордах вступают в силу после утверждения их Генеральной конференцией ФАИ, которая состоится в октябре 1981 г.

Изменено положение о судьях международной категории по парашютному спорту. Чтобы получить это звание, требуется: стаж судейства не менее 8 лет, высшая национальная категория (для СССР — судья всесоюзной категории), участие в судействе не менее чем в 3-х международных, 6-ти всесоюзных и 12 других чемпионатах по парашютному спорту. За последние два года, предшествующие представлению и высокому званию, надо принять участие в роли судьи на одних международных, одних национальных (первенстве СССР) и трех других чемпионатах. На этих соревнованиях оценить не менее 100 прыжков на индивидуальную акробатику, 80 — на групповую акробатику и 120 — на точность приземления, 95% оцененных прыжков должны войти в официальный зачет. Лицензия судьи международной категории действительна на 1 год. Для сохранения лицензии необходимо выполнить те же требования, что и для судей, которым это звание присваивается впервые.

Судьи международной категории, утвержденные парашютной комиссией ФАИ, имеют право в роли арбитров участвовать в чемпионатах мира (состав судей избирается парашютной комиссией ФАИ тайным голосованием), фиксировать мировые рекорды, устанавливаемые в своей или в других странах.

За судьями международной категории, не вошедшими в списки ФАИ на текущий или последующие годы, звание сохраняется пожизненно, но без права участвовать в судействе чемпионатов мира или фиксации мировых рекордов.

☆☆☆

Международная парашютная комиссия ФАИ присвоила почетное звание «Судья международной категории» представителям СССР М. Арабину, М. Захарову и В. Волкову.

Президентом международной парашютной комиссии ФАИ вновь избран Х. Брендель (ГДР), первым заместителем У. Бэнман (ФРГ), вторым заместителем — Ч. Симонс (Англия), секретарем — Руссо Болези (Франция).

А. ГУСЬКОВ,
судья международной категории

ПРИСВОЕНЫ ЗВАНИЯ

За высокие показатели по парашютному спорту, достигнутые в 1980 г., почетного звания «Мастер спорта СССР» удостоены:

● Спортсмены ДОСААФ СССР — В. Царев, Ю. Арифалин, А. Круглов, Н. Росляков, А. Карташов, С. Потапова, А. Семенов, А. Кубышкин, В. Халов, В. Васильев, Л. Хлопотягин, Л. Щенева, И. Салосин (Москва), В. Козлов (Челябинск), В. Стрелков, А. Худяков (Ашхабад), С. Морозов, В. Ершов, З. Перстенева (Барнаул), Н. Милев (Серпухов), С. Маликов, В. Николаев, А. Харитонов, Е. Сергеев (Коломна), М. Кубышкин (Егорьевск), Г. Козлова (Тамбов), Ю. Глебов (Курск), Ю. Лысак (Врянск), А. Можайев (Воронеж), М. Кузьмичев, Е. Баранов (Калинин), Н. Косырев (Киров), С. Питенин (Вологда), Ф. Мингазин, Н. Пинчук (Уфа), И. Кутяшенко (Новосибирск), В. Хлопов (Магнитогорск), А. Коляда (Красноярск), А. Закревский (Белгород), В. Нестеров, Г. Павловский, В. Тимофеев (Могилев), А. Серянов, С. Хоронжина, О. Серяпова (Гомель), В. Кареев, И. Коллядо (Минск), Р. Бедобородова (Брест), Н. Панова (Ташкент), Ш. Оспанханова, Т. Юрбева, А. Самсонов (Алма-Ата), В. Пархоменко (Целиноград), В. Ходорковский, Е. Вавилова, Н. Соловьева (Чимкент), В. Казаков (Рига), З. Виндемане (Даугавпилс), А. Голованов, М. Климов

(Фрунзе), Н. Лукерина (Кемерово), В. Харлапенков (Великие Луки), А. Сафонов, В. Барсуков (Кумертау), Н. Бабурина (Ярославль), В. Новоселов (Петрозаводск), А. Понкратьев, В. Воронжбит, Ю. Лопатников (Архангельск), О. Ползиков, Е. Виноградова, П. Кисляков (Куйбышев), В. Барсуков (Уральск), В. Гилья (Усть-Каменогорск), В. Кривец, Ю. Косыков (Карагай), И. Домаркас, Г. Бутявичус (Капсукас), Р. Кацукевичус, А. Горбунов, И. Шальчунас (Вильнюс), О. Машенко, А. Белов, С. Степаченков (Каунас), О. Лосев (Душанбе), В. Лукинов, А. Константинов, В. Мазин, М. Визенкова, А. Фоменко (Кокшетау), В. Аннус (Таллин), И. Завьялова (Ярославль), Т. Устьяева (Новгород), Т. Бурцева (Тамбов), В. Овчинников (Иошкар-Ола), А. Попов, Ю. Устигов (Ставрополь), А. Сергеев (Смоленск), Т. Подгорная, В. Нестеров (Белгород), А. Филиппенков, В. Азаров, Н. Шмелева, Н. Семин (Орел), В. Редькин (Ворошиловград), В. Захаренко, Ю. Кальницкая (Винница), Ю. Воронцов, Г. Сапожников (Кировград), Н. Муравьева, В. Ригов (Симферополь), Г. Крапец, В. Тимошук, И. Рябошапка, И. Шадура, Ю. Галиев (Ташкент), С. Китикарь, Ю. Иванов (Кишинев), Е. Клепов (Ессентуки), А. Мартынов (Красноярск), Е. Григорьева (Чебоксары), В. Лукинских (Омск), А. Петин, С. Журин, А. Бернацкий (Мурманск), Н. Быков (Свердловск), С. Холодная, А. Клименко, В. Ланшаков (Днепропетровск), В. Бугера (Одесса), Н. Петельщина, О. Чернышева (Донецк), С. Антонов (Киев), В. Рубан (Харьков), В. Дерингер, А. Плотицын (Караганда), Э. Крафт (Душанбе), А. Айрапетян (Ереван), Н. Коковина, А. Савинова, Г. Малик, В. Равин (Ленинград).

● Спортсмены ВВС — В. Парманов, Г. Волков, В. Данилов, Н. Кононенко, В. Рожкова, В. Канашкина, Э. Тепонайнен, А. Кравцов, В. Пичугин, Н. Максимов, А. Кирьянов, В. Сычевский, Е. Переходцева, Ф. Сафина, С. Макаренко, В. Кривов, В. Бобылев, А. Пашедко, В. Астахов, В. Томашук, В. Ткачев, Л. Меркухин, В. Павлов, В. Мочалин, Н. Кацабова, П. Безруков, А. Запольнов, А. Куроедов, Е. Петренко, В. Миловидов, В. Столбовский, Е. Фисенко, С. Шилин, Н. Щурихин.

