

# ВПЕРВЫЕ В МИРЕ!

## есть 10 тысяч прыжков!



Воспитанник ДОСААФ,  
заслуженный мастер спорта  
Анатолий Осипов  
выполнил 10 тысяч прыжков.

\*\*\*

Читайте на стр. 5

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

••• ДЕКАБРЬ •••

12

• 1979 •••

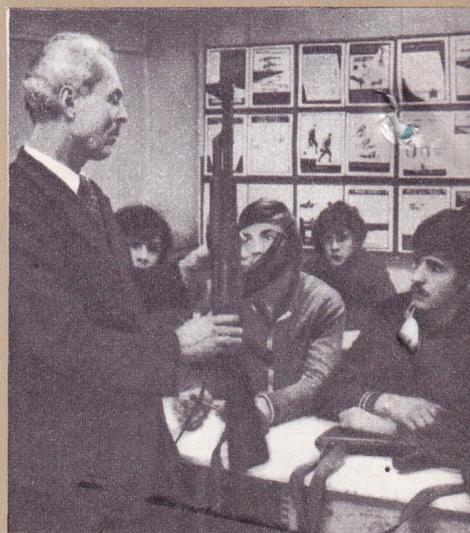
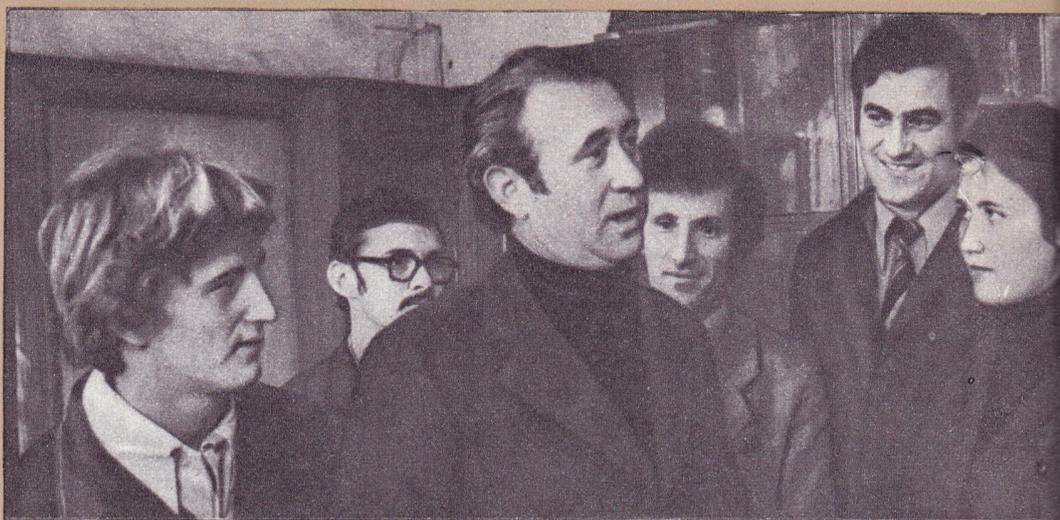
# ОПИРАЯСЬ НА АКТИВ

**Награжденный  
пятью орденами,  
Московский  
автомобильный  
завод имени  
И. А. Лихачева —  
один из старейшин  
советской индустрии.  
Мемориальная  
доска на здании  
заводоуправления  
сообщает  
о знаменательном  
событии  
в жизни коллектива.**

**Здесь  
28 июня 1918 г.  
на митинге рабочих  
выступал  
В. И. Ленин.**

*статью  
читайте  
на стр. 4*

★★★



Инструктор парткома Ю. Верятин, бывший летчик-истребитель беседует с молодыми активистами оборонного Общества.

Руководитель станции юных техников Дворца культуры ЗИЛа И. Каширин знакомит школьников с лучшими работами строителей малой авиации.

Инструктор начальной военной подготовки подполковник в отставке И. Лунев на занятиях с допризывниками на заводском учебном пункте.

Инструктор С. Потапов с юными авиамоделистами.

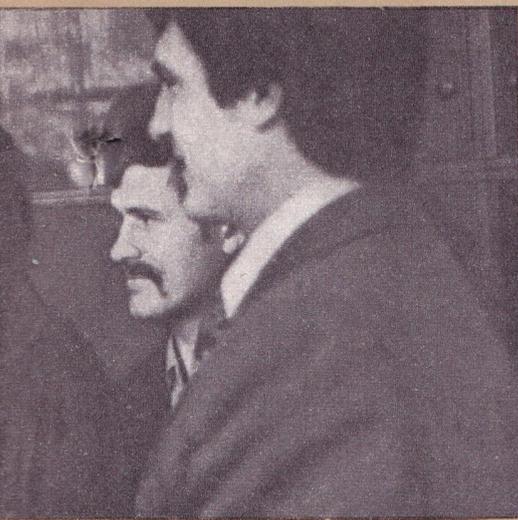
Завтрашние войны — слесари-инструментальщики Владимир Чванов и Юрий Чистяков со своим старшим товарищем — общественным преподавателем пункта начальной военной подготовки Юрием Багишевым.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

★★★

Молодежь ЗИЛа на встрече с Героем Советского Союза В. Антоновым.

# ЛЕТНАЯ ДИСЦИПЛИНА — ЗАКОН!



**А**варийная обстановка возникла неожиданно, когда вертолет Ми-2 находился на некотором удалении от аэродрома на высоте 600 метров. Экипаж в составе инструктора-летчика В. Молькова и курсанта С. Демина не растерялся. Четкие действия в «особых случаях полета», выполнение указаний руководителя полетов В. Евмененко позволили экипажу благополучно посадить машину на выбранную площадку, сберечь дорогостоящую материальную часть и свои жизни. За выдержку, хладнокровие и умение, проявленные в воздухе, приказом председателя Владимирского обкома ДОСААФ инструктор-летчик В. Мольков награжден ценным подарком. Курсанту С. Демину и руководителю полетов В. Евмененко за помощь, оказанную инструктору, объявлена благодарность.

Это лишь один из примеров того, как высокое сознание своего долга, выдержка, находчивость, крепкая дисциплина, помноженные на мастерство, позволили авиаторам выйти победителями из трудной ситуации, сложившейся в воздухе. Вспоминается подобный случай с начальником Кемеровского аэроклуба В. Родионовым и командиром подразделения В. Казыминым, которые, выполняя полет по маршруту на Ми-1, также действовали четко и умело, ни на шаг не отступая от предписаний летных законов.

Практика показывает, там, где жизнь, многогранная деятельность учебных организаций и авиационно-спортивных клубов пронизана крепкой дисциплиной, где всеми работниками точно соблюдаются возложенные на них обязанности, неуклонно выполняются требования наставлений, инструкций, курсов и программ, — там, как правило, не бывает летных происшествий.

Многие годы без аварий и поломок работает Волчанское авиационное училище летчиков (начальник Г. Крутилин). И это не случайно. В училище хорошо поставлен объективный контроль полетов, что дисциплинирует личный состав. Здесь каждый проникнут чувством ответственности за выполнение своих обязанностей, точное соблюдение наставлений, инструкций, приказов, распоряжений и даже малейшее нарушение незамедлительно становится известным всему личному составу.

Большое значение воспитанию летной дисциплины придается в Сумском аэроклубе (начальник И. Титаренко), где широко поставлена работа с курсантами. Высокая требовательность — вот что характерно для этого коллектива. В клубе создана обстановка нетерпимости к нарушителям дисциплины. Все это приносит свои плоды. Клуб успешно справился с задачей по подготовке курсантов.

Примером высокой культуры в работе, постоянной борьбы за укрепление должного порядка на земле и в воздухе могут служить Новосибирский, Кемеровский, Запорожский, Рязанский аэроклубы, Каунасский, Коломенский, 2-й Московский и многие другие авиационно-спортивные клубы.

Факты, однако, свидетельствуют о том, что не везде полеты проводятся в строгом соответствии с требованиями, регламентирующими летную работу.

Кому, например, не известно, что каждому полету должна предшествовать разведка погоды, а в ходе летного дня еще и доразведка. Однако это непреложное требование игнорировали в Грозненском аэроклубе (начальник О. Петраков). Грубое нарушение дисциплины привело к тому, что в клубе из-за ухудшившейся погоды два экипажа были вынуждены производить посадку на других аэродромах.

А о чем, как не о безответственности, свидетельствует тот факт, что в Калужском аэроклубе (бывший начальник И. Урзов) был выпущен в самостоятельный полет не подготовленный к этому ответственному радостному событию курсант. Известно, к каким тяжелым последствиям приводит иногда подобная недисциплинированность.

В отдельных организациях все еще имеются нарушения сроков проверки техники пилотирования, длительные перерывы в полетах, невыдерживание стартового времени, увеличение норм налета инструкторского состава, формализм в проведении разведки погоды, небрежность в составлении плановой таблицы, неточный хронометраж, отсутствие на стартовом командном пункте необходимой документации и литературы. И что особенно бросается в глаза: подобные нарушения в ряде клубов повторяются из года в год. Руководители таких коллективов забывают непреложную истину: летная дисциплина — закон, и переступать его никто не в праве.

Прекрасной школой, где изучается, оценивается весь цикл рабочего дня от взлета до посадки, является разбор полетов. А всюду ли он проводится методически правильно? К сожалению, нет. Иногда командиры подразделений, руководители полетов ограничиваются на разборах лишь поверхностной констатацией нарушений, не анализируя глубоко недостатки, не применяя наглядных пособий. Пользы от таких разборов мало.

В борьбе за укрепление летной дисциплины решающая роль принадлежит начальнику учебно-спортивной авиационной организации. Он обязан подавать пример выполнения служебного долга, четко отдавать приказы и распоряжения подчиненным, неуклонно требовать их точного исполнения, повседневно обеспечивать в коллективе порядок, постоянно воспитывать своих подчиненных в духе неуклонного выполнения всех требований дисциплины, развивать и поддерживать у них сознание служебного долга и инициативу, направленную на повышение безопасности полетов и улучшение других показателей в работе.

Особое внимание начальника должно быть направлено на своевременное выявление причин и предупреждение проступков подчиненных, на создание нетерпимого отношения к нарушениям дисциплины. Во имя безопасности полетов нельзя оставлять без воздействия ни одного проступка. В то же время требовательность начальника должна сочетаться с повседневной заботой о подчиненных.

Одна из причин, еще встречающейся, к сожалению, слабой исполнительности — нетвердое знание наставлений и инструкций. Прямая обязанность руководителя создать в учебно-спортивной организации такие условия, которые обеспечивали бы всему личному составу постоянное изучение нужных документов. Для этой цели полезно использовать все практикующиеся в авиационных организациях ДОСААФ формы и методы работы: теоретические занятия, служебные совещания, методические сборы, предварительную и предполетную подготовку, разбор полетов и т. д. Важно, чтобы пропаганда наставлений, инструкций, приказов велась постоянно, систематически, чтобы к этой работе привлекались все командиры и начальники.

В соблюдении порядка на земле и в воздухе неосцима роль руководителя полетов. Он не имеет права оставлять без внимания ни одного случая нарушения правил летной службы и в случае необходимости должен отстранять нарушителей от полетов. Между тем это право отдельными руководителями почему-то игнорируется.

Дисциплина обязывает каждого работника учебной и спортивной организации ДОСААФ СССР точно и неуклонно соблюдать возложенные на него по службе обязанности, выполнять требования наставлений, инструкций, программ и курсов обучения, действующих в авиации ДОСААФ; обеспечивать своевременное и высококачественное обслуживание авиационной техники, добиваясь повышения ее эксплуатационной надежности. На решение этих задач должен быть направлен весь арсенал воспитательных средств, сила закона.

Вступила в свои права зима с ее неожиданными резкими изменениями погоды, морозами, метелями, она намного усложняет организацию и проведение летного дня. От руководителя полетов, инструкторов, спортсменов требуется умение быстро и безошибочно оценивать обстановку, принимать правильное решение. В этих условиях особенно нужны высокая дисциплина, постоянная организованность, твердое знание и пунктуальное выполнение документов, регламентирующих полеты. Все это несомненно будет способствовать выполнению плановых заданий и социалистических обязательств.

К 110-й годовщине  
со дня рождения В. И. ЛЕНИНА

# ПО ЗАВЕТАМ ВОЖДЯ



ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ  
ЛЕНИН  
ТРИЖДЫ ПОСЕТИЛ АЭРОДРОМ  
В 1918 ГОДУ 1 МАЯ  
ОН ПРИСУТСТВОВАЛ  
НА ВОЕННОМ ПАРАДЕ  
2 АВГУСТА ВЫСТУПАЛ  
НА МИТИНГЕ КРАСНОАРМЕЙЦЕВ  
В 1919 ГОДУ 15 ИЮЛЯ  
В. И. ЛЕНИН ПРОИЗНЕС РЕЧЬ  
НА КОНФЕРЕНЦИИ  
КРАСНОАРМЕЙЦЕВ  
ХОДЫНСКИХ ЛАГЕРЕЙ

ЕЩЕ В ПЕРВЫЕ ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ  
ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СТРАНЫ СО-  
ВЕТОВ ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ ЛЕНИН  
ГОВОРИЛ:

ВСЯКИЙ СОГЛАСИТСЯ, ЧТО  
НЕРАЗУМНО ИЛИ ДАЖЕ ПРЕСТУПНО  
ПОВЕДЕНИЕ ТОЙ АРМИИ, КОТОРАЯ  
НЕ ГОТОВИТСЯ ОВЛАДЕТЬ ВСЕМИ  
ВИДАМИ ОРУЖИЯ, ВСЕМИ  
СРЕДСТВАМИ И ПРИЕМАМИ  
БОРЬБЫ, КОТОРЫЕ ЕСТЬ ИЛИ  
МОГУТ БЫТЬ У НЕПРИЯТЕЛЯ.

★★★

НАША ПАРТИЯ СТРОГО СЛЕДУЕТ  
ВЕЛИКОМУ ЗАВЕТУ ВЛАДИМИРА  
ИЛЬИЧА ЛЕНИНА, КОТОРЫЙ УЧИЛ  
НАС, ЧТО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ НА  
ДЕЛЕ РАЗВИВАТЬ И УСИЛИВАТЬ  
НАШУ АРМИЮ, НАДО ГОТОВИТЬ ЕЕ  
КАДРЫ

**В** боевом строю защитников Родины одно из ведущих мест занимают Военно-Воздушные Силы.

У истоков развития советской авиации стоял великий Ленин. Одной из задач, которую решали партия, В. И. Ленин в процессе создания Вооруженных Сил революции, была подготовка авиационных кадров.

В распоряжении молодого Советского государства после победы Октября оказалось всего около трехсот летчиков. При этом многие из них, являясь представителями имущих классов, к новому строю относились если не враждебно, то с позиций выжидания. Молодому Красному Воздушному Флоту нужны были не только высококвалифицированные, но и преданные делу революции специалисты.

В речи в «День Красного офицера» В. И. Ленин 24 ноября 1918 года говорил, что «старый командный состав состоял преимущественно из избалованных и извращенных сынков капиталистов, которые ничего не имели общего с простым солдатом. Поэтому-то теперь, строя новую армию, мы должны брать командиров только из народа... Такая армия будет непобедима».

Для подготовки летных кадров было решено использовать авиационные школы, созданные еще до революции. Но учитывая состояние материальной и технической части школ, сделали летной — Гатчинскую авиашколу «как наиболее оборудованную»; специальной школой летчиков-разведчиков — Петроградскую и Московскую; школой летчиков-истребителей — Одесскую. Был определен и численный состав слушателей авиашкол: в летной — 150 человек; в специальной и летчиков-истребителей — 60.

По мере освобождения территории страны от белогвардейцев и интервентов, начали работать Киевская, Севастопольская, Тифлисская, Евпаторийская авиашколы, Бакинская и другие. К началу 1921 года в стране функционировало 12 авиационных учебных заведений.

В 1922 году путем объединения Московских курсов командного состава с авиационным отделением летчиков-наблюдателей Петроградской пехотной школы была создана школа военных и военно-морских летчиков, переименованная через год в Высшую военно-морскую школу летчиков-наблюдателей.

Московскую авиационную школу преобразовали в Первую высшую школу

летчиков. Вторая была организована в Липецке, а в Серпухове начала действовать школа воздушного боя, впоследствии перебазировавшаяся в Оренбург.

Владимир Ильич Ленин уделял самое пристальное внимание авиационным школам, горячо интересовался тем, как поставлена политико-воспитательная работа с инструкторами и курсантами.

Летом 1918 года ЦК РКП(б) принял решение о подборе в школы авиации коммунистов. В протоколе № 1 закрытого заседания фракции коммунистов Совета Воздушного Флота от 11 ноября 1918 года читаем: «Провести... на заседании Совета, а также предложить Главному управлению Военно-Воздушного Флота, обязательные условия приема учеников в авиашколы, согласно предложению ЦК РКП(б), — не менее шестимесячного пребывания членом Коммунистической партии». Несомненно, прием в авиационные школы курсантов с шестимесячным партийным стажем, весьма значительным в первые годы Советской власти, серьезно укрепил Воздушный Флот страны.

Обязательным условием для военно-служащих при поступлении на учебу в авиашколы являлись рекомендации комиссара и партийной ячейки своей части. Принимались в школы и на курсы также беспартийные, но при этом они должны были представить рекомендации двух видных партийных или советских работников-коммунистов и обязательно рекомендации комиссара и партийной ячейки своей части.

Во все школы были назначены военные комиссары и созданы партийные организации.

Вождь революции проявлял заботу о быте авиаторов, глубоко интересовался различными вопросами их жизни и деятельности. Ветеран советской авиации Н. И. Золотов в своих воспоминаниях писал, что В. И. Ленин, приехав 1 мая 1918 года на военный парад, что проходил на Ходынском поле, осмотрел авиационный павильон, летательные аппараты разных систем, разговаривал с летчиками, курсантами. «А как идет ваше обучение полетам?» — спросил В. И. Ленин стоявшего рядом курсанта Поляева. Курсант ответил: «У нас самолетов не хватает и бензина мало дают».

После доклада начальника школы о расходе бензина В. И. Ленин задумался, а потом сказал: «Самолетов мы, по-видимому, пока не найдем, а бензина сле-

дует отпускать школе больше... А как вас кормят?». Выслушав нестройный ответ, В. И. Ленин приказал стоявшему рядом М. Д. Бонч-Бруевичу записать его распоряжение: «Нужно в два раза увеличить паек для летчиков и техников. Ведь они начинают летать чуть свет, когда мы еще спим, потому и кормить их нужно лучше. А в дни полетов, — сказал Владимир Ильич, обращаясь к начальнику школы, — удлините послеобеденный отдых».

В ноябре 1918 года В. И. Ленин посетил Московскую авиационную школу вторично, подробно ознакомился с ее состоянием, жизнью личного состава, учебной. По распоряжению Владимира Ильича школу укомплектовали коммунистами, организовали издание авиационной литературы, улучшили быт курсантов. Для преподавания сюда пригласили всемирно известного ученого, профессора Н. Е. Жуковского. Его первые лекции, прочитанные курсантам, были опубликованы в печати.

В 1919 году Московская авиашкола подготовила свыше 80 военных летчиков. Из ее стен вышли такие выдающиеся советские летчики, как Герои Советского Союза М. М. Громов, М. Т. Слепнев и многие другие.

В. И. Ленин нередко лично следил за подбором командиров и военных комиссаров для авиационных частей. В ряде случаев он сам рекомендовал в авиацию молодых, преданных делу социалистической революции энтузиастов.

14 августа 1918 года на бланке Председателя СНК В. И. Ленин пишет:

«В Школьный отдел Управления Воздушного Флота, Предписание. Предписывается немедленно принять в Московскую школу авиации:

1. Макса Павловича Дауге
  2. Николая Петровича Шебанова
- Об исполнении мне донести.  
Председатель СНК В. Ульянов (Ленин)»

10 декабря 1918 года Я. М. Свердлов телеграфирует Реввоенсовету республики: «...назначить комиссаром авиации центра комиссара авиации 8-й армии Черных, лично мне хорошо известного Свердлов». На подлиннике телеграммы имеется собственноручная пометка В. И. Ленина, свидетельствующая о его знакомстве с этим документом.

Известен факт, когда В. И. Ленин вступил за летчика-наблюдателя Ф. А. Арманда, сына известной революционерки Инессы Арманд. Прапорщик Арманд в 1917 году обучался летному делу в Англии и, вернувшись оттуда, вступил в один из красных авиаотрядов. Его пытались подозревать в связях с контрреволюционерами. Это стало известно В. И. Ленину. Он немедленно телеграфировал в Минск, где тогда служил Ф. А. Арманд.

«Летчик-наблюдатель 38 авиаотряда Федор Александрович Арманд, — писал Ленин Губвоенному и губкому большевиков, — лично мне известен, заслуживает доверия, хотя он бывший офицер и некоммунист. Прошу товарищей красноармейцев и комиссаров не подозревать его. Телеграфируйте о передаче этой моей телеграммы в соответствующую воинскую часть».

Предсовоборона Ленин».

В дальнейшем Ф. А. Арманд служил в знаменитой эскадрилье «Ультиматум», был награжден серебряными часами.

Вот еще документ, говорящий о том, как внимателен был Ильич к нуждам авиаторов молодой Республики Советов:

«Постановление Совета Труда и Оборона  
Сотрудники дивизиона воздушных кораблей «Илья Муромец», фактически совершающие подъемно-летные и воздухоплавательные работы, должны удовлетворяться по нормам и порядке, объявленным в приказе РВСР 1920 г. за № 1765, а остальные сотрудники того же дивизиона на фронте — фронтным и в тылу — тыловым продпайком.  
Председатель Совета Труда и Оборона  
В. Ульянов (Ленин)»

На 1 сентября 1920 года в рядах Советской авиации уже насчитывалось 1120 человек летно-подъемного состава и 845 — технического. В трудные годы гражданской войны все авиашколы и курсы подготовили 1100 летчиков и 250 летчиков-наблюдателей. Это были уже новые, воспитанные партией кадры воздушного флота страны.

Большое внимание В. И. Ленин, партия уделяли развитию авиационной науки. В. И. Ленин высоко ценил выдающихся научных деятелей авиации, оказывал им всяческую моральную и материальную поддержку.

В декабре 1918 года широко отмечалось 50-летие научной деятельности профессора Н. Е. Жуковского. В специальном Постановлении СНК РСФСР от 3 декабря 1920 года, принятом по инициативе В. И. Ленина, Н. Е. Жуковский был назван «Отцом русской авиации». Ему был установлен персональный денежный оклад. Ученого освободили от чтения всех второстепенных лекций, чтобы он мог целиком отдать свои силы развитию авиационной науки и техники.

Необходимые условия для плодотворной работы Советское правительство создало также основоположнику современной реактивной техники и теории завоевания межпланетного пространства К. Э. Циолковскому. В протоколе № 776 Распорядительного заседания Малого Совета НК РСФСР от 9 ноября 1921 года с подписью В. И. Ленина читаем:

«Ввиду особых заслуг ученого изобретателя, специалиста по авиации К. Э. Циолковского в области научной разработки вопросов авиации, назначить К. Э. Циолковскому пожизненную пенсию в размере 500 000 руб. в месяц с распространением на этот оклад всех последующих повышений тарифных ставок».

При Советской власти во всю мощь раскрылся талант ученого из Калуги. Коммунистическая партия вырастила и воспитала целую плеяду талантливых ученых, инженеров, конструкторов, которые обеспечили нашей Родине прочный приоритет в освоении звездных трасс человеком, в раскрытии тайн Вселенной. Навечно вписаны в историю освоения космоса на благо человечества имена С. П. Королева, М. В. Келдыша и многих других.

Когда только-только расправлялись крылья советской авиации, Владимир Ильич внимательно, по-отечески заботился о росте ее кадров, радовался успехам молодого Воздушного флота страны.

На заботу и внимание великого вождя революции личный состав Воздушного Флота отвечал горячей любовью.

Передо мной письмо В. И. Ленину от личного состава Московской авиационной школы. «В день выпуска красных орлов-летчиков красноармейцы, курсанты и командный состав Московской школы авиации, — говорится в письме, — все собравшись на означенное торжество, шлют горячий привет на-

шему вождю — дорогому Владимиру Ильичу Ленину...».

Наша партия всегда своевременно решала вопросы развития авиации.

В многочисленных ожесточенных битвах с врагами социалистического государства советские летчики, воспитанные партией, показали свою беспредельную преданность Родине и высокое боевое мастерство. Небо фронтов гражданской войны, воздушные бои на КВЖД, Халхин-Гол, бои с белофиннами — славные страницы героической летописи Красного Воздушного Флота.

Выполняя свой интернациональный долг, советские летчики успешно действовали в боях на стороне Республиканской армии в Испании, внесли весомый вклад в борьбу китайского народа против японских захватчиков.

Жесточайшим испытанием боевой мощи и моральных качеств Советских Вооруженных Сил, в том числе и авиации, явилась Великая Отечественная война. Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев в своей книге «Малая земля» отмечает: «Трудно мне передать, что творилось в небе. Куда ни глянешь, то в одиночку, то звеньями сходились в смертельных петлях наши и немецкие самолеты. Черные шлейфы сбитых машин, пересекая друг друга, тянулись к земле. За три дня боев наши летчики сбили над Малой землей 117 вражеских самолетов». А всего фашистская авиация потеряла на советско-германском фронте в воздушных боях и на аэродромах 57 тысяч самолетов.

Военно-техническая революция за минувшие послевоенные годы в корне изменила облик и боевые возможности Военно-Воздушных Сил страны. Осваивается третье уже поколение реактивных, боевых и транспортных самолетов и вертолетов. Они воплощают в себе последние достижения отечественной науки и техники. Новое поколение воинов-авиаторов — это идейно закаленные, имеющие высшее инженерное образование офицеры, готовые в любой момент пополнить свой воинский долг.

Советская авиация стала колыбелью космонавтики. Из среды военных летчиков вышли первопроходцы звездных трасс Юрий Алексеевич Гагарин, Герман Степанович Титов и многие другие покорители космоса.

Выполняя заветы Ленина, Коммунистическая партия, советский народ, совершенствуя и укрепляя Военно-Воздушные Силы страны, по-прежнему особое внимание уделяют подготовке кадров, способных решать самые сложные задачи по охране голубых просторов Отчизны.

Подполковник Е. СЕРГЕЕВ

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ**

№ 12  
(351)  
1979

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

Издается с 1950 года  
©«Крылья Родины», 1979.

# ОПИРАЯСЬ НА АКТИВ

**В** начале тридцатых годов, в горячие дни и месяцы первой реконструкции пионера отечественного автомобилестроения, автору этих строк довелось бывать на заводе. Тогда легко было пройти по всей территории за короткое время. Теперь от проходной рабочих в цеха доставляют на автобусах. Иначе потребуются полчаса и больше, чтобы добраться до своего рабочего места.

...Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ)... По техническому уровню и автоматизации он занимает одно из первых мест в мире. У него семнадцать филиалов — в Смоленске, Рязани, Мценске, Рославле, в Сердобске и других городах, свыше ста тысяч рабочих.

В годы Великой Отечественной войны большой вклад в победу внесли автозаводцы как в тылу, так и на фронте. 17 человек — тружеников завода — за боевые подвиги удостоены звания Героя Советского Союза, в их числе летчики — П. А. Джибелли, А. Г. Курзенков, М. С. Огарев, Г. М. Прокофьев, Б. М. Ривкин, А. И. Свистунов. На заводе воспитано двенадцать Героев Социалистического Труда.

После первой реконструкции завод выпускал 25 тысяч автомобилей в год. Теперь — сотни тысяч.

Заводской коллектив славится хорошо поставленной военно-патриотической работой. Всегда оживленно в заводском комитете ДОСААФ. В те дни, когда шла подготовка к отчетно-выборной конференции, здесь было особенно многолюдно. Заходили председатели цеховых организаций, спортсмены, руководители секций, кружков.

Мы познакомились с помощником Генерального директора объединения членом президиума комитета Н. С. Жихаревым.

— Наша организация, — говорил тов. Жихарев, — под руководством партийного комитета, выполняя свои социалистические обязательства, добилась немалых успехов в патриотическом воспитании, в частности, молодежи, в подготовке ее к службе в Вооруженных Силах. Серьезную работу проводим вместе с комсомолом и профсоюзом по развитию военно-технических видов спорта. Прежде всего, и это вполне естественно, — автомобильного, мотоциклетного, стрелкового.

В коллективе популярны и авиационные виды спорта. Здесь наши успехи, конечно, скромнее, но сделано немало. Вот уже на протяжении десятилетий дети рабочих, инженеров занимаются в авиамodelьных кружках при Дворце культуры. Недавно создана секция дельтапланеризма...

☆☆☆

Когда знакомишься с деятельностью заводского оборонного коллектива, его достижениями, то ясно видишь, что определяют их актив, что все зависит от степени его участия в делах. Опираясь на актив, комитет, которым вот уже три года руководит Юрий Андреевич Петухов, член ЦК ДОСААФ СССР, сумел многого добиться.

— Активисты — наши первые помощники, опора, — говорит Ю. А. Петухов и подробно рассказывает о первичной

организации: автосборочного корпуса, где недавно состоялось отчетно-выборное собрание.

Председатель первичной организации — инженер-технолог коммунист Алексей Муравьев. Уже двадцать лет он в активе оборонного Общества. С того дня, когда пришел на завод. Много хороших дел на счету этой организации. По инициативе Муравьева состоялся агитационный автопробег в подмосковное село Петрищево, где в 1941 году совершила свой бессмертный подвиг комсомолка Зоя Космодемьянская. По программе VII летней Спартакиады народов РСФСР на заводе состоялись соревнования по автомногоборью. В их программу входила стрельба из малокалиберной винтовки, метание гранат, спринт, фигурное вождение, кросс.

Большую роль в привлечении молодежи к занятиям спортом играет созданный несколько лет назад самостоятельный спортивно-технический клуб. Выдающихся результатов добился мастер спорта международного класса, член сборной команды страны по пулевой стрельбе Юрий Лутковский — он неоднократный призер первенства страны и Европы. В сборную команду Союза входит мастер спорта международного класса Владимир Субботин.

Важное место в деятельности оборонной организации занимает шефская работа. Коллектив завода много лет имеет самые тесные связи с подводниками Тихоокеанского флота.

Дружеские встречи с моряками стали традицией. И в этом году моряки побывали в автосборочном. Несколько сот рабочих пришло на встречу с ними. Подводники рассказали о трудной и почетной службе, о том, как выполняют они требования Военной присяги, воинских уставов. Выступили и автостроители. Им было чем поделиться. Ведь автосборочный — одно из лучших подразделений завода.

— Появились у нас и первые дельтапланеристы. Организатором этого спорта на заводе стал инженер Михаил Карпенко, секретарь партийной организации цеха сборки ЗИЛ-131. Было интересно узнать, с чего все начиналось.

— С чего начали? — переспросил Михаил. — Читали газеты, журналы, где рассказывалось о новом виде авиационного спорта, смотрели, как летают другие. Собрались и решили построить дельтаплан своими руками. В группу вошли активисты заводской организации ДОСААФ — слесарь-сборщик Анатолий Савельев, инженер отдела стандартизации Павел Гольянов, я. Решить-то решили, да создать своими силами дельтаплан оказалось далеко не просто, как мы думали. Обратились за помощью в клуб дельтапланеристов при Московском институте гражданской авиации. Клуб возглавляет там замечательный и душевный человек Игорь Никитин. Ребята охотно откликнулись на нашу просьбу. Начали они с занятий с нами, с теории полета и конструирования летательных аппаратов. Потом пригласили на тренировки. Занимались с увлечением. Но одно скажу тем, кто начинает заниматься этим видом спорта: надо быть весьма и весьма осторожными, дисциплинированными. Главное — тщательно готовиться, хорошо знать законы аэродинамики.

— Много в вашей секции дельтапланеристов?

— В настоящее время пятнадцать человек, — отвечает М. Карпенко. — Молодые рабочие, инженеры. Серьезную помощь нам оказывают и первичная оборонная организация автосборочного корпуса и комитет ДОСААФ завода.

☆☆☆

Познакомились мы еще с несколькими энтузиастами оборонно-массовой и патриотической работы на заводе. Интересные встречи с ветеранами труда, участниками Великой Отечественной войны организует в управлении по кооперированным поставкам Вера Догаева. Здесь, как впрочем, и везде на заводе, проводы призывников на срочную службу в Вооруженные Силы неизменно превращаются в торжественное событие для всего коллектива. В технологическом управлении первичную организацию ДОСААФ возглавляет Виктор Коннов. Члены патриотического Общества регулярно совершают походы по местам революционной, боевой и трудовой славы. Руками активистов в управлении хорошо оборудован уголок ДОСААФ.

Активно участвует в работе оборонной организации кавалер ордена Трудовой Славы III степени И. Ваулин. На завод он пришел тридцать три года тому назад, вскоре после окончания Великой Отечественной войны. Вначале сам набирался опыта, потом начал учить молодежь. Своим учителем считает его и Герой Социалистического Труда А. Манахин, искусный сборщик автомобилей.