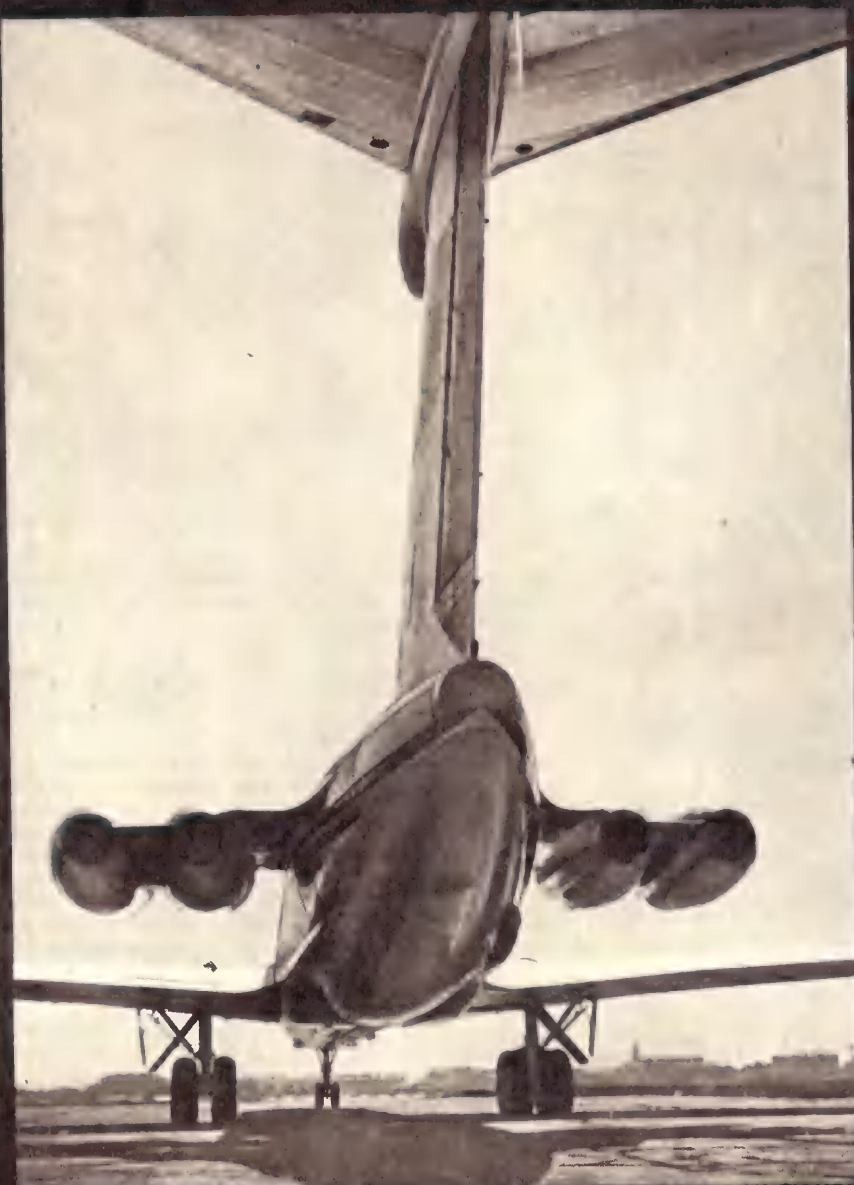
● Спортсмены ВДВ — С. Калабухов, К. Аасмяз, А. Жиров, В. Сокуров, В. Урсакий, С. Осинцев, Н. Вяткина, В. Титов, О. Зимарева, С. Коломиец, С. Ложкина, В. Моисеенко, Н. Ольшницкая, В. Ильин, А. Пучков, О. Киселев, Д. Старовров, Л. Щербина, С. Носков, И. Соболев, С. Монтримас, Е. Разина, Е. Андреев.

● Спортсмены ПВО — И. Курявый, С. Юдина, Л. Ефименко, А. Шипицын, И. Паршина, Н. Загородний, Ю. Полулек, О. Здерева, О. Семенова.

● Спортсмены сухопутных войск — А. Барычев, Г. Гранецкий, А. Бубенцов, И. Канатников, Ф. Школа, Х. Богданов, В. Зырянов, Н. Ершов.

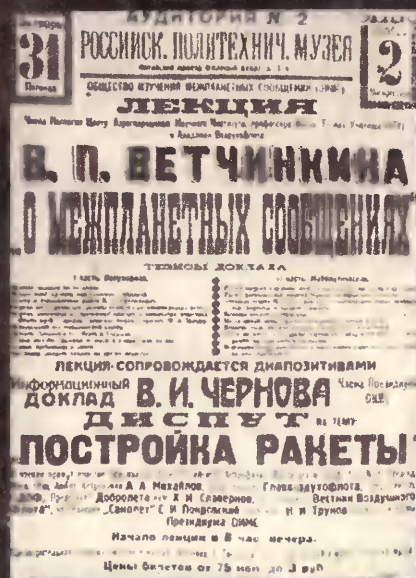
● Спортсмены ВМФ — Г. Кустов.

● Судьи всесоюзной категории — В. Титов (Ташкент, ДОСААФ), Е. Пагода (Казань, ДОСААФ), Ю. Панченко (Ленинград, ДОСААФ), В. Фесенко (ВВС), Х. Фарухшин (ВВС), В. Миронов (ВДВ), И. Фасхутдинов (ВДВ), А. Мильяненко (Москва).



1. Какому виду техники посвятил всю жизнь изображенный на фото человек? Его имя, отчество, фамилия! Что вам известно о его инженерной деятельности! Расскажите о созданных им конструкциях.

2. На объявлении — имя крупнейшего советского ученого — аэродинамика. Что вы знаете о нем! Каков его вклад в науку! Какое он имел отношение к теме лекции, указанной в объявлении! Когда, в каком году она прочитана!



3. На этом фото запечатлен один из лучших современных самолетов. Назовите конструктора и марку самолета. Для чего потребовалось поднять так высоко горизонтальное оперение! Что дает подобное расположение двигателей! Где применяется этот самолет!

4. Назовите марку этого микродвигателя. Перечислите его основные характеристики. Для каких моделей он предназначен!



Уважаемая редакция!

Летом прошлого года мне довелось в Ростове-на-Дону наблюдать соревнования спортсменов-вертолетчиков. Кроме привычных одновинтовых машин конструкции М. Миля в соревнованиях участвовали двухвинтовые вертолеты Ка-26 с короткими лопастями. Эти машины, видимо, только начали поступать в аэроклубы. О самом вертолете Ка-26 журнал в прошлом году писал, но о его лопастях почти ничего не было сказано.

Прошу рассказать о конструкции лопастей вертолета Ка-26 и о том, из чего и как они изготавливаются.

В. ПИМЕНОВСКИЙ

г. Ростов-на-Дону.

С аналогичной просьбой в редакцию обратились В. ЕРМИЛОВ из г. Кириши и А. СТЕПАНОВ из Уфы.

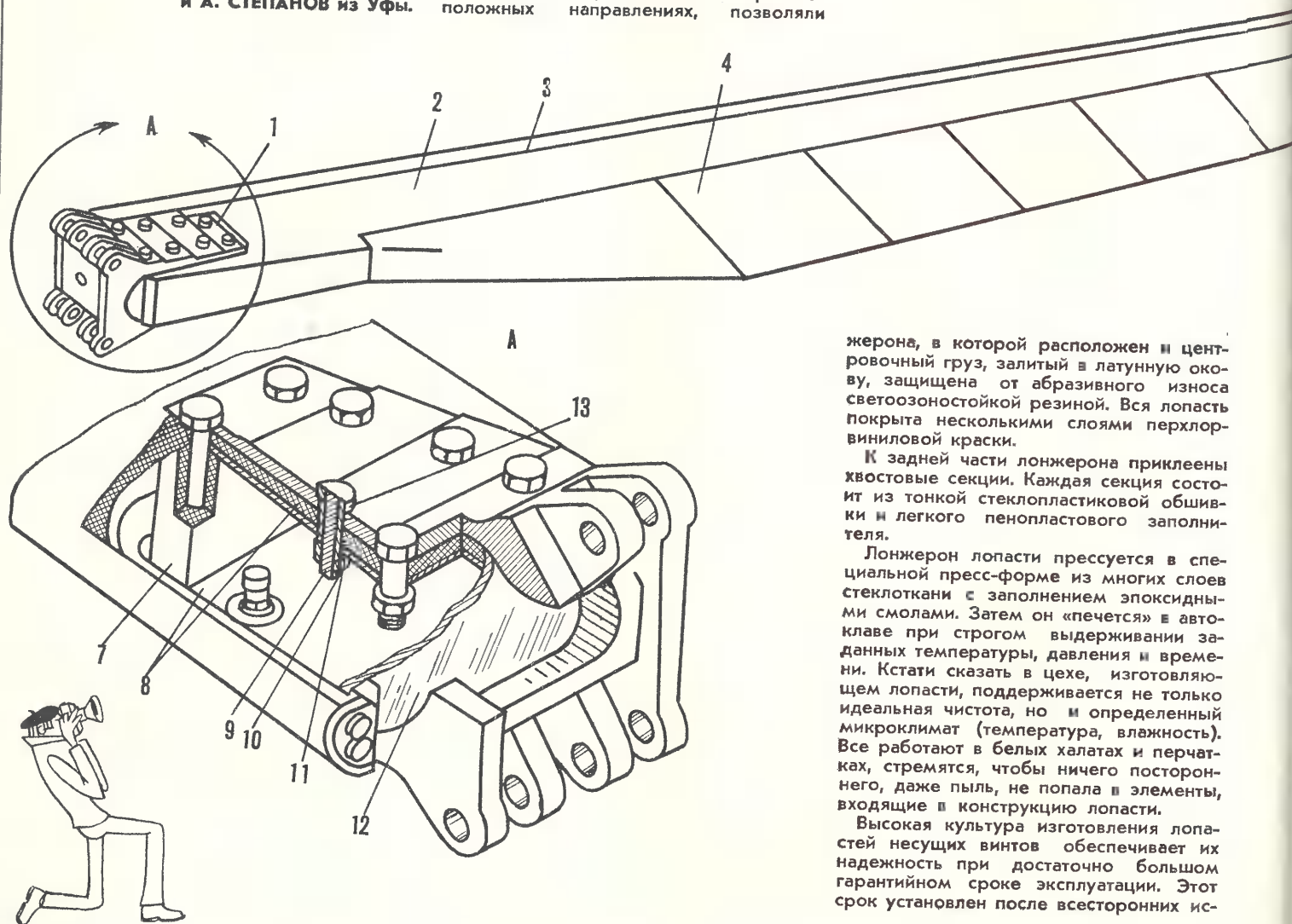


ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, многоцелевой соосный двухдвигательный вертолет Ка-26, широко использующийся в народном хозяйстве, недавно начали осваивать и спортсмены ДОСААФ. Впервые эти машины участвовали в соревнованиях вертолетчиков в 1977 году. Особенность конструкции Ка-26, его силовой установки и несущих винтов, расположенных один над другим и вращающихся в противоположных направлениях, позволяли

спортсменам без особого напряжения выполнять все упражнения, предусмотренные программами соревнований.