Таких людей на ЗИЛе много. Одни трудятся в цехах, другие, хотя по возрасту и ушли на заслуженный отдых, но связи с родным коллективом не прерывают. Недавно в заводском музее собрались комсомольцы тридцатых годов. Разговор состоялся очень интересный — о рабочей чести, о патриотизме.

В числе ветеранов была и Мария Колотилина, в свое время отменный токарь, фрезеровщица, шлифовщица. В далекие тридцатые ее, активистку оборонно-массовой работы, комсомол направил на учебу в Московский аэроклуб. Стала летчицей, потом инструктором-летчиком. Началась война. Мария проводила на фронт брата, мужа. Сама настойчиво просилась. Не пустили, сказали, что готовить кадры — не менее почетное задание. И она готовила. Ее питомцами были Герои Советского Союза летчики Андрей Акимов, Александр Носов, Николай Харитонов, Виктор Талалихин и другие. Всего Мария обучила летному мастерству более 300 человек.

Ветеран патриотического Общества М. Колотилина часто встречается с молодежью, рассказывает о героических подвигах своих воспитанников, славных защитников Родины.

Совместно с заводским комитетом ДОСААФ большую роль в патриотическом воспитании молодежи играет учебный пункт начальной военной подготовки. В свое время его передовому опыту был посвящен плакат, выпущенный Московским городским комитетом ДОСААФ. Хорошее впечатление оставляют обширные учебные аудитории, Ленинская комната. При учебном пункте работает университет будущего воина. Его программа разнообразна. Назовем лишь несколько тем, намеченных на 1979—1980 год. Это — «Революцией мобилизованные и призванные», проводился в Государственном музее Революции СССР и посвящался 62-й годовщине Великого Октября. «Уходят парни молодые беречь покой родной страны» — торжественные проводы в Советскую Армию в заводском Дворце культуры. «Шире шаг, товарищ спорт». Занятие посвящено Олимпиаде-80. Навстречу Дню космонавтики — тема «Космос служит людям». «Имя Ленина снова и снова повторяет великий народ, и как самое близкое слово имя Ленина в сердце живет». Это занятие намечено провести в Музее Ленина, в канун 110-й годовщины со дня рождения Владимира Ильича.

Такого тира, как на автозаводе, не приходилось видеть. Им руководит бывший летчик Герой Советского Союза Михаил Огарев. Все в тире автоматизировано и механизировано. Тысячи молодых патриотов учатся быть меткими стрелками. На всесоюзном соревновании автозаводов команда ЗИЛа заняла первое место, завоевав второй год подряд переходящий кубок.

☆☆☆

Клубом юных техников уже много лет руководит И. А. Каширин, в прошлом известный авиамоделист. В клубе работают авиамоделные и ракетомодельные кружки — в них занимается свыше ста ребят. Летом в пионерских лагерях «Восток» и «Юный зиловец» развертываются жаркие баталии за первые места между строителями малой авиации.

— Авиамоделлизмом у нас увлекаются многие, — говорили нам в комитете ДОСААФ. — Немало кружковцев ушли в большую авиацию.

В авиамоделных кружках начинали знакомство с авиацией ныне ведущие инженеры одного из крупных авиационных предприятий Анатолий Мишин, Леонид Климов. Стали высококвалифицированными специалистами Владимир Якушев, Вячеслав Авдеев. В Московском авиационном институте успешно учится бывший авиамоделист Александр Печкуров. Водит Ил-62 Виктор Тарасов. Недавно он привел в кружок авиамоделистов Дворца культуры родного автозавода своего сына Андрея.

Инструктор партийного комитета ЗИЛа Ю. А. Верятин всегда в курсе всех добрых начинаний заводской организации ДОСААФ. Помогает комитету, первичным организациям планировать свою деятельность, проводить те или другие мероприятия.

— Вся военно-патриотическая работа, — говорит он, — делается многочисленным активом. И в этом сила оборонной организации завода.

Идут дни, недели. На отчетной конференции работа заводского комитета была признана удовлетворительной. Теперь многотысячный коллектив первичной организации решает новые задачи, он устремлен в будущее — в год 1980-й!

И. ЖАРКОВСКИЙ

НА ОБЛОЖКЕ

# ЕСТЬ 10000 ПРЫЖКОВ!



**В**ряд ли ученик 10-го класса саратовской средней школы № 27 Анатолий Осипов, совершая свой первый прыжок, мог даже мечтать, что через двадцать лет он станет самым известным парашютистом не только в нашей стране, но и в мире. Этот первый шаг в небо, там на высоте, с крыла старенького По-2, увлек его на всю жизнь, распахнул дверь в неизведанный мир.

10 000, прямо скажем, внушительная цифра. А если еще прибавить к ней: «прыжков с парашютом!» — несведущие люди в этом деле, наверняка, скажут: «фантастика, да и только».

Однако в прекрасный осенний день — 17 октября 1979 года установлен такой необычный рекорд. Его автор — воспитанник аэроклуба ДОСААФ СССР, заслуженный мастер спорта Анатолий Осипов.

Десять тысяч прыжков! Что стоит за этой огромной цифрой! А. Осипов — дважды абсолютный чемпион СССР, дважды на первенствах мира завоевывал большую серебряную медаль ФАИ в сумме двоеборья, многократный победитель различных международных соревнований, чемпионатов дружественных армий, Вооруженных Сил, ведомственных встреч. 48 раз его имя было внесено в таблицу мировых рекордов в прыжках на точность приземления днем и ночью, в групповой акробатике — построении «звезды» из 10 человек. Он участник уникальных прыжков — трое и четверо под одним куполом, осваивал новые парашюты...

Все это достигнуто упорным трудом, каждодневными тренировками в небе и на земле.

Когда Анатолий 10-тысячный раз опустился на землю, он сказал:

— Все, что смог достигнуть в спорте, — не только моя заслуга. Большое спасибо тренерам — Василию Сараеву, Павлу Сторчиенко, Юрию Майорову, Вячеславу Жарикову, которые помогли мне расти.

Бывший курсант Саратовского аэроклуба ДОСААФ А. Осипов ныне сам учит других — он старший преподаватель Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков.

С юбилейным прыжком в свободном падении Анатолия поздравили его ученики, сослуживцы, друзья: заслуженный мастер спорта М. Костина, мастер спорта международного класса А. Коротков, мастера спорта Е. Короткова, Е. Ползикова, Р. Бахтина, С. Храбрых, Д. Инкин, В. Луганский, А. Поздышев, А. Подгорнов.



Воспитанники  
оборонного Общества

## ВПИТАВШИЙ ОПЫТ ИНСТРУКТОРА

Тот летный день был особенно напряженным. В полку находились «гости» — представители вышестоящего штаба. Оценивалась работа авиационного коллектива за определенный период времени. Каждый летчик, стартующий на учебно-боевое задание, был предельно собран, подтянут и сосредоточен.

Даже в «высотном» домике, где отдыхают после полета, где обычно царит непринужденная атмосфера, каждый был настроже, каждый слушал динамик и жил тем, что делалось в воздухе — над полигоном, где работали экипажи.

В данный момент все ожидали возвращения из полета гвардии майора Валерия Евдокимова. От оценки выполненного им задания зависела оценка всей эскадрильи за бомбометание.

— А знаете, что Евдокимов может бомбой попасть в глаз воробью? — раздался вдруг раскатистый баритон. В дверях стоял командир эскадрильи, военный летчик первого класса гвардии майор Николай Немцов и, лукаво поглядывая на присутствующих, улыбался. Выждав несколько мгновений, комэск продолжил: — Насчет воробья я, конечно, преувеличил, но в принципе дело обстоит как и всегда отлично: Евдокимов цель поразил.

Как же проходил этот полет?

...Вырулив на взлетную полосу, Валерий глянул вперед. Тяжелые, свинцово-серые тучи висели над самой землей. Рощицы, находившейся недалеко от аэродрома, не было видно совсем. Но

ограниченная видимость не беспокоила летчика. К полетам в сложных метеорологических условиях при минимуме погоды он привык.

Сразу же после взлета его серебристая боевая машина вошла в облака. Стрелки высотомера начали отсчитывать сотни и тысячи метров. Прошло несколько минут, и самолет выскочил в залитое солнцем пространство. Солнце грело, вселяло радостное, бодрое настроение, уверенность.

Валерий развернулся на нужный, строго рассчитанный курс и сразу остро почувствовал ответственность момента. Впереди была малоразмерная цель, поразить ее — нелегкий экзамен на боевую зрелость и высокое летное мастерство. Тем более, что этот его полет завершал работу подразделения и подводил итог всем оценкам.

«Ошибка недопустима, — подумал летчик, — даже малейшая. Внимание и только внимание. Все должно быть нацелено на четкий заход и точный удар».

Гвардии майор Евдокимов внимательно следит за показаниями многочисленных приборов, работой сложного оборудования. Время от времени проверяет свои расчеты. Все идет хорошо. Автоматика действует четко.

И вот он, решающий момент. Самолет подходит к расчетной точке. Мысль работает быстро. Последние уточнения, доклад на командный пункт.

Нажав боевую кнопку, Валерий не слышал, как клацнул, раскрывшись, замок бомбодержателей. Не слышал свиста уносящейся к цели бомбы. Развернув истребитель на обратный курс, он доложил, что задание выполнил, и стал ждать информации о результате бомбодара. На подходе к аэродрому ему передали: цель накрыта прямым попаданием.

☆☆☆

Нелегко дается боевое мастерство. Нелегко достигаются заветные рубежи, за которыми к летчику приходит признание зрелого воздушного бойца, мастера пилотажа, вдумчивого тактика. Разными сроками определяется путь к зрелости, разными путями идут авиаторы к профессиональному совершенствованию, но одно условие обязательно для каждого — упорный, кропотливый труд, помноженный на ответственность и понимание своего долга перед Родиной.

Путь к зрелости у заместителя командира эскадрильи, военного летчика первого класса гвардии майора Евдокимова был нелегким. И начался он, пожалуй, вместе с первыми шагами в авиацию, которой он «заболел» с юношеских лет. Он много читал о летчиках, о первых исторических перелетах прославленных авиаторов. С огромным волнением встретил он известие о полете первого космонавта земли Юрия Гагарина. Было тогда Валерию всего четырнадцать лет. Но именно в те дни он сказал родителям о своем решении стать военным летчиком. Отец, Георгий Федорович Евдокимов, одобрил решение.

С годами это решение укрепилося и привело Валерия в Грозненский аэроклуб, в котором он сделал первые, но

очень важные шаги в большую авиацию, встретил человека, поднявшего его в небо, ставшего для него учителем и наставником на всю жизнь.

Летчик-инструктор Иван Федорович Поляков окинул взглядом небольшую группу юношей и улыбнулся: опять новенькие — неумелые, несобранные, не-расторопные. Но ничего, не боги горшки обжигают. Не один десяток таких же вот, вначале смешных, неказистых, стали офицерами и бороздят сейчас просторы неба Отчизны на боевых самолетах. Главное не в том, как они выглядят, а в том, на что способны и какие из них получатся летчики.

Знакомясь с юношами, инструктор невольно заинтересовался любознательным пареньком с серьезными, выразительными глазами. Поговорив с ним о школе, учебе, любимых занятиях, Иван Федорович понял, что не детское увлечение, зачастую проходящее, привело Валерия в аэроклуб. Здесь все было серьезнее. И не ошибся. Евдокимов учился на редкость прилежно, упорно постигал теоретические дисциплины, а когда стали летать на учебно-тренировочных самолетах, буквально заболел небом. Оно влекло Валерия, захватывало с каждым днем, с каждым полетом. Инструктор, в свою очередь, подогревал стремление начинающего пилота. Разгадав в своем подопечном задатки летчика-истребителя, старался, незаметно для него, давать ему задания посложнее, спрашивать построже.

В полетах Иван Федорович был с Валерием сугубо официальным, но после, уже на земле, частенько садился рядом, подолгу рассказывал о трудной и очень почетной профессии, о том, какие задачи выполняют летчики-истребители, что свойственно им в отличие от пилотов других родов авиации.

Однажды, прилетев из зоны, после сложного пилотажа, Валерий сказал: «Свой выбор я сделал, буду летать на истребителях». Заметил, как дрогнули в доброй улыбке губы инструктора, ощутил тепло его взгляда. Иван Федорович не скрывал своей радости, он видел, что его усилия не пропали даром, что Валерий понял свое призвание.

— Кроме всего прочего, человека формирует общественная работа, — сказал однажды инструктор, — она учит вести себя в коллективе, замечать недостатки товарищей, помогать им и даже руководить ими. Тебе, будущему офицеру, командиру — это очень понадобится.

Узнав, что Валерий хорошо рисует, инструктор рекомендовал его редактором боевого листка, помогал ему анализировать работу курсантов в летные дни, отражать ее в соответствующем жанре. Здесь были и дружеские шаржи, и карикатуры, и добрые советы.

Прошло какое-то время, и Валерий решил вступить в комсомол. Первый, кому он об этом сказал, был его летчик-инструктор. У него и попросил рекомендацию.

— Рекомендацию дам, — согласился Иван Федорович, — больше того, когда подойдет время, не колеблясь, напишу рекомендацию и в партию.

И написал. Это произошло, когда Валерий был курсантом знаменитого Качинского училища. Иван Федорович не сомневался, что бывший его воспитанник станет настоящим коммунистом, с честью оправдает оказанное ему дове-

рие. С тех пор переписка между ними не прекращалась.

Прошли годы, и семья, брошенное в благодатную почву, дало добрые всходы. После окончания училища, прибыв в строевую часть, лейтенант Евдокимов сразу обратил на себя внимание. Летал он смело, уверенно, готовился к полетам основательно и серьезно, за что неоднократно поощрялся командованием. Не менее ответственно относился молодой коммунист и к выполнению партийных поручений.

Однажды его пригласил к себе заместитель командира полка по политчасти. Войдя в кабинет, Валерий увидел здесь и своего командира звена, члена партийного бюро эскадрильи капитана Кувшинова. Сразу все стало ясно. Политработник подтвердил догадку:

— Посоветовались мы и решили рекомендовать вас секретарем комсомольского бюро эскадрильи. Как вы на это смотрите?

Что мог ответить коммунист, понимающий важность и ответственность партийного поручения?

— Раз доверяете, буду работать, — сказал он твердо.

Обязанности комсомольского вожака требовали и времени, и дополнительных знаний. Приходилось много читать, заниматься, тщательно планировать каждый свой шаг, чтобы всюду успеть. Выручали друзья, старшие товарищи, партийные активисты и особенно коммунисты Кийков и Кувшинов. Всегда рядом был и товарищ по аэроклубу, член бюро комсомольской организации лейтенант Александр Лобов. Друзья вместе планировали комсомольскую работу, организовывали нужные и интересные мероприятия.

А тем временем командир звена Кувшинов ни на минуту не ослаблял требовательности к своему подчиненному. Опытный методист, зная способности лейтенанта Евдокимова, работал с ним, занимался, формировал в нем лучшие качества современного летчика, воздушного бойца. Особое внимание обращал на отработку техники пилотирования истребителя и основ боевого применения, учил чувствовать машину каждым нервом, каждой клеточкой своего организма, сливаться с ней. И летчик уверенно шагал по ступеням боевого вождения, совершенствовал свои навыки, мастерство. Пришло время, и на груди авиатора засверкал новенький знак военного летчика первого класса. Вскоре он стал командиром звена, а затем и заместителем командира эскадрильи. И снова полеты, служебная нагрузка в сочетании с партийными делами. Секретарь партийного бюро эскадрильи Валерий Евдокимов личным примером увлекал коммунистов на решение задач, стоящих перед коллективом, вместе с партийными активистами помогал командиру крепить дисциплину и уставной порядок в подразделении, выполнять планы летной и политической подготовки.

☆☆☆

...Подразделение готовилось к встрече молодых летчиков, прибывших из училища. Командир и заместитель по политической части гвардии майор Владимир Кушнир решили, что после знакомства с прибывшими офицерами, представления их личному составу следует рассказать о боевом пути части, ее

истории и славных боевых традициях.

— А поручить это дело надо Евдокимову, — сказал гвардии майор Немцев своему заместителю, — как считаете, Владимир Иванович?

Политработник согласно кивнул и добавил: «Тем более, что майор Евдокимов сам вложил немало труда в оформление комнаты боевой славы и историю части знает отлично».

Беседа с молодыми офицерами, Евдокимов внимательно вглядывался в их лица, пытался определить их характеры, умение отдавать всего себя делу, профессии. Пройдет несколько месяцев, и он сопоставит результаты первых наблюдений с данными, которые появятся у него в процессе кропотливой индивидуальной работы с каждым из молодых авиаторов. И расхождений почти не бу-

дет. В этом сыграет роль накопленный опыт работы с людьми, умение находить в них положительное, помогать им устранять недостатки.

Пройдет еще какое-то время, и авиаторы эскадрильи, подведя итоги социалистического соревнования, отметят высокий успех в боевой и политической подготовке, наметят новые рубежи в профессиональном совершенствовании, примут решение вывести коллектив в отличные. И во всем этом немалая заслуга заместителя командира эскадрильи, первоклассного летчика, умелого методиста и воспитателя Валерия Евдокимова, впитавшего в себя лучшие черты и качества первого своего летчика-инструктора.

Подполковник И. СВЕТИЧНЫЙ

★★★

Поэт Виктор Иванович Федотов — воспитанник оборонного Общества: до войны окончил аэроклуб. В 1941 году с первого курса Литературного института им. А. М. Горького добровольцем ушел на фронт, в морскую пехоту. Сражался за Ленинград и Карелию. Дважды был тяжело ранен. В 1949 году, после окончания института, снова был призван в армию, долгие годы служил в военной печати. У В. Федотова — несколько книг стихов: «Барьеры», «Второе лето», «Ночная тревога»...

#### БАЛЛАДА О НОЧНОМ БОМБАРДИРОВЩИКЕ

Герою Советского Союза  
В. В. Решетникову

Черный полог поднебесья до чего же  
бесконечным  
кажется, и нету края — сколько  
в небо ни гляди,  
всюду звезды, близок путь, что  
назван Млечным,  
городов чужих квадраты впереди.

Неизвестности навстречу мчит  
ночной бомбардировщик,  
на борту приборов стрелки  
лихорадочно блестя,  
но вот вспыхивают трассы  
разлетающихся точек,  
это рвет ночную темень  
разорвавшийся снаряд.

Опоздал снаряд... На курсе боевом  
и с разворота  
сбросил метко штурман бомбы  
на чернеющий Берлин,  
прямо в логово фашистов, в их  
смердящее болото,  
так он виделся в то время, этот  
город-исполн.

Позади огни пожаров. Вся в огне  
и высь ночная —  
отовсюду бьют зенитки, не спасет  
от них маневр.  
Загорелся пикировщик. Еле тянет,  
начиная  
разрушаться... Не хватило, не хватило  
всяких мер.

Протянув насколько можно  
до желанной точки взлета,  
приказал корабль покинуть экипажу  
командир,

но не все могли оставить борт  
горящий самолета:  
«Тяжело я ранен, Вася!» — молвил  
штурман-бомбардир.  
И тогда, штурвал чуть выбрав, стал  
подыскивать площадку  
для посадки смелый летчик, чтоб  
жизнь друга сохранить,  
как садился, как спас друга —  
не припомнить по порядку,  
впрочем разве в этом дело, если  
правду говорить!..

Отгермела. Отплыла. Но грозит  
назад вернуться  
злая буря...  
В светлом штабе думу думает один  
он, забыв о свежем чае, остывающем  
на блюде,  
он — командующий станом  
стратегических машин.

#### В КАБИНЕ «БОМБЕРА»

Б. А. Константинову

Мы сидим в кабине «бомбера»,  
говорим, а как будто летим,  
не дотрагиваясь до тумблера...  
Под крылом — Оленёк иль Витим? —  
это нам все равно. Нас другое  
беспокоит, тревожит, влечет,  
позабыли и время, в какое  
без полета свершаем полет.  
Говорим о судьбе пилотажной,  
о нелегкой военной судьбе,  
о дороге воздушной протяжной  
и почти ничего — о себе.  
Мы из разных сошлись поколений,  
десять лет между нами, война,  
а уставов суть, наставлений  
все ведь та же. Такая ж. Одна.  
Никому не позволим обидеть  
Русь советскую, Родину-мать.  
Наши звезды горят на орбите  
и зачислены в звездную рать.  
А поля, а леса — неоглядны!  
Под крылом — города, города  
и домов белопенные гряды...  
Тем душа и жива и горда.  
Тесновата кабина «бомбера»,  
а сидят в ней не час и не два,  
после взлета садятся не скоро,  
и взлетают, причалив едва.  
Нелегко авиаторов дело,  
но другого не надобно им,  
вот и солнце давно уже село,  
а мы все говорим, как летим.

# К 35-летию Великой Победы

«Суровое время, о котором многим из вас известно лишь по рассказам, мы, ветераны полка, пережили, вынесли на своих плечах, выстрадали. Тяжело приходилось. И потому, что враг был силен, и потому, что опыт наш, и жизненный и боевой, был весьма невелик, и все же мы выстояли...»

## НАКАЗ ГЕНЕРАЛА



Генерал-майор авиации запаса  
Н. Д. ДУДНИК.

Фото И. ФЕДОВОТА

Так писал генерал Николай Денисович Дудник, обращаясь к солдатам, сержантам и офицерам войсковой части Московского округа ПВО, части, подшефной Комитету ветеранов полка, защищавшего небо столицы в годы войны. Прочитав написанное, задумался, вспоминая свою первую встречу с врагом, неудачную встречу.

Это случилось в один из сентябрьских дней сорок первого года. Дудник был молодым пилотом, в звании старшины. Он и его ведомый Василий Федоров несли боевое дежурство. В этот момент и появился фашистский разведчик. Выйдя из облаков, он летел невдалеке от площадки, на которой находились наши истребители. Дежурная пара взлетела, но «хейнкель» боя не принял, снова ушел в облака. Через минуту враг появился опять, но стоило нашим летчикам направить на него стволы своих пулеметов, снова исчез.

Так продолжалось долго. До тех пор пока был боезапас на борту истребителей. Летчики вернулись домой на последних каплях горячего, а на другой день на их полевою площадку нагрянули «юнкерсы». Их было двенадцать. Все смешалось — рев чужих и своих моторов, стонущий вой авиабомб, взрывы, всколыхнувшие землю.

Первый налет фашистов принес и первые потери полку. И Дудник долго терзался, долго считал себя виноватым, что упустил разведчика.

— А что ты мог сделать, если он ушел в облачность, — успокаивал один из товарищей, — не зря же ее называют спасательной. В облаках спасаются даже от асов.

И вот это «даже от асов» задевало больше всего. В том неудачном бою все-таки были моменты, когда пули с его самолета могли бы настигнуть цель. Но они не настигли. Подумав, критически

оценив свои действия, Дудник остро, до боли в душе ощутил свою летную слабость, свою неподготовленность к бою. Он понял, что храбрость и ненависть, стремление уничтожить врага — это еще не все. Умение — вот главное. Умение обнаружить врага, внезапно атаковать, сразить первой очередью. «Надо учиться, — таков был вывод Дудника, — учиться постоянно, настойчиво». Это стало его фронтowym законом, потом — законом всей его воинской жизни.

«Опыт был невелик, но нас направлял комсомол, старшие наши товарищи. Нам говорили, что бой — это проверка боевых и духовных качеств солдата, что победа достается тому, кто закален идейно. И теперь, оценив свои дела и поступки с вершины зрелого возраста, мы говорим: воевали смело и честно, работали самоотверженно, так, как надо было народу и Родине».

...Фашистский разведчик был обнаружен в районе Калуги. Когда он взял курс на Москву, на него подняли пару ЛаГГ-3. Но вышло так, что бой Дудник вел в одиночку: у напарника что-то случилось с мотором, и он ушел на посадку. Схватка один на один с многоместной машиной дело нелегкое — атакующий берет на себя огонь почти всего экипажа. Успеха можно добиться лишь внезапной атакой и точным ударом.

Выйдя на Серпухов, Дудник продолжал набирать высоту, непрерывно глядя на юг — туда, откуда приближался разведчик. В той стороне находилось и солнце. Оно ослепляло, мешало смотреть, наблюдать. Развернувшись, Дудник пошел на запад, продолжая смотреть на юг, и спустя какое-то время, увидел машину врага — точку на острие рассекающей небо инверсии. Враг находился

несколько выше, и Дудник, наблюдая за ним, продолжал набор высоты, чтобы ликвидировать это преимущество противника.

Но разведчик на Москву не пошел. Очевидно, фашистам был нужен именно Серпухов, его железнодорожный узел, мосты через Оку. Именно здесь, выйдя на траверс реки и города, «юнкерс» пошел направо.

Пропустив его над собой, Дудник продолжал идти в высоту, зная, если есть высота, будет и скорость, а скорость, маневр и точный огонь — основы успеха. Потом он развернулся и, прикрываясь лучами солнца, начал сближение. Так, идя друг за другом, они развернулись на юг, и «юнкерс» пошел по прямой.

Первый удар Дудник нанес в районе Тарусы. Атака была настолько стремительной и неожиданной, что враг не успел приготовиться к бою. Первый пушечный залп истребителя, очевидно, вывел из строя весь экипаж: при повторной атаке стрелок и штурман огонь не вели, а летчик не маневрировал. Вполне вероятно, самолет управлялся автопилотом. Он продолжал лететь по прямой, но второй пушечный залп отсек ему часть крыла, он накренился, вошел в спираль, плавно начал снижаться. И так до земли.

Сделав круг над лежащим плашмя самолетом, Дудник вернулся на аэродром. К месту падения «юнкерса» улетел на По-2 инспектор авиакорпуса, а Дудник остался: ему надо было осмыслить этот полет, эту победу, написать о ней донесение, рассказать летчикам и продолжить боевое дежурство. Вскоре вернулся инспектор. Он привез три парашюта, три спальных мешка, три тесака, полетные карты и документы. «Юнкерс» оказался специально оборудованным разведчиком, вел его немецкий полковник.

«Москва и мост через Оку, соединяющий столицу Родины нашей с южным ее бастионом — героической Тулой, были для нас дороже жизни, и многие отдали ее, но долг свой военный, гражданский, партийный выполнили...»

Мы возложили венки на могилы погибших товарищей, потом, во время торжественной части почтили их память минутой молчания. Боль и ненависть были в наших сердцах...»

На городском кладбище Серпухова ветераны были недавно, летом прошлого года. Дудник, стоя у братской могилы, читал на граните фамилии: Швагирев и Лузанчук, Блохин и Шиманюк, Максимов и Волков, Соколов и Павлов, Махов и Новиков... Командир полка Роман Иванович Раков.

Вспоминая друзей, генерал вспоминал и родных. Болью сжимало сердце! Будь она проклята, эта война! Будь он проклят, этот фашизм, и все, кто его породил или выдумал. Скорбная весть пришла под Москву из Керчи. Это случилось в сорок втором году. Всю семью Николая Денисовича — мать, отца и сестер — расстреляли фашисты.

О том, что их расстреляли как патриотов, борцов за свободу и независимость Родины, Дудник узнал значительно позже, и к скорби, наполняющей сердце, добавилась гордость. А в том, далеком сорок втором году, читая письмо, слушающая выступления летчиков — «Смерть фашистским оккупантам!» говорили они на состоявшемся по этому случаю митинге, — он думал только одно: «Фашисты не посчитались ни с чем: отец — пожилой человек, сестры — совсем под-

ростки... Ведь старшей, Евгении — было только семнадцать, а младшим и того меньше, Нине — пятнадцать, а Тоне — тринадцать... Фашизм — это коричневая чума. С фашизмом надо говорить лишь на одном языке, на языке оружия, фашистов надо уничтожать безжалостно и до конца».

Он не мог говорить на митинге. Он молча стоял в строю, слушал, как комиссар полка читал письмо из Керчи, слушал, как выступали товарищи, и вдруг неожиданно вспомнил штурмовку, первую штурмовку фашистской авиации.

Это было в один из декабрьских дней сорок первого года. Погода стояла плохая: шел снег, облачность опустилась почти до земли. Дудник вылетел в паре с сержантом Горячевым. Колонна была небольшая — шесть автомашин. Дудник нашел ее южнее Каширы. Все было ново, необычно, опасно. И то, что он впервые стрелял по наземной подвижной цели, и то, что летать, маневрировать приходилось у самой земли, и то, что фашисты открыли довольно плотный огонь из «эрликонов», спаренных пушечных установок. «Получится или не получится?» — почему-то подумал Дудник, имея в виду и маневр для захода по цели, и точность огня, и вообще выполнение боевого задания. Он еще не был уверен в себе — первый же раз. Однако получилось.

Ударив из пушек, он видел, как загорелась одна из машин, как из нее посыпались гитлеровцы, как трое из них побежали по полю к железной дороге, к мосту, надеясь под ним укрыться. «Далеко, не успеют, — подумал Дудник, — вот с этими, что на дороге, справимся, потом пригвоздим и тех». Пара повторила заход по колонне, и Дудник снова глянул на поле. «Выдохнут, не добегут». После третьей атаки, когда на дороге пылали все автомашины, он хотел уже развернуться на тех, удирающих, но увидел только их спины, и у самого моста.

Стоя в строю, вспоминая погибших друзей и родных, он думал о тех, удравших тогда фашистах: «Как же я так безответственно? Как же я мог упустить? Ну ничего, будут еще полеты, будут еще встречи...»

«...Постоянно учитесь, повышайте свое мастерство, свою боевую выучку. Помните, от мастерства каждого воина в отдельности зависит боеготовность подразделения. От боеготовности каждой части зависит мощь и могущество армии в целом...»

Поняв это однажды, в самом начале минувшей войны, он только и думал об этом, только и делал это — учился и учил своих подчиненных, укрепляя боеготовность звена, эскадрильи, полка, дивизии, которыми командовал в разные годы своей беспокойной жизни.

Как-то раз, летом сорок второго года, ожидался налет на Москву. «Нужны три экипажа. Кто может?» — спросил командир полка. Вообще-то не мог никто: к ночным полетам подготовленных не было. Но трое все же нашлись: комэск, заместитель комэска и пилот-старшина Николай Дудник, единственный из молодых летчиков. Добровольцев, конечно, было немало, но командир доверил только ему, и он оправдал это доверие: несмотря на сложность условий, сбил вражеский самолет.

Война не считается с рангами, веду-

щим становится тот, кто отважен, кто смел и тактически грамотен. За крылом молодого командира звена старшины Дудника ходили не только сержанты, но и летчики довоенного времени. Он вошел в бой. Войну закончил заместителем командира эскадрильи.

В 1948 году полк получил новую технику, самолеты Ла-7. Как и положено, первым на новой машине вылетают комэски. Они же и учат летчиков. Но учат по-разному. Одни похуже, другие получше. Одни осторожно, другие смело. Дудник учил смело. Его эскадрилья первой начала групповые полеты, бои, стрельбы в ночное время. Инспектор-летчик дивизии, Герой Советского Союза Константин Алексеевич Крюков, контролирующий обучение летчиков, появляясь в эскадрилье Дудника, говорил: «Пришел к тебе, Денис, хорошо у тебя, все идет в темпе...»

За короткий срок капитан Дудник подготовил всех своих летчиков, занял первое место в дивизии и считался лучшим комэском до тех пор, пока в 1950 году не ушел с повышением — заместителем командира полка.

Командир, полковник Воронин, встретив нового заместителя, сказал: «Сам просил назначить тебя ко мне, так что вполне доверяю». И распределил обязанности: себе — общее руководство, Дуднику — летную подготовку. Так началась работа и продолжалась успешно. Вскоре полк получил новую, теперь уже реактивную технику, переучился нормально, без происшествий, и пошел вперед, совершенствуя выучку. А потом — так сложились обстоятельства — Дудник остался за командира полка и работал, можно сказать, один: «вриду» заместитель не полагается.

Нелегко приходилось. Мало того, что работы невпроворот, да и чисто психологически чувствовал себя не очень уютно. Он — капитан, а начальник штаба полка — подполковник, замполит — подполковник. Но они уважали его и всемерно ему помогали. Видели: не в звании суть, а в том, как он относится к делу, как опирается на них, своих помощников, на коммунистов и комсомольцев, и все шло своим чередом, по порядку, по плану.

Так прошел год. Встал, наконец, вопрос о замещении должности. «О другом командире полка я и не мыслю, — сказал комдив В. Д. Лавриненков, дважды Герой Советского Союза, ныне генерал-полковник авиации, — осталось только одно: подобрать ему заместителя». Но Дудник, поблагодарив за доверие, попросил направить его на учебу.

Через год, закончив с отличием курсы командиров полков, возвратился опять под Москву. Предлагали в соседний округ командиром полка, но он попросился в свой, заместителем. Надо было восстановить уровень — на курсах летали мало и то лишь днем. Рассчитывал, как говорят, на одно, а получилось другое. Сдав дела заместителю, командир сразу же убыл в отпуск. Дудник оказался в неблагоприятных условиях: с утраченным личным уровнем, с незнакомым летным составом, летавшим в сложных погодных условиях только в составе звена, давно не летавшим ночью.