Лопастей несущих винтов вертолета Ка-26, как и других винтокрылых аппаратов, подвергаются в полете сложным переменным нагрузкам. Их конструкция и технология производства существенно влияют на тактико-технические и экономические характеристики всего вертолета, его надежность. Поэтому совершенствованию лопастей и несущей системы в целом уделяется постоянное внимание.

Лопастей несущего винта современного вертолета представляет собой довольно сложную конструкцию (см. рисунок) из специальных материалов, обеспечивающих высокую надежность при относительно малом весе. Основным силовым элементом лопасти Ка-26 является лонжерон из стеклопластика. Ее узел крепления изготовлен из специальной стали, выдерживающей высокие знакопеременные нагрузки. После механической обработки он для повышения надежности подвергается поверхностному упрочнению. К лонжерону узел крепится болтами и особым клеем. Носовая часть лон-



жерона, в которой расположен и центровочный груз, залитый в латунную окантовку, защищена от абразивного износа светоозоностойкой резиной. Вся лопасть покрыта несколькими слоями перхлорвиниловой краски.

К задней части лонжерона приклеены хвостовые секции. Каждая секция состоит из тонкой стеклопластиковой обшивки и легкого пенопластового наполнителя.

Лонжерон лопасти прессуется в специальной пресс-форме из многих слоев стеклоткани с заполнением эпоксидными смолами. Затем он «печется» в автоклаве при строгом выдерживании заданных температуры, давления и времени. Кстати сказать в цехе, изготавлиющем лопасти, поддерживается не только идеальная чистота, но и определенный микроклимат (температура, влажность). Все работают в белых халатах и перчатках, стремятся, чтобы ничего постороннего, даже пыль, не попала в элементы, входящие в конструкцию лопасти.

Высокая культура изготовления лопастей несущих винтов обеспечивает их надежность при достаточно большом гарантийном сроке эксплуатации. Этот срок установлен после всесторонних ис-

ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТЫ
ОБМЕНИВАЮТСЯ ОПЫТОМ

В Томске состоялась зональная техническая конференция по дельтапланерному спорту. Она привлекла более ста участников из 15 городов.

Спортсмены поделились опытом разработки систем обеспечения безопасности полетов, обменялись мнениями, как лучше освоить полеты на дельтаплане «Славутич-УТ».

В. ШПАНКО,
председатель областной федерации
дельтапланеризма
Томск

ПО СЛЕДАМ
НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ«ЗАОЧНАЯ СПАРТАКИАДА
АЭРОКЛУБОВ»

■ КОРРЕСПОНДЕНЦИИ под таким заголовком старшего инспектора физподготовки УАП и АС ЦК ДОСААФ СССР И. Кришкевича, помещенной в 1-м номере журнала «Крылья Родины», содержались критические замечания в адрес Рязанского аэроклуба.

Как нам сообщил председатель Рязанского областного комитета ДОСААФ Б. Ершов, корреспонденция обсуждалась на служебном совещании руководящего состава, а также на заседании спортивного комитета аэроклуба. Критика признана правильной.

Принимаются меры по улучшению спортивно-массовой работы. Этот вопрос рассмотрен на президиуме обкома ДОСААФ.

☆☆☆

КУБОК ИМЕНИ
МИХАИЛА ЗЮРИНА

НА ТУШИНСКОМ аэродроме спортсмены столицы разыграли кубок имени М. Зюрина — первого советского авиамоделиста — рекордсмена мира. В годы Великой Отечественной войны Михаил Зюрин пал смертью храбрых в боях за Родину.

Эти городские соревнования стали традиционными. Из 60 участников в ходе поединков 5 подтвердили норму мастера спорта, 10 — норматив кандидатов в мастера спорта.

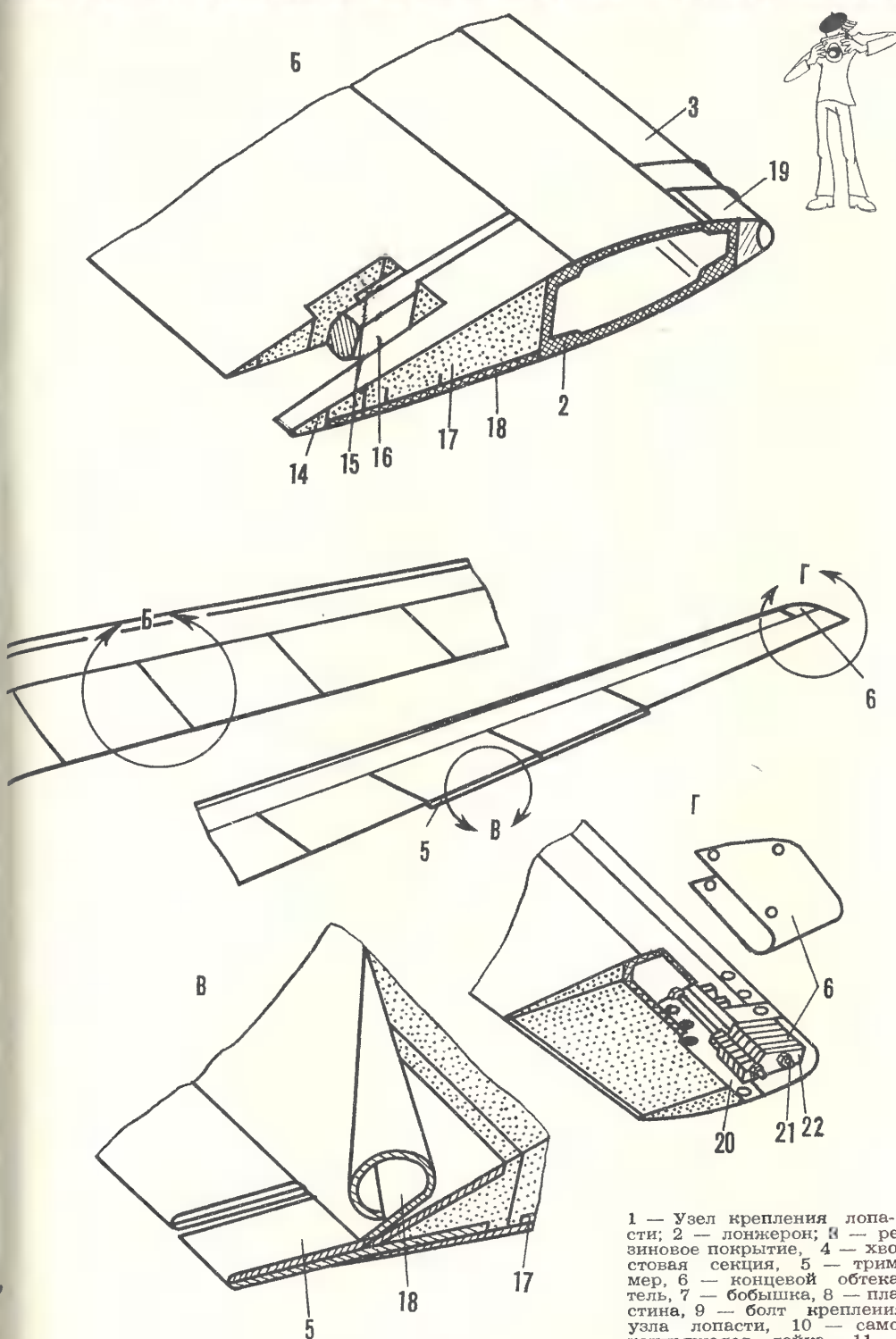
По моделям планеров ■ семи турах шесть спортсменов набрали по 1260 очков из 1260 возможных. В дополнительном восьмом был определен победитель. Им стал М. Кочкарев — 1260 очков + 3 мин 42 с. Второй — С. Макаров — 1260 + 3 мин 28 с. Третий — С. Панков — 1260 + 3 мин 16 с. Еще три финалиста — А. Пугаченко — 1260 + 3 мин 15 с, Е. Митнев — 1260 + 3 мин 10 с и А. Панков — 1260 + 2 мин 43 с.

По резиномоторным моделям лучший — кандидат в мастера спорта В. Комаров — 1242 очка. По классу таймерных моделей самолетов победа досталась мастеру спорта В. Сухову — 1168 очков.

Хочется отметить высокую организацию соревнований, четкую работу судейской коллегии, возглавляемой судьей всесоюзной категории В. Комаровым.

Д. КЕЛЛЕР,
судья всесоюзной категории

Москва



питаний лопастей на специальных стендах, где имитируются нагрузки, которым лопасть подвергается на всех возможных режимах в реальном полете.

Эксплуатация лопастей сверх установленного ресурса не разрешается. Постоянный и бдительный контроль за их состоянием — важное условие безопасности полетов.

Е. БИРЮЛИН,
инженер-конструктор

1 — Узел крепления лопасти; 2 — лонжерон; 3 — резиновое покрытие; 4 — хвостовая секция; 5 — триммер; 6 — концевой обтекатель; 7 — бобышка; 8 — пластина; 9 — болт крепления узла лопасти; 10 — самоконтрящаяся гайка; 11 — шайба; 12 — крышка лонжерона; 13 — втулка; 14 — хвостовой стрингер; 15 — резиновый вкладыш; 16 — нервюра хвостовой секции; 17 — пенопластовый наполнитель хвостовой секции; 18 — обшивка хвостовой секции; 19 — оковка; 20 — концевой профиль; 21 — болт крепления балансировочных грузов; 22 — балансировочный груз. Места А, Б, В, Г (в кольце) условно для наглядности повернуты.

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Ту-10 („68“)



ОЦЕНИВАЯ возможный ход операций на завершающем этапе Великой Отечественной войны, представители Военно-Воздушных Сил страны внесли предложение на базе хорошо зарекомендовавшего себя и успешно освоенного личным составом частей бомбардировщика Ту-2 создать еще более скоростной фронтовой бомбардировщик. Предложение было принято. Конструкторский коллектив, возглавляемый Андреем Николаевичем Туполевым, в очень короткий срок спроектировал и к первому полету 1945 года построил первый экземпляр опытного самолета «68», получившего затем обозначение Ту-10.

На бомбардировщике установили новые двигатели водяного охлаждения АМ-39 ФНВ мощностью, по 1850 л. с. с непосредственным впрыском топлива в цилиндры. Водяные радиаторы разместили в носовой части фюзеляжа. Фонарь носовой части центроплана, в соответствии с пожеланиями экипажей, выполняющих боевые задания на серийных Ту-2, на самолете «68» был сделан несколько шире, что улучшило обзор и летчику, и штурману.

Изменения, внесенные в конструкцию и компоновку самолета, себя оправдали. Испытания, которые начал летчик А. Перелет, выполнивший в мае 1945 года первый полет на опытном бомбардировщике, практически подтвердили основные расчеты конструкторов. Самолет «68» на высоте 7100 м показал скорость 635 км/ч, что почти на 90 км/ч больше, чем у Ту-2. Высоту в 5 тыс. м он набирал за 11,1 мин. Его практический потолок достигал 9800 м, а дальность полета — 1660 км. Нормальный взлетный вес опытной машины 11370 кг, бомбовая нагрузка 1000 кг.

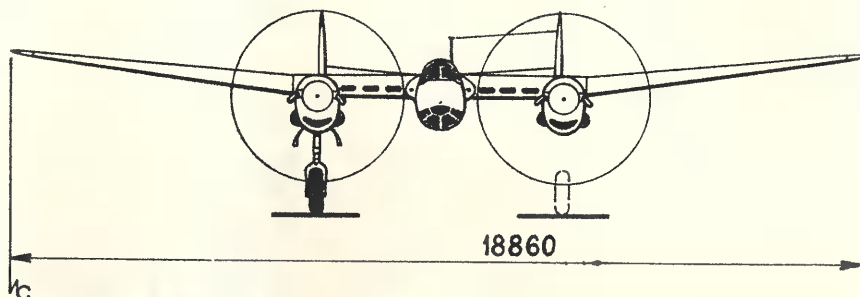
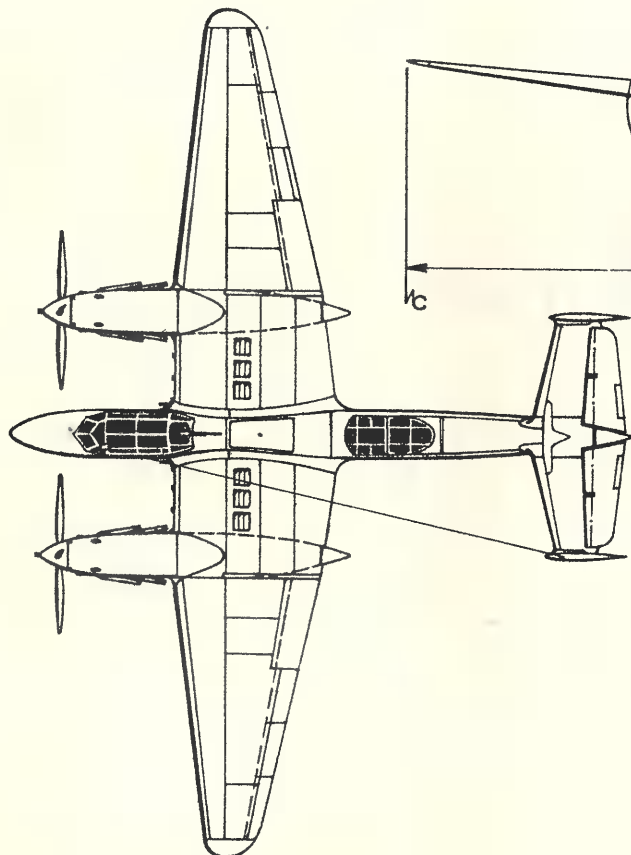
Во время государственных испытаний экипажу «68» при-

шлось совершить посадку с убраннным шасси. После ремонта на самолете использовали трехлопастные винты нового типа и испытания были продолжены. В заключении говорилось, что бомбардировщик «68» отвечает предъявленным требованиям и при устранении выявленных в ходе испытан- ний недостатков может быть принят на вооружение.

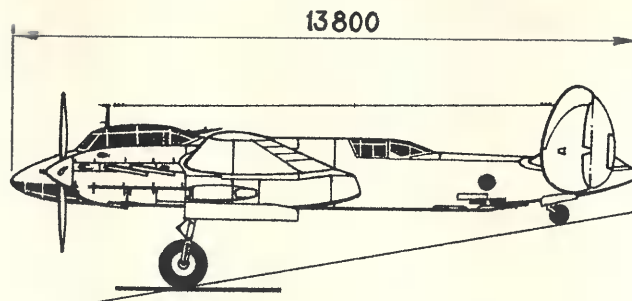
Конструкторский коллектив согласился с замечаниями испытателей и не только устранил выявленные недостатки, но и внес дополнительные изменения. На бомбардировщик установили новые двигатели АМ-39 ФН-2 и четырехлопастные флюгерные воздушные винты, несколько увеличили площадь вертикального оперения и т. д. В результате летные и эксплуатационные качества машины еще улучшились. При той же максимальной скорости практический потолок увеличился до 10450 м, для набора 5000 м высоты стало достаточно десяти минут.

Завершение испытаний улучшенного варианта экземпляра бомбардировщика практически совпало с окончанием второй мировой войны. Доводить самолет до серийного строительства уже не было смысла, и тому же уже широко велись научно-конструкторские работы над более перспективными боевыми машинами с реактивными двигателями. Таким образом самолет Ту-10 (68) оказался в нашей авиации последним фронтовым бомбардировщиком с поршневыми двигателями. Эта машина затем стала исходным вариантом реактивного бомбардировщика Ту-12 (77).

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



Ту-10 (68)



В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА



ГАНГСТЕРЫ ЧЕТВЕРТОЙ СФЕРЫ...