Вернувшись из отпуска, командир не узнал своих летчиков. Они летали за облаками в составе полка. Садились при минимуме погоды. Восстановили уровень ночной подготовки. Только летчик

мог понять, что это значит, как широко шагнул коллектив. Только опытный командир мог оценить смелость действий майора Дудника, всю глубину его риска.

— Хороший ты человек, Денис, — восторгался полковник, — мой благодарности мало. Я попрошу командира дивизии. Впрочем, и этого мало, я попрошу Москаленко...

Генерал Москаленко был командующим, от него и пришла благодарность.

Вскоре Дудник стал командиром полка, и опять ему незнакомого. Это было в 1953 году. Желających летать в сложных погодных условиях было много — весь полк, а летающих — только четыре, в их числе и сам командир. Пришлось начинать сначала. Прошло какое-то время, и полк был подготовлен. В сложных погодных условиях днем летали в полном составе, ночью — процентов восемьдесят. «Готовы к инспекции министра обороны», — сказали командиру полка. «А мы готовы», — ответил он. Действительно, были готовы. Полк получил высокую оценку, командир — награду.

Через год новая должность. Не предлагали, как было до этого, не спрашивали согласия. Вернулся из отпуска, а в штабе полка приказ: «Назначить майора Н. Д. Дудника заместителем командира дивизии...»

Через два года новое назначение — командиром дивизии, с досрочным присвоением звания «полковник». Дуднику было тридцать семь лет. Молодой, энергичный, здоровый, он очень много летал, учил своих летчиков, предпочитая кабину реактивного истребителя тишине штабного кабинета. Очень много работал, смело, с разумным риском, с полной ответственности. Труд увенчался успехом: дивизия заняла первое место в Вооруженных Силах.

И опять полеты, тренировки, командно-штабные учения... Через год за высокую боевую готовность частей, за выучку и мастерство личного состава комдив получил новую награду.

«Время идет, дорогие товарищи. Много из нас, ветеранов войны, уже за шестьдесят, но нет ни одного, кто бы не трудился, не отдавал свои силы, знания, опыт на благо народа и Родины. Кроме того, мы, ветераны полка, проводим большую военно-патриотическую работу. Мы ежегодно бываем в Серпухове. Вместе со школьниками, пионерами и комсомольцами мы проходим по нашему боевому маршруту: по улицам Ранова и Швагирева, названным именами наших героических однополчан; по залам краеведческого музея, где рассказано о боевых делах и людях нашей авиачасти; по берегам Оки, над которой летали в военные годы.

И везде нас знают. Мы многое сделали, чтобы увековечить память бойцов, отдавших жизнь за Отчизну. Мы говорим о них молодежи, об их боевых делах, о великой любви к Родине, о беззаветной преданности народу. Мы вспоминаем и вас, продолжателей нашего дела. Мы уверены, что вы, молодые наши преемники, наследуя традиции воинов Великой Отечественной войны, постоянно помните свою высокую миссию и то, что составляет истинную сущность война нашего времени.

В чем эта сущность?

В высокоразвитом чувстве ответственности перед грядущим. От нашего солдата зависит еще более счастливое будущее советского народа. От него во многом зависит, быть или не быть войнам, жить или не жить спокойно народам...»

Еще раз прочитал написанное и завершил подписью: «Генерал майор авиации запаса Н. Дудник, председатель комитета ветеранов 178-го истребительного авиационного полка».

Н. ШТУЧКИН

Мы все уставы  
знаем наизусть.  
Что гибель нам?  
Мы даже смерти выше.  
В могилах мы построились  
в отряд  
И ждем приказа нового.  
И пусть  
Не думают, что мертвые  
не слышат,  
Когда о них живые говорят.

В селе Русское Краснодарского края спит в братской могиле рядом с боевыми подругами Аня Высоцкая. Она успела в жизни так мало — ей было только 22 года, и она погибла, сделав всего 19 боевых вылетов, не успев почувствовать радости Великой Победы, не успев испытать счастья любви и материнства. Но она успела во имя Победы, во имя Родины отдать свою жизнь.

Трагична судьба семьи Высоцких. На фронт Великой Отечественной ушли четверо детей: Аня и ее три брата — Яков, Антон, Леонид. Летчица Аня Высоцкая, партизан Антон Высоцкий и краснофлотец Леонид Высоцкий пали смертью храбрых. Вернулся только Яков. Их отец Григорий Антонович умер во время оккупации. Его зверски избил полицаи за то, что не захотел снять со стены фотографии своих детей — военных и на вопрос — комсомольцы ли они? — гордо ответил: «Да».



А. ВЫСОЦКАЯ  
(снимок военных лет).

## ДЕВЯТНАДЦАТЫЙ ВЫЛЕТ

Хорошо помню первый боевой вылет Ани. Это было 19 июля 1943 года.

Перед вылетом на задание Аня вместе со мной — командиром звена и своим штурманом Лидой Лошмановой уточнила подробности маршрута, особенности подхода к цели.

— Вы спрашивайте, спрашивайте меня, как на экзамене, строго и все-все. Это я себя проверяю... — смущенно повторяла Аня.

Первый боевой вылет. Наконец-то! Она так долго стремилась к этой цели — с первых дней войны... Мы вместе шли к самолетам. Аня, всегда подтянутая, безукоризненно опрятная, умевшая в той же форме, что и все, быть как-то по-своему щеголеватой, сегодня выглядела особенно нарядно — белоснежный подворотничок, начищенные до блеска сапоги, отутюженная гимнастерка. Свой первый вылет она встречала как праздник, буквально светилась радостью.

Наш с Олей Клюевой экипаж вылетел первым, а через пять минут за нами Высоцкая и Лошманова.

Я готовилась к запуску, к вырубиванию на старт, а думала о Высоцкой. Первые боевые вылеты. Они всегда вызывают тревожное волнение. Как справится необстрелянная летчица с боевым заданием? Не растеряется? Сумеет преодолеть естественную робость, неуверенность? Правда, штурман у Ани опытный — поддержит, подскажет. Но и обстановка в те дни была очень и очень сложной. Здесь, на «Голубой линии» фашисты прикрывали свои расположения сильнейшим зенитным огнем, десятки прожекторов и истребителей встречали наши маленькие беззащитные машины, и вырваться из их цепких объятий иной раз казалось невозможно даже

закаленным в боях летчицам и штурманам.

Тяжелая ночь. Каждый экипаж возвращался на аэродром, пройдя огненное испытание. Мы с Олей произвели посадку раньше Высоцкой — Лошмановой и готовились к очередному вылету. Ольга пошла на КП доложить о выполнении задания, а я с беспокойством вглядывалась и вслушивалась в ночную темь — где же самолет Ани? Но вот послышался характерный рокот двигателя, еще несколько тягостных минут — и самолет приземлился. Аня и Лида выбрались из кабин, доложили о выполнении задания. Мы поздравили Аню с началом боевой работы. Тут техник звена Маша Щелканова обратилась ко мне:

— Командир, взгляни на их самолет!

Мы глянули и ужаснулись. Многочисленные пробоины, фюзеляж поврежден. Да, это было настоящее боевое крещение! И не растерялась молодая летчица, сумела привести плохо управляемую машину на свой аэродром.

Только теперь, когда спало напряжение, Аня не выдержала и бросилась целовать Лиду:

— Это ты, ты помогла мне сегодня! Если б не Лида, я бы растерялась: такой огонь на нас и прожектора схватили — не вырвешься...

— Да, — подтвердила Лошманова, — из четырех огневых точек били по нашей «ласточке», а пять прожекторов держали. Ну, ничего, Анечка, лиха беда — начало... А ты молодчина! Таким курсом и следуй!

Все поражалось, глядя на израненный самолет Высоцкой — Лошмановой, а она восторженно повторяла:

— Боевой вылет! Наконец-то! Как долго я ждала этого дня!

Действительно, на фронт она рвалась

с первых дней войны. Хорошо бы в авиацию, а нельзя — так куда угодно, лишь бы на фронт. Ей несколько раз отказывали. Но упорная девчонка добила своего — Высоцкую отправили в школу первоначального обучения, где готовились кадры для фронта. Молодой летчик-инструктор работала напряженно: готовила летчиков и совершенствовала свою технику пилотирования, училась у старших тварищей.

Позже, на фронте Аня говорила об этом времени:

— Тяжело было. И не потому, что приходилось помногу работать — кто же в эти дни работал мало? — не потому, что физически выматывалась. Было тяжело от бесконечных мыслей о родных, о близких. Братья на фронте, а что с родителями — не знаю. Казатин оккупировали фашисты, растоптали нашу дорогую Украину. И все время казалось, что здесь, в тылу я мало пользы принесу, вот на фронте — там нужнее. Без конца вспоминались мирные дни, вспоминались так светло-светло...

Аню рано стала привлекать авиация. В 14 лет ученицей 9-го класса Аня попадает у парашютной вышки. Прыжки с 70-метровой высоты приносят счастье — ощущение полета, гордое сознание преодоления себя. Взлетала Аня и на планере на высоту 25 метров.

Школьная подруга Вера Чеکورская не переставала удивляться:

— Как ты, Анечка, все успеваешь? Учишься хорошо, с пионерами своими столько возишься, а уж про спорт и не говорю. Велосипед, волейбол, лыжи, а теперь еще и планизм. Откуда времени на все взять?

— Захочешь — успеешь, — поблескивая красивыми глазами, весело отвечала Аня. — А всерьез — ты только не улыбайся, что я высокоим стилем говорю, — у меня цель большая. Ради такой цели можно не жалеть сил. Я твердо решила стать летчицей.

И Аня настойчиво шла к поставленной цели. В 1937 году закончена школа. В родном Казатине аэроклуба не было, и девушка уезжает в Ереван к тете. Начинает работать библиотекарем в Ереванском аэроклубе и здесь же учится.

После первых полетов Аня еще тверже, чем прежде, решила посвятить жизнь авиации. Она совершенствует летное мастерство, становится летчиком-инструктором, собирается поступать в авиационный институт и, учас, продолжать полеты в аэроклубе. Эти планы нарушила война...

К нам в полк Высоцкая прибыла из 145-й отдельной авиаэскадрильи, выполнявшей задания командования по связи и базировавшейся в Грузии. Не один десяток таких полетов выполнила и Аня.

Аню зачислили в мое звено, и мы очень быстро подружились. Она мне сразу понравилась, да и не только мне, — веселая, неунывающая, всегда с милой улыбкой, всегда готовая помочь. Аню отличали активная доброта, внимание к людям. Ее не надо было просить о помощи, она сама сразу замечала, когда кому-то было трудно, и спешила сделать все, что могла.

Кроме летной учебы у младшего лейтенанта Высоцкой было немало наземных обязанностей: приходилось дежурить на старте и по полку, быть часовым и оперативным дежурным, помогать техникам в подготовке машин к очередной боевой ночи, когда экипажи отдыхали

после полетов. Все эти обязанности Аня выполняла охотно и добросовестно.

Огненные ночи сорок третьего года. Как давно это было! Как это было недавно! Далеко в прошлое отодвинулись события тех дней, но не заживают раны сердца. И сегодня вы рядом с нами, дорогие наши подруги, жизнь отдавшие за Победу, вы в памяти нашей, в сердцах, навсегда сохранивших верность фронтовой дружбе.

Аня, Анечка! Жизнерадостная, веселая непоседа. В ней столько молодого огня было, задора. И при этом великая целеустремленность — летать, летать и летать. С первого вылета она старалась не отстать от самых опытных летчиц.

В одну из июльских ночей Аня вылетела на боевое задание вместе со штурманом полка Женей Рудневой в район станицы Крымской. Командир полка Е. Бершанская встречала на аэродроме возвращающиеся экипажи. Волнуясь за своих «девочек», она, естественно, особенно беспокоилась за недавно пришедших в полк и еще не имеющих большого опыта. Все, кто уже успел вернуться с задания, находились у командного пункта и с нетерпением ждали задержавшихся, напряженно глядя в темное небо.

Один за другим приземляются экипажи. Небо стало затягивать плотная облачность.

— Что-то долго нет Высоцкой, — громко проговорила командир полка. — Сегодня пятый ее вылет.

Вот уже все дома, а Высоцкой и Рудневой все нет. Облака низко и плотно накрыли аэродром. Стало душно и глухо, словно перед грозой. А может, это от волнения так кажется? Нет, не может быть, ничего плохого не должно случиться, ведь у Жени Рудневой такой опыт. Уже не одной молодой летчице помогла она «стать на крыло», дала путевку в боевую жизнь. А их все нет и нет. От душевного напряжения и физической усталости не хочется говорить. Сердце отстучивает длинные минуты. Где же вы, девочки? Что с вами, дорогие наши?

— Вот поверьте, ничего не случилось! — восклицает техник Катя Бройко. — Слышите, слышите! По-2 летит! Да вы прислушайтесь получше! Точно, летит!

Действительно, в глухой плотной тишине мы, теперь уже все, услышали родной гул. И мне вспомнились слова Ани о ее первом инструкторе:

— Он любил повторять, что, мол, в воздухе бывают самые разные неожиданности. Что бы ни случилось — не теряйся. Принимай решение быстро, но обдуманно. И всегда верь в свои силы. Ты — летчик.

Гул самолета становился все ближе, громче. Наконец, Высоцкая благополучно приземлилась.

— Боевое задание выполнено, — сообщила Аня командиру полка, — но самолет поврежден. На цель пришлось заходить несколько раз, а по машине непрерывно били зенитки, пять минут держали прожектора. — И, сбиваясь с официального тона, добавила: — Если бы не штурман полка старший лейтенант Руднев, не знаю, как бы я вышла отсюда. Она мне так своевременно команды подавала, и вот — вырвались.

— Наш «птенец» настоящим соколом будет, — сказала Жена. — Не теряется в трудный момент. С заданием справилась и самолет привела домой...

— Ну, вот, Аня, и тебя война задела крылом, — тихонько сказала Таня Макарова, наш комэск. — Теперь ты уже обстрелянный соколенок.

После этого задания Анна Высоцкая стала летать и в темные, и в лунные ночи, входила в ритм боевой работы.

22 июля 1943 года Аня Высоцкая со штурманом Лидой Лошмановой полетела бомбить технику врага в районе станицы Варенниковская. Лида рассказывала после возвращения на свой аэродром:

— Мы уже почти вышли на цель, когда самолет схватили три прожектора. Тут же включились зенитки. Началась свистопляска. А пилот мой — молодец, слушает команду, маневрирует по высоте, по направлению, а с курса не сворачивает. Чувствую, что пробоин в плоскостях и фюзеляже уже немало, а обстрел все усиливается. Тут Аня разворотом вправо со снижением вырвала «ласточку» из-под обстрела. Снова заходим на цель, только уже с противоположной стороны, с вражеской. Сбросила я две пятидесятикилограммовые бомбы на зенитку, которая уж очень рьяно стреляла, — она замолкла. Сбросила остальные бомбы. Ложимся на обратный курс. Отлетели немного, и я говорю Ане, что под обстрелом находились ровно шесть минут. «Неужели только шесть? — удивилась она, — Ох, и длинными они мне показались...»

— А зенитку вы точнехонько поразили, — заметила тут Таня Макарова. — Мы с Верой за вами летели.

Скупая на похвалу, командир эскадрильи Татьяна Макарова снова при разборе полетов похвалила Высоцкую и Лошманову за четкие действия над целью. Аня радовалась и смущалась и, как всегда в таких случаях, коротко взглянув на подруг, опускала вниз красивые глаза и закрывала ладонями разругавшиеся щеки.

Аня Высоцкая погибла в страшную ночь 1 августа 1943 года. Это был ее девятнадцатый вылет. В ту ночь погибли сразу четыре экипажа: Жена Крутова, Лена Саликова, Аня Высоцкая, Галя Докутович, Соня Рогова, Жена Сухорукова, Валя Полунина, Ира Каширина. Дорогие наши девочки, боевые подруги! Яркими факелами в ночи вспыхнули ваши сердца, полные любви к Родине. Вспыхнули и сгорели. Но огонь этих юных сердец светит нам и сегодня...

В ночь на первое августа наша эскадрилья вылетала первой. На этот раз с Аней полетела Галя Докутович.

Экипажи вылетали на задание с обычными интервалами — три-пять минут. Высоцкая и Докутович были вторыми. Мой самолет шел восьмым. Это и спасло нас с Олей Ключевой...

В июле 1943 года превосходство советской авиации в воздухе становилось все ощутимее. Присмотревшись к действиям нашей ночной авиации, противник решил перестроить систему противовоздушной обороны. Свели прожекторы в мощные группы, причем так, что одна группа могла передавать пойманный самолет другой. Для борьбы с нашими фанерными, абсолютно не вооруженными машинами на Тамань прибыла эскадрилья фашистских асов. В ночь на 1 августа врагом и была впервые применена новая тактика.

Уже на подходе к цели мы отметили необычное поведение противника. Вражеские прожекторы то включались, то

выключались, а зенитного огня все не было. Зловещая тишина настораживала. Она казалась осязаемой — вязкой и густой.

Может быть, первые экипажи еще не дошли до цели? Но вот впереди в лучах прожекторов показался маленький По-2. Это был самолет Жени Крутовой. Лена Саликова — ее штурман — сбросила САБ. Тут же включились несколько прожекторов и засарили ледяными пальцами по небу. Самый мощный ухватил самолет Жени, к нему присоединились другие. А зенитки продолжали свое непонятное молчание. Было видно, как Жена, стремительно маневрируя, пыталась уйти от света прожекторов. Но тут тишина взорвалась очередями скорострельных авиационных пушек. Подлетевший вплотную фашистский истребитель короткими очередями в упор расстреливал беспомощную машину.

Загорелась правая плоскость машины, и она стала падать. Как это страшно — видишь, как гибнут подруги, и ничем не можешь им помочь. Выключились прожекторы, и наступила снова черная тишина. Лишь на земле догорал самолет. Когда я пришла в себя, то во рту ощутила вкус крови от закушенных губ. Пальцы судорожно сжимали штурвал. Мы летели туда, где нас ждал затаившийся враг. Мы летели туда, где находилась цель, которую нужно поразить. И у нас не было права повернуть назад — ведь нам нужна была одна победа.

Впереди вновь зажглись прожекторы. Теперь они поймали самолет Ани Высоцкой и Гали Докутович. О чем думали в эти мгновения Аня и Галя? Выполнить задание, любой ценой. Зенитки продолжали молчать. Ночную тьму снова прорезали трассирующие очереди. Самолет загорелся и стал падать...

Мы с Олей вышли на цель на самой минимальной, граничащей с риском высоте. Нам грозила возможность подорваться на собственных бомбах. Но все-таки это было лучше, чем стать беспомощной мишенью для фашистского истребителя. Выполнив задание, благополучно вернулись на свой аэродром.

На душе было безысходно тяжело. А утро вставало над землей такое ясное, как будто не было этой кромешной ночи, не было гибели юных прекрасных девушек, наших подруг. Какой-то сумасшедший от радости бытия, случайно уцелевший жаворонок заливался в вышине ликующей песней. Неужели на этой земле, розовеющей в чистых лучах солнца, жизнь не может быть просто прекрасной? Может. Может и должна. Ведь именно за это и отдали свои жизни наши девочки...

Не так давно я получила письмо из г. Казатина, родного города Ани. Пишет Яков Григорьевич Высоцкий: «Очень рады, что получили от вас письмо. Мне особенно оно дорого, дорого как брату Ани, как ветерану Отечественной войны».

Я часто посещаю село Русское, где спят вечным сном в братской могиле Аня, Галя и все девушки, которые погибли вместе с ними... В школе, где Аня училась, в г. Казатине, директором Анина подруга детства Вера Алексеевна Чекорская. Там есть отряд имени Ани Высоцкой».

Марина ЧЕЧНЕВА,  
Герой Советского Союза

Согласно плановой таблице подошло время моего вылета. Внимательно осматриваю самолет и, поднявшись на левое крыло, занимаю место в передней кабине. Двигатель еще не остыл. В пилотажной зоне отработывал свое мастерство один из лучших наших летчиков-спортсменов Сергей Шальнев. Он ниже меня ростом, поэтому приходится подгонять педали и опускать кресло. Надеваю парашютные ляжки, застегиваю замок. Соединив фишку шлемофона с проводом бортовой радиостанции, закрепляю ее на груди под привязными ремнями. Затем внимательно, слева направо, осматриваю кабину и стоянку. Все в порядке, можно запускать двигатель. Даю команду: «От винта!» У левого крыла стоит техник самолета Игорь Плонский, слышу его громкий голос: «Есть, от винта!»

Возможно так же, десятилетия назад, эти команды на полевых аэродромах слышали пилоты, поднимавшие в воздух русские «Гаккели», французские «Ньюпоры» и «Фарманы», английские «Де-Хэвилленды». Затем ТБ, «Чайки», И-16 и прославленные наши фронтовые истребители и бомбардировщики. Теперь как бы по наследству эти слова переданы нашему поколению.

Продельваю необходимые операции в кабине. Последнее звено в этой цепочке — красная кнопка запуска. Давлю на нее до упора. Пару раз чихнув, двигатель тут же заводится. Винт превращается в прозрачный диск, блестящий на солнце. Кто считал, сколько оборотов он делает за свою жизнь!

Вместе с ревом мотора в открытую кабину врывается ветер, бьет по лицу. Самолет оживает. Нажав на гашетку на ручке управления, сдерживаю его тормозами. Перекидываю вверх длинный ряд тумблеров, расположенных под приборной доской: включается радиостанция, гироскопические приборы. С резким воем начинает качаться черно-голубая шкала авиагоризонта и, постепенно успокаиваясь, встает на место. Нажимаю на кнопку СПУ, произношу цифры, проверяя работу радиостанции. В наушниках шлемофона молчание. Стучу по ним ладонью, пробую еще раз. Откуда-то издали доносится мой голос, усиливается, становится громким. Радиостанция готова к работе.

Пока я занимался всем этим, двигатель окончательно прогрелся. Можно вырывать. Увеличиваю обороты и запрашиваю разрешение у руководителя полетов (сокращенно его называют просто РП). В ответ раздается его бас: «Вырывать разрешаю!» Осматриваюсь,



поднимаю левую руку. Техник разрешает руление.

Закрываю фонарь, плавно отпускаю гашетку тормозов. Самолет, покачиваясь на неровностях летного поля, катится к белым флажкам предварительного старта. Встаю точно между ними. За ориентир для взлета беру возвышающийся над далеким лесом деревянный геодезический знак. Нажимаю на кнопку согласования компаса и жду, когда шкала окончит свое вращение. Теперь компас показывает курс взлета. Запросив РП, занимаю исполнительный старт, обозначенный одним белым флажком, который остается слева. Это значит, что круг полетов левый или, иначе, я буду выполнять только левые развороты.

Обернувшись, на сколько позволяют привязные ремни, осматриваю полосу от начала до конца. Препятствий нет. Можно взлетать. Быстро пробежав взглядом по приборной доске, запрашиваю РП: «Радуга, я 24-й, разрешите взлет!» Получив разрешение, прожигаю свечи. Удерживаемый тормозами самолет приседает на переднюю стойку. За бешено вращающимся винтом на 20 метров струится и переливается трава. Еще раз быстро

осматриваю полосу и отпускаю тормозной рычаг. Самолет начинает разбег.

Сила инерции прижимает меня к спинке кресла. Трава сливается в сплошной, летящий назад зеленый ковер. Реакция вращения винта стремится увести самолет вправо. Удерживаю его на прямой левой педалью. На скорости 80 км/ч по прибору плавно тяну ручку управления на себя. Капот идет вверх. Стараюсь сохранить взлетное положение до отрыва самолета от полосы. Наконец толчки колес о землю прекращаются. Законы аэродинамики обретают силу. С СКП видно, что между самолетом и землей появляется просвет, который начинает постепенно увеличиваться. На высоте одного-двух метров выдерживаю машину, набираю необходимую скорость. После этого плавно перевожу самолет в набор высоты. Теперь можно вздохнуть свободнее, все остальные элементы полета, до посадки, не так сложны.

На высоте 50 метров перевожу рычаг крана шасси вверх в положение «убрано». Слышится шипение. Со стуком стойки шасси встают на замки. На приборной доске загораются 3 красные лампочки. Уменьшив наддув и затяжелив винт, меняю взлетный режим дви-

## ПОСВЯЩЕНИЕ В АВИАТОРЫ

Курсанты Ростовского аэроклуба ДОСААФ выстраиваются в ровные шеренги у мемориального комплекса погибшим летчикам в боях за освобождение города. Выносятся Знамя аэроклуба. Отдается рапорт. После короткого вступительного слова начинаются выступления знатных людей. Проникновенны напутственные слова Героя Советского Союза полковника в отставке А. Череватенко, награжденного многими орденами и медалями, деда курсанта Бондаренко — полковника в отставке, заслуженного пилота гражданской авиации, и других ораторов. Курсантов тепло поздравляет начальник аэроклуба А. Рассуковский.

Так проходит посвящение курсантов в авиаторы. Идею этого ритуала мы почерпнули из опыта Волгоградского аэроклуба. В одной из корреспонденций рассказывалось о клятве курсантов

аэроклуба в верности боевым традициям дедов и отцов у памятника комбригу В. С. Хользунову. По инициативе бывшего начальника клуба, ныне председателя Ростовского обкома ДОСААФ И. Кондратова посвящение в авиаторы проводится в нашем клубе с 1974 года. Поначалу определили день, связав его со знаменательной датой — 12 апреля — Днем космонавтики. Но тут же убедились, что дата не совсем подходящая, курсанты еще не поднимались в воздух. Тогда было решено проводить торжество в праздник Воздушного Флота СССР. К этому дню все курсанты летают самостоятельно, большинство имеет уже налет 40 и более часов.

Теперь об организации ритуала и его непосредственном проведении. Заблаговременно сообщаем об этом всем курсантам и просим их пригласить родителей, друзей, знакомых. Заранее пригла-

гателя на номинальный. В кабине сразу становится тише.

Высота 150 метров. С креном 30 градусов выполняю разворот. Земля начинает крениться вправо, встает наклонной стеной. Вывожу самолет из разворота чуть в стороне от железной дороги, бегущей через лес. Вижу, как внизу проходит скорый поезд. Через три часа пассажиры этого поезда будут в Москве.

Вспоминаю об Аннушке. Возможно, кто-то из этих людей встретит ее случайно на улице, пройдет мимо, на секунду задержит взгляд на красивой девушке. Я посвятил ей свой первый самостоятельный полет. А полгода назад она стала моей женой.

Мысли проносятся быстро, но за это время самолет мой успевает опустить нос и создать небольшой крен. Отвлекаться в воздухе нельзя ни на секунду. Исправляю положение машины, осматриваюсь. Подходит время второго разворота. Высотомер показывает заданные 300 метров. Перевожу самолет в горизонтальный полет и тут же начинаю выполнять разворот.

В наушниках слышу, как 15-й запрашивает взлет. Это позывной Сергея Зубова. Сквозь остекление фонаря вижу, как далеко внизу разбегается и отделяется от своей тени его темно-зеленый «Яковлев-18». Отсюда он кажется очень маленьким. Через несколько минут, когда я буду заходить на посадку, он будет здесь, на моем месте, на высоте 300 метров. И со скоростью 170 км/ч и курсом, обратным взлетному, будет приближаться к третьему развороту.

Защитный цвет плохо подходит для спортивных самолетов. В КБ Яковлева учли это, и новые модели имеют яркую окраску. Самолеты хорошо заметны на фоне голубого неба и сверху — на фоне зеленого или белоснежного аэродрома.

Мой самолет устойчиво держится в горизонте. Триммерами действовать не надо. Земля неторопливо плывет под крылом. Левая консоль «яка» с большой красной звездой постепенно подходит к посадочному знаку «Т».

...Красные звезды на крыльях. Сколько их было пробито, пока наши летчики научились уничтожать черные кресты! В то время многим ребятам, воевавшим в воздухе, было столько же лет, сколько нам теперь.

В фильме «Война в воздухе» из эпопеи «Великая Отечественная» есть один эпизод, который врезался мне в память... Самолет идет на посадку. Мы видим эту посадку. Знаем, что было в кабине за несколько минут до того, как самолет

коснулся земли. Стиснув зубы и с каждой секундой слабея, летчик видел только место с выжженной травой, где должен был выровнять раненую машину.

На большой скорости пикирующий бомбардировщик Пе-2 плюхнулся на полосу. Тут же подскокил вверх с креном и ударился еще раз. Наконец, земля удержала машину. На пробеге, в конце полосы, самолет развернуло. К бомбардировщику бежали люди. Летчик в кабине был без сознания. Он сделал все, что должен был сделать, выйдя из боя. Боевая машина была спасена. Ребята освободили его от привязных ремней, осторожно положили на траву, перевязали.

Сколько их было за войну, таких посадок! Бывало и так, что пилоты стягивали с головы соленые шлемофоны, утирали скупые мужские слезы. Экипаж был мертв. Они умирали, до последней секунды не выпуская из рук штурвалы и рычаги управления.

А небо оставалось нашим...

Среди моря зелени, подернутого дымкой, посадочные знаки похожи на белые полоски бумаги, положенные в ряд на небольшом расстоянии друг от друга. Маршрут построен правильно. Кромка крыла проходит точно у знака «Т», не закрывая его.

Выпускаю шасси, смотрю, как из центроплана слева и справа от меня выходят полосатые штыри-солдатики.

Докладываю: «Радуга, я 24-й, шасси выпустил, закончил, зеленые горят!» РП разрешает посадку.

Зеленые — это о лампочках на приборной доске. Радиообмен должен быть кратким, чтобы не засорять эфир.

Помню случай, который произошел со мной прошлым летом, когда я только вылетел самостоятельно. Случай, послуживший уроком на всю жизнь. Я зашел на полосу без шасси. Вот как это было.

На траверзе посадочного «Т», когда подошло время выпускать шасси, РП запретил об остатке топлива. Пока я считывал показания прибора и докладывал, подошло время третьего разворота.

Выполнив его, я тут же перевел самолет на планирование. Опыта было мало, поэтому все мое внимание было полностью поглощено. После четвертого разворота выпустил щиток и в душе порадовался, что вышел точно в створ посадочных знаков и на нужной высоте. Доложил о выпуске щитка и тут же услышал голос РП: «24-й, уходи во второй круг».

Команда РП для пилота — закон! Дал полностью газ и перевел машину в набор высоты. Когда она достигла 50 метров, моя рука привычно потянулась к крану уборки шасси, и я с ужасом заметил, что шасси я не выпускал.

Нужно совсем немного воображения, чтобы представить себе посреди ровного зеленого поля самолет, лежащий на фюзеляже, с искореженным винтом и бороздой метров 30 за километр.

Посадил я тогда самолет хорошо. Но в глаза инструктору и командиру отряда смотреть было стыдно. Этот случай многому научил. Я стал собраннее и внимательнее и в воздухе, и на земле.

Над небольшим островком березовой рощи выполняю третий разворот. Посадочные знаки оказываются впереди слева. Как только исчезают за передней кромкой последние березы, перевожу самолет на планирование. Вариометр показывает снижение 4 метра в секунду. Высота быстро уменьшается. Четвертый разворот. Вижу, что выведу самолет правее посадочных знаков. Увеличив крен, встаю точно в створ полосы. Как и положено, посадочное «Т» проектируется с левой стороны лобового стекла, примерно в середине.

Выпускаю посадочный щиток. Самолет «вспухает», стремится поднять нос. Удерживаю его на прямой. Посадочные знаки постепенно увеличиваются в размерах. Запрашиваю у РП «конвейер». Это значит, что после приземления, на пробеге, я уберу щиток, дам полностью газ и начну взлет.

В 30 метрах от земли в последний раз контролирую скорость и переношу взгляд с левой стороны капота в точку выравнивания. Высота быстро уменьшается. Вот она достигает шести—пяти метров. Плавню подбираю ручку управления на себя, одновременно убирая обороты двигателя. Самолет снижается. Высота один метр. Задерживаю ручку управления. Некоторое время самолет летит над землей, затем начинает проседать. Беру ручку на себя, поднимая переднее колесо и создавая самолету посадочное положение. Всем телом ощущаю слабый удар снизу по шасси. Земля цепко держит машину. Слышу голос РП: «Хорошая посадка, 24-й».

Самолет катится по полосе, постепенно опуская переднее колесо. Через две минуты я снова наберу высоту и переведу свой «як» в горизонтальный полет. А через неделю, когда придет время уезжать домой, нарву Анюте букет полевых ромашек.

**А. КУДИНОВ,**  
спортсмен-летчик

Москва

шаем заслуженных людей — Героев Советского Союза, Героев Социалистического Труда, ветеранов войны и труда, заслуженных военных и гражданских летчиков и штурманов, отличников учебы Ейского высшего военного училища летчиков имени летчика-космонавта В. Комарова, представителей партийных и комсомольских организаций. Они выступают перед нашими курсантами, рассказывая о боевых подвигах в боях по защите завоеваний социализма, о боевой и учебной подготовке, о трудовых делах, воинской службе в наши дни и призывают курсантов приумножать боевую и трудовую славу советского народа.

Ритуал посвящения в летчики надолго остается в памяти тех, кто учился в клубе. Многие в настоящее время работают в военной или гражданской авиации. Их можно встретить в любом угол-

ке нашей Родины — на севере и юге, западе и востоке, в Заполярье, Норильске, Чукотке. Другие продолжают увлекаться авиационным спортом. В их числе мы прежде всего называем членов сборной команды СССР по вертолетному спорту — мастеров спорта СССР международного класса командира звена клуба С. Игнатенко и летчика-инструктора К. Карасева. Первый одержал победу на международной арене в 1973 году, второй стал призером 3-го чемпионата мира, абсолютным чемпионом VII Спартакиады народов СССР. Первую медаль чемпионы завоевала в нынешнем году спортсменка клуба инженер вертолетного подразделения Татьяна Якутчик. Всего два года прошло с того памятного дня, как она вылетела самостоятельно и была посвящена в авиаторы.

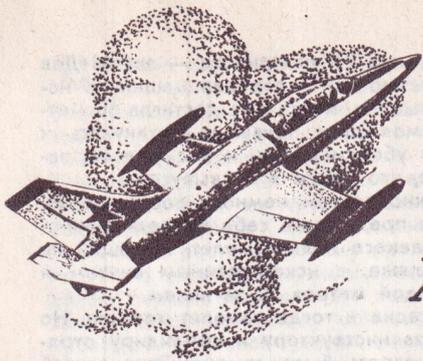
Если взять выпускников довоенного времени, а их было очень много, то

с чувством гордости мы произносим имена дважды Героя Советского Союза, ныне генерал-полковника авиации Н. Д. Гулаева, Героя Советского Союза генерал-майора авиации В. И. Черненко и других героев — воспитанников клуба. Курсанты клуба берут пример верности долгу со своих отцов, старших братьев. На церемонии посвящения в летчики они дают клятву верно служить Отчизне, свято чтить память тех, кто отдал жизнь за Родину.

Полковник запаса Б. СИДОРЕНКО,  
заместитель начальника клуба

Ростов-на-Дону

★★★



# ВОЛЯ К

## XII чемпионат СССР на реактивных самолетах

юза. Команда ДОСААФ — победительница XI чемпионата страны — поднимает флаг соревнований. И вот над аэродромом на низкой высоте пронесется звено реактивных самолетов. Начинаются показательные выступления спортсменов.

Высокое мастерство демонстрировали парашютисты, выполнившие фигуры «Капля», «Орел», «Эстафета», авиамоделисты, картингисты, водители скоростных автомобилей.

В тот же день участникам чемпионата было предоставлено право облета самолета над аэродромом с выполнением полного комплекса пилотажа или части его по упражнению № 1. Это очень важно — ведь все спортсмены выступали на самолетах организатора соревнований согласно жеребьевке, выбор машин запрещался.

Разыграны все три упражнения: обязательный и произвольный комплексы фигур прямого высшего пилотажа, а также полет по четырехугольному маршру-

Нурсанты военных авиационных училищ и аэроклубов ДОСААФ тепло, с благодарностью отзываются о своих инструкторах. И если инструктор — мастер спорта, он уважаем вдвойне, его морально-волевые качества — на самом высоком уровне, авторитет непререкаем. Настойчивости и терпения мастеру спорта не занимать. Именно такие инструкторы, командиры звеньев, штурманы прибыли на XII чемпионат Союза по самолетному спорту на реактивных самолетах, проходивший в г. Грозном.

Чемпионату предшествовали встречи спортсменов-летчиков в клубах, зонах, военных округах, ведомствах. Они показали возросшее мастерство участников. Многие выполнили норматив мастера спорта или подтвердили это высокое звание. Ныне в числе спортсменов, выступающих на реактивных самолетах, насчитывается 546 мастеров спорта, из них 396 в войсках Военно-Воздушных Сил и Противовоздушной обороны страны, 150 — в учебных организациях и клубах ДОСААФ.

Лучшие из лучших прибыли на чемпионат, чтобы помериться силами. Среди них двукратный абсолютный чемпион страны А. Чуев (ДОСААФ), чемпион первенства Военно-Воздушных Сил И. Омельченко, чемпион первенства ДОСААФ В. Журавлев, победители и призеры соревнований в округах, зонах, клубах. Тридцать мастеров спорта состав-

вили шесть команд от Добровольного общества содействия Армии, Aviации и Флоту (ДОСААФ СССР), Военно-Воздушных Сил и Войск противовоздушной обороны страны, разыгравших личное командное первенство, и по два спортсмена от каждого ведомства выступили только в личном зачете. В числе участников тридцать два коммуниста и комсомольца. Большинство с высшим образованием. Это передовики социалистического соревнования военных училищ и клубов ДОСААФ, для которых дорога



Команда, занявшая первое место (слева направо): В. Журавлев, В. Чех, С. Титов, В. Бунин, А. Медовиченко.

Зрителям скучать не приходится.



спортивная честь своих коллективов. Ей они отдают свое умение, волю, характер бойца.

Под флагом ДОСААФ СССР кроме Чуева и Журавлева выступали Е. Васюков, А. Калашников (Курск), В. Чех, И. Орделян (Караганда), Ю. Хавроничев из Ульяновска, В. Акимов из Ворошиловграда, запорожские спортсмены В. Вербовой и В. Медовиченко, В. Бунин из Воронежца, С. Титов из Волгограда. Тренирует спортсменов мастер спорта СССР А. Шехалевич.

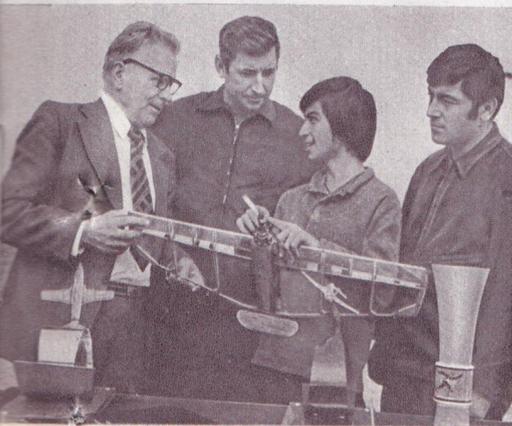
Звучит мелодия Гимна Советского Со-

ту с переменным профилем, опознаванием знаков на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт маршрута. Каждый спортсмен боролся в меру своего мастерства (см. технические результаты). Собранность, настрой, вдохновение — вот что характеризовало выступления большинства. Не было хладнокровных, равнодушных, растерянных.

Оргкомитет чемпионата, обком ДОСААФ Чечено-Ингушской АССР позаботились о том, чтобы местные предприятия, общественные организации учредили призы для награждения отличив-

# ПОБЕДЕ .....

шихся участников. Призов было предостаточно. Один за волю к победе. Его вручили спортсмену команды Военно-Воздушных Сил Р. Карпенко, не сложившему «оружия» до конца спортивной борьбы. Но, право же, на этот приз мог рассчитывать каждый из тридцати шести участников чемпионата. Волевой характер проявлялся во всем — и в непосред-



На чемпионате встретились представители трех поколений (слева направо): председатель Федерации самолетного спорта СССР генерал-майор авиации А. Ф. Косс; участники соревнований мастера спорта А. Муранов и М. Карданов и юный авиа-моделист Аркадий Мкртычев (с моделью в центре).

Фото В. ЕЛИЗАРОВА

ственной подготовке к выступлению, и в ходе самого выступления.

Первым разыгрывался обязательный комплекс. В нем одиннадцать фигур. Особенно трудные — двойная восходящая левая бочка с правым переворотом на горке с углом  $60^\circ$ , восьмерка с правыми полубочками на восходящей траектории с углом  $60^\circ$ , восьмерка с левыми полубочками на нисходящей траектории с углом  $60^\circ$  и другие. С первого же старта высокое мастерство пилотажа демонстрировали спортсмены ДОСААФ. Однако в третьем упражнении — полет по маршруту (разыгрывался во второй день соревнований) они уступили представителям Войск противовоздушной обороны страны. Особенно из них выделялся спортсмен В. Черковский. Он прошел маршрут без единого штрафного очка. Немного их было и у спортсменов Е. Лунцева, В. Пелипенко, И. Клячкова, Е. Еремина, Г. Янина и других. Хорошо слетал по маршруту выступавший в личном зачете спортсмен А. Горбатиков (ВВС). Остальные участники ведомства, как и спортсмены ДОСААФ, были где-то в середине или в конце турнирной таблицы.

Заключительный день чемпионата, когда разыгрывался произвольный комплекс, вновь подтвердил вывод о том, что спортсмены-летчики ДОСААФ — лучшие на соревнованиях пилотажики.

Высокое мастерство, как и в первом упражнении, демонстрировали В. Журавлев, С. Титов, В. Бунин, улучшили свой результат А. Медовиченко, В. Акимов, А. Чуев. Факт весьма знаменателен. Он свидетельствует о высоких морально-волевых качествах и способности не опускать рук при неудаче, не вешать головы, а продолжать бороться.

На чемпионате разыграно двенадцать медалей. Шесть завоевали спортсмены Добровольного оборонного общества — три золотые (В. Журавлев), две серебряные (С. Титов) и одну бронзовую (А. Чуев). У команд ПВО золотая и серебряная медали (Г. Черковский), а также три бронзовые — Г. Черковский, Г. Янин, Е. Лунцев. На долю команд ВВС пришло всего одна серебряная медаль — А. Горбатиков.

Медали и призы завоеваны в честной, справедливой и напряженной спортивной борьбе при объективном судействе. Диссонансом прозвучал лишь один протест, поданный в судейскую коллегию капитаном команды ПВО-2 о якобы несправедливом начислении на спортсмена В. Кильдюшова штрафных очков за невыдерживание высоты начала пилотажа во втором упражнении. Протест основан только на субъективном мнении самого спортсмена. Но показания объективного прибора, которые велась с помощью прибора и расшифровывались, опытными судьями-прибористами, были неопровержимы. Как и следовало ожидать, протест судейская коллегия отклонила и жалоба в высший арбитражный орган — жюри — не поступила. В связи с этим хочется высказать пожелание, чтобы за необоснованный и отклоненный протест на команду налагалась санкция в виде начисления штрафных очков. Эта мера, безусловно, дисциплинирует руководителей команды, предупредит непродуманные действия.

XII чемпионат прошел на высоком организационном уровне, без суеты. Во всем чувствовалась деловитость. И здесь, в первую очередь, следует отметить активную роль начальника соревнований А. Хромченко, руководителей Грозненского обкома ДОСААФ, обеспечивших размещение, питание, отдых, отъезд спортсменов.

С тех пор, как в чемпионатах стали участвовать три ведомства, в командах наблюдается больше доверия, доброжелательности, появились широкие возможности для обмена опытом пилотирования реактивных самолетов. А ведь это одна из целей проведения чемпионатов. Они являются также действенной формой популяризации авиационного спорта. В этом отношении не были, к сожалению, использованы имеющиеся возможности. Две сотни зрителей в день открытия соревнований — явно недостаточно для такого большого города, как столица Чечено-Ингушетии. Тут, наверно, допущен просчет с определением дня открытия соревнований. — Безусловно, это должен быть выходной день — тогда и зрителей придет на аэродром значительно больше. Или

взять такую, широко зарекомендовавшую себя, но к сожалению, не использованную грозненцами форму популяризации авиационного спорта, как шефство над командами крупных предприятий города. Обычно шефы прибывают на аэродром, знакомятся со спортсменами, болеют за их успехи, затем в конце соревнований приглашают спортсменов на встречу с передовиками производства, знакомят с производственными делами, вручают членам команд памятные сувениры. Спортсмены, в свою очередь, рассказывают о достижениях авиации, авиационного спорта.

Были некоторые просчеты и в работе судейской коллегии, которую возглавлял судья всесоюзной категории В. Здор. Опытные судьи-пилотажики были объективны. Однако результаты розыгрыша упражнений доводились до спортсменов с большим опозданием. Видимо, пора отказаться от примитивного метода подсчета очков — следует шире и смелее применять электронику. Как-то не вяжется современная авиационная техника, на которой выступают спортсмены, и... старинные счеты.

Есть и другие проблемы. О них говорили спортсмены, судьи, руководители делегаций, тренеры. Что это за проблемы? Прежде всего, участники озабочены тем, насколько новое Положение о соревнованиях будет способствовать повышению мастерства спортсменов. Тут много предложений — определить нижний предел высоты пилотажа в 300 метров, установить время выполнения каждой фигуры, пересмотреть коэффициент сложности отдельных фигур (бочка фиксированная через  $90^\circ$  горизонтальная, бочка двойная горизонтальная и другие), разработать правила судейства второго упражнения, заменить маршрут темным пилотажным комплексом. Может быть и не все предложения заслуживают внимания, но ясно одно — Положение о соревнованиях и правила судейства должны быть приведены в соответствие с возросшим уровнем мастерства спортсменов. Это будет способствовать росту престижа спорта на реактивных самолетах, его выходу на международную арену.

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

г. Грозный

## СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

\* Командный зачет: 1. ДОСААФ-2 — 26783,75; 2. ПВО-2 — 26739,75; 3. ПВО-1 — 26598,0; 4. ДОСААФ-1 — 26559,5; 5. ВВС-2 — 26540,5; 6. ВВС-1 — 26213,5.

\* Личный зачет (в скобках — количество очков и места по упражнениям): 1. В. Журавлев (ДОСААФ) — 6882,0 (2484,75—1; 3013,25—1; 1384—15); 2. Г. Черковский (ПВО) — 6732,5 (2407,0—3; 2925,5—6; 1400—1); 3. А. Чуев (ДОСААФ) — 6722,0 (2403,75—4; 2924,25—7—8; 1394—6—8); 4. Р. Карпенко (ВВС) — 6707,25 (2386,5—8; 2929,75—4; 1391—10—12); 5. Е. Еремин (ПВО) — 6697,5 (2392,0—5; 2911,5—10; 1394—6—8); 6. В. Бунин (ДОСААФ) 6676,75 (2377,0—11; 2906,75—15; 1393—9); 7. А. Борисов (ПВО) — 6673,75 (2368,5—16; 2914,25—9; 1391—10—12); 8. А. Тагиров (ПВО) 6670,75 (2373,25—12; 2928,5—5; 1369—22—23); 9. И. Клячков (ПВО) — 6665,5 (2367,5—18; 2901—17; 1397—5); 10. Г. Янин (ПВО) — 6662,75 (2338,0—31; 2930,75—3; 1394—6—8).



## КАХОВКА

### Финал VII Спартакиады народов СССР по авиамodelьному спорту

Он проведен по всем чемпионатным классам моделей. Участвовали команды всех союзных республик, Москвы и Ленинграда. Команды Узбекистана, Белоруссии, Украины, России, Москвы и Ленинграда дополнительно выставили спортсменов, выступавших на личном первенстве. Всего на старты вышло 262 спортсмена. Отрадно, что в сборные команды республик активнее вливается молодежь.

Соревнования по свободнолетающим и радиоуправляемым моделям проводились на летном поле в 18 км от города, а по кордовым — на кордодроме, находящемся рядом с местом, где жили спортсмены. Он построен методом народной стройки при активной поддержке и помощи горисполкома (председатель В. Бабина). В дни стартов был слабый ветер, температура воздуха — 20—25°С, только один день (запуск кордовых скоростных и пилотажных моделей) шел дождь.

На старте свободнолетающих среди призеров новые имена: по моделям планеров победитель В. Лазаревич и второй призер В. Зяблов (оба—УССР); по резиномоторным — А. Литош (БССР) и второй призер С. Машовец (Москва); по таймерным — третий призер А. Кисловский (РСФСР). Смена чемпионов в двух классах свободнолетающих говорит не о низкой подготовке членов сборных команд, а о том, что у них есть резерв, способный пополнить их состав. Спортивно-технические показатели по всем классам свободнолетающих моделей — высокие. Чемпиона Спартакиады страны по моделям планеров удалось определить только в десятом туре, по резиномоторным — в восьмом, а по таймерным — в десятом. Возросло число участников дополнительных туров. Повысилось мастерство молодежи, результаты

большинства участников стали ближе к результатам лидеров.

Конструкции свободнолетающих моделей не претерпели каких-либо значительных изменений, подобные схемы неоднократно публиковались на страницах журнала «Крылья Родины».

Чемпионом Спартакиады и страны по кордовым пилотажным моделям впервые стал украинский спортсмен А. Листопад, а третьим призером — В. Югов (Москва). У скоростников убедительной победы добился Ю. Роджерс (Москва) с результатом 255 км/ч. Можно надеяться, что наши спортсмены взяли серьезный старт в подготовке к чемпионату мира 1980 года. В успехе Роджерса немалая заслуга его наставника В. Масленкина. Второй его воспитанник В. Петянкин занял пятое место — 240 км/ч. А сам Масленкин, показав скорость 250 км/ч, оказался вторым. К сожалению, из-за тактических просчетов он не сумел реализовать полностью возможности своей техники.

В классе гоночных моделей победили киевские спортсмены В. Онуфриенко и В. Шаповалов. Их лучший результат в туре — 3 мин 42 с, в финале — 7 мин 39 с. На втором месте молодой экипаж из Москвы — Р. Мухин и О. Воробьев. Но общее положение в классе гоночных моделей настораживает, так как кроме киевлян нет ярко выраженных лидеров, способных сегодня составить серьезную конкуренцию ведущим зарубежным спортсменам. Опытный пилот, член сборной команды страны С. Бурцев позволяет себе недисциплинированность, его товарищи по команде С. Кузнецов и В. Ефремов использовали не разрешенную правилами третью модель. Итог — дисквалификация. И это в классе моделей, где наша сборная являлась обладателем кубка мира!

Среди строителей копий отсутствуют новые имена и новые конструкции. Безупречную кордовую модель-копию самолета Ан-26 показали украинские спортсмены В. Крамаренко и Б. Краснорутский. Убедителен отрыв В. Крамаренко от второго места (более 200 очков).

В классах радиоуправляемых моделей значительных перестановок не произошло. Не блиснули мастерством пилотажи-



ники: фигуры выполняются с большими отклонениями, нет четкого рисунка полета. Чувствуется недостаточное количество тренировок. Здесь есть над чем подумать.

Среди радиоуправляемых копий самолетов практически отсутствовали новые конструкции, отсюда и стабильное распределение мест по образцу и подобию спортивного сезона предыдущего года.

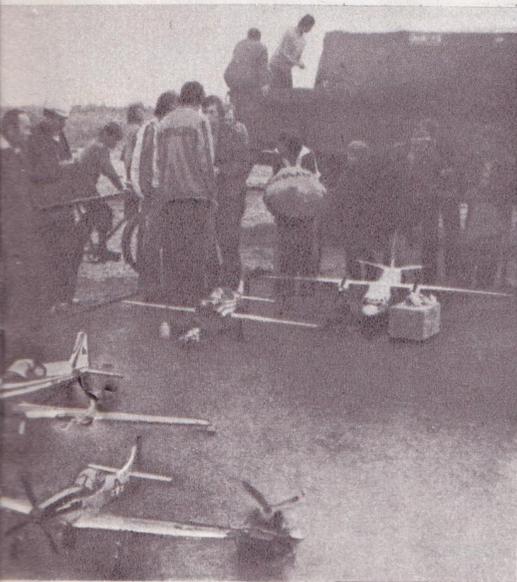
Радует растущая популярность класса радиоуправляемых моделей планеров для троеборья. Победитель соревнований И. Муковозчик (Белоруссия) продемонстрировал хорошую технику и натренированность.

Набрав 23 очка, команда УССР завоевала первенство по радиоуправляемым моделям, второй результат — 40 очков — у РСФСР, третий — у москвичей — 47.

Итоги Спартакиады выявили следующие общекомандные места: 1 — Украина — 8 очков; 2 — РСФСР — 9; 3 — Москва — 11; 4 — Белоруссия — 14; 5 — Латвия — 28; 6 — Ленинград — 30; 7 — Казахстан — 32; 8 — Эстония — 33; 9 — Узбекистан — 34; 10 — Грузия — 39; 11 — Армения — 43; 12 — Кирги-



# УРОКИ



зия — 47; 13 — Туркмения — 48; 14 — Таджикистан — 55; 15 — Азербайджан — 56; 16 — Молдавия — 57; 17 — Литва — 58.

Тревогу вызывают такие цифры: из 24 участвующих в соревнованиях мастеров спорта СССР международного класса лишь 13 подтвердили свое высокое звание, из 130 мастеров спорта — только 53, всего один спортсмен выполнил этот норматив впервые. И это несмотря на благоприятные метеорологические условия! Такое положение нельзя считать удовлетворительным. Комитетам ДОСААФ и местным федерациям авиамodelьного спорта есть над чем задуматься.

Несколько слов об организации соревнований. В плане-календаре спортивных мероприятий ЦК ДОСААФ СССР на 1979 год по вине отдела авиамodelьного спорта Центрального авиамodelьного клуба было ошибочно указано место проведения второго этапа финала Спартакиады — г. Новая Каховка. Несмотря на то, что эта ошибка была исправлена в положении о соревнованиях, большая часть команд прибыла не в Каховку, а в Новую Каховку, что вызвало лишние ненужные переезды.

Федерация авиамodelьного спорта СССР заблаговременно по рекоменда-

циям комитетов ДОСААФ и местных федераций подготовила состав судейской бригады на главные соревнования сезона, но в Каховку не прибыл В. Гончаров (РСФСР), а С. Саравлу (Азербайджан) и Ф. Карибян (Армения) явились в качестве (!) спортсменов. Некоторая часть судей приехала с опозданием, из-за чего невозможно было спланировать четкий план и регламент соревнований. На старте кордовых пилотажных моделей при зачетном результате в 800 очков имела место индивидуальная оценка в 1200 очков. Судья всесоюзной категории Р. Богапов (Москва) грубо нарушил правила судейства, передав бачки гоночных моделей победителям для замера их объемов гощикам Москвы, дисквалифицированным за нарушение правил. Богапов был отстранен от судейства.

Местные комитеты ДОСААФ не выполнили требования положения о соревнованиях — не сообщили Херсонскому обкому ДОСААФ в установленные сроки о количестве спортсменов и способе отправки их с соревнований домой. В результате отъезд происходил хаотически. Херсонский обком ДОСААФ (председатель В. Чоповский) не уделил должного внимания финалам Спартакиады. Соревнования не стали праздником ни для участников, ни для жителей города и области, проходили почти без зрителей. Вся практическая работа была возложена на Каховский райгоркомитет ДОСААФ. Благодаря заботам комитета (председатель В. Петренко) участники соревнований были хорошо размещены. По вине Херсонского обкома ДОСААФ и Всесоюзной федерации авиамodelьного спорта с участниками соревнований не проводилось никакой воспитательной работы. Аэродром, кордодром — вот все, что видели спортсмены на легендарной каховской земле. Вызывает недоумение позиция Республиканского авиамodelьного клуба ДОСААФ УССР, представители которого занимались только своей командой.

Закончился спортивный сезон, и, к сожалению, приходится констатировать, что несмотря на хорошие спортивные результаты, Спартакиада прошла на недостаточном высоком уровне.

Руководители и организаторы спортивной работы на местах и в центре должны тщательно проанализировать ее уроки.

**А. НАЗАРОВ,**  
начальник Центрального  
авиамodelьного клуба ДОСААФ

Каховка—Москва

## СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ (личное первенство)

### СВОБОДНОЛЕТАЮЩИЕ МОДЕЛИ

\* Модели планеров. 1. Лазаревич (УССР) 1260 + 240 + 300 + 235; 2. Зяблов (УССР) 1260 + 240 + 300 + 191; 3. Чоп (УССР) 1260 + 240 + 298; 4. Горынин (БССР) 1260 + 240 + 277; 5. Яблонов (Ленинград) 1260 + 240 + 276; 6. Филатов (РСФСР) 1260 + 240 + 257.

\* Резиномоторные модели. 1. Литош (БССР) 1260 + 154; 2. Машовец (Москва) 1260 + 108; 3. Юров, В. Мочулко (оба БССР) 1247; 4. Самокиш (УССР) 1242; 5. Пименов (Москва), П. Хамурарь (Молдавия) 1227; 6. Андриюков (РСФСР) 1222.

\* Таймерные модели. 1. Абламский (РСФСР) 1260 + 240 + 300 + 360; 2. Мозырский (УССР) 1260 + 240 + 300 + 276; 3. Кисловский (РСФСР) 1260 + 240 + 300 + 15; 4. Наконечный (УССР) 1260 + 240 + 209; 5. Лямцев (БССР) 1255; 6. Дубов (Ленинград) 1248.

### КОРДОВЫЕ МОДЕЛИ

\* Скоростные модели. 1. Роджерс (Москва) 255 км/ч; 2. Масленкин (Москва) 250; 3. Байдалинов (УССР) 246; 4. Свиринов (РСФСР) 244; 5. Петянкин (Москва) 240; 6. Писарчук (УССР) 238.

\* Пилотажные модели. 1. Листопад (УССР) 2105; 2. Еськин (РСФСР) 2090; 3. Югов (Москва) 2080; 4. Колесников (Латвия) 2070; 5. Швейковский (Москва) 2036; 6. Васьянов (БССР) 1993.

\* Гоночные модели. 1. Шаповалов, Онуфриенко (УССР) 7 мин 39 с — финал, 3 мин 42 с — лучший тур; 2. Мухин, О. Воробьев (Москва) 8 мин 21 с — финал, 3 мин 59 с — лучший тур; 3. Барнов, Сураев (УССР) 8 мин 57 с — финал, 3 мин 48 с — лучший тур; 4. Проневич, Наумов (Казахстан) 3 мин 54 с; 5. М. Синач, Г. Раковщич (БССР) 4 мин 14 с; 6. Кудрявцев, Титов (Москва) 4 мин 14 с.

\* Модели-копии. 1. Крамаренко (УССР) 1334; 2. Борзов (РСФСР) 1131; 3. Крылов (РСФСР) 1109; 4. Татаренко (РСФСР) 997; 5. Гайдашев (БССР) 994; 6. Югов (Москва) 900.

### РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ

\* Пилотажные модели. 1. Ткачук (Туркмения) 2065; 2. Паценкер (УССР) 2055; 3. Манаров (УССР) 2045; 4. Мелихов (УССР) 1965; 5. Мьянкин, Архиповский (оба РСФСР) 1845; 6. Петров (Москва) 1740.

\* Модели планеров. 1. Муковозчик (БССР) 2314; 2. Адамонис (УССР) 2237; 3. Сайков (Москва) 2044; 4. Смоленцев (РСФСР) 2006; 5. Лайдна (Эстония) 1933; 6. Васьяков (РСФСР) 1924.

\* Модели-копии. 1. Паценкер (УССР) 939; 2. Журавель (РСФСР) 902; 3. Мосьяков (Москва) 821; 4. Плоциньш (Латвия) 807; 5. Ганзин (Уз. ССР) 498; 6. Эрлер (Ленинград) 438.

★★★



Чемпионы Спартакиады  
Ю. Абламский  
(РСФСР),  
В. Ткачук  
(Туркменская ССР),  
В. Лазаревич  
(Украинская ССР),  
А. Литош  
(Белорусская ССР).

Команда Украины —  
победительница  
Спартакиады

Фото А. ШИШКИНА



## СПАРТАКИАДА В ЦИФРАХ

**КОЛИЧЕСТВО УЧАСТНИКОВ — 180,  
СРЕДИ НИХ:**

заслуженных мастеров спорта — 9,  
мастеров спорта СССР  
международного класса — 25,  
мастеров спорта — 118,  
кандидатов в мастера спорта — 24,  
перворазрядников — 4;

**ВОЗРАСТ:**

до 20 лет — 8, 21—25 лет — 55,  
26—30 лет — 72, старше 30-ти — 45;

**ОБРАЗОВАНИЕ:**

высшее — 36, среднее — 144;

**ПО СОЦИАЛЬНОМУ ПОЛОЖЕНИЮ:**

рабочих — 25, служащих — 35,  
студентов — 8, военнослужащих — 112;

**ПАРТИЙНОСТЬ:**

членов КПСС — 27, ВЛКСМ — 84,  
беспартийных — 69;

**НАИБОЛЬШЕЕ КОЛИЧЕСТВО  
ПРЫЖКОВ:**

у заслуженного мастера спорта  
В. Закорецкой (Украина) — 7350,  
мастера спорта  
международного класса  
Ю. Баранова (Таджикистан) — 9584,

**НАИМЕНЬШЕЕ:** у перворазрядницы  
М. Карташовой (ЦАК СССР) — 363  
и кандидата в мастера спорта  
В. Стрелкова (Туркмения) — 443.

Много трудных ступеней пришлось преодолеть парашютистам, чтобы попасть на финальные соревнования VII летней Спартакиады народов СССР и XXV чемпионат страны. И вот в Киеве, на аэродроме «Чайка», собрались самые сильные спортсмены из всех союзных республик, Москвы и Ленинграда. Среди участников — пять абсолютных чемпионов мира и два Европы.

Соревнования обещали быть интересными. И действительно, например, в прыжках на точность приземления борьба за золото Спартакиады шла не между двумя-тремя спортсменами, как обычно, а между двумя десятками, и не за сантиметры, а за наибольшее количество попаданий точно в мишень. И результаты по акробатике в целом выше показателей прошлого чемпионата мира (см. спортивно-технические результаты).

Рассказ об этих соревнованиях мы назвали испытанием. Любая встреча требует от спортсменов максимальной отдачи физических и моральных сил, а в Киеве настоящую проверку на зрелость устроила еще и погода. Дожди и холод, низкая облачность и сильный ветер внесли свои коррективы в регламент соревнований, в планы участников. Семь дней было отпущено на розыгрыш четырех упражнений, на совершение более 3000 прыжков. Но в этих условиях смогли выполнить чуть больше половины.

Соревнования начались с групповых прыжков. Тут погода особенно предрасполагала к хвостам чемпионата. Женской команде Украины из-за ветра, превышающего допустимые границы на соревнованиях — 7 м/с, пришлось четырежды повторить прыжки. Подобное «счастье» выпало и на долю спортсменок Ливии. Выиграли это упражнение парашютистки Узбекистана: Л. Скворцова, З. Шпулинг, Л. Лозович, набрав в сумме три прыжка — 0,17 м.

Среди мужчин великолепно выступил квартет Российской Федерации: А. Осипов, В. Ершов, Г. Юрко, В. Александров. Во всех прыжках они приземлялись точно в центр круга.

С удовлетворением можно отметить, что все участники выступали с высококачественными парашютами-крыльями ПО-9. В этом большая заслуга парашютной промышленности и Федерации парашютного спорта СССР, которые могли обеспечить новой техникой сборные команды.

В конце недели погода и вовсе запризорила. Прыжки то и дело пришлось прерывать из-за дождя и ветра («Чайку бы горячего!») — мечтали о невеселых участниках. И там, кстати, был мовар, который привезли с собой ма-

В небе «малая звезда».

Абсолютная чемпионка Спартакиады Е. Марануца.

Абсолютный чемпион Спартакиады Б. Румянцев (справа) и серебряный призер А. Осипов.

Тренер сборной команды Украины А. Хмельницкая довольна выступлениями своих питомцев.

Т. Лысюк — обладательница приза имени Н. Камневой.

вичи. У стоянки машин гостеприимно развевался дымок. Сюда спешили спортсмены за глотком чая, а если чая не хватало, хотя бы погреть руки у самовара...

Лишь в предпоследний день встречи погода сжалась и позволила дограть третий прыжок «тридцатки», на котором и был подведен итог. Несмотря на трудный ход соревнований, упражнение закончили с высокими результатами. Звания чемпионов Спартакиады и Советского Союза завоевали Елена Маракуца (Белоруссия) и Борис Румянцев (Украина), установив всесоюзные рекорды. У Маракуцы среднее время выполнения комплекса из шести акробатических фигур в свободном падении — 6,80 с, у Румянцева — 6,30 с. Кроме них в призовую тройку вошли Л. Корычева (Украина), Р. Садыкова, выступавшая на личном первенстве, А. Осипов (РСФСР) и А. Дино (Украина).

Если на прошлом чемпионате мира в Загребе лишь двое мужчин показали средний результат меньше 7 секунд, то на Спартакиаде таких показателей добились 12 человек. Парашютисты, занявшие последние шесть мест на чемпионате мира, вообще не могли выполнить комплекс, за что во всех прыжках получили по 16 секунд штрафа, а на киевской встрече худший результат — 10,74 с. Чемпионка мира Ч. Стернс со временем 7,46 с, показанным в Загребе, на Спартакиаде заняла бы лишь шестое место.