порядке были переброшены в границы Чехословакии. «Именно здесь, — подчеркивала в то время западноберлинская «Мorgenpost», — у самых границ Чехословакии образовалась целая студия подрывной пропаганды бундесвера с армией корреспондентов, а также эмигрантов из мюнхенских подрывных радиодивизионов».

Падший на сенсацию западногерманский журнал «Дер Шпигель» выбалтывает: «В штабе радиобатальона бундесвера насчитывается 400 военнослужащих, 50 процентов офицеров батальона — радиоспециалисты, 30 процентов — журналисты из различных радиостанций ФРГ. В батальоне насчитывается 5 тысяч наименований звукозаписей, заранее наполненных клеветой в адрес армий и населения стран Варшавского Договора».

В дни, когда в Польше антисоциалистические элементы пытаются посеять смуту, аппарат психологической войны бундесвера охотно предоставил им свои грязные услуги. Созданная на базе радиобатальона бундесвера подрывная радиостанция «Радио-701», почти ежедневно, как сообщает зарубежная печать, в тесном взаимодействии с другими подрывными радиодивизионами НАТО, разжигает националистические чувства среди поляков, открыто призывает их к выступлениям против руководящей роли ПОРП.

Подразделения психологической войны бундесвера ведут подрывную пропаганду против ГДР. Газета «Нойес Дойчланд» писала: «Специальные подразделения бундесвера имеют задачу путем идеологических диверсий против ГДР и с помощью дезинформации и провокационной пропаганды вызвать беспорядки среди населения и этим самым создать предпосылки для вооруженных акций».

Во вражеской пропаганде, направленной против народной Польши и ГДР, активно участвуют западногерманские радиостанции «Дойчландфунк» и «Дойчевелле». Финансируются они за счет бюджета и являются опорой реакционных организаций, мечтающих о поглощении ГДР и возвращении польских территорий. А в конечном итоге — реакционистский бред о возрождении «великогерманского рейха» в границах 1937 года.

В АГРЕССИВНЫХ планах стратегов НАТО все более активную роль продолжает играть так называемая «психологическая война». «Современная война ведется не только в трех сферах: в воздухе, на суше и в воде. Она охватывает и четвертую — духовный мир человека. Третья мировая война в этой сфере уже началась», — утверждает западногерманский военно-теоретический журнал «Вермунде». На подрывную пропаганду империалистических государств расходуют сотни миллионов долларов. Только в США на эти гнусные цели ежегодно расходуются свыше 500 миллионов долларов. При президенте США продолжает свое грязное дело специальный комитет по вопросам «психологической войны» против Советского Союза и других социалистических стран. «Один доллар, потраченный на пропаганду, может дать по воздействию на противника не меньший эффект, чем десять, затраченных на оборону», — разглашает американская газета «Нью-Йорк таймс».

За последние два года Белый дом принял ряд конкретных мер по дальнейшей активизации подрывной пропаганды против государств социалистического содружества. Реорганизован аппарат внешнеполитической пропаганды США. Создано новое управление международных связей. Вместо прежнего информационного агентства в 1979 году стало действовать Агентство информации и культурного обмена, а его руководитель возведен в ранг главного советника президента.

Гангстеры четвертой сферы пытаются с помощью «войны идей» нарушить единство социалистического содружества. Более откровенно излагает эти цели один из антисоветчиков и организаторов идеологических диверсий против СССР и других социалистических стран бывший помощник бывшего президента США Картера по вопросам национальной безопасности Збигнев Бжезинский. «Если бы у меня спросили, откуда следует наступать на коммунизм», — пишет он на страницах западногерманской газеты «Франкфуртер алгемайне Цайтунг», — то я порекомендовал бы начать атаку по ту сторону Вислы в рамках «восточной стратегии передовых рубежей НАТО». Еще в 1962 году этот потомок шляхетского рода Польши в своей книге требовал: «Мы должны по-прежнему обращаться непосредственно и народам, контролируемым коммунистами, побуждая эти народы требовать перемен».

Телевидение, радио и пресса США и ФРГ не прекращают раздувать антисоветскую истерию и военный психоз. «Усиление психологической войны против Советского Союза и других социалистических стран в последнее время привело к тому, — пишет известный американский дипломат и историк Джордж Кеннен на страницах «Нью-Йорк-таймс», — что со времени окончания второй мировой войны в столице США Вашингтоне никогда не процветал столь милитаристский дух в разговорах и настроениях. Если бы туда попал какой-нибудь ничего не подозревающий иностранец, он пришел бы к единственному выводу, что исчерпана последняя возможность мирных решений и что, начиная с этого момента, только оружие, независимо от того, как оно будет использовано, может иметь значение».

К ведению подрывной пропаганды против СССР и других социалистических стран подключился и аппарат «психологической войны» армий НАТО. Во всех армиях крупнейших капиталистических государств разработаны специальные наставления и инструкции по ведению «психологической войны». Более откровенно по этому вопросу высказывается изданный в армии США «Справочник психологической войны», который утверждает, что эта «война» представляет собой «плановое использование пропаганды и других средств... обеспечить нам достижение победы и осуществление нужных политических целей, как во время войны, так и в мирное время».

Особое усердие в этом проявляет аппарат «психологической войны» западногерманского бундесвера. Так, еще летом 1968 года, когда контрреволюционные силы в ЧССР пытались ликвидировать социалистические завоевания трудящихся, рота звуковещания, издавая и распространяя листовки 2-го армейского корпуса и подразделения 701-го радиобатальона бундесвера в срочном

Задачи ведения «психологической войны» находят широкое отражение почти на всех учениях войск НАТО. Они предусматривают издание и распространение агитационно-пропагандистских материалов, радиовещание, а также шпионско-диверсионную деятельность в тылу социалистических стран. Так, например, на командно-штабном учении под кодовым названием «Уинтекс Саймекс-79» были приведены в состоянии готовности все подразделения «психологической войны» армий стран НАТО. Как сообщила газета ВВС США «Эйр Форс», на вооружение аппарата «психологической войны» войск НАТО в Европе поступили вертолеты со звуковещательными станциями на борту. Такие же вертолеты использовались во время американской агрессии во Вьетнаме.

Из сообщений зарубежной печати стало известно, что в НАТО имеется план «психологической войны», представляющий собой комплекс подробно разработанных мероприятий, которые натовские стратеги собираются проводить в ходе подготовки и ведения агрессивной войны против Советского Союза и других социалистических стран Варшавского Договора. Созданы специальные идеологические центры. Только в США их насчитывается более 200, учреждения антикоммунистической «советологии» существуют при 170 университетах. Более 600 американцев получили ученые степени за работы по изучению Советского Союза. В ФРГ изучением Советского Союза и других социалистических стран занято свыше 100 высших учебных заведений.

Вдоль границ социалистических стран гангстеры четвертой сферы создали буквально целое кольцо радио- и телевизионных станций, а в целом радиодиверсии империализма ведутся круглосуточно и в большом масштабе. «Голос Америки» располагает в различных странах 109 радиопередатчиками, вещает 800 часов в неделю на 36 языках, английский «Би-би-си» — вторая по мощности в капиталистическом мире подрывная радиостанция, вещает 230 часов в неделю на 30 языках. Радиопередатчики этих крупнейших подрывных информационных центров расположены на островах Атлантического, Индийского и Тихого океанов. Выкормыв фашистского вермахта западногерманский генерал в отставке Герман Ферн на страницах одного из журналов писал: «Там, где слово радиоприемника не может быть услышано, цель может достичь политический анекдот. Где слова остаются непонятными, там может действовать изображение, куда бумага не достанет, носителем должна стать волна в эфире».

Уже более двух десятилетий США осуществляют свою политику информационного экспансии под прикрытием тезиса о так называемом «свободном потоке идей и информации».

Империалистическая пропаганда преследует цели глубоко враждебные интересам трудящихся масс. Однако под каким бы соусом она ни выдавалась, советские люди сразу же распознают ее лживую сущность. И в то же время было бы ошибочным недооценивать проделки организаторов «психологической войны». Они имеют немалый опыт обмана, шпионажа и провокаций, в их арсенале самые коварные приемы и методы. Для Запада идеологическая борьба не сводится к противоборству идей, говорил в своем докладе на XXVI съезде КПСС товарищ Л. И. Брежнев, «Запад пускает в ход целую систему средств, рассчитанных на подрыв социалистического мира, его разрыхление».

XXVI съезд КПСС подчеркнул, что в современных условиях непримиримая борьба с враждебной идеологией, решительное разоблачение агрессивных происков империализма, улучшение идеологической, политико-воспитательной работы приобретает особенно важное значение.