Эти сравнения наглядно говорят о сегодняшнем уровне мастерства наших парашютистов.

При фиксации результатов по акробатике прошла испытания новая электронная аппаратура, которая была хорошим подспорьем для арбитров. Но, к сожалению, работает она пока еще ненадежно и требует совершенства. Пора на соревнованиях и более широко применять видеоманитофон с передачей работы спортсмена в воздухе на экраны телевизоров. Это намного облегчит судейство.

Большой интерес вызвали финальные прыжки: десять лучших акробатов страны вели спор за призы имени Н. Камневой, одной из первых рекордсменок

страны в затыжных прыжках, и В. Крестьянникова, заслуженного мастера спорта, абсолютного чемпиона мира 1966 года. Финалистам был предложен так называемый «темный комплекс» из восьми акробатических фигур, выбранных жеребьевкой в такой последовательности — ПЛЛО<sub>3</sub>ЛО<sub>1</sub>ПП (правая спираль — двойная левая — сальто назад — левая спираль — сальто вперед — двойная правая спираль).

По положению «темный комплекс» общается участником за час до начала прыжков. Но на этот раз погода не позволила сразу приступить к розыгрышу упражнения, подарив спортсменам на изучение порядка выполнения фигур более суток.

Победила самая молодая из финалисток — студентка Тамара Лысенко (Ворошиловград). Кстати, она на Спартакиаде выступила довольно успешно, выполнив нормативы мастера спорта международного класса, опередив многих именитых спортсменов.

Приз имени В. Крестьянникова выиграл заслуженный мастер спорта В. Гурный (Белоруссия).

Немало забот не только участникам, но и судьям принесли прыжки на точность приземления. После четырех туров из восьми, когда стало ясно, что продолжить борьбу за первенство не удастся — шел последний день соревнований, судьи задумались, как же распределить места. 23 мужчины и 7 женщин во всех попытках не имели ни малейшего отклонения от мишени. Решили назначить дополнительный прыжок. Ветер словно нарочно подул с новой силой. Но ждать нельзя — через три часа закрытие соревнований. После пятого тура среди лидеров осталось 13 мужчин и 3 женщины. Тогда было принято решение применить электроноль, который замеряет результат не от 10-сантиметрового кружочка, а от самого центра, с нулевой точки. Шестой прыжок. Новый электроноль почти сразу расставил претендентов на пьедестале почета. Ему помог и ветер... Первое место присуждено Антонине Семеновой. Она второй раз подряд завоевала звание чемпионки Спартакиады по этому упражнению. Се-

ребряная медаль досталась Л. Какуле (Киргизия), бронзовая — Л. Корычевой (Украина).

Среди мужчин впервые звание чемпионки Спартакиады и СССР удостоен представитель Литвы мастер спорта А. Чос. Чтобы решить спор, кто же станет обладателем серебряной или бронзовой медали, А. Дино (Украина) и С. Гулака (Молдавия) пришлось еще раз поднять в небо, так как у них на шестом прыжке одинаковый результат — 0,03 м. Поединок выиграл Дино.

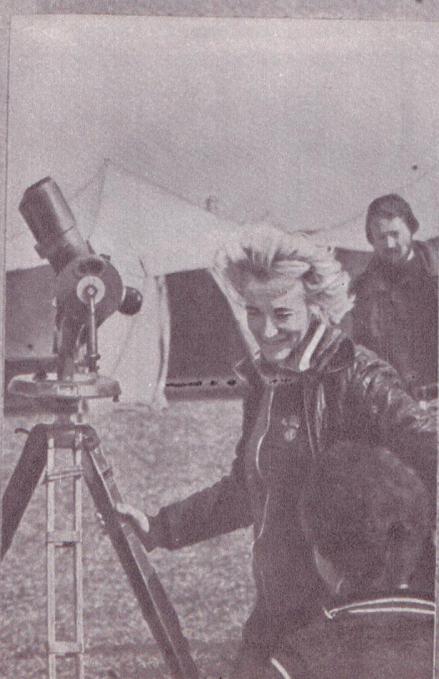
В последний день соревнований удалось разыграть один прыжок из трех по групповой акробатике. Четверке спортсменов нужно было в небе построить исходную фигуру «малую звезду», затем каждому выполнить сальто и снова образовать фигуру «орел»: двое берутся за руки, к ним подходит третий, а к его ногам стыкуется четвертый. Быстрее всех и слаженнее работали в воздухе москвички — А. Данилова, Л. Маликова, В. Царева, И. Тивелькова и мужская команда Российской Федерации — А. Осипов, В. Ершов, Г. Юрко, В. Александров.

Коротко о других итогах и призерах соревнований.

Звание абсолютных чемпионов Спартакиады и Советского Союза в сумме двоеборья завоевали Елена Маракуца и Борис Румянцев.

Е. Маракуца — воспитанница Гомельского авиаспортклуба ДОСААФ, занимается парашютным спортом с 1968 г. Ныне она — член сборной команды страны, тренируется под руководством заслуженного тренера СССР В. Жарикова. Совершила около 3800 прыжков.

Б. Румянцев начал прыгать с парашютом в 1968 году во Львове. Он — член сборной команды Военно-Воздушных Сил. Его тренер — А. Сырчин. На счету Бориса — 3200 прыжков. В 1979-м во





Оператор Киевской киностудии имени А. Довженко В. Кондратьев нашел интересный кадр — целое созвездие абсолютных чемпионов (слева направо) — И. Тёрло, М. Костина, Г. Сурабко, Н. Урмаев, Л. Ячменев, В. Закорецкая, Н. Сергеева, В. Гурный.

время подготовки к Спартакиаде выполнил более 400 прыжков. Чемпиону — 32 года.

Серебряными призерами стали мастер спорта международного класса Лариса Корычева (Украина) и заслуженный мастер спорта Анатолий Осипов (РСФСР). Бронзовые медали выиграли Ракия Са-

дыкова (личное первенство) и Артур Дино (Украина).

В командном зачете первенство и среди женщин, и среди мужчин одержали парашютисты Украины. Они завоевали и переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР за победу в общекомандном зачете. Это была красивая победа, ведь по всем упражнениям среди призеров есть украинские спортсмены, многие из них прошли школу замечательного тренера Александры Хмельницкой. Золотая медаль тренера, врученная ей, — награда за многолетний труд.

Среди тренеров, удостоенных золотых медалей за подготовку чемпионов, — В. Горбунов (Москва), В. Жариков (РСФСР), А. Сырчин (ВВС), В. Титов (Узбекистан).

Хочется сказать несколько слов о системе определения мест в сумме двоеборья. Она далека от совершенства, ведь при нынешнем подсчете очков большую роль играет акробатика. На прошлом чемпионате мира от подобной системы отказались. Этот вопрос обсуждался и среди участников Спартакиады, и среди тренеров, судей. Мнение одно — систему необходимо менять. Об этом нужно

подумать при составлении положений о соревнованиях на будущее.

Спартакиада — это праздник, особенно для ее участников. Киевляне сделали немало, чтобы хорошо провести столь крупную спортивную встречу. Прекрасная материальная база — в здании аэроклуба выделены классы для работы судейской коллегии, все участники размещены в гостинице, успешно решен вопрос питания, великолепен круг приземления — позволила без больших хлопот принять свыше 350 человек.

И все же эти соревнования не стали праздничными. И не потому, что была холодная погода, а потому, что холодно отнеслись к проведению столь ответственных стартов организаторы. На открытии не было ни одного зрителя. Построили команды, подняли флаг соревнований, пожелали успехов... И все. Во время соревнований и вовсе никаких забот

У самовара москвичей...

Фото автора



об участниках. При грозе и ветре даже спрятаться негде было. Приходилось укрываться от дождя под брезентовые полевые столы для укладки парашютов. Лишь на третий день [наконец-то!] поставили три палатки. Тогда же привезли на аэродром куртки, но... «Только судьям! Под расписку!» Судейской коллегии очень мешало в работе отсутствие связи, усилительной аппаратуры для передачи информации. Не было организовано ни экскурсий, ни встреч, как это бывало прежде. Обычно к каждой команде прикреплялись шефы с разных предприятий, которые помогали организовать отдых спортсменам.

Подобные накладки рождали нервозность, оставили неприятное впечатление. Всего этого могло и не быть!

Руководители Федерации парашютного спорта СССР во время вынужденного перерыва между прыжками провели беседу с участниками. Перед спортсменами выступил старший тренер сборной команды СССР В. Жариков. Он рассказал о достижениях парашютистов социалистических стран. Заместитель председателя Федерации парашютного спорта СССР А. Гуськов и заслуженный мастер спорта В. Гурный проинформировали о прошедшем во Франции III чемпионате мира по групповой акробатике. Кроме того, проведено совещание тренеров команд и ведомств, на котором обсуждались вопросы улучшения подготовки спортсменов высокого класса, обмена опытом, планирования сборов и соревнований. Высказано немало ценных предложений. Надо, чтобы они воплотились в жизнь.

Бэта ВАСИНА,  
мастер спорта

## СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

**УПРАЖНЕНИЕ № 1, ОДИНОЧНАЯ АКРОБАТИКА:** женщины — 1. Е. Маракуца (Белоруссия) — время комплекса — 6,80 с; 6,70; 6,90; 2. Л. Корычева (Украина-1) — 7,04 + 0,3 (штраф); 6,90; 7,00 + 0,3; 3. Р. Садыкова (Коломна) — 6,40 + 1,6; 6,42 + 0,3; 6,50 + 0,8; 4. Т. Лысюк (Украина-2) — 7,10 + 0,3; 7,50; 7,30; 5—6. М. Костина (РСФСР) — 7,15; 7,50; 7,30 + 0,3; Е. Короткова (РСФСР) — 6,55 + 0,6; 6,60 + 1,1; 6,80 + 0,6; мужчины — 1. В. Румянцев (Украина-1) — 6,31; 6,00; 6,60; 2. А. Осипов (РСФСР) — 6,62; 6,15 + 0,3; 6,30; 3. А. Дино (Украина-1) — 6,04 + 0,45; 5,80 + 0,3; 6,80 + 0,3; 4. В. Гурный (Белоруссия) — 6,65 + 0,3; 6,60; 6,20; 5. В. Валюнас (Украина-1) — 6,39 + 0,3; 6,50; 6,60 + 0,3; 6. В. Покатиллов (Украина-1) — 6,63; 6,70; 6,50 + 0,3.

**УПРАЖНЕНИЕ № 2, ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ:** женщины — 1. А. Данилова (Москва) — сумма отклонений в 4-х прыжках 0,00 м; 2. Л. Накула (Киргизия) — 0,00; 3. Л. Корычева (Украина-1) — 0,00; 4. Е. Маракуца (Белоруссия) — 0,00; 5. Е. Короткова (РСФСР) — 0,00; 6. В. Нечехова (Украина-2) — 0,00; мужчины — 1. А. Чос (Литва) — 0,00 м; 2. А. Дино (Украина-1) — 0,00; 3. С. Гулак (Молдавия) — 0,00; 4—5. В. Валюнас (Украина-1), В. Карпезо (Москва) — 0,00; 6—8. Х. Юсупов (Москва), Г. Олейник (Украина-2), А. Белоглазов (Молдавия) — 0,00.

**ДВОЕБОРЬЕ:** женщины — 1. Е. Маракуца (Белоруссия) — 6,80 штрафных очка; 2. Л. Корычева (Украина-1) — 7,18; 3. Р. Садыкова (Коломна) — 7,36; 4. Е. Короткова (РСФСР) — 7,41; 5. М. Костина (РСФСР) — 7,55; 6. В. Закорецкая (Ук-

раина-1) — 7,68; мужчины — 1. В. Румянцев (Украина-1) — 6,39 штрафных очка; 2. А. Осипов (РСФСР) — 6,48; 3. А. Дино (Украина-1) — 6,56; 4. В. Валюнас (Украина-1) — 6,69; 5. В. Покатиллов (Украина-1) — 6,73; 6. И. Тёрло (Украина-1) — 6,80.

**УПРАЖНЕНИЕ № 3, ГРУППОВЫЕ ПРЫЖКИ НА ТОЧНОСТЬ ПРИЗЕМЛЕНИЯ:** женщины — 1. Узбекистан — 0,17 м (сумма отклонений трех спортсменов в 3-х прыжках); 2. Москва — 0,26; 3. Белоруссия — 0,40; 4. Личники — 1,15; 5. Украина-2 — 1,17; 6. Украина-1 — 1,27; мужчины — 1. РСФСР — 0,00 (сумма отклонений 4-х спортсменов в 3-х прыжках); 2. Москва — 0,03; 3. Украина-1 — 0,06; 4. Литва — 0,09; 5. Белоруссия — 0,10; 6. ЦАК СССР — 0,14.

**КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО:** женщины — 1. Украина-1 — 25,54 штрафных очка; 2. Москва — 26,35; 3. РСФСР — 27,14; 4. Узбекистан — 28,43; 5. Белоруссия — 33,02; 6. Казахстан — 33,16; мужчины — 1. Украина-1 — 27,46 штрафных очка; 2. РСФСР — 28,81; 3. Белоруссия — 30,51; 4. Узбекистан — 32,78; 5. Москва — 32,8; 6. Казахстан — 34,06.

**ОБЩЕКОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО:** 1. Украина-1 — 53,00; 2. РСФСР — 55,95; 3. Москва — 59,15; 4. Узбекистан — 61,21; 5. Белоруссия — 63,53; 6. Казахстан — 67,22; 7. Литва — 78,36; 8. Молдавия — 79,87; 9. Ленинград — 85,71; 10. Таджикистан — 85,89; 11. Киргизия — 92,49; 12. Грузия — 93,51; 13. Туркмения — 96,70; 14. Латвия — 101,67; 15. Азербайджан — 103,22; 16. Армения — 104,15; 17. Эстония — 107,56.



Юбилейный — XX чемпионат Вооруженных Сил по парашютному спорту завершился. В нем участвовало 120 спортсменов Военно-Воздушных Сил, Войск Противовоздушной обороны страны, Воздушно-десантных войск и Военно-Морского Флота, на личном первенстве выступали представители оборонного Общества из Москвы и Тулы.

Для фиксации результатов на чемпионате широко применялись технические средства. Впервые в стране судейство акробатических прыжков производилось с помощью телевизионных установок. Выполнение фигур в свободном падении снималось на видеомagneтoфон и передавалось на экраны телевизоров. Семь судей, сидя в отдельных кабинках, фиксировали время и четкость исполнения фигур. Аппаратура давала возможность наблюдать за прыжками зрителям и спортсменам, разрешала при необходимости что-то уточнить — повторить показ комплекса, позволила на высоком методическом уровне провести семинар судей, контролировать качество их работы. Спасибо ее создателям — мастерам спорта В. Калинин и Д. Пахомову.

Звание чемпионов Вооруженных Сил по акробатике завоевали Е. Маракуца (ПВО), показавший средний результат 7,46 с, и В. Валюнас (ВВС) — 6,80 с. Вторые места заняли Е. Короткова (ВВС) и Б. Румянцев (ВВС), третьи — А. Киселева (ВДВ) и А. Осипов (ВВС).

Большой интерес у всех участников и зрителей вызвали прыжки на групповую акробатику, где четверо спортсменов в свободном падении должны были построить ряд фигур. В этом упражнении среди мужчин бесспорно сильнее всех были парашютисты ВВС — они заняли первые три места. Звание чемпионов присвоено команде ВВС-2 в составе В. Маляева, Г. Бахтина, В. Валюнаса, В. Гаврилова.

Среди женщин победила команда войск ПВО — В. Коротеева, Л. Маликова, Т. Соколова, Т. Завгородняя.

Прыжки на точность приземления проводились в круг радиусом 5 м. Из-за плохой погоды участники совершили только по 4 прыжка вместо 8. Оказалось, что 12 мужчин показали только «нулевые» результаты. Так как продолжить соревнования не было возможности, то чтобы определить победителя, судейская коллегия учла для них и результаты групповых прыжков. Но и после этого у четырех спортсменов — А. Аасмяэ, В. Александрова, Н. Чижова, В. Шпулинга (все ВДВ) показатели были одинаковые. Пришлось прибегнуть к жребию. Чемпионом стал Н. Чижов, второе место досталось В. Александрову, третье — В. Шпулингу.

Среди женщин к финишу пришли без малейшего отклонения от цели трое. С учетом групповых прыжков места распределились в следующем порядке: Л. Корычева (ВВС), А. Машкова (ВДВ), Е. Короткова (ВВС).

Звание абсолютной чемпионки Вооруженных Сил в сумме двоеборья завоевала мастер спорта Е. Короткова. За ней Е. Маракуца (ПВО), Ю. Гутникене (ВДВ). Среди мужчин победу одержал мастер спорта В. Валюнас (ВВС), на втором месте — Б. Румянцев (ВВС), на третьем — В. Пеньков (ВДВ).

Упорная борьба развернулась между командами при розыгрыше комплексного упражнения, в которое входили: групповой прыжок на точность приземления, кросс на 3000 м, стрельба из автомата, метание гранаты и перенос раненого. Здесь сильнее оказались парашютисты ВДВ — В. Колесников, А. Аасмяэ, Н. Чижов, В. Александров. Второе место заняла команда Войск ПВО страны, третье — ВВС.

Общеконандное первое место и кубок министра обороны СССР завоевали спортсмены Воздушно-десантных войск (капитан команды Г. Юрко), второе — ВВС (капитан команды А. Осипов), третье — ПВО (капитан команды А. Мельников).

Н. РОМАНЮК,  
мастер спорта

## Планерный спорт

Многие авиаспортклубы страны обеспечены высококачественными планерами. Это положительно влияет на рост мастерства спортсменов, расширяется география рекордов.

В этом году установлено четыре всесоюзных достижения. Рекордсменами страны стали Э. Лаан [Таллин], Т. Загайнова [Орел], О. Пасечник [Москва], Л. Васьяков [Орджоникидзе].

Недавно планеристы порадовали нас еще двумя рекордами. Воспитанница Киевского аэроклуба ДОСААФ Светлана Руденская в полете по 100-километровому треугольному маршруту показала скорость 103,5 км/ч.

Светлана Тимкова из Гомеля на треугольном 300-километровом маршруте добилась средней скорости 98,28 км/ч.

Спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила эти достижения в качестве всесоюзных рекордов.

Отрадно, что наши всесоюзные достижения вплотную приблизились к мировым. Надо смелее штурмовать их. Условия для этого у нас в клубах есть, но, видимо, не хватает решительности.

Бюро Федерации планерного спорта обсудило вопросы рекордной работы, разослало по клубам свои рекомендации. Ждем новых рекордов в олимпийском году.

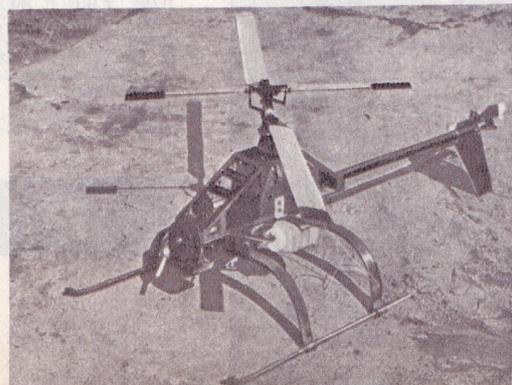
М. СМОЛЬКОВ,  
ответственный секретарь Федерации

## Авиамodelьный спорт

Как мы сообщали в № 8 за 1979 год, инженеры студенческого конструкторского бюро авиационного моделизма Московского авиационного института В. Макеев и И. Цибизов установили всесоюзный рекорд продолжительности полета радиоуправляемой модели вертолета — их модель продержалась в воздухе 6 минут 20 секунд.

А на всесоюзных соревнованиях авиамodelей в Каховке мастера спорта В. Макеев и И. Цибизов установили еще один всесоюзный рекорд — дальности полета по прямой. Спроектированная и построенная ими радиоуправляемая модель вертолета пролетела 2683 метра, что превышает предыдущий рекорд на 930 метров. Полет происходил на высоте около 90 метров со средней скоростью 50—60 км/ч.

Оператор В. Макеев с помощником И. Цибизовым, судьи и хронометристы находились в открытой машине, следовавшей за моделью.



НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ

НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ • НОВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ

## СОБЫТИЯ. ФАКТЫ. ЛЮДИ.

☆☆☆

### 1931 год.

● 6 мая в бухте под Севастополем Л. Г. Минов в присутствии летного состава ВВС Черноморского флота совершил первый экспериментальный прыжок с парашютом на воду.

● Выпущен на экраны страны учебно-агитационный кинофильм «Парашют», который сыграл немалую роль в популяризации парашютизма.

● В Ленинградском военном округе создана первая в Советском Союзе Воздушно-десантная бригада, положившая начало формированию воздушно-десантных войск Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

### 1932 год.

● В мае в Евпатории проведены учебные сборы военных парашютистов. На них подготовлено 75 инструкторов и укладчиков. Среди них: В. Александров, М. Забелин, Н. Зворыгин, К. Кайтанов, В. Козуля, М. Кудрявцев, А. Фотеев, ставшие впоследствии известными парашютистами, смелыми экспериментаторами, способствовавшие развитию массового парашютизма в СССР.

● 18 августа инструктор парашютного спорта Б. Петров установил первый всесоюзный рекорд в высотном прыжке с немедленным раскрытием парашюта. Он покинул самолет Р-5 на высоте 5200 метров.

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВА

## ПОЛЬША



1979 год — год подготовки сборных национальных команд к предстоящему чемпионату мира по парашютному спорту в Болгарии. Поэтому международная встреча парашютистов социалистических стран вызвала особенно большой интерес. Нам, тренерам, хотелось «обстрелять» молодых спортсменов, проверить их в боевых условиях, дать им возможность поближе узнать своих соперников, поучиться у них. Да и опытным мастерам на этой встрече было с кем помериться силами, ведь по масштабу, уровню подготовки спортсменов эти соревнования занимают третье место после чемпионатов мира и Европы. Причем парашютисты социалистических стран являются ведущими в мире.

Встреча состоялась в старинном польском городе Познань. Аэродром, на котором пришлось выступать, невелик, с трех сторон окружен железными дорогами. Круг для приземления парашютистов расположен в низине. За прыжками можно наблюдать, как в театре.

В дни соревнований метеорологические условия были сложными. Иногда из-за сильного ветра приходилось прерывать прыжки. В середине дня обычно не давали покоя термические потоки, а ветер то совсем стихал, то усиливался до 6—7 м/с или «гулял», часто меняя свое направление.

### СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

**Упражнение № 1, прыжки на точность приземления: женщины** — 1. Е. Шютце (ГДР), В. Закорецкая (СССР) — 0,00 м (сумма отклонений шести прыжков); 3. И. Валкофф (ГДР) — 0,01; 4. А. Швачко (СССР) — 0,03; 5. Е. Маракуца (СССР) — 0,06; 6. М. Крайникова (Чехословакия) — 0,08; 7. В. Вухгольц (ГДР) — 0,09; 8. М. Костина (СССР) — 0,12; 9. П. Хемпел (ГДР) — 0,18; 10. Е. Ерабкова (Чехословакия) — 0,21; **мужчины** — 1. Я. Софранек (Чехословакия), Э. Эскендеров (СССР) — 0,00; 3—4. Г. Мешарович (Венгрия), В. Покатилов (СССР) — 0,01; 5—8. Н. Ушмаев (СССР), А. Партч (ГДР), Ким Ю Рок (КНДР), В. Веснер (ГДР) — 0,02; 9—10. Я. Павлата (Чехословакия), В. Тимар (Венгрия) — 0,04.

**Упражнение № 2, акробатика: женщины** — 1. Е. Маракуца (СССР) — 7,46 с; 7,16 с (с учетом штрафных секунд); 2. А. Швачко (СССР) — 7,33; 7,33; 3. М. Костина (СССР) — 7,40; 7,73; 4. Н. Сергеева (СССР) — 7,96; 7,46; 5. В. Вухгольц (ГДР) — 7,80; 7,80; 6. В. Закорецкая (СССР) — 7,96; 7,66; 7. Я. Варковска (Польша) — 8,00; 7,83; 8. И. Валкофф (ГДР) — 9,06; 7,93; 9. М. Крайникова (Чехословакия) — 8,53; 8,56; 10. З. Малкова (Чехословакия) — 8,96; 8,16; **мужчины** — 1. Н. Ушмаев (СССР) — 6,80; 6,30; 2. В. Покатилов (СССР) — 6,80; 6,60; 3. В. Веснер (ГДР) — 6,83; 6,76; 4. Р. Сеида (ГДР) — 6,90; 7,10; 5. Г. Харзбецкер (ГДР) — 6,86; 7,20; 6. Г. Сурабко (СССР) —

В соревнованиях приняли участие 15 мужских и женских команд — 82 участника из Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Корейской Народно-Демократической Республики, Польши, Советского Союза, Чехословакии.

В составе советской спортивной делегации — В. Закорецкая, А. Швачко (Ворошиловград), Н. Сергеева (Москва), М. Костина (Чебоксары), Е. Маракуца (Гомель), И. Тёрло (Львов), Н. Ушмаев (ВВС), Э. Эскендеров (ПВО), В. Покатилов (Донецк), Г. Сурабко (Чернигов), руководитель — В. Волков, судья — А. Дунаев, помощник судьи — С. Хусанов.

Из-за низкой облачности, дождя и сильного ветра участники несколько дней не могли приступить к розыгрышу упражнений. Но гостеприимные хозяева не давали нам скучать. За это время мы познакомились с достопримечательностями города, побывали в музеях. Познань — крупный административный, промышленный и культурный центр Польши. В восьми высших учебных заведениях учится около 40 тысяч студентов. Здесь проходят международные ярмарки, фестивали музыки. Познанский аэроклуб — один из старейших в республике. В нем строят авиамodelи, прыгают с парашютом, летают на планерах, дельтапланах, самолетах и даже на воздушных шарах.

Соревнования начались с прыжков на точность приземления. Все спортсмены пользовались парашютами-крыльями. Среди женщин после трех попыток лидируют В. Закорецкая, Е. Маракуца (СССР), Е. Шютце и И. Валкофф (ГДР). Все четыре спортсменки приземляются

7,20; 7,00; 7. Я. Студени (Чехословакия) — 7,10; 7,26; 8. Я. Флорян (Чехословакия) — 6,96; 7,43; 9—11 — В. Тимар (Венгрия) — 7,40; 7,23; А. Партч (ГДР) — 7,13; 7,40; В. Гренз (ГДР) — 7,50; 7,13.

**Личное первенство: женщины** — 1. А. Швачко (СССР) — 20 штрафных очков; 2. Е. Маракуца (СССР) — 26; 3. В. Закорецкая (СССР) — 37; 4—5. И. Валкофф (ГДР), М. Костина (СССР) — 73; 6. В. Вухгольц (ГДР) — 74; 7. М. Крайникова (Чехословакия) — 117; 8. Н. Сергеева (СССР) — 185; 9. Е. Ерабкова (Чехословакия) — 244; 10. П. Хемпел (ГДР) — 250; **мужчины** — 1. В. Покатилов (СССР) — 13; 2. Н. Ушмаев (СССР) — 26; 3. В. Веснер (ГДР) — 34; 4. А. Партч (ГДР) — 106; 5. Э. Эскендеров (СССР) — 145; 6. В. Тимар (Венгрия) — 162; 7. Р. Сеида (ГДР) — 212; 8. Я. Флорян (Чехословакия) — 233; 9. Я. Павлата (Чехословакия) — 277; 10. И. Тёрло (СССР) — 313.

**Групповые прыжки на точность приземления: женщины** — 1. СССР — 0,07 м (сумма отклонения трех прыжков); 2. Чехословакия — 0,21; 3. Польша — 0,30; 4. ГДР — 0,76; 5. Венгрия — 2,71; 6. КНДР — 5,59; **мужчины** — 1. Венгрия — 0,04; 2. СССР — 0,05; 3. Чехословакия — 0,06; 4. ГДР — 0,09; 5. Польша — 0,13; 6. Болгария — 0,46; 7. КНДР — 1,14.

**Командный зачет: мужчины** — 1. СССР — 380 штрафных очков; 2. ГДР — 970; 3. Чехословакия — 1726; 4. Венгрия — 2240; 5. Польша — 2876; 6. Болгария — 4784; 7. КНДР — 6546; **женщины**: 1. СССР — 176; 2. ГДР — 658; 3. Чехословакия — 1211; 4. Польша — 2520; 5. Венгрия — 3235; 6. КНДР — 5416.

# МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВА



## ЧЕХОСЛОВАКИЯ

точно. После пяти прыжков идут без поражения обе наши спортсменки и Шютце. На шестом Загорецкая и Шютце снова зажигают на табло «ноли», у Маракуцы — 6 см. Чтобы выявить победительницу, лидерам назначают по два дополнительных прыжка. Но и они не решили, кто из спортсменок сильнее. Судейская коллегия присудила обеим — В. Загорецкой и Е. Шютце первое место.

После выполнения шести зачетных и двух дополнительных прыжков первое место среди мужчин разделили также два парашютиста — Э. Эскендеров (СССР) и Я. Софранек (Чехословакия).

Нужно отметить небывало высокие показатели в прыжках на точность приземления. 65% приземлений — точно в мишень, а ведь результаты фиксировались при помощи электронного, представленного Советским Союзом.

В акробатических прыжках среди мужчин и женщин первенствовали советские спортсмены. Выиграли упражнение Е. Маракуца и Н. Урмаев, показав высокое время выполнения комплекса, однако за незначительные погрешности оба были оштрафованы судьями. Радует четкость и быстрота работы в воздухе А. Швачко, М. Костиной. Исправил свое положение (по сравнению с прошлым годом) В. Покатилов.

За последнее время немало достигли в акробатике спортсмены ГДР, Чехословакии, заметно выросла их техника выполнения фигур, скорость, улучшилась слитность связок «спираль—сальто».

Групповые прыжки всегда сложны. Наши девушки успешно справились с задачей. В сумме трех прыжков они набрали 7 см. Среди мужчин первенствовали венгры, наши вторые.

В сумме многоборья советские женская и мужская команды завоевали первое место. Все спортсмены внесли большой вклад в эту победу. В личном зачете абсолютными чемпионами стали А. Швачко и В. Покатилов.

В итоге завоевано 21 золотая медаль из 26, 9 — серебряных, 2 — бронзовых.

Такие результаты, конечно, радуют. Но в то же время необходимо обратить внимание на ошибки, которых не избежали наши парашютисты, на отдельные срывы как в акробатике, так и в прыжках на точность приземления.

Предстоит много еще работать над чистотой и быстротой выполнения комплекса акробатических фигур в свободном падении, добиваться стабильности поражения цели в одиночных и групповых прыжках на точность приземления.

Есть еще одна проблема, которая волнует. Это подготовка достойного резерва. В сборной команде страны немало способных молодых спортсменов, но нам негде их проверить — мы слишком редко принимаем участие в международных соревнованиях.

**В. ЖАРИКОВ,**  
старший тренер  
сборной команды СССР

На аэродроме города Нитра проведены международные соревнования команд социалистических стран по планерному спорту. В них приняли участие 34 спортсмена (среди них 8 женщин) из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, СССР и Чехословакии (хозяева выставили две команды).

Наша мужская команда выступала в открытом классе на планерах Лак-10, в стандартном — на «Янтарь-стандарт», женщины соревновались на «Янтарь-2Б». Организаторы предоставили возможность в течение двух дней провести тренировочные полеты.

Соревнования в открытом классе начались со скоростного полета по треугольному маршруту на дистанцию 334 км, а в стандартном классе и для женщин — 208 км. Из-за неблагоприятных погодных условий никто из участников намеченную программу в этот день не выполнил. Все 34 спортсмена произвели посадку на площадки вне аэродрома. В открытом классе вместо скоростного засчитана дальность полета, так как несколько участников преодолели путь более 100 км (это было предусмотрено положением о соревнованиях).

В последующие дни сложные метеорологические условия ограничивали возможности полетов. Зачастую синоптики не смогли предсказать погоду не только на ближайший день, но и на ближайшие часы. Во время розыгрыша одного из упражнений планеристов в воздухе застигла сильная гроза с ливневым дождем и шквальным ветром, порывы которого достигали 30 м/с. К счастью, все спортсмены благополучно посадили свои планеры на площадки в разных местах.

И все же в этих трудных условиях планеристы многих команд показали высо-

кие результаты. Особенно отличились парители Польши, Чехословакии. Неплохо выступили и наши спортсмены, принимая во внимание, что они не имеют опыта полетов над гористой местностью. А здесь все маршруты в основном проходили над Карпатами, где в некоторых местах горы возвышались до 1200—1600 метров над уровнем моря. Поэтому наши спортсмены чувствовали себя в воздухе скованно, напряженно, проявляли осторожность. Это необходимо учесть на будущее при подготовке команды к международным стартам, чемпионату мира. (Спортивно-технические результаты советских спортсменов даны в таблице).

В сумме многоборья призерами соревнований среди мужчин стали: в открытом классе планеров — 1. Матушек Франтишек (Чехословакия) — 4874 очка (летал на планере «Нимбус 2Б»); 2. Барвик Йоганес (ГДР) — 4822 («Янтарь-2Б»); 3. Зэбро Юлиан (Польша) — 4638 («Янтарь-2Б»); в стандартном классе планеров — 1. Дедера Милош (Чехословакия) — 3344 («АСВ-15Б»); 2. Вавра Ярослав (Чехословакия) — 3276 («АСВ-15Б»); 3. Замколович Ромуальд (Польша) — 3239 («Янтарь-стандарт»).

Среди женщин в тройку сильнейших планеристок вошли: Демченко Божена (Польша) — 3668 очков («Янтарь-1»). Пашиц-Шмель Максимилиана (Польша) — 3057 («Янтарь-1»), Загайнова Тамара (СССР) — 2992 («Янтарь-2Б»).

В командном зачете победили спортсмены Польши — 21222 очка, за ними Чехословакии-1 — 20758, СССР — 18416, Чехословакии-2 — 16060, Венгрии — 12643, ГДР — 10155, Болгарии — 5033.

Соревнования в Нитре прошли организованно, в острой спортивной борьбе. Они явились хорошей проверкой мастерства спортсменов, способствовали расширению и укреплению международных связей, дальнейшему развитию планерного спорта в странах социалистического содружества.

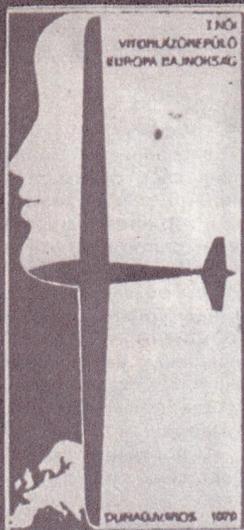
**И. КОВАЛЕВ,**  
руководитель делегации

### СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ

**Открытый класс:** мужчины — Упр. 1 — полет на дальность — 2-е место О. Пасечник — 946 очков; 10. Л. Васюков — 840; Упр. 2 — треугольник 288 км — 4. О. Пасечник — 841; 5. Л. Васюков — 837; Упр. 3 — треугольник 389 км — 8. О. Пасечник — 417; 11. Л. Васюков — 275; Упр. 4 — треугольник 150 км с двойным облетом — 5. О. Пасечник — 919; 11. Л. Васюков — 340; Упр. 5 — треугольник 300 км — 3. О. Пасечник — 975; 6. Л. Васюков — 903. Многоборье — 7. О. Пасечник — 4098; 9. Л. Васюков — 3195.

**Стандартный класс (мужчины) и открытый класс (женщины).** Упр 1 —

полет в цель с возвращением на старт, 195 км. 3—4. С. Тимкова — 417; 5. Т. Загайнова — 365; 9—10. В. Сабецкис, А. Рукас — 225. Упр. 2 — треугольник 308 км — 3. Т. Загайнова — 977; 7. С. Тимкова — 431; 1. В. Сабецкис — 1000; 5. А. Рукас — 965; Упр. 3 — треугольник 101 км с двойным облетом — 3. Т. Загайнова — 968; 7. С. Тимкова — 734; 1. В. Сабецкис — 1000; 13. А. Рукас — 440. Упр. 4 — полет в цель с возвращением на старт — 222 км — 3. С. Тимкова — 953; 7. Т. Загайнова — 681; 6. В. Сабецкис — 928; 11. А. Рукас — 813; многоборье — 3. Т. Загайнова — 2992; 6. С. Тимкова — 2535; 4. В. Сабецкис — 3153; 9. А. Рукас — 2443.



## ВЕНГРИЯ 1979

### Первый женский чемпионат Европы по планерному спорту

Молодой город сталеваров Дунайварош тепло встретил участниц чемпионата. Прибыли 24 спортсменки из Болгарии, Венгрии, ГДР, Советского Союза, Польши, Чехословакии, Бельгии, ФРГ, Франции, Швеции и Австралии (вне конкурса).

В соответствии с правилами ФАИ чемпионат предполагалось провести по двум классам — на планерах с размахом крыла 15 метров и с 15-метровым ограниченным без применения механизации. Но так как в первом не оказалось нужного количества стран-участниц — пяти, международное жюри приняло решение, что все спортсменки будут выступать в одном классе, а с участницами, летающими на планерах первого класса, будут высчитываться 5% от завоеванных в каждом упражнении очков.

Спортсменки социалистических стран, в основном, выступали на планерах польского производства «Янтарь-стандарт», представительницы Чехословакии летали на «АСВ-15Б», остальные пользовались «АСВ-20», «ЛС-3», «ЛС-1Ф», «Мини Нимбус», «Циррус-75» западногерманского производства.

В день открытия чемпионата проведен большой авиационный праздник. Тысячи жителей города и гостей стали свидетелями ярких выступлений авиационных спортсменов Венгрии. Они продемонстрировали свое мастерство в выполнении высшего пилотажа на спортивных самолетах, в показательных полетах на винтокрылых машинах, в прыжках с парашютом.

В приподнятом настроении, но и не без волнения — каждой хотелось стать лучшей планеристкой Европы, девушки стали готовиться к соревнованиям. А путь к этому почетному званию предстоял долгий и нелегкий. Намечено девять упражнений — это скоростные полеты по треугольным маршрутам на расстоянии 181, 181,5 и 213,5 км, по четырехугольному — 234,5 км, в цель с возвращением на старт — 131, 235, 306 (два маршрута) и 361 км.

Погода благоприятствовала полетам, и спортсменки день за днем вели упорную

борьбу за чемпионские медали. Здесь проверялось все: и владение тактикой полетов, и выдержка, и умение бороться до конца. Планеристкам было трудно: семь летних дней подряд — такое напряжение могли выдержать только хорошо подготовленные, тренированные спортсменки. Ну, а большинству участниц опыта не занимать, ведь среди них были победительницы различных международных турниров.

Наши планеристки Эда Лаан и Надежда Рятупова серьезно готовились к чемпионату. К началу соревнований они уже имели налет по 120 часов и прошли по 7 000 километров. Спортсменки стартовали удачно: в первом упражнении Эда заняла второе место, Надежда — третье. Они пропустили вперед только болгарку Татьяну Камбурову. По сумме двух упражнений Лаан выходит вперед, Надежда — вторая. Начало отличное. Так бы и держаться.

Результаты участниц высокие. Лидеры меняются. Эда Лаан упорно по сумме очередных упражнений удерживается в призовой тройке. При розыгрыше седьмого упражнения Надежда Рятупова допускает ошибку. Видимо, сказалась усталость, напряжение — шел седьмой день соревнований.

Наконец организаторы и судьи смилостивились над участницами — назначен день отдыха. Кстати, хозяева хорошо подготовились к чемпионату, создали все необходимые условия и для полетов, и для отдыха.

И вот снова, после небольшой передышки, над аэродромом закружились планеры. Выбрав удобный момент, они пересекают линию старта и уходят в даль по невидимым воздушным тропинкам. Восьмой летний день принес нам радость — Лаан опять выходит вперед, опережая ближайшую соперницу на 55 очков.

Настал последний день соревнований. Остался один полет по треугольному маршруту с периметром 213,5 км.

Н. Рятупова старается помочь подруге, приглашая ее с собой в полет. Но Эда выжидает, рассчитывая использовать в полете более опытных мастеров, претендующих на призовые места. Все участницы очень осторожны. Долгое время никто не решается уйти на маршрут.

Блестяще заканчивает упражнение Н. Рятупова и завоевывает золотую медаль. Не повезло лидеру — Эде Лаан, она в этом упражнении лишь одиннадцатая. А в сумме многоборья (9 упражнений) заняла второе место. Обидно, конечно, ведь в этом длинном марафоне она уступила победительнице всего 6 очков...

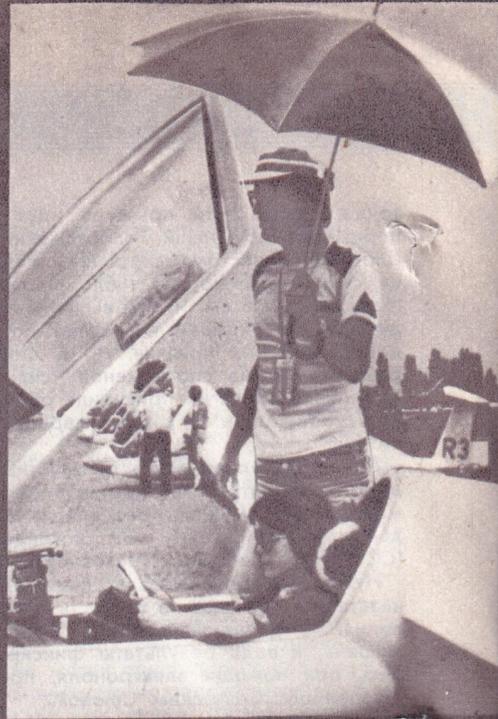
Абсолютной чемпионкой Европы стала планеристка из Германской Демократической Республики Моника Варштат. Она занимается у известного тренера сборной команды ГДР Петера Рольфа. Ее налет — 1600 часов.

Высокое мастерство на чемпионате продемонстрировали планеристки социалистических стран. В десятку сильнейших вошли девять представительниц из социалистических стран и лишь одна спортсменка из Швеции — Тереза Тайвонен, занявшая восьмое место.

Наибольшее количество медалей завоевали представительницы Венгрии — 13, Чехословакии — 5, ГДР — 4, СССР — 4.

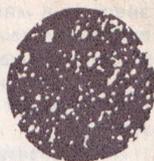
Очередной чемпионат Европы среди женщин состоится во Франции в 1981 году.

**В. РАРОВСКИЙ,**  
главный тренер  
ЦК ДОСААФ СССР  
по планерному спорту



В ожидании старта.  
В полет.  
Эда Лаан (в центре) после посадки  
вне аэродрома.  
Судьи всегда внимательны...





# СОЛНЕЧНЫЙ ДОЗОР

**С**олнце, как всем известно, является источником света и тепла, дающих жизнь на Земле. Но не все знают, что от него во все окосолнечное пространство, ко всем планетам постоянно идут радиоволны, ультрафиолетовое и рентгеновское излучение, заряженные частицы, потоки которых получили название «солнечного ветра». Эти частицы мчатся в межпланетном пространстве с большой скоростью. Обтекая Землю, они деформируют ее магнитное поле, придавая ему форму, напоминающую каплю. Но и это еще не все. При каждой вспышке, а они происходят не только в период так называемого «цикла активности», Солнце выбрасывает в окружающее пространство дополнительное количество заряженных частиц.

Повышенная солнечная активность сказывается на всей жизни нашей планеты. Процессы, происходящие на Солнце, влияют на состояние погоды, интенсивность роста растений, численность отдельных видов насекомых, например, саранчи. Даже небольшие вспышки на поверхности светила являются причиной магнитных бурь, и, естественно, помех в радиосвязи. Во время же мощных вспышек, таких, например, как происшедшие в августе 1972 года, радиосвязь в высокоширотных районах прекратилась полностью. «Капризничали» в это время даже телефонные и телеграфные линии. Дозиметрические измерения, выполненные автоматическими космическими аппаратами, показали, что экипаж пилотируемого корабля, будь он в это время на орбите, подвергся бы значительному облучению.

Большое значение солнечно-земных связей, их влияние на все стороны жизни нашей планеты продиктовали необходимость всестороннего изучения процессов, происходящих на нашем светиле. Познание форм солнечной активности, его излучений и их особенностей, механизма прохождения этих излучений через межпланетную среду к Земле и их воздействия на щит планеты — ее атмосферу поможет человечеству научиться прогнозировать появление вспышек на Солнце, определять характер и интенсивность вызываемых ими явлений на Земле и в околоземном пространстве и соответственно принимать необходимые меры.

Наземные обсерватории нашей страны и многих зарубежных стран уже давно ведут непрерывные наблюдения за состоянием Солнца, магнитного поля Земли, ионосферы, изучают космическое излучение. Полученные результаты имеют большую научную ценность. Однако их оказывается недостаточно для полноценных обобщений и выводов. Атмосфера Земли большинство видов излучений искажает, а некоторые вообще не пропускает. Поэтому для всестороннего познания механизма солнечной активности и получения данных,

необходимых для точного прогнозирования «космической погоды», в последние годы все шире стали использовать космические летательные аппараты и в первую очередь специально созданные автоматические станции «Прогноз». Искусственные спутники этой серии постоянно несут в космосе свой очень важный для человечества солнечный дозор.

Весной 1972 года в нашей стране был осуществлен запуск первого «Прогноза». Он начал свою работу на орбите с апогеем в сторону Солнца 200 тысяч километров и перигеем 950 километров. Многочисленные приборы начали фиксировать электромагнитное излучение Солнца, регистрировали характеристики плазмы «солнечного ветра», потоков частиц высоких энергий. Аппаратура, размещенная внутри корпуса, измеряла дозы проникающей радиации. Автоматический исследователь «доложил» на Землю, что скорость «солнечного ветра» в этот период была «всего» 300 километров в секунду, напряженность магнитного поля — 6—8 галлмов, величина потока первичного космического излучения — 4,8 частицы на квадратный сантиметр в секунду.

Вслед за первым «дозорным» летом того же 1972 года также на высокоэллиптическую орбиту была запущена станция «Прогноз-2». Затем были запущены последующие, усовершенствованные станции «Прогноз-3, 4, 5, 6». Станции сообщали на Землю много данных первостепенной научной ценности.

«Солнечный дозорный» представляет собой герметичный, заполненный инертным газом контейнер цилиндрической формы, закрытый с обеих сторон сферическими днищами. Внутри его размещены научные приборы, аппаратура радиотелеметрического комплекса, элементы систем солнечной ориентации, обеспечения теплового режима и энергопитания.

На внешней поверхности контейнера прикреплены некоторые датчики и блоки научной аппаратуры, исполнительные органы системы солнечной ориентации, баллоны с азотом и четыре панели солнечных батарей. На панелях установлены штанга магнитометра и рамочная антенна для приема радиоизлучения магнитосферной и межпланетной плазмы. Датчики научной аппаратуры и системы солнечной ориентации, антенны радиоконцентрации, телеметрическая и научная аппаратура размещены и на днищах контейнера, вся поверхность которого закрывается экранно-вакуумной теплоизоляцией (Открытыми остаются только

чувствительные элементы датчиков и боковая поверхность, которая является радиатором системы терморегулирования).

В течение всего полета научная информация, а также данные о работе различных бортовых систем станции записываются на запоминающее устройство, входящее в состав радиометрического комплекса. По специальным командам информация передается на Землю в наиболее удобное для этого время.

Научные приборы, размещенные на борту автоматических станций «Прогноз», объединены в четыре группы в зависимости от характера изучаемых с их помощью явлений. Первую составляют приборы для измерения электромагнитного излучения Солнца, испускаемого одновременно с солнечными вспышками. К второй группе относятся приборы, предназначенные для измерения солнечных космических лучей и частиц высоких энергий вне и внутри магнитосферы Земли. К третьей — приборы для регистрации характеристик плазмы «солнечного ветра» за пределами магнитосферы Земли, в переходной области между фронтом ударной волны и границей магнитосферы, а также внутри магнитосферы. И, наконец, четвертую группу приборов составляют приемники радиоизлучений, магнитометр, аппаратура для измерения дозы проникающего излучения на трассе полета.

В исследованиях, выполняемых с помощью автоматических станций «Прогноз», активно участвуют ученые стран социалистического содружества, а также Франции, Швеции. На станции «Прогноз-2», например, кроме отечественной была установлена и французская аппаратура для фиксирования характеристик «солнечного ветра», гамма-излучения, поиска нейтронов солнечного происхождения и для изучения внешних областей магнитосферы Земли.

Каждый новый «Прогноз» продолжает работу предыдущего, уточняет и расширяет переданные им данные. Соответственно в определенной мере меняется и программа исследований Солнца, межпланетной среды и околоземного космоса, и, конечно, научное оборудование «дозорного». В этом отношении характерна станция «Прогноз-6». Одной из ее главных задач были исследования рентгеновского и гамма-излучения солнечного и галактического происхождения, в частности так называемых рентгеновских и гамма-всплесков несолнечного происхождения. Эти явления свидетельствуют о гигантских взрывах с выделением огромной энергии на космических объектах. «Дозорный» № 6, оснащенный соответствующей аппаратурой, созданный советскими и французскими учеными, должен был сообщить данные, позволяющие хотя бы приблизительно определить, где происходят эти взрывы, их причины, каков источник их огромной

энергии, в миллионы раз превосходящей энергию самых мощных солнечных всплесков, какие процессы происходят при этом в космическом пространстве, окружающем нашу родную планету, и т. д.

Исследовать гамма-всплески очень трудно из-за их малочисленности (около 10 всплесков в год со всей небесной сферы), кратковременности (их длительность от 0,1 до 10 секунд). Поэтому советские и французские ученые решили вести исследования одновременно с помощью нашей станции «Прогноз-6» и французского спутника «Снег-3», запущенного советской ракетой-носителем. Проведение комплексных исследований, включающих несколько приборов, позволило использовать разные методы локализации всплесков на небесной сфере, детально изучить их временную структуру и спектры в широком диапазоне энергий.

В конце прошлого года на высокоэллиптическую орбиту (максимальное расстояние от поверхности Земли 202 965 километров, минимальное — 483 километра) выведена станция «Прогноз-7». Для проведения исследований корпускулярного и электромагнитного излучения Солнца, потоков солнечной плазмы, магнитных полей в околоземном космическом пространстве (с целью определения влияния солнечной активности на межпланетную среду и магнитосферу Земли), а также для исследования ультрафиолетовых, рентгеновских и гамма-излучений на борту очередного «солнечного дозорного» установлена научная аппаратура, созданная в Советском Союзе, Венгрии, Чехословакии, Франции и Швеции.

Объединение усилий ученых разных стран, работающих по программе международного сотрудничества в области исследования и использования космического пространства в мирных целях, дает большой эффект. Переданные с борта «Прогнозов» данные позволили ученым открыть ряд новых явлений, характерных для различных периодов солнечной активности, точнее определять радиационную обстановку в межпланетной среде и в околоземном космическом пространстве, что особенно важно при выборе времени и высот полета пилотируемых кораблей.

На основе этих и других материалов, полученных с борта космических аппаратов, советские ученые рекомендовали, в частности, для комплекса «Салют-6» — «Союз» круговую орбиту (апогей в пределах 380—300 км, перигей — 350—280 км), которая удобна для выполнения экипажами их многогранной программы полета и одновременно практически безопасна в радиационном отношении. Расположенный над комплексом слой магнитосферы, поглощает значительную долю вредных излучений, а проницающая через него часть уже не представляет опасности для здоровья наших космонавтов.

Таким образом, уже сегодня можно сказать: советская наука и техника добилась полного обеспечения радиационной безопасности космонавтов, выполняющих орбитальные полеты.

**Ю. ЗАЙЦЕВ,**  
начальник отдела  
Института космических  
исследований  
Академии наук СССР



## ПИОНЕР КОСМИЧЕСКОЙ ТЕХНИКИ

ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ назад, в 1929 году, в Новосибирске вышла в свет небольшая книжка «Завоевание межпланетных пространств». Ее автор Юрий Васильевич Кондратюк выполнил целый ряд оригинальных и глубоких научных исследований и инженерных расчетов по различным вопросам ракетной техники, ракетодинамики и межпланетных полетов.

Советский народ чтит и высоко ценит труд Ю. В. Кондратюка, внесшего весомый вклад в отечественную науку о покорении космоса. Его именем названы улицы в Москве, Киеве и других населенных пунктах. Там, где он жил и работал, установлены мемориальные доски, созданы музеи и уголки. Имя Ю. В. Кондратюка присвоено одному из крупных образований на обратной стороне Луны, сфотографированной станцией «Зонд-3». В павильоне «Космос», в экспозиции, посвященной 250-летию Академии наук СССР, на стенде основоположников теоретической и практической космонавтики, рядом с портретом патриарха космонавтики К. Э. Циолковского помещен портрет Кондратюка.

Война прервала творческую работу Ю. Кондратюка. В июле 1941 года он вступил добровольцем в коммунистический батальон, сформированный в Киевском районе Москвы, и, участвуя в боях на подступах к столице, в октябре 1941 года погиб.

Образ Юрия Васильевича Кондратюка, ученого-патриота увлек новосибирского скульптора, заслуженного художника РСФСР Валерия Семенову. Она создала скульптурный портрет одного из пионеров советской космонавтики. Первую и довольно высокую оценку этой работы дали на выставке скульптора в Москве двоюродный брат Кондратюка А. Доценко, его ученики, сослуживцы и однополчане — Л. Лифшиц, Б. Романенко, Н. Смирнов.

— Да, именно таким и был Юрий Васильевич. Перед нами он как живой.

Скульптору, по их мнению, удалось запечатлеть главное — пылкую мысль, устремленность и человечность Ю. Кондратюка, его мягкий юмор.

Создать правдивый образ тридцатилетнего энтузиаста покорения космоса скульптору помогла единственная фотография, сделанная в год подготовки к печати Кондратюком его знаменитой книги «Завоевание межпланетных пространств». Эта фотография была опубликована профессором Н. А. Рыниным в его космической энциклопедии в 1932 году. Кстати напомним, что именно этот портрет Ю. Кондратюк послал К. Э. Циолковскому с надписью «Дорогому и глубокоуважаемому К. Э. Циолковскому. Юр. Кондратюк. 30 марта 1930 года».

В сопроводительном письме к фотографии есть любопытные строки: «...прошу прислать мне те из ваших сочинений, какие у Вас сохранились; перечитывая их перечень, я каждый раз неизменно удивляюсь сходством нашего образа мысли по многим, самым разным вопросам и потому особенно интересуюсь ими».

Скульптурный портрет Ю. В. Кондратюка приобретает Мемориальный музей космонавтики в Москве.

**Е. КОТЕНКО**

Заслуженный художник РСФСР В. Семенова за работой.

Фото Б. РОМАНЕНКО

Десять лет тому назад, в октябре 1969 года, на борту корабля «Союз-6» космонавты Г. Шонин и В. Кубасов, используя оригинальную технологическую аппаратуру, выполнили сварку и резку различных металлов в условиях глубокого вакуума и невесомости. С тех пор технологическим экспериментам в космосе, особенно в программах работы экипажей научных орбитальных комплексов «Салют» — «Союз», отводится все более значительное место. Их тематика, как и «ассортимент» опытных установок, приборов и испытываемых материалов, постоянно расширяется. Объясняется это тем, что космическая технология, а в будущем космическая индустрия обещают человечеству очень многое.

Своеобразные условия космоса — невесомость, высокий вакуум — позволяют выращивать кристаллы, производить сплавы, медицинские препараты, в частности вакцины, оптическое стекло и другие материалы, в том числе композиционные, с такими свойствами, которые на Земле получить практически невозможно. В космосе кристаллы, ставшие основой современной электроники и электронной оптики, растут более равномерно и в ряде случаев достигают размеров, во много раз превышающих размеры выращенных на Земле.

Невесомость позволяет получать материалы с высокой степенью однородности, а с другой стороны — накрепко соединять несоединимые в земных условиях составные части и таким образом получать композиционные материалы с заранее запрограммированными свойствами. Капли расплавленного металла в космосе под действием сил поверхностного натяжения принимают строго сферическую форму, что открывает возможности производства шарикоподшипников особой точности, необходимых для высокооборотных агрегатов. Сталь, выплавленная в условиях невесомости, по прогнозам ученых будет во много раз прочнее произведенной на Земле. Уже сейчас называют почти 400 нужных многим отраслям науки и техники сплавов, производство которых — невозможное или нерентабельное в условиях земного притяжения — возможно в космосе.

С обсуждения проблем космической технологии и космической индустрии начались очередные XIV Чтения, посвященные разработке научного наследия и развитию идей К. Э. Циолковского. В ярком содержательном докладе, прочитанном на первом пленарном заседании, академик В. Авдуевский, профессора С. Гришин и Л. Лесков проанализировали развитие космического материаловедения и космической технологии за последние десять лет. Они рассказали о постоянном совершенствовании установок, используемых на борту кораблей и орбиталь-

☆☆☆

## ПЕРЕЛЕТЫ РУССКОГО БОГАТЫРЯ

ных станций для технологических экспериментов, в частности, для плавки металлов и выращивания кристаллов, о первых результатах исследований материалов, полученных в космосе, о возможных путях дальнейшего развития космической технологии.

Проблемы космической индустрии активно обсуждались на секционных заседаниях Чтений. В ряде докладов участники подчеркивали, что дальнейшее интенсивное изучение всех особенностей космической технологии, разработка и испытания разного типа установок приближают время осуществления прогноза К. Э. Циолковского о создании вне Земли промышленных комплексов.

Как всегда, XIV Чтения проходили в Калуге. В них приняли участие представители научной общественности Москвы, Ленинграда, Киева, Ташкента, Баку, Куйбышева и других городов Советского Союза, работники ряда научных и конструкторских организаций, учебных заведений. На пленарных и секционных заседаниях было заслушано и обсуждено 125 докладов и научных сообщений. Особенно активно работали секции, обсуждавшие проблемы ракетной и космической техники, механики космического полета, космической медицины и биологии, а также секция «Авиация и воздухоплавание», на трех заседаниях которой было заслушано 16 докладов, посвященных интересным научным задачам, в частности, использованию современной вычислительной техники при исследовании вопросов аэродинамики самолетов.

С большим вниманием участники и гости Чтений выслушали интересные выступления на первом и заключительном пленарных заседаниях летчиков-космонавтов СССР Ю. Романенко и В. Лебедева. Они рассказали о том, как экипажи космических кораблей своим героическим трудом во время орбитального полета вносят вклад в повышение эффективности и увеличение продолжительности действия орбитальных станций.

XIV Чтения, организованные Государственным музеем истории космонавтики, комиссией Академии наук СССР по разработке научного наследия К. Э. Циолковского, Институтом истории естествознания и техники Академии наук СССР, Институтом медико-биологических проблем Министерства здравоохранения СССР, Центром подготовки космонавтов и Федерацией космонавтики СССР, показали постоянно растущий интерес советской научной общественности к проблемам исследования и использования космоса в интересах прогресса человечества.

**И. МЕРКУЛОВ,**  
член бюро Федерации  
космонавтики СССР



«Русская авиация движется гигантскими шагами. Последним, взволновавшим всю Россию успехом ее, явились июньские перелеты экипажа гигантского аэроплана «Илья Муромец № 2». Это был первый серьезный экзамен летучих качеств дредноута русского воздушного флота. Он удался блестяще... Так оценивал первый дальний перелет четырехмоторного воздушного богатыря киевский журнал «Автомобильная жизнь и авиация» в июньском номере за 1914 год.

Напомним кратко историю создания самолета-гиганта. 15 марта 1913 года впервые поднялся в воздух первенец отечественного тяжелого самолетостроения четырехмоторный «Русский витязь». Его успешные полеты, а также опыт постройки и эксплуатации первого тяжелого самолета позволили русским самолетостроителям создать новый, более мощный, с улучшенными летно-техническими характеристиками воздушный корабль, которому было присвоено гордое имя «Илья Муромец».

Первый полет его состоялся в декабре 1913 года. С этого дня начались триумфальные полеты воздушного богатыря, в том числе и «июньские перелеты».

17 июня газета «Новое время» сообщила, что «в ночь на 15 июня в 1 час 22 минуты «Илья Муромец» поднялся с Корпусного аэродрома и улетел в Киев». Вот что писал экипаж в журнале «Воздухоплаватель»: «Накануне отлета мы погрузили 56 пудов бензина, 16 пудов масла, около 6 пудов инструментов, около трех пудов разных мелких вещей... В воздухе было сравнительно спокойно, но настолько темно, что приходилось управлять, освещая компасы и контрольные приборы электрическими лампочками. Через час полета сделалось светлее, и мы получили возможность видеть и приборы, и расстилающуюся под нами землю».

Вскоре начался сильный боковой ветер, заметно повлиявший на скорость «Муромца». В 8 часов 40 минут на высоте 1200 м прошли Витебск, где сбросили аэрограмму. Вскоре после Витебска начало качать. Впрочем, это не затрудняло полета, так как никто не был утомлен».

Хочется привести отклик «Витебского вестника» на это необыкновенное событие в жизни города. «Полет аэроплана над Витебском, — писала газета, — положительно взбудоражил весь город. Шум пропеллера и машин производил впечатление движущегося поезда... Для Витебска это пока редкое явление, но мы накануне того момента, когда в воздухе будут носиться летательные аппараты по всем направлениям и эти полеты сделаются обычным явлением».

В 9 часов 30 минут авиаторы долетели до Орши и благополучно произвели спуск, чтобы пополнить баки горючим,

произвести осмотр самолета. Было пройдено 750 км за 8 летных часов. Это был международный рекорд продолжительности и дальности полета с четырьмя авиаторами на борту. Сегодня эти рекордные цифры покажутся ничтожными, но тогда они производили огромное впечатление и выдвигали русское самолетостроение на первое место в мире.

На рассвете следующего дня воздушный корабль продолжал полет. Впереди был последний этап перелета. Подробности о нем можно найти в газете «Киевланин». После старта вскоре обнаружилось, что лопнула бензинопроводная трубка третьего мотора и вытекающий из нее бензин загорелся. Выскочившие тотчас на крыло лейтенант Лавров и механик Панасюк погасили пожар огнетушителями и тряпками. Пришлось произвести спуск и устранить поломку. И снова взлет. Погода к этому времени изменилась. В течение двух часов авиаторы летели под проливным дождем, при сильном ветре, а затем более часа пришлось совершать полет выше облаков, не видя земли и руководствуясь только одним компасом.

В Киеве на аэродроме встречающие с волнением всматривались в горизонт. В начале девятого показалась темная точка, все увеличивающаяся по мере приближения к аэродрому. Еще несколько минут, и громадный воздушный корабль парит над аэродромом. На мостике стоит механик Владимир Панасюк и приветливо машет шляпой своему родному Куреневскому аэродрому. Описав круг, воздушный богатырь плавно произвел спуск.

В последующие дни экипаж произвел несколько показательных полетов на «Муромце» над Киевом и его окрестностями. В одном из них в качестве пассажира в воздух поднялся выдающийся русский военный летчик Петр Николаевич Местеров.

Утром 28 июня начался обратный перелет. На этот раз погода благоприятствовала авиаторам. Первый спуск произвели в Новоскольниках. За 7 часов 25 минут было пройдено около 700 км. После непродолжительного отдыха и обслуживания самолета — взлет. В начале шестого часа под «Муромцем» проплыли окраины столицы. Долетев до Невского проспекта, авиаторы развернулись и взяли курс на Корпусный аэродром. 1200 километров было пройдено в один день за 14 часов.

Значение этого перелета трудно переоценить. За успешный перелет воздушному богатырю было присвоено почетное звание «Илья Муромец Киевский». Это славное имя крылатый богатырь оправдал и дальнейшей службой Родине. В августе 1914 года он был передан военному ведомству. Самолет «находился в строю свыше двух лет, совершал боевые полеты, потом использовался как учебный и был списан в 1916 г.».

Известно, что Владимир Ильич Ленин высоко оценивал летные качества «Ильи Муромца». В беседе с краснолетом А. К. Туманским в конце 1917 года в Смольном он пророчески сказал, что большие воздушные корабли еще послужат своей социалистической России...

**В. КОРОЛЬ**

# ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

## Г-27



Во второй половине тридцатых годов на вооружение советских Военно-Воздушных Сил стали поступать новые скоростные бомбардировщики СБ, ДБ-3 и другие. Естественно, что для обучения летчиков и штурманов технике пилотирования новых машин и особенностям боевого применения их оружия потребовались соответствующие учебно-тренировочные машины, более дешевые в производстве и эксплуатации, чем боевые самолеты. Один из таких учебно-тренировочных бомбардировщиков разработан и построен на Планерном заводе Осоавиахима конструкторский коллектив, возглавляемый В. К. Грибовским.

Новый самолет, получивший обозначение Г-27, представлял собой двухмоторный свободнонесущий моноплан деревянной конструкции. Фюзеляж самолета типа монокок с фанерной обшивкой. В его носовой остекленной части оборудована кабина штурмана. За ней — двухместная закрытая кабина летчиков. Ее Plexiglasовый фонарь открывался в бок. В соответствии с основным назначением самолета в его центроплане, между лонжеронами, конструкторы разместили бомбовый люк.

Небольшое двухлонжеронное деревянное крыло площадью всего 17 м<sup>2</sup> имело удлинение 6,62, а среднюю аэродинамическую хорду 1,62 м. До первого лонжерона носок крыла обшивался фанерой, а от первого лонжерона до задней кромки — перкалем. Удельная нагрузка на крыло у Г-27 была больше, чем у других учебно-тренировочных самолетов — 84 кг/м<sup>2</sup>. Однако расположенные на крыле щитки площадью 1,53 м<sup>2</sup> позволили вести посадочную скорость самолета всего до 80 км/ч. Установленные на элеронах и рулях триммеры снизили усилия на ручке управления и педалях.