Идеологическим диверсиям агрессивных империалистических сил советские люди противопоставляют свою политическую бдительность и монолитную сплоченность вокруг родной Коммунистической партии, готовность в любой момент защитить Родину, интересы стран социалистического содружества.

П. ИВАНОВ

Рисунок А. КРИВЕНКО

ОТВАЖНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ
«ШТОПОРА»

В ТО ДАЛЕКОЕ ВРЕМЯ, когда летчики только начали осваивать нестеровскую «мертвую петлю», скольжения, виражи, перевороты, настоящим бичом в авиации оставался «штопор».

Раскрыть тайну «штопора» удалось Константиному Константиновичу Арцеулову — прапорщику, начальнику истребительного отделения Качинской авиационной школы военных летчиков. В безоблачный день 24 сентября 1916 года пилотируемый Арцеуловым «Ньюпор-21» поднялся в воздух. Риск огромный. Летел без парашюта — их еще не было тогда в школе, как не было и твердой уверенности в том, что полет подтвердит расчеты.

Вот как вспоминал этот исторический полет сам Арцеулов.

«Круто стал набирать высоту. Достиг 2 000 метров. Еще раз мысленно проверил разработанные мною приемы вывода из «штопора». Сбавил газ, выключил мотор, чтобы уменьшить скорость, и задрал нос самолета...

Я почувствовал, что машина уж закачалась и теряет скорость. Инстинктивно, по привычке, не дал ей свалиться на крыло. Потом через несколько секунд снова задрал нос машины, дал левую ногу, и мой самолет закрутился в штопоре. Я, конечно, не стал ждать, пока он сделает определенное количество витков, а дал от себя ручку и до отказа «обратную» ногу. Самолет, сделав один-полтора витка, на мгновение как бы остановился и затем перешел в пикирование. А когда мотор заработал (я потерял примерно 500 метров), я снова набрал высоту немного более 2 000 метров, вторично перевел его в штопор, сделал витков пять и вывел самолет. После этого пошел на посадку».

Спустя несколько дней Арцеулов уже обучал летчиков своего отделения выводу самолета из «штопора», а немного позже «штопор» был введен в программу школы.

Арцеулов родился 17 (29) мая 1891

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

«РЯДОМ — ЗЕМЛЯ»

...«ПЕТЛЯКОВЫ» начали друг за другом пикировать на цель — перетянутую с берега на берег серую ленточку, по которой катились фашистские танки, машины. Двумя бомбами штурман Коваленко перебил эту пульсирующую жилку. Когда выходили из пики и стали разворачиваться, над ними появились два «мессера». Огненные струи хлестнули по бомбардировщику с двух сторон. Стрелок-радист Скворцов еле успевал отбиваться от наседавших фашистов. Вдруг его пулемет замолчал, и тут же вышел из строя правый мотор, «Петляков» резко потерял скорость и высоту. Кое-как на одном моторе перелетели Сиваш, прошли над самой крышей железнодорожной станции и посадили истерзанную машину в пшеницу на «живот». Коваленко выбрался на плоскость. Стрелок-радист не шевелился...

Это лишь один эпизод из биографии бывшего военного летчика, ныне майора запаса Героя Советского Союза Анатолия Яковлевича Коваленко. Почти двадцать лет руководит он школой рабочей молодежи на судостроительном заводе. Всей душой отдается работе с молодыми, для которых он — образец мужества и героизма. О его нелегкой военной судьбе рассказывает Н. Касьянов в одном из очерков своей книги «Рядом — земля».

Герои других очерков — тоже авиаторы, ближайшие помощники офицеров — прапорщики. Авиационный техник Федор Павлович Бураков, посвя-

года в Ялте. Первое знакомство с воздухоплаванием, трудами А. Ф. Можайского и других выдающихся основоположников и пионеров науки и практики летания почерпнул из литературы. Семнадцатилетним юношей построил планер, однако полетать на нем не пришлось: оказался тяжелым и неустойчивым. После трехлетнего обучения в морском училище, которое не закончил из-за слабого здоровья, поехал в Петербург, поступил рабочим на авиационный завод. Тщательно изучал там устройство самолета и мотора, даже делал попытки полетать на забракованном и переданном любителям самолете.

Получив диплом пилота-авиатора в школе пилотов, открытой в Гатчине, Арцеулов возвращается в Севастополь, работает там инструктором аэроклуба до призыва в армию (1913 г.). Служит в кавалерии и лишь после настоячивых просьб получает перевод в авиацию, проходит короткий курс подготовки в Качинской авиашколе, сдает экзамен на военного летчика.

Школа мужества и отваги пройдена Арцеуловым на фронте первой мировой войны. Он совершил более 200 боевых вылетов, одержал 18 побед в воздушных боях. В мае 1916 года его отзывают с фронта и как летчика с большим боевым опытом поручают сформировать истребительное отделение при Качинской авиашколе.

Большая аварийность в частях, да и в самой школе, причиной которой был срыв самолета в «штопор», заставила Арцеулова серьезно задуматься над этим явлением, искать способ борьбы с ним. Беспрецедентное мужество, забота о жизни своих товарищей — летчиков помогли Арцеулову смело пойти на единоборство, из которого он вышел победителем.

Арцеулов подготовил более 300 искусных летчиков, среди которых был и Валерий Чкалов, испытывал новые самолеты, сам построил самолет и несколько планеров и успешно на них летал. Последние годы посвятил живописи, иллюстрировал книги и журналы. Особенно интересны и увлекательны работы Арцеулова на авиационные и космические темы.

тивший службе в армии 35 лет, бортвой механик Виктор Иванович Федчун, старшина роты прапорщик Михаил Васильевич Крент. Все они подлинники мастера своего дела, на них равняются сослуживцы, о них с уважением говорят и командиры, и солдаты.

Автору удалось рассказать не просто о людях умелых, но чутких, отзывчивых, настоящих наставниках, воспитателях молодежи. Не мыслит себя вне армейской жизни, без ежедневных забот о своей большой «семье» прапорщик Бураков.

Это о таких людях, как прапорщик Виктор Федчун, сказал поэт Сергей Смирнов:

И давай запомним,
друг мой милый,
Нынче мало Родину любить.
Надо, чтоб она тебя любила,
А таким не просто
стать и быти!

Мы видим героев книги на занятиях в классах, на аэродроме, в казарме среди солдат, в кругу семьи — узнаем об их профессиональном мастерстве, душевной щедрости, умении прийти на помощь словом и делом. Рядом с ними, ощущая плечо наставника, командира и надежного товарища, все увереннее становятся в строй, мужают парни в военной форме.

Очерки читаются с интересом. Досадно только, что иногда в книге встречаются неточности, неудачные обороты, такие, например, как «после разборки учений», «машина все урсила, вела себя как-то странно».

Книга предназначена для молодежи, для тех, кто готовится к службе в армии и кто с гордостью носит сегодня форму Советских Вооруженных Сил.

Е. ПАВЛОВ



ВСТРЕЧА ПОКОЛЕНИЙ...

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ дом авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе хорошо знают не только москвичи. Здесь часто можно встретить посетителей из Свердловска, Тулы, Хабаровска, Калининграда, из Прибалтики и Белоруссии... Идут школьники, и студенты, ветераны боевой и гражданской авиации, спортсмены. Коллектив дома, активисты проводят разностороннюю оборонно-массовую и военно-патриотическую работу с молодежью, пропагандируют достижения ВВС, ГВФ, космонавтики, авиационного спорта.

В доме регулярно проводятся тематические вечера, читаются лекции о ленинских заветах, о требованиях партии, Конституции СССР по защите социалистического Отечества. Состоялся молодежный вечер под девизом: «Заветам Ленина и делу партии верны». На вечере присутствовали учащиеся старших классов средних школ столицы, студенты, молодые рабочие.

А недавно по инициативе первичных организаций ДОСААФ интересно прошла встреча активистов оборонного Общества с ветеранами авиации, посвященная 50-летию шефства ВЛКСМ над Воздушным Флотом страны. На встречу с молодежью пришли те, кто полвека назад в годы первых легендарных пятилеток начинал в аэроклубах, авиационных школах, планерных и парашютных кружках познавать просторы пятого океана, крепить по призыву родной Коммунистической партии отечественные Военно-Воздушные Силы.

Во встрече старшего и юного поколения приняли участие известные по огненным годам Великой Отечественной войны Герои Советского Союза генералы и офицеры — М. Мартынов, Ю. Рыкачев, Н. Сташен, В. Башкиров.