Двухстоечное неубирающееся шасси имело хвостовое колесо. Основные колеса для улучшения общей аэродинамики конструкторы закрыли обтекателями.

При эксплуатации самолета на заснеженных аэродромах колесное шасси можно было заменить лыжным.

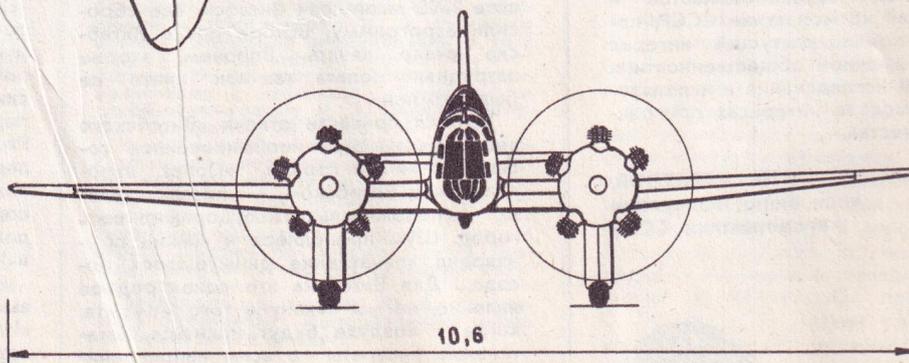
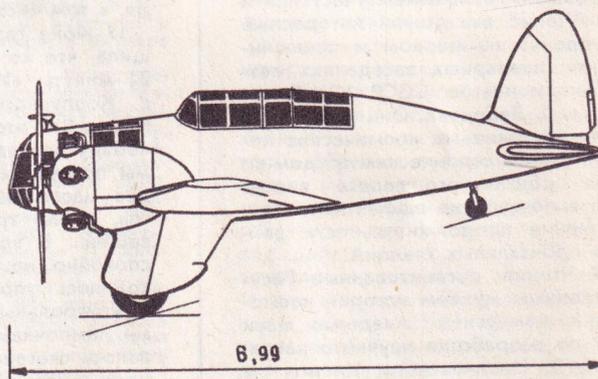
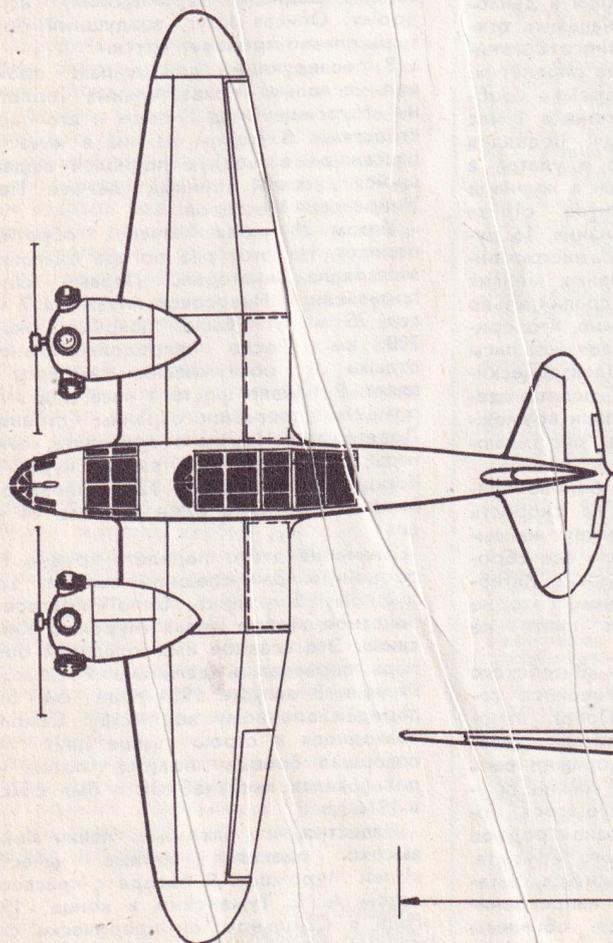
На первом экземпляре опытного Г-27 силовая установка состояла из двух двигателей М-11 мощностью 100 л. с. с винтами фиксированного шага. Самолет был рассчитан и на установку двух двигателей также воздушного охлаждения М-11Е мощностью по 150 л. с. Они обеспечивали заметное улучшение всех летных характеристик.

Характерной особенностью нового учебно-тренировочного бомбардировщика были очень малые, даже меньше чем у широко распространенного У-2, размеры и вес.

В ходе летных испытаний, начатых летчиком Н. Федосеевым, учебно-тренировочный бомбардировщик показал хорошие данные. При взлетном весе 1430 кг (вес пустого 900 кг) скорость Г-27 достигала 250 км/ч, практический потолок — 5000 м. Для трехместной машины с силовой установкой мощностью всего 200 л. с. такая скорость свидетельствовала о том, что конструкторы удачно решили многие задачи общей аэродинамики самолета. Но Г-27, как отметили все испытатели, оказался весьма строгим в пилотировании. Для учебно-тренировочной машины это — серьезный недостаток, и конструкторам было предложено в ходе доводки самолета устранить его.

К сожалению, выполнить рекомендации испытателей конструкторы не могли. Планерный завод был закрыт, а руководитель коллектива назначен на другую работу. Однако опыт разработки легкого учебно-тренировочного бомбардировщика не пропал даром. Его широко использовали при проектировании другого самолета такого же назначения и в определенной степени при разработке многоместного планера, принятого в годы Великой Отечественной войны в серийное производство под обозначением Г-11.

Текст и схемы инженеров Н. Валугева и Н. Якубовича. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Пономарев.



# УДАРНЫЕ СИЛЫ ГОТОВЯТСЯ К БРОСКУ

## В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

Затемняя небо, боевые вертолеты с опознавательными знаками армии США эскадрилья за эскадрилей обрушивают на мирные поля и селения испепеляющее пламя напалма. Гремят взрывы. Пылают дома и посевы. Падают убитые — женщины, дети, старики... Так начинается показанный на одиннадцатом международном московском кинофестивале американский фильм «Апокалипсис наших дней».

И именно так представляют себе главари Пентагона действия и «корпуса быстрого реагирования», создаваемого ныне в составе вооруженных сил США. Уже называются предполагаемые районы действий этой «пожарной команды» — Восточное Средиземноморье, Ближний Восток, Персидский залив. По опубликованным сообщениям, «корпусу» будет поручено осуществление различных функций — от защиты коммуникаций до прямой агрессии против расположенных здесь государств, «если США сочтут это необходимым».

Какие же политические и стратегические цели породили такое необычное воинское формирование? Чьим интересам оно призвано служить? Какие боевые силы и средства намечается включить в его состав? Ответы на подобные вопросы в несколько замаскированном виде можно найти в словах тех, кто наиболее ярко выступает за широкое применение американской военной мощи далеко за пределами своей страны.

Весьма часто в роли теоретика по вопросам военно-политической стратегии США выступает помощник американского президента по национальной безопасности З. Бжезинский. Так была, в частности, построена и его речь на съезде ассоциации по изучению международных проблем. Признав в ней, что современный мир «переживает эру самых широких и интенсивных перемен в истории человечества», Бжезинский вместе с тем ратовал за сохранение Вашингтоном роли мирового жандарма. Осуществлять «руководящую роль в мире» — утверждал сей «теоретик» — США должны путем наращивания вооруженных сил и усиления своего «военного присутствия».

«Военная мощь Соединенных Штатов представляет собой весьма важный фактор в мире... Мы должны гарантировать наличие возможностей и средств для переброски нашей мощи туда, где это необходимо, и делать это в надлежащей форме и с надлежащим уровнем интенсивности», — поучал Бжезинский.

Нынешнее поколение хорошо знает, как дорого обошлось человечеству военное вмешательство США в дела других государств. По опубликованным в самой же Америке данным, только за 20 лет — с 1956 по 1975 год — Соединенные Штаты 215 раз применяли вооруженную силу, то есть посылали свои войска, флот и авиацию в различные районы планеты, пытаясь достичь угодных им политических целей. Трудно подсчитать сколько человеческих жизней унесли, сколько материальных ценностей уничтожили, сколько горя, страданий и слез доставили жителям десятков стран Азии, Латинской Америки эти агрессивные действия США.

Стремясь ввести в заблуждение общественное мнение и хоть немного замаскировать свой агрессивный курс, реакционные силы США пытаются укрыться за все той же дымовой завесой «военной и политической угрозы со стороны Советского Союза». В свое время Джон Форстер Даллес, будучи государственным секретарем США, рекомендовал: «Чтобы заставить страну нести бремя, с которым связано содержание мощных вооруженных сил, необходимо создать эмоциональную атмосферу, родственную обстановке военного времени. Надо создать представление об угрозе извне». Именно на создание такой атмосферы военного психоза, на оправдание безудержного наращивания военных расходов и направлены источники вопли за океаном о мифической «советской опасности».

В хищном хоре американских «ястребов» особенно выделяется голос матеревого антисоветчика сенатора Генри Джексона. В одном из своих многочисленных подстрекательских выступлений, критикуя «мягкотелую» политику Белого дома на Ближнем Востоке, он утверждал, что «Саудовской Аравии, так же как и Ирану до нее, грозит опасность окружения друзьями Советского Союза». Мало того, по его словам, «существует реальная и все усиливающаяся опасность, что Кремль захватит в свои руки контроль над 9,5 миллиона баррелей нефти, которые Саудовская Аравия ежегодно поставят Соединенным Штатам и их союзникам». А отсюда вывод — надо усиливать военную мощь, чтобы оказать сопротивление «посягательствам русских и их друзей».

С воинственными разглаживаниями западных империалистических пропагандистов тесно смыкаются провокационные вымыслы пекинских врагов мира. Отмечая сороклетие начала второй мировой войны, китайская газета «Жаньминь жибао» не нашла ничего лучшего, как напечатать статью, пророчащую в середине 80-х годов начало третьей мировой войны. Авторы этой клеветнической, подстрекательской стряпни пишут: «Для захвата нефтяных и других стратегических ресурсов и установления мировой гегемонии Советский Союз блокирует Средиземное море, Персидский и Аденский заливы, пережмет линии снабжения США, Западной Европы и Японии нефтью и сырьевыми материалами, возьмет под свой контроль нефть на Среднем Востоке и минеральные ресурсы в Африке и предпримет военные действия для оккупации Западной Европы в короткий срок». Обратите внимание: в статье названы именно те районы, на которые Пентагон нацеливает свой «корпус быстрого реагирования». Не случайное и злоумышленное совпадение!

Вызывает удивление, что даже весьма солидные и хорошо осведомленные американские деятели повторяют те же антисоветские вымыслы и милитаристские призывы. Так, бывший государственный секретарь Генри Киссинджер, которому лучше других известно истинное положение дел, на недавней конференции в Брюсселе на тему «НАТО в предстоящие 30 лет» запугивал ее участников тем, что скоро военная мощь СССР «в три-четыре раза превысит мощь США». А значит — задачи США и их союзников по НАТО создать «адекватную угрозу для Советского Союза».

Бредовые кликушества сенатора Дженсона, «теоретические выкладки» Бжезинского, широковещательные заявления отдельных высокопоставленных деятелей Вашингтона призваны обосновать и оправдать разветвление «специальных ударных сил вмешательства». Газета «Нью-Йорк таймс», комментируя приведенные выше высказывания Бжезинского, подчеркивала, что они находят свое реальное выражение в разветвлении «корпуса быстрого реагирования» и в других аналогичных мероприятиях.

Таким образом, истинное назначение «корпуса» — непосредственное выполнение жандармских функций. Член сенатской комиссии по делам вооруженных сил Г. Харт, выступая в академии военно-воздушных сил, заявил: «Мы можем оказаться в таком положении, когда будем вынуждены применить вооруженные силы в целях сохранения притока нефти». Иначе говоря, осуществить прямую агрессию против нефтедобывающих стран. Еще более откровенно определил цели «корпуса» ответственный сотрудник вашингтонского института политических исследований Клэр. Он писал: «Ударные силы предназначены для вторжения в пределы иностранного государства и оккупации его ввиду изменения его политической позиции». Яснее не скажешь!

Что же представляет собой это новое формирование вооруженных сил США, каков его состав и боевые возможности? По данным зарубежной печати, созданный Пентагоном «корпус быстрого реагирования» насчитывает 110 тысяч человек личного состава. Он включает около тысячи истребителей и бомбардировщиков, 700 транспортных самолетов, авианосцы и эсминцы, танкеры и десантные суда.

Костяк экспедиционного корпуса составляет 82-я воздушно-десантная дивизия. Это соединение уже давно снискало себе печальную известность главной ударной карательной силы Пентагона. Личный состав дивизии отличался особой жестокостью в несправедливых войнах, которые вели американские агрессоры в Корею и Вьетнаме. «Зеленые береты» налетали на мирные селения, истребляли поголовно всех жителей, оставляли после себя выжженную землю.

По существующей в вооруженных силах США организации воздушно-десантной дивизия насчитывает около 15 тысяч солдат и офицеров. Дивизия насыщена огневыми средствами, в том числе реактивными, другими современными видами оружия и боевой техники. Она подготовлена к десантированию и парашютным, и посадочным способами. Ее организация и вооружение постоянно совершенствуются. В частности, за последние годы значительно усилился авиационный батальон. Ныне он включает транспортно-десантные вертолеты и более тридцати вертолетов огневой поддержки, имеющих наряду с другим вооружением противотанковые управляемые реактивные снаряды.

Особое внимание обращается на комплектование дивизии отборными «политически благонадежными» добровольцами и на боевую, физическую и морально-психологическую подготовку личного состава. В дивизии насаждают культ насилия, воспитывают профессиональных убийц, готовых любой ценой и любыми средствами осуществлять агрессивные планы американского империализма.

Пентагон занят сейчас не только формированием «корпуса быстрого реагирования». Он уже разрабатывает «чрезвычайные планы» его использования по конкретным направлениям. Известный американский обозреватель Д. Миддлтон в газете «Нью-Йорк таймс» весьма подробно рисует примерный план операции по захвату нефтяных источников в районах Северной Африки, Саудовской Аравии и Персидского залива. Вначале в район, где возникла «чрезвычайная ситуация», с военной базы Форт Брэгг (главная база 18-го воздушно-десантного корпуса) на самолетах «С-5А» и «С-141» будет перебросена 82-я воздушно-десантная дивизия. Затем в зависимости от обстановки, на подкрепление парашютистам будут посланы те или иные сухопутные, военно-воздушные или морские части.

«ВВС убеждены в том, — пишет Миддлтон, — что при условии заправки в воздухе они способны перебросить в заданный район достаточное число эскадрилий истребителей, чтобы защитить пехоту, транспортируемую на самолетах. На протяжении многих лет ВВС совершенствуют программу под названием «пустая база», обеспечивая доставку по воздуху горючего, воды и оборудования на любой имеющийся в наличии аэродром».

В милитаристских кругах Вашингтона уже раздаются голоса, что одного «корпуса быстрого реагирования» недостаточно, что «защита американских интересов» может потребовать больших сил, чем планирует правительство США. Главари Пентагона успокаивают «ястребов», напоминая, что есть еще корпус морской пехоты (192 тысячи человек, 364 боевых самолета и 438 вертолетов), 101-я авиационная дивизия с приданной ей тактической авиацией, авианосные силы (13 авианосцев с 800 самолетами на борту) и многое другое, могущее усилить контингент «ударных сил вмешательства».

Формирование и подготовка этих сил — еще одно подтверждение «стратегических концепций» правящих кругов США, имеющих целью укрепление позиций американского империализма в ключевых районах мира.

Исчерпывающую характеристику сущности новоиспеченного «корпуса быстрого реагирования» дал Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, оценив его как чисто империалистическую затею. «Государственная мудрость, — отметил Леонид Ильич, — не в том, чтобы «реагировать быстро» пулеметом и винтовкой; главное — реагировать правильно с учетом объективных реальностей сегодняшнего мира, искать мирного решения проблем».

З. ДАВИДОВ

## ЕСТЬ ТАКОЙ ТРЕНАЖЕР...

**В материалах об авиаторах, пишут наши читатели П. Иванов, А. Силантьев, А. Конопатский, говорится, что, готовясь к полетам, летчики работают на специальных тренажерах — учатся пилотировать в зоне, летать по приборам, перехватывать цели. А чему учатся летчики-испытатели? И есть ли у них тренажеры!**

**С**амолет, будто сжатая до предела пружина, удерживаемый лишь силой тормозов, стоял, урча, на взлетной полосе. Вскоре ворчание и рокот турбореактивного двигателя переросли в пронзительный вой, сменившийся ревом. Затем раздался почти неслышный на этом фоне гула и грохота резкий хлопок — включился форсаж, и машина, ускоряя движение, понеслась по бетонной дорожке.

Блестящий нос самолета плавно поднялся вверх, и лайнер уже бежал на двух основных колесах, словно белоснежный лебедь, раскинув серебряные крылья. Набрав по крутой параболе высоту, могучая машина, стремительно пробив низкие облака, неудержимо устремилась в синеву бездонного неба.

В кабине, на положенных им местах чуть подрагивали зеленые и черно-белые стрелки приборов и указателей. Ровно и надежно работал двигатель, от мощи которого едва заметно вибрировала крылатая машина. В эфире раздавался тихий далекий треск, доносились голоса и позывные других пилотов, находившихся в воздухе.

Вдруг за спиной пилота словно выстрелили из пушки. Он вздрогнул, инстинктивно глянул назад.

«Что случилось? — мелькнула мысль. — Будто взорвался двигатель». Летчик быстро посмотрел на приборы. Обороты турбины катились вниз, температура газов выросла. Помпаж! Это короткое, но емкое слово порой волновало и опытных летчиков своей опасностью. Пилот выключил двигатель, чтобы снова его запустить, но не смог этого сделать ни с первой, ни с третьей попытки. А самолет, ежесекундно теряющий высоту и скорость, уже трясло, лихорадило, тянуло в крутой разворот. И вот он в глубоком штопоре.

В кабине стало непривычно тихо, только снаружи свистел воздушный поток. Погасли все сигнальные лампочки, на летчика безглазо смотрело световое табло, еще минуту назад жившее своей беспокойной жизнью. Машина, вращаясь по узкой спирали, неотвратно падала вниз...

Летчик пытался подчинить пораженную внезапным недугом машину, вывести ее

из штопора — напрасно, она не повиновалась. Выход один — прыгать! Но едва летчик об этом подумал, как послышался строгий и недовольный голос руководителя полетов:

— Эксперимент окончен. Вы непросто вяло действовали, товарищ Иванов. Надо быстрее, энергичнее. Придется «слетать» еще. А пока отдыхайте. И думайте...

И летчик, недовольный собой, вылез из кабины тренажера. Он сконфуженно качал головой, передергивал, как от озноба, плечами, говорил с виноватой улыбкой:

— Будто все в самом деле... Так настояще, реально. Не успел подумать, предпринять, а земля уже рядом. Как хорошо, что это всего лишь тренажер.

Действительно, эксперимент чуть было не завершившийся «аварией», окончился для летчика вполне благополучно. Но чем же тогда вызвана необходимость проведения таких сложных летных инженерно-психологических опытов? Почему взаимодействию человека и машины, летчика и самолета придается такое важное значение?

Актуальность этой задачи заключается в том, что от четкого, целесообразного и надежного контакта человеческого разума, интеллекта и техники во многом зависит не только эффективность полетов, но и жизнь летчика-испытателя.

Современная авиация — это сверхзвуковые скорости, это поражающие воображение дальности и высоты полета. Это возросшее во много раз количество пилотажно-навигационных приборов в кабине самолета, автоматические системы управления полетом, радиолокационное оборудование и как следствие всего этого — лавина информации, каждый миг которой не только о чем-то говорит летчику, но и заставляет его все время решать сложные логические задачи, связанные с пилотированием самолета, работой двигателя и всего оборудования.

Дефицит времени, появляющийся в результате возрастания скоростей и высот полета, сложность авиационной техники, ежесекундное изменение окружающей обстановки, требующее немедленных действий, значительные физические и психические нагрузки привели к тому, что в наше время пилот испытывает гораздо большее физическое и эмоциональное напряжение, более раннее утомление, усталость, чем при управлении самолетами даже недалекого прошлого.

Качество же выполняемого задания и безопасность полета во многом зависят от его опыта, его способности действовать решительно и правильно в критических ситуациях. Поэтому и уделяется много внимания воспитанию таких необходимых каждому летчику качеств, как внутренняя собранность, умение сосре-

доточиться на главном, устойчивость к срывам психики, самообладание, выдержка и — самое главное — быстрая и безошибочная реакция на отказы техники в воздухе.

Для решения этой сложной задачи и служат специальные наземные тренажеры, которые помогают выявлять неточности пилотирования, оттачивают умение распределять внимание между управлением самолетом, его системами, двигателем и уменьшают один из главнейших неблагоприятных факторов, которые могут приводить к летным происшествиям, — неожиданность возникновения аварийной обстановки.

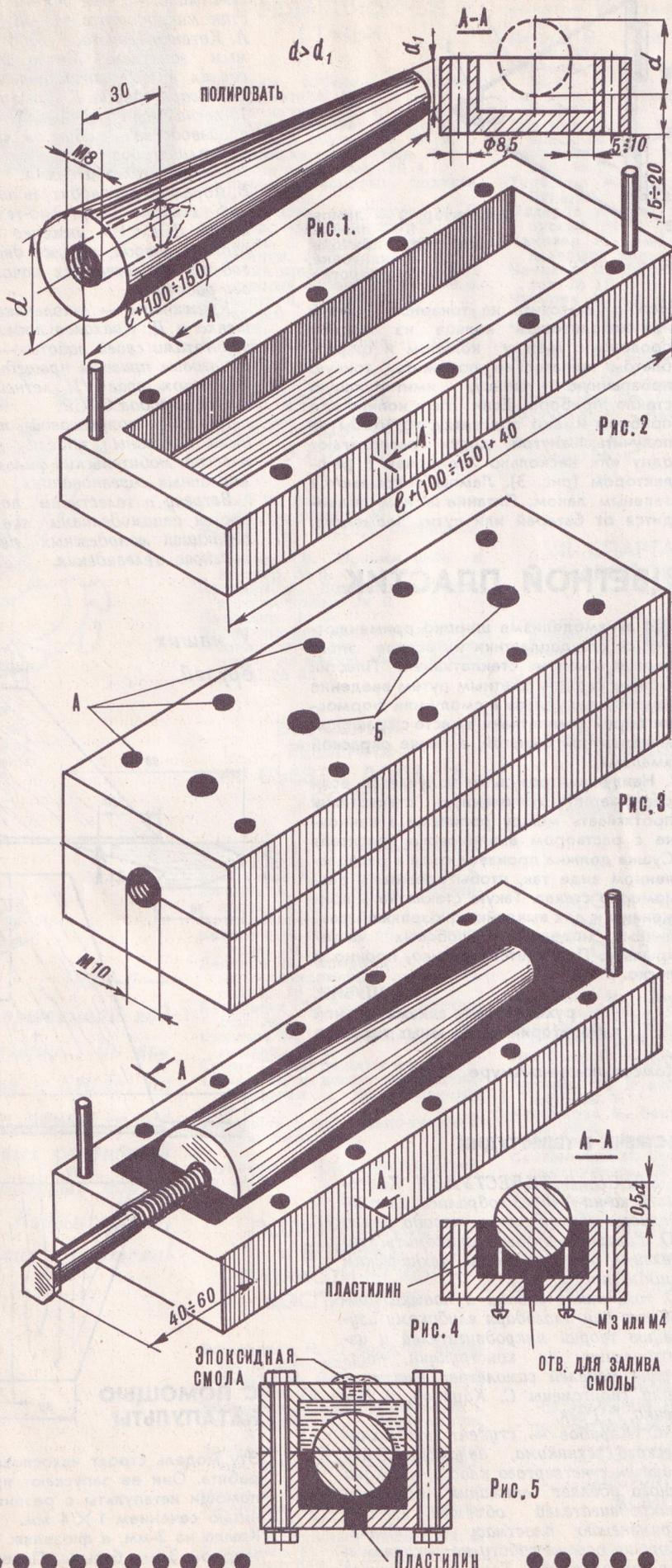
Эксперименты на этих тренировочных имитаторах полетов позволяют пилоту поверить в себя, в свои силы и возможности техники, а также психологически подготовиться к возможным осложнениям в настоящем полете.

Что же из себя представляет наземный имитатор? Это кабина обычного серийного самолета, оснащенная сложнейшей электронной и осциллографической аппаратурой, аналоговыми вычислительными машинами, совершеннейшими приборами, позволяющими контролировать изменения в организме летчика при проведении эксперимента. Для создания у летчиков максимально достоверных ощущений полета применяются объемное телевидение и стереокино, световые, звуковые и вибрационные эффекты.

Техника наша надежна. Отказы систем и двигателей даже на опытных самолетах — редкость, но, исходя из назначения тренажеров, на них можно моделировать любые отказы материальной части самолета и двигателя, всевозможную последовательность этих отказов, начиная от взлета и кончая посадкой. Позволяя вводить отказы техники, тренажеры позволяют и устранять их или, если это невозможно, благополучно выходить из сложных ситуаций, благополучно заканчивать «полет», как и в обычных, реальных условиях.

Трудно переоценить значение тренажера в изучении проблем, связанных с отказами авиационной техники, вызывающими сложные ситуации, с поведением человека в этих ситуациях, хотя, с другой стороны, наземный имитатор — не средство от всех бед и неожиданностей и не волшебная палочка, способная одним махом уничтожить все непредвиденные случайности, возникающие в воздухе. Однако правильное и своевременное использование тренажеров для обучения молодых и тренировки опытных летчиков при моделировании особых случаев в полете является важным средством обеспечения безопасности полета.

**В. АГЕЕВ,**  
инженер



Спортсмен Г. Грек разработал технологию изготовления пластиковых трубок методом матричного прессования из стеклоткани на основе эпоксидных смол. Полученные этим способом трубки отличаются высокой прочностью и хорошим внешним видом, при малом весе, исключают применение балласта. Они, например, могут служить хвостовыми частями фюзеляжей моделей планеров, резиномоторных, таймерных и других.

В качестве оснастки применяется стальной пуансон (рис. 1), имеющий длину на 100—150 мм большую, чем хвостовая часть 1.

Из листового дюрала или стали толщиной 20—30 мм (можно применить текстолит, дельта-древесину и т. п.) фрезеруются верхняя и нижняя половинки матрицы с углублением под пуансон. Точная взаимная фиксация половин матрицы достигается направляющими штырями  $\phi 8$  мм (рис. 2) и стяжными болтами.

Сложенные вместе матрицы с торца засверливаются со стороны большего диаметра пуансона и нарезается резьба  $M 10$ .

Ряд отверстий  $A \phi 10$ —15 мм сверлят для заливки смолы (рис. 3).

Затем любую половинку матрицы заполняют пластилином, накладывают сверху пуансон и вдавливают его по всей длине на глубину не более 0,5 диаметра (рис. 4). Излишки пластилина удаляют скребком по оси разреза. В торец пуансона предварительно ввертывают болт  $M 8$ , который выступает за пределы матрицы на 40—60 мм.

Затем проверяют положение оси пуансона. При большом утоплении в пластилине пуансон можно приподнять двумя регулировочными болтами  $M 3$  или  $M 4$  (рис. 4), которые располагаются на концах пуансона по 2 шт. с каждой стороны. По плоскости разреза матрицы и поверхности металлического пуансона наносят мастику, которую растирают сухим до тонкого слоя. Углубление второй половины матрицы обезжиривают.

Собранную матрицу стягивают болтами и заливают смолу через отверстия до полного заполнения (рис. 5). После отвердевания смолы матрица разнимается, но пуансон вынимать из смолы не следует. Вторая половина матрицы тщательно очищается от пластилина, обезжиривается. Плоскости разрезов снова натирают мастикой, аналогично поступают и с металлическим пуансоном, не вынимая его. Вновь половинки матрицы собирают и стягивают болтами. Производят заливку смолой. После отвердевания залитой смолы разбирают матрицы и за болт, ввинченный в торец, осторожно удаляют пуансон. Контролируют качество поверхности на застывшей смоле.

Теперь, когда матрица готова, приступают к изготовлению пластиковых трубок. Металлический пуансон обрезают на 40—60 мм со стороны большего диаметра. Между пуансоном и стенками матрицы образуется зазор 0,2—0,4 мм, зависящий от длины обрезанной части. Укороченный пуансон смазывают разделительным слоем и оборачивают стеклотканью толщиной 0,1 мм, предварительно пропитанной в эпоксидной смоле (излишки отжать). Количество слоев стеклоткани берется в зависимости от требуемой толщины трубки.

Пуансон с накрученной на него стеклотканью помещают в одну из половин

матрицы (обе смазать разделительным слоем) и стягивают болтами. В торец матрицы ввинчивают болт М 10 и вдавливают пуансон вдоль оси для лучшего прилегания стеклоткани к стенкам матрицы.

После отвердевания смолы болт М 10 вывинчивают и в торец пуансона устанавливают болт М 8 с гайкой, используя его как съемник. Далее разбирают матрицу. Пуансон с трубчатой оболочкой прокалывают при температуре 100—120°С в течение 10—15 мин. После этого оболочка легче «сходит» с пуансона. Для этого болт М 8 зажимают в тисках и руками резко провертывают оболочку.

Готовая трубка должна иметь ровный глянец по всей поверхности и одинаковую толщину стенок. Предлагаемая технология требует хорошего отжата стеклоткани, применения для ее пропитки не слишком пластифицированной смолы; не допускает касания руками пуансона с нанесенной мастикой.

## ПРИБОРНАЯ ДОСКА ДЛЯ МОДЕЛИ-КОПИИ

**С**портсмен К. Пикалов изготавливает приборную доску для модели-копии самолета следующим образом.

Циферблат каждого прибора рисует черной тушью на плотном ватмане в М 1:1 или более (рис. 1).

Полученные рисунки переснимаются на пленку 04—45 (обращаемая, черно-

Рис. 1. Циферблат прибора.

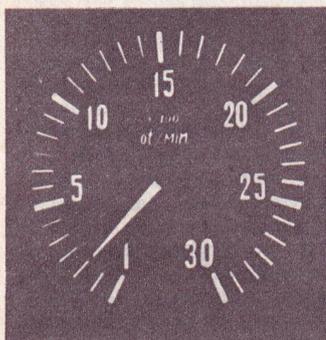
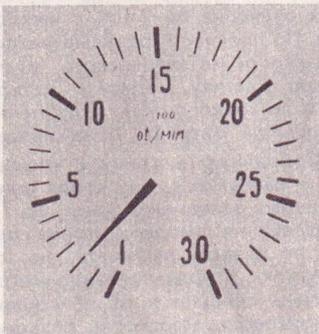
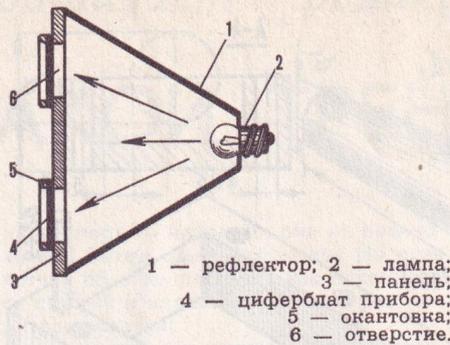


Рис. 2. Позитивное изображение циферблата.

белая, чувствительность 45 единиц), которая обрабатывается, получается позитивное изображение (рис. 2). Позитив печатают на обычной глянцевой бумаге.

В основном все циферблаты самолетных приборов круглые и их окантовку

Рис. 3. Схема подсветки приборной доски.



можно выточить на токарном станке или использовать кольца из медной проволоки. Между кольцом и циферблатом желательно положить тонкую прозрачную пленку, имитирующую стекло прибора. Если по копии приборы имеют подсветку, то, чтобы ее получить, внутри доски располагают одну или несколько лампочек с рефлектором (рис. 3). Лампы покрываются зеленым лаком. Питание к ним подводится от батарей или сухих элементов.

## ЦВЕТНОЙ ПЛАСТИК

**В** авиамоделизме широко применяют стеклопластики на основе эпоксидных смол и стеклотканей. Пластик можно сделать цветным путем введения цветных пигментов в смолу или формовки сырой стеклоткани вместе с крашеной микалентной бумагой, а также окраской эмальями.

Наилучший результат получается, если равномерно отожженную стеклоткань протягивать между роликами в ванночке с раствором анилинового красителя. Сушка должна производиться в расправленном виде так, чтобы краситель равномерно стекла. Такую стеклоткань применяют и для выклейки фюзеляжей различных моделей, и лобовых частей крыльев. Получается красиво, прочно и легко.

**В. ШУБИН,**  
руководитель авиамодельной  
лаборатории клуба юных техников

Комсомольск-на-Амуре

## ВСТРЕЧА В ТЕЛЕСТУДИИ

**ЗДЕСЬ, В ТЕЛЕСТУДИИ** Комсомольска-на-Амуре, собрались авиамоделисты авиационного завода имени Ю. Гагарина, чтобы познакомиться зрителей с увлекательным техническим видом спорта.

О том, какие знания и навыки приобрели они благодаря глубокому изучению теории микродвигателей и изготовлению их конструкции, постройке моделей самолетов, рассказывали спортсмены С. Қарибов, А. Котенко, Г. Грек.

С. Қарибов — студент политехнического техникума, авиамоделизмом увлечен с четвертого класса, в секции много уделяет внимания освоению микродвигателей объемом 2,5 см<sup>3</sup>, применению пластмасс в моделях. Хорошо освоил работу на токарном и фрезерном станке. Тема его будущего дипломного проекта в техникуме —

авиамодельная: комплексный испытательный стенд для снятия характеристик микродвигателей. Его товарищ А. Котенко сочетает работу с любимым занятием. Много интересного сделал в технологии авиамоделизма.

Слесарь завода Г. Грек имеет уже 15-летний авиамодельный стаж, на производстве — один из лучших рационализаторов.

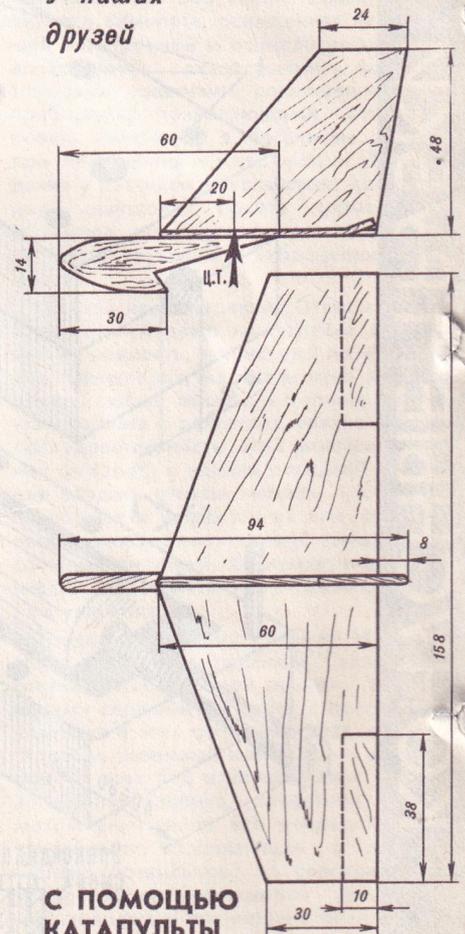
Перед телезрителями выступил В. Абрамов, руководитель авиамодельной секции спортивно-технического клуба ДОСААФ, инженер одного из отделов завода, он уже двенадцатый год на общественных началах ведет эту работу.

Кружковцы — школьники С. Ярошенко и Д. Крахалев поделились результатами своей работы — ведь они бронзовые призеры прошедшей в Хабаровском крае VII летней Спартакиады народов СССР.

В ходе полчасовой программы были показаны модели различных классов, любительский фильм об авиамодельных соревнованиях.

Встречу в телестудии подготовили секция авиамоделизма совместно с редакцией молодежных передач городского телевидения.

## У наших друзей



## С ПОМОЩЬЮ КАТАПУЛЬТЫ

Эту модель строят чехословацкие ребята. Они ее запускают при помощи катапульти с резиновой нитью сечением 1 × 4 мм. Крыло из 2-мм, а фюзеляж из твердой 3-мм бальзы. Поверхность модели тщательно обработана и покрыта нитролаком.

**СОДЕРЖАНИЕ  
ЖУРНАЛА  
«КРЫЛЬЯ РОДИНЫ»  
ЗА 1979 ГОД**



**1980-й —  
завершающий год  
пятилетки... Он все  
ближе и ближе, он  
уже на пороге — год  
новых свершений  
и трудовых побед.  
С Новым годом,  
дорогие читатели!**

**ПЕРЕДОВЫЕ  
И РЕДАКЦИОННЫЕ  
СТАТЬИ**

К новым рубежам, к новым свершениям! № 1.  
Всегда начеку. № 2.  
Совершенствовать технические средства обучения. № 2.  
Спартакиада на финише. № 3.  
Верность ленинизму. № 4.  
Бессмертие великого подвига. № 5.  
Летный день аэроклуба. № 6.  
Единство политического, трудового и нравственного воспитания. № 7.  
Могучие крылья Отчизны. № 8.  
Воздушный страж Родины. № 8.  
Здравствуй, школа! № 9.  
Победным курсом Октября. № 11.  
Летная дисциплина — закон. № 12.

**РЕШЕНИЯ  
XXV СЪЕЗДА КПСС —  
В ЖИЗНИ**

Вялый П. Достигнутое — умножим, закрепим. № 5.  
Мамаев А. Растить патриотов. № 9.  
Мосякин В. Возьми себе в пример. № 5.  
Колядин А. Доходить до каждого человека. № 8.  
Патриоты. № 8.  
Продолжатели дела отцов. № 5.  
Социалистическое соревнование — на новую, высшую ступень! № 3.

**ВЫПОЛНЯЯ  
РЕШЕНИЯ  
VIII СЪЕЗДА ДОСААФ  
СССР**

Байтасов Б. В казахстанском небе. № 4.  
Винокуров А. На подъеме. № 5.  
Ежигов А. Священная обязанность. № 10.  
За массовость спорта. № 2.  
Коровин И. Работа об условиях труда. № 4.  
Леванов Б., Спирина Э. Сегодня — юнармеец, завтра — солдат. № 9.  
Леонтьева Т. Сельские активисты. № 6.  
Одинцов М. Дисциплина — это значит... № 6.  
Сумин П. Все решают люди № 1.  
Турьян В. В долгу перед авиационными спортсменами. № 9.  
Улучшать материально-техническую базу. № 9.  
Шуканов Б. Идет урок мужества. № 8.

**ПОЛИТИЧЕСКОЕ  
И ВОЕННО-  
ПАТРИОТИЧЕСКОЕ  
ВОСПИТАНИЕ**

Банифатов И. О боях, о дружбе, о товарищах. № 11.  
Голышев М. Под крылом Дунай и Тисса. № 11.  
Журавлев А. Над Кубанью. № 4.  
Зельвенский Ю. Севастополь. № 5.  
Землянский Д. Ленинский музей в авиационном училище. № 4.  
Ивлев Б. Спасибо, школа! № 4.  
Леонтьева Т. Памятник самолету-воину. № 7.  
Лисов И. Ложный десант. № 6.  
Литвинюк И. Командир — организатор боя. № 9.  
Львов М. Торпедоносец на боевом... № 7.

Минаков В. Фронтовой сувенир. № 5.  
Никитин Ю. Нежное мужество. № 1.  
Петров М. Сын долины семи рек. № 4.  
Сергеев Е. По заветам вождя. № 12.  
Смирнов Б. Юность маршала. № 6.  
Снятков С. На планере в тыл врага. № 2.  
Сокровищница ратных реликвий. № 2.  
Турбанов А. Дороги штурмана Буланова. № 10.  
Федоров А. Под крылом Белоруссия. № 6.  
Чечнева М. Нам дороги эти позабыть нельзя. № 3.  
Чечнева М. Деятнадцатый вылет. № 12.  
Чугунов Н. Он был в колонне победителей. № 6.  
Чудакова В. Вой над окопами. № 3.  
Шмелев Н. Войсковое товарищество. № 5.  
Штучкин Н. Имени Василия Маганова. № 10.  
Штучкин Н. Наказ генерала. № 12.  
Якименко А. Бои над Халхин-Голом. № 8.

**VII СПАРТАКИАДА  
НАРОДОВ СССР**

Готовясь к спартакиадным встречам. № 3.  
Мальков А. Победа добывается в борьбе. № 9.  
Манаров Ю. Спартакиада называет победителей. № 10.  
Мурадян Г., Турбанов А. Готовясь к финалам. № 6.  
На клубных аэродромах. № 6.  
На спартакиадных турнирах. № 9.  
Скоро — финал. № 8.  
Харламов С. Слагаемые летного мастерства. № 3.

**ВОСПИТАННИКИ  
ОБОРОННОГО  
ОБЩЕСТВА**

Анненков М. Опираясь на общественников. № 9.  
Болотов А. Здесь начинается дорога в небо. № 7.  
Игнатьев С. И точнее становятся руки. № 5.  
Казьмин В. В запас не уходящий. № 7.  
Колбинова В. Секретарь райкома. № 8.  
Рогов М. Наставник. № 9.  
Светличный И. Впитавший опыт инструктора. № 12.  
Строителей П. Строитель. № 11.  
Турбанов А. Там, за горизонтом. № 3.  
Урюжников В. Экипаж машины боевой. № 2.  
Шено М. Крылатая семья Жилевых. № 9.  
Штучкин Н. Огонь на себя. № 3.

**МОЛОДЕЖИ  
О ЖИЗНИ ВОЕННО-  
ВОЗДУШНЫХ СИЛ И  
ВОЗДУШНО-  
ДЕСАНТНЫХ  
ВОЙСК**

Агеев В. Есть такой тренажер. № 12.  
Дынин И. Фронтальная традиция. № 10.

Комеякин Г. Окрыленность. № 9.  
Летчик-снайпер. № 8.  
Монряк Г. Сорок лет за штурвалом. № 7.  
Монряк Г. Умножая славу фронтовиков. № 10.  
Наливайко Б. В тылу «противника». № 1.  
Олейник А. По закону войскового товарищества. № 8.  
Романов А. Стратегическая высота. № 2.  
Хоробрых А. По высшему баллу. № 1.  
Чумаков Е. За взлетом — взлет. № 4.  
Яковлев Е. Десантник. № 11.

**ВНИМАНИЕ —  
ПОДРОСТКИ**

Алексеев А. — Дом юных техников. № 3.  
Багинская В. Себя увидеть в учениках. № 9.  
Волошинов В. У «Зарницы» нет каникул. № 10.  
Встречи с космосом. № 5.  
Ребятам снятся самолеты. № 10.  
Ребячьих рук творения. № 6.  
Твори, выдумывай, пробуй! № 10.  
Учитесь властвовать собой. № 8.  
Шубин В. У берегов Амура. № 2.  
Юность в поиске. № 3.

**В ОРГАНИЗАЦИЯХ  
И АЭРОКЛУБАХ  
ДОСААФ**

Балакин Н. За честь заводской марки. № 4.  
Бойков В. Минута полета — час подготовки. № 6.  
Борисов И. На полетах — организованность, бдительность. № 8.  
Вновь первые. № 3.  
В ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников. № 2.  
Георгиев Ф. Аэроклуб и военно-патриотическое воспитание. № 3.  
Жарновский И. Учителя и ученики. № 2.  
Жарновский И. За Полярным кругом. № 7.  
Жарновский И. Опираясь на актив. № 12.  
Леонтьева Т. Активисты из ПТУ. № 2.  
Летчики совершенствуют учебную базу. № 10.  
Петруничев Е. Крылатый город. № 1.  
Понрышкин А. Эффективность и качество летного обучения. № 1.  
Прозоров Е. Самолеты уходят в зону. № 7.  
Сафонов В. Дисциплина и личная ответственность. № 9.  
Сидоренко Б. Посвящение в авиаторы. № 12.  
Соловьев В. На твердой основе. № 8.  
Турьян В. Работа каждого из нас. № 11.  
Аэрофлот-79. № 8.  
В учебных классах Аэрофлота. № 6.  
Кузнецов Н. Над гектаром поля — гектар неба. № 6.  
Жебран В. И сокращаются большие расстояния. № 5.  
Павлов С. Аэрофлот и Олимпиада-80. № 4.  
Степанов Н. Аэробус держит экзамен. № 3.



## КОСМОНАВТИКА

- Ануфриев А.** Комсомольские награды космонавтам. № 4.  
**Белоцерковский О.** Космос — людям. № 10.  
**Зайцев Ю.** Солнечный дозор. № 12.  
**Климух П.** Эпопея мужества и мастерства. № 11.  
**Котенко Е.** Пионер космической техники. № 12.  
**Лазарев Н.** Космическая вахта продолжается. № 6.  
**Лазарев Н.** «Протоны» продолжают вахту. № 8.  
**Мансимо Г.** Полет успешно завершен. № 10.  
**Меркулов И., Старостин П.** Развивая идеи пионеров космонавтики. № 7.  
**Меркулов И.** Под солнечным парусом. № 9.  
**Меркулов И.** Индустрия в космосе. № 12.  
**Николаев А., Горячев М.** Космический полет... на земле. № 3.  
**Старостин П.** Год выдающихся достижений. № 4.  
**Титов Г., Горьков В.** Сегодня и завтра спутников Земли. № 6.

## САМОЛЕТНЫЙ И ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

- Андрянов И.** Первый самостоятельный. № 1.  
**Балакин Н.** По большому счету. № 10.  
**Балакин Н.** Воля к победе. № 12.  
**Демченко А.** Нелегко путь к успеху. № 4.  
**За масовость спорта.** № 2.  
**Игнатьев С.** Характер — чемпионский. № 3.  
**Ковалев В.** Преумножая спортивные традиции. № 11.  
**Кришкевич И., Манаров Р.** Физическая подготовка курсанта. № 1.  
**Кришкевич И., Манаров Р.** Чтобы стать летчиком. № 6.  
**Кудинов А.** Лечу по кругу. № 12.  
**Леонова Л.** Произвольный комплекс: как его составить? № 7.  
**Мальков А.** Высоты винтокрылых. № 1.  
**Нажмудинов К.** Обязательный пилотажный комплекс. № 6.  
**Нажмудинов К., Тарасов Ю.** Успех литовских спортсменов. № 11.  
**Немкова Л.** Восьмигранная петля. № 5.  
**Осипов Е.** «Вильга-35А» и особенность ее эксплуатации. № 1.  
**Филиппенко Д.** Командир звена Савельев. № 11.  
**Полеты и физическая закалка летчика.** № 8.  
**Прокофьев С.** И золото, и дружба. № 7.  
**Сидоров А.** Воспитание дисциплины летчика. № 7.  
**Сироткин Ю.** Пилотажный комплекс. № 1.  
**Спорт отважных.** № 5.  
**Тарасов Ю.** По сложной программе. № 1.  
**Турбанов А.** Мастера дают урок. № 9.  
**Успех нашей команды.** № 8.  
**Шехалевич А.** На реактивных скоростях. № 11.  
**Яковлев А., Кондратьев В.** Спортивно-пилотажный самолет: идеи и проблемы. № 2.

## ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

- Белоусов А.** Соревнуются воздушные дозорные Лесов. № 11.

- Ванярхо А.** Внимание, отцепка! № 11.  
**Васина Б.** Лучший в мире. № 1.  
**Васина Б.** Чтобы расцветали в небе купола. № 7.  
**Васина Б.** За дружбу и братство. № 11.  
**Васина Е.** Испытание. № 12.  
**Волков А.** Победа в Сольноке. № 1.  
**Волков А.** 106 приземлений в «ноли». № 2.  
**Говорят спортсмены, тренеры, судья.** № 3.  
**Григорьев А.** «В воздухе проверим». № 3.  
**Гуськов А.** Мерой завтрашнего дня. № 5.  
**Жариков В.** Побеждать стало сложнее. № 8.  
**Жариков В.** Польша. № 12.  
**Жарковский И.** Москва — София. № 9.  
**Заболотный В.** Крылатые дальнеюсточники. № 5.  
**Казакова Г.** Легко ли прыгать с парашютом? № 1.  
**Калабухова Л.** Укладка парашюта ПО-9 серии 2. № 1.  
**Лениц Т.** Сибирская зона: размышления, впечатления, надежды. № 5.  
**Лисов И.** Старт — небо, финиш — земля. № 11.  
**Манаров Р.** Как тренировать вестибулярный аппарат. № 5.  
**Малиновский В.** Учись приземляться. № 8.  
**Новикова Л.** Наш клуб, родной. № 8.  
**Парашиотизм: настоящее и будущее.** № 6.  
**Прыжок чемпиона.** № 4.  
**Романюк Н.** Турнир военных парашютистов. № 12.  
**События. Факты. Люди.** №№ 10, 12.  
**Сторченко П.** Первая победа. № 10.  
**Ткаченко Е.** В небе Туркмении. № 7.

## ПЛАНЕРНЫЙ И ДЕЛЬТАПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

- Ананьев И.** В небе только девушки. № 10.  
**Бобарыкин И.** 24-й Московский... № 10.  
**Бугров В.** Крылья за спиной. № 7.  
**Васьков Л.** Рекорды на «волне». № 2.  
**Винокуров А.** Исследователи, строители, пилоты. № 4.  
**Елизаров Е.** Главное — безопасность. № 3.  
**Ковалев И.** Чехословакия. № 12.  
**Коваль А.** Чемпион России. № 7.  
**Коваль А.** Четыре рекорда за один день. № 8.  
**Коваль А.** В награду — планер. № 9.  
**Михайлов М.** Организация и дисциплина — прежде всего. № 11.  
**На взлете.** № 1.  
**Поланский В.** Куда зовешь, птица-жаворонок? № 11.  
**Рафковский В.** Венгрия-79. № 12.  
**Ругас А.** Нрав «длиннокрылых». № 6.  
**Сабещис В.** «Янтарь-стандарт». № 4.  
**Селмакин В.** Безопасность полетов — прежде всего. № 5.  
**Сытник Ю.** Музей крылатых. № 11.  
**Иudin В.** Первые шаги в небо. № 6.

## АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

- Алдошин Л.** Когда полетом управляет радиоволна. № 7.  
**Всесоюзные заочные соревнования юных авиамodelистов.** № 4.

- Игнатьев С.** Модель над селом. № 11.  
**Каюнов Н.** Радиоуправляемый планер. № 6.  
**Краславский Б.** Техника зарубежных спортсменов. № 1.  
**Лебединский М.** Под знаменем дружбы. № 8.  
**Липинский Л., Токарев В.** Как улучшить «Супранар-82»? № 9.  
**Мерзликин В.** Глиссада планирования. № 11.  
**Микросамолеты новороссийских кружковцев.** № 7.  
**Назаров А., Лебединский М.** Высоты завоеваны... а проблемы остались. № 1.  
**Назаров А.** Время извлечь уроки. № 12.  
**Новые времена — новые имена.** № 11.  
**Радиоуправляемые: новый пилотажный комплекс.** № 2.  
**Рожков В.** Биография рекорда. № 4.  
**Самолет — предшественник УТ-2.** № 10.  
**Семенов М.** Соревнуются авиамodelисты. № 6.  
**Соколов К.** Ветераны-авиамodelисты из Перми. № 5.  
**Спортсмены предлагают.** № 5.  
**Турбанов А., Турьян В.** Среднее звено — важнейшее. № 8.  
**Турьян В., Семенов М.** Ухабы на пути спортсменов. № 4.  
**Турьян В.** Простейшая резиномоторная. «МИГ» в один миг. № 4.  
**Турьян В.** Послесловие к турниру. № 10.  
**Частный Г.** С гибким крылом. № 7.  
**Шубин В.** Пластик на крыле. № 11.  
**Шубин В.** Конусные трубки из пластика. Приборная доска для модели-копии. № 12.

## МОЛОДЕЖИ О ТЕХНИКЕ

- Бирюлин В.** Первый советский винтокрылый аппарат. № 9.  
**Козлов П.** Великий труженик Ильюшин. № 7.  
**Нечаев Ю., Павленко В.** У истоков реактивного. № 9.  
**Новиков М.** Опережавший время. № 8.  
**Опытные самолеты периода первой мировой войны.** №№ 1—12.  
**Перов В., Старостин П.** Самолеты двухбалочной схемы. № 5.  
**Симаков Б.** Эскадра «Илья Муромец». № 6.  
**Тарасов Ю., Пятницкий Ю.** Крылья куйбышевских студентов. № 10.

## У НАШИХ ДРУЗЕЙ

- Голышев М.** Крепнут крылья патриотов. № 2.  
**Крепнут узы братской дружбы.** № 10.  
**Кривошеенко В.** Дружба и братство. № 2.  
**Парашюты XIV чемпионата мира.** № 2.  
**Смирнов В.** Друзья обмениваются опытом. № 10.  
**С тормозной лентой.** № 4.  
**Францук З.** Авиамodelизм в Польше. № 3.  
**Хадбатор Д.** Рубежи монгольских спортсменов. № 7.  
**«Янтарь-2».** № 4.

## ЛИТЕРАТУРА И ИСКУССТВО

- Асташенков В.** Окрыленность. № 1.  
**Асташенков В.** Крылатой гвардии бойцы. № 8.

- Аэросмесь.** №№ 6, 7.  
**Вишняков И.** Образ Чкалова стал ближе. № 3.  
**Дынин И.** Лучше нету войск на свете... № 4.  
**Заранкин Ю.** Премьера в Звездном. № 5.  
**Заранкин Ю.** «Небо — земля» № 10.  
**Зюзин П.** О друзьях, боевых товарищах. № 10.  
**Кадаев В.** Ключи от времени и пространства. № 6.  
**Кукушкин П.** Воениздат — читателям. № 1.  
**Курочкин П.** Операция «Дети» №№ 3, 9.  
**Лашков И.** Новые стихи. № 9.  
**Макаров Ю.** Самолетный спорт в СССР. № 7.  
**Мейлахс М.** Из шкатулки авиационных курьезов. № 2.  
**Миронов Н.** Автор повестей — летчик. № 10.  
**Михайлов Г.** Фронт над морем. № 6.  
**Михайлов Г.** Ученый, патриот. № 7.  
**Ольдерогге Г.** Победы нет без связи. № 4.  
**Сафонов А.** Повесть о крылатом генерале. № 9.  
**Семенов И.** К победным рассветам. № 2.  
**Слово «самолет».** № 7.  
**Сытник Ю.** Высокий взлет. № 3.  
**Судбин А.** Алый талисман. № 9.  
**Харьзов В.** Сказка наяву. № 9.  
**Чечнева М.** Ласточка. № 7.  
**Шумихин В.** Над картами воздушных сражений. № 2.

## ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

- Винторов В.** Нас растила целина. № 2.  
**Турбанов А.** Планета ста языков. № 2.  
**Беда И.** Моя судьба, моя звезда. № 3.  
**Шелест И.** Такое знакомое имя. № 5.  
**Савченко А.** Рождение парашютных знаков. № 10.  
**Романов Г.** «ОСОАВИАХИМ СССР. Страна Советов». № 9.  
**Григорьев А.** Летчик, большевик, ученый. № 2.  
**Филиппов В.** Инженеры авиации. № 3.  
**Серов И.** Воздушный мост революции. № 4.

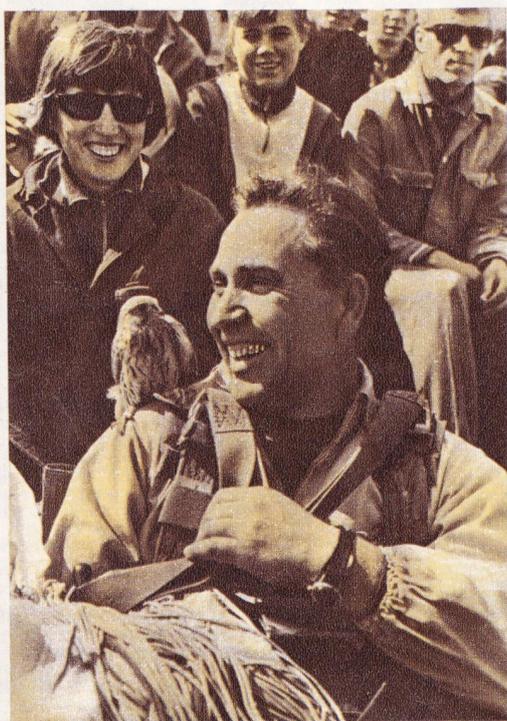
## В СТАНЕ ИМПЕРИАЛИЗМА

- Давыдов З.** Осиные гнезда агрессии. № 3.  
**Давыдов З.** «Вонг», Локхид, и другие. № 8.  
**Давыдов З.** Ударные силы готовятся к броску. № 12.  
**Ефремов А.** По агрессивным планам Пентагона. № 4.  
**Лесовой В.** Блок агрессии и разбоя. № 7.  
**Лобода И.** В шорах великодержавности маоизма. № 1.  
**Полов К.** Пентагон рвется в космос. № 2.  
**Ренькас Я.** Клеветники. № 11.  
**Чернусько Л.** «Харриеры» за китайской стеной? № 6.

## ПРАВИЛА ПРИЕМА В АВИАЦИОННЫЕ УЧИЛИЩА

- В военные авиационные училища. № 3.  
— В училища ДОСААФ СССР. № 5.  
— В учебные заведения гражданской авиации. № 6.

Необычные  
кадры



На фото-  
конкурс

Два сокола.

Мы — чемпионы.  
Фото В. РУБАНА

Надежная опора...  
Фото мастера спорта  
А. САМСОНОВА  
(Ворошиловград)

★★★



Шутка ветра.  
Фото мастера спорта  
Б. ВАСИНОЙ



## НЕБО ПОЛНО НЕОЖИДАН- НОСТЕЙ

Так называется книга, недавно вышедшая в издательстве ДОСААФ.\* Ее автор — старейший авиационный спортсмен М. Г. Мейлахс, человек необычной судьбы. Михаил Григорьевич летал в мирные дни и во времена лихолетья. Тысячи часов провел в небе, обучил сотни авиаторов: пилотов, планировщиков, парашютистов. За активное участие в обороне Москвы, за боевое обеспечение партизанских отрядов Белоруссии и Украины в годы Великой Отечественной войны автор книги не раз отмечен правительственными наградами.

После войны Мейлахс сначала работал в Аэрофлоте: занимался аэросъемкой в Красноярском крае, республиках Средней Азии и Закавказья, перевозил пассажиров, грузы, почту на Камчатку, — а затем в подразделениях ДОСААФ: летчиком-инструктором, штурманом аэроклуба, старшим летчиком-инструктором-парашютистом Московского городского комитета ДОСААФ.

Мастер спорта М. Мейлахс — участник воздушных парадов в честь Дня Воздушного Флота СССР, чемпионатов мира и Всесоюзных соревнований. На его счету пять рекордов скорости, два дальности и один высоты полета на поршневых самолетах.

Несколько лет назад, торопясь к вылету, М. Мейлахс попал в тяжелую автомобильную аварию. Врачи сумели вернуть летчика к жизни, поставили на ноги, но возвратили потерянное зрение, как ни бились, не смогли.

Летчик-коммунист нашел в себе силы для жизни и работы.

Передо мной книга М. Мейлахса. Прочитал ее с большим интересом. Закрыв последнюю страницу и показалось, что читал не о жизни других людей, а о самом себе. Вспомнил первые полеты в аэроклубе на ушедших уже в историю самолетов, боевые вылеты в годы Великой Отечественной войны. Конечно, такое не забывается. Но жернова времени способны перемолоть многие события тех памятных лет. И мне хочется поблагодарить М. Г. Мейлахса за теплое напоминание о недаром прожитых годах.

...В книгу вошли тридцать коротких, взаимосвязанных между собой рассказов. С мягким, добродетельным юмором автор пишет о людях, близко знакомых, друзьях, знакомит читателя с характерными яркими страницами их биографий.

Перед нами проходит плеяда отважных советских летчиков всех поколений. Одни сражались на фронтах гражданской и Великой Отечественной войн, другие несут свою трудовую вахту сегодня. По путевке В. И. Ленина пришел в авиацию Н. П. Шебанов. Он первым в нашей стране безаварийно налетал миллион километров. За свой трудовой подвиг был удостоен ордена Ленина. Другой летчик — С. А. Табаровский, штурман-пилот легендарного командарма В. К. Влюхера, коммунист Ленинского призыва. Герои Советского Союза М. П. Чечнева, С. Н. Анохин, Л. Х. Паперник, летчики В. Г. Степанов, В. А. Валентей, Р. К. Жеребов отличились на фронтах Великой Отечественной войны.

Эти имена, как и многие другие в книге, хорошо известны не только в кругу авиаторов. Отсюда и особые трудности в работе над книгой — хотелось сказать то, что еще не было сказано.

\* М. Г. Мейлахс. «Небо полно неожиданностей». Ордена «Знак Почета» Издательство ДОСААФ СССР. М., 1979 г.

Мне кажется, автору удалось это потому, что он не рассказывал о людях, а показывал их, «выхватывая» из жизни своих героев самые неожиданные ситуации, порой и курьезные, сумел найти те «кирпичики», из которых складывается фабула острогожета рассказа. И конечно, автор написал об авиаторах так, как может писать человек, которому хорошо знакомы все сложности этой трудной и почетной профессии.

Книгу удачно дополняют снимки старейших фотокорреспондентов страны Б. А. Антонова, В. Е. Вдовенко и авиационного инженера Е. М. Карнеевой.

После выхода в свет книги автор получил немало писем, в которых читатели искренне благодарят его за хороший подарок.

Н. ШМЕЛЕВ,  
Герой Советского Союза

## НАД ВОЛНАМИ БАЛТИКИ

Книга военных мемуаров «Над волнами Балтики»\* генерал-майора авиации Героя Советского Союза А. В. Преснякова, написанная в виде дневниковых записей, достоверно рисует суровое военное лихолетье, широко и объективно показывает мужество и героизм балтийских летчиков, рассказывает о ратных боевых действиях авиации Краснознаменного Балтийского флота.

Свой дневник А. В. Пресняков начинает с 24 июня 1941 г. В те дни он служил в 41-й отдельной авиаэскадрилье ВВС Балтфлота командиром звена военно-морской авиации и летал на гидросамолетах МВР-2. Это было сложное время.

Самолетов не хватало, и летчикам-балтийцам приходилось выполнять на своих специальных машинах роль бомбардировщиков, штурмовиков, а иной раз и истребителей. Враг неистово рвался к Ленинграду. В неимоверно трудных условиях жесточайшей блокады военно-морские летчики выдержали самые тяжелые испытания по обороне и защите Дороги жизни на Ладоге. Гитлеровская авиация обрушивала на ладожские переправы армады «юнкеров» под прикрытием «мессершмиттов», чтобы сорвать перевозки продовольствия, вооружения и боеприпасов, задуть жителям города и его славных защитников костлявой рукой голода. Но героическая и мужественная крылатая гвардия сохранила эти планы.

Автор показывает суровую жизнь и боевую деятельность 2-го гвардейского минно-торпедного полка, куда он был вскоре переведен. О чем бы ни рассказывал А. Пресняков — о бое в небе острова Соммерса, о выслеживании противника в небе острова Гогланд или у стен Ленинграда, он рассказывает ярко и образно, с непосредственностью очевидца.

Рисую характеры боевых летчиков морской авиации, автор пишет о том, как постоянно совершенствовалось летное мастерство и умение наших храбрых летчиков. Со страниц книги перед читателем встают люди героического склада, такие как Евгений Преображенский, Иван Борзов, Петр Хохлов, Алексей Пятков. Читаешь о героизме и мужестве военно-морских асов, с тревогой и гордостью следишь за их полетами, особенно при бомбардировках Берлина, его военно-промышленных объектов, а также Штеттина и других городов, и восхищаешься их делами.

Военные мемуары популярны у наших читателей. Для молодежи, знающей войну по книгам и кинофильмам, каждое свидетельство очевидца представляет исключительный интерес. Книга «Над волнами Балтики» учит мужеству и стойкости, преданности Родине. Она будет с интересом прочитана и ветеранами, и нашей подрастающей смениной.

П. КОКОШКИН

\* А. В. Пресняков. «Над волнами Балтики». М., Воениздат, 1979 г.

## «ЧЕЛОВЕК. НЕБО. КОСМОС»

Большая часть жизни генерал-майора медицинской службы Александра Николаевича Бабийчука отдана авиации, точнее — авиаторам. Поэтому естественно, что и его книга посвящена им, а также тем, кто своим повседневным, порой очень нелегким трудом обеспечивает здоровье летающих людей.

Вспоминая или читая о ратных подвигах наших воздушных бойцов, мы часто забываем о тех, кто стоял на страже их здоровья, — об авиационных медиках. О 4-й воздушной армии написано больше, чем о какой-либо другой. А теперь, с выходом книги А. Бабийчука, такое «преимущество» 4-й воздушной стало бесспорным. Книга раскрыла новые, многим читателям неизвестные стороны жизни воздушной армии, рассказала о буднях ее медицинской службы.

Не допустить заболеваний, выхода из строя летного и технического состава авиаполков! В военное время это — не только постоянный медицинский контроль за людьми, за их бытом, это и срочные меры против различных эпидемий, распространяемых врагом, — была ведь и такая, «тихая» война... Немедленно оказать медицинскую помощь раненому летчику, для чего всякий раз необходимо точно знать, где находится пострадавший, и вовремя поспеть к нему... Принять эффективные меры по быстрейшему излечению и возвращению в строй раненых воинов... В условиях жесточайших сражений суметь организовать эффективный отдых летного состава... Эти и десятки других не менее важных дел составляли круг повседневных забот