Командующий крупными соединениями в годы войны Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Ф. П. Польшин рассказал о том, как он и М. Мартынов по путевкам Самарского обкома комсомола пошли учиться летному мастерству. С летного поля освоившимся аэроклуба они, как и тысячи их сверстников, впервые поднялись в бескрайние голубые просторы неба.

С большим интересом слушали участники встречи ветерана труда, бывшую работницу автозавода имени Лихачева Машу Колотилину. В 19 лет комсомолка без отрыва от производства стала в аэроклубе летчицей, потом инструктором, подготовила около 300 летчиков. Из них в суровые годы Великой Отечественной войны 17 человек удостоились высокого звания Героя Советского Союза.

Л. РУСИН,
старший научный сотрудник
Центрального дома авиации
и космонавтики
имени М. В. Фрунзе

☆☆☆

● На снимке: Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Ф. П. Польшин беседует с допризывниками А. Катковым и М. Бобковым.

Фото И. АНИСЬКИНА

* Н. Касьянов, «Рядом — земля». Издательство ДОСААФ СССР. 1980.

ТЕМА ВЕЧЕРА — ПАРАШЮТИЗМ

ВО ДВОРЦЕ культуры Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе состоялась встреча парашютистов разных поколений со студентами. На вечере выступили ветеран воздушно-десантных войск генерал-лейтенант в отставке И. Лисов, конструктор спортивных парашютов, председатель научно-технического комитета Федерации парашютного спорта СССР В. Пугачев, абсолютный чемпион мира 1968 года, заслуженный мастер спорта Е. Ткаченко.

Среди гостей — много известных спортсменов-парашютистов: авиационный инженер, мастер спорта А. Скопина, абсолютная чемпионка мира 1958 года Н. Прякина, мастер спорта, кандидат физико-математических наук доцент В. Наумов, заслуженный мастер спорта В. Закорещая, имеющая на своем счету



наибольшее количество прыжков среди всех парашютистов мира — 8060!

Большой интерес зрителей вызвали документальные киноленты, рассказывающие о славном пути воздушно-десантных войск, рождении нового парашюта — крыла ПО-9, тренировках и достижениях сборной команды страны по парашютному спорту.

☆☆☆

● На снимке: участники встречи, мастер спорта В. Наумов, С. Киселев, А. Скопина.

Фото И. ДОБРОВА

НА СВИДАНИЕ С ЮНОСТЬЮ

ТЕПЕРЬ ТРУДНО припомнить, кому пришла первому эта идея, но вот уже четыре раза подряд, через каждые пять лет, в Симферополе встречаются парашютисты разных поколений. Пропуск на участие во встрече: хотя бы один парашютный прыжок в крымском небе плюс желание увидеться с собратями по увлечению.

Нынешняя встреча была, пожалуй, наиболее представительной. Из Астрахани, Орла, Кишинева и других мест прибыли по приглашению оргкомитета люди разного возраста и занятий. Многие из них не виделись более двадцати лет и вот они, с трудом узнавая друг друга, не стесняясь, подходят с простым до наивности вопросом:

— Ты кто?

Прозвучала знакомая всем команда:

— Пошел!

Правда, на этот раз десант был сугубо мирным, да и средства доставки его участников отличались от традиционных. Высадились он из автобусов на горное плато среди Зуйских лесов. Здесь, вблизи этого места, в грозные военные годы крымские партизаны принимали с Большой земли продовольствие, оружие, боеприпасы, отсюда отправляли раненых.

С бывшим военным летчиком, впоследствии активным организатором парашютного дела в Крыму мастером спорта Михаилом Ивановичем Соломахиным мы знакомы четверть века. Он учил многих из нас прыгать. Но только

сегодня, на встрече, узнали о том, что наш изрядно поседевший наставник темиными крымскими ночами не раз приводил свой красноречивый самолет именно на это место, ориентируясь лишь по тусклому свету сигнальных костров. Он, как и его боевые друзья, всегда был здесь желанным послом Большой земли.

Среди участников встречи Константин Константинович Малинко, ветеран советского парашютизма. Антонина Андреевна Соколова, первая парашютистка Крыма. Сегодня эта, усталая седой женщиной, — сплав энергии, юмора и молодого задора.

С воспоминаниями, с напутственным словом и молодежи обратилась десанница военных лет, военврач третьего ранга Надежда Прокофьевна Трушко-Шардакова. Инструктор-летчик-парашютист Виктор Михайлович Демидов сделал обзор истории советского парашютизма, рассказал о сегодняшних достижениях крымских мастеров неба.

Долго не смолкала голоса на опушке леса. Радость общения людей стирала возрастные границы.

Участники юбилейного «десанта» благодарили его организаторов — командира парашютного звена Симферопольского авиаспортивного клуба В. Тенчера, рекордсменов мира Е. Б. Щёголя и М. А. Федоренко, бывшую парашютистку, авиационного врача Л. М. Богатыреву за предоставленную возможность повидаться друг с другом, а для многих — и со своей юностью.

А. КОВАЛЬ

Симферополь

МУЗЕЙ В ШКОЛЕ

В 8-ЛЕТНЕЙ школе села Владиславовка открыт музей боевой славы 36-го гвардейского бомбардировочного орденов Суворова и Кутузова Берлинского авиационного полка.

В музее силами следопытов и активистов ДОСААФ собрано большое количество фотографий, документов, писем, газетных статей, альбомов. Экспонаты убедительно свидетельствуют о героических делах, отваге и мужестве, высоком патриотизме летчиков и штурманов, стрелков-радистов и инженерно-технического состава.

За годы войны в этой части выросло 12 Героев Советского Союза, а стрелок-радист гвардии старшина Н. Григоренко стал кавалером ордена Славы всех трех степеней.

Среди экспонатов музея немало личных вещей и наград ветеранов-авиаторов. Долго, упорно и тщательно собирали юные следопыты школы — комсомольцы, активисты первичной организации ДОСААФ — материалы о боевом пути полка. В создании музея большая роль принадлежит коммунисту, директору школы Н. И. Гудзенко. Большую помощь оказали проживающие в селе Владиславовке ветераны 36-го авиаполка Павел Ильич и Галина Тимофеевна Штырханы.

Отдельный стенд посвящен героическому экипажу самолета Пе-2, который выполнял боевое задание над Владиславовкой в ноябре 1943 года. На стенде письма штурмана самолета Василия Данилова к родным, фотографии и газетные статьи о нем.

Бессмертный подвиг экипажа капитана Гастелло повторил в марте 1944-го экипаж в составе летчика И. Кудашева и стрелка-радиста П. Уханова. Во время бомбардировки вражеской переправы через Днестр в самолет угодил зенитный снаряд, но экипаж с курса не свернул, продолжал выполнять боевое задание до тех пор, пока работали моторы, а когда они отказали, экипаж обвязался пламенем машину направил на сползание вражеских танков и автомашин.

В музее есть стенд, посвященный писателю-патриоту Николаю Зотовичу Бирюкову, автору ряда книг, очерков, статей о советских летчиках. За большую публицистическую работу и дружбу с авиацией, за большую деятельность по

патриотическому воспитанию молодежи совет ветеранов части зачислил писателя-бойца почетным ветераном 36-го авиационного полка посмертно.

Открытие школьного музея боевой славы советских воинов — большое событие в жизни села, в деле военно-патриотического воспитания подрастающего поколения.

Н. ТАРНОВСКИЙ

Мироновский район, Киевской области

У НАШИХ ДРУЗЕЙ

ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ

В ВЕНГЕРСКОЙ Народной Республике, близ Кишкунфеледхаза впервые проведены соревнования экипажей современных воздушных шаров. Разноцветная оболочка емкостью 500—6000 м³ наполняется теплым воздухом от специальной газовой горелки. Шар — управляем в полете. Его грузоподъемность — более 100 кг.

За титул чемпиона республики боролся спортсмены оборонного Общества Венгрии на 8 воздушных шарах емкостью от 1600 до 4000 м³ (семь двухместных и один — одноместный).

Соревнования проводились по двум категориям: упражнение № 1 — «охота на лис» — 3 полета; упражнение № 2 — точность приземления — 2 полета. Средняя дальность одного полета по всем упражнениям составляла 10 км, время около 50 минут, высота до 800 м, ветер у земли не должен превышать 8 м/с.

Звание первого абсолютного чемпиона Венгрии завоевал Чераллаи Иштван — авиатехник гражданской авиации «Малев». Второе место занял смешанный экипаж Вайнера Борно и Явор Палне, на третьем — Явор Пал и Бэнэши Шандор — все сотрудники сельскохозяйственной авиации ВНР.

☆☆☆

● На снимке — старт воздушных шаров.

Л. ПАВЛОВ,
мастер спорта



Крылатые творцы Великой	1
Победы	2
Укрепляя связь с первичной	4
С. Баранец. Калужское авиаци-	4
онно-техническое	6
В. Корышев. Упреждать, а не	7
фиксировать	8
Ф. Чуев. Спасибо, батя! АДД	10
П. Плотников. Крылья над Оде-	10
ром	12
А. Недосугов. Мой земляк Иван	13
Зиновьев	14
Н. Шмелев. Друзья мои, боевые	15
В. Суходолов. Бомбардировщи-	16
ки «Хабаровский комсомол»	17
П. Козлов. История одной фо-	18
тографии	20
А. Остапенко. Бой в ночи	21
А. Жаров, Г. Польшин. След в	21
небе и на земле	23
Н. Новиков. Восьмой междуна-	23
родный	26
«Малый интеркосмос» — путь	26
в большую космонавтику	28
Б. Васина. И сокращаются	28
большие расстояния	20
Н. Мареева. Вертолет летит по	21
маршруту	21
Г. Шегидевич. Спортивный ко-	21
митет аэроклуба	21
В. Мякинин. Радиоуправляемый	21
«Талисман»	23
В. Борцов. Когда в полете мо-	23
дель кроссового планера	26
Заочный клуб юных авиамодель-	26
листов «Крылышки»	23
Н. Ляшенко. Авиамодельные	23
профили	25
В. Козьмин. Соревнуются дель-	25
тапланеристы...	26
Готовясь к спортивным боям	27
Г. Кобылянский. Курить — здо-	27
ровью вредить	28
А. Гуськов. Новое в правилах	28
судейства	28
Присвоены звания	29
Фотовикторина-81	30
В. Бирюлин. Лопаста вертоле-	30
та Ка-26	32
Опытные самолеты периода	32
второй мировой войны	33
Ту-10 («68»)	34
П. Иванов. Гангстеры четвер-	34
той сферы	35
Отважный победитель «штопо-	35
ра»	35
Е. Павлов. «Рядом — земля»	35
Панорама «КР»	35

На 1-й стр. обл.:
фото К. КУЛИЧЕНКО
и А. ПУШКАРЕВА.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.03.81.

Подписано в печать 13.04.81.

60×90/16 5 л. Г-41364

Тираж 55 000. Зак. 846

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР

3-я типография Воениздата

ЦК ДОСААФ СССР ЕЖЕГОДНО ПРОВОДИТ ЛОТЕРЕИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА. ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ПО ПЕРВОМУ ВЫПУСКУ СОСТОИТСЯ

4 июля 1981 года в г. САРАТОВЕ.

В тираже разыгрывается 7680000 выигрышей
на общую сумму 20 миллионов рублей,
в том числе 74560 вещевых
и 7605440 денежных выигрышей.

СРЕДИ ВЕЩЕВЫХ ВЫИГРЫШЕЙ РАЗЫГРЫВАЕТСЯ
640 ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, 1920 МОТОЦИКЛОВ,
21 600 МАГНИТОФОНОВ, ЭЛЕКТРОФОНОВ И
РАДИОПРИЕМНИКОВ, 4800 ФОТОАППАРАТОВ,
11 200 ЧАСОВ РАЗЛИЧНЫХ МАРОК,
СПОРТИВНЫЕ КОСТЮМЫ,
ТУРИСТСКИЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ,
ЭЛЕКТРОСАМОВАРЫ, КОВРЫ И ДР.

ВСЕ ДОХОДЫ,
ПОЛУЧЕННЫЕ ОТ ПРОВЕДЕНИЯ ЛОТЕРЕЙ
ДОСААФ СССР,
НАПРАВЛЯЮТСЯ НА РАСШИРЕНИЕ
МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ
УЧЕБНЫХ И СПОРТИВНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,
ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ОБОРОННО-
МАССОВОЙ РАБОТЫ
И ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ ВИДОВ СПОРТА.

БИЛЕТЫ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ
В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ.
ПРИОБРЕТАЯ БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ,
ВЫ СОДЕЙСТВУЕТЕ УКРЕПЛЕНИЮ
ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ НАШЕЙ
РОДИНЫ!



Из фронтового
фотоальбома



ОТЗОВИТЕСЬ, ФРОНТОВИКИ!

Шел очередной день великой битвы Советских Вооруженных Сил, народа против немецко-фашистских захватчиков. Свой весомый вклад в приближающуюся победу вносили и воины-авиаторы. На одном из фронтов гремела слава экипажей 8-го гвардейского авиационного бомбардировочного полка, которым командовал подполковник Кучерков.

Фронтовой фотокорреспондент Михаил Рунов запечатлел авиаторов в момент, когда получало боевую задачу на очередной вылет звено гвардии старшего лейтенанта Калинина. Звено уже имело к тому времени на своем счету около 400 бомбометаний и штурмовок вражеских объектов.

С того погожего зимнего дня минули десятилетия. Бывшие фронтовики или находятся на заслуженном отдыхе, или продолжают трудиться в народном хозяйстве. Хотелось бы узнать, как сложилась дальнейшая судьба тех, кто запечатлен на этом снимке.

Отзовитесь, мастера бывших грозных гвардейских ударов по врагу, расскажите о себе, о своих друзьях-однополчанях!

На втором снимке из альбома М. Рунова: штурмовики Ил-2 над вражеской целью.

Фото М. РУНОВА



АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-81



58-1
Продолжение.
Начало читайте на стр. 25

Все полеты прошли без единой предпосылки к летному происшествию. Это заслуга федераций, хорошо подготовивших к соревнованиям пилотов, а также аппараты.

Петровские горки, где проходили старты, пользуются большой популярностью у любителей спорта. Здесь круглый год парят над склонами разноцветные крылья дельтапланов.

☆☆☆

В Рязани состоялись соревнования дельтапланеристов, привлечение 9 команд — из Москвы, Ярославля, Тулы и Рязани, в том числе две команды (мужская и женская) из Московской области. Мастерство участников оценивалось по трем основным критериям: дальность, маршрут и цель. Сильнейшей оказалась мужская команда из Подмосквья. Вторые — армейцы. В розыгрыше личного первенства победил В. Козьмин (Вооруженные Силы).

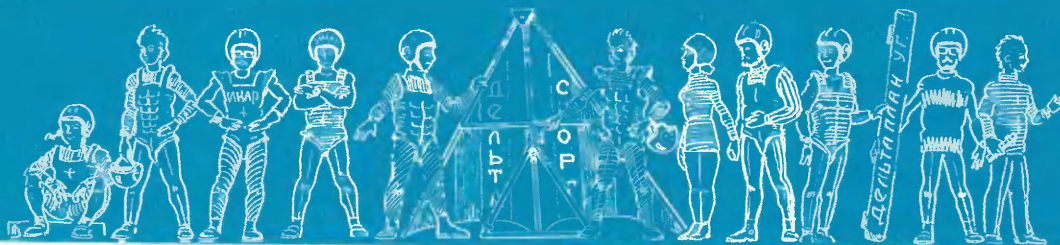
☆☆☆

Старты на «Приз Балтики» организовали ленинградцы. Полеты совершались со стометровых сланцевых терриконов близ Кохтла-Ярве в Эстонии. Во встрече участвовали спортсмены Латвии, Литвы, Эстонии, Белоруссии, Ленинграда и персонально приглашенный чемпион Украины 1980 года Е. Гриненко. Первое место заняли ленинградцы, летавшие на аппаратах серии «Сокол», с крылом эллипсовидной формы, разработанных капитаном команд В. Михайловым. В личном зачете первый — Е. Гриненко.

Организаторы решили сделать эти соревнования традиционными, а кубок, изготовленный литовскими умельцами — переходящим.

Все встречи спортсмены посвятили XXVI съезду Коммунистической партии Советского Союза. Эти соревнования стали первым этапом подготовки к чемпионату страны. Дельтапланеристы настойчиво готовятся к полетам на «Славутиче-УТ».

В. КОЗЬМИН,
член бюро федерации
дельтапланерного спорта СССР



● Дельтапланерист С. Стойко к полету готов! Еще несколько секунд и спортсмен подобно птице будет парить в воздухе...

Сергей — москвич, инженер. Участвует в общественной работе: он член бюро московской городской федерации дельтапланерного спорта.

● В полете А. Рябцев. Его отец (крайний справа) наблюдает за полетом.

Фото В. РУБАНА

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс 70450.
Цена 30 коп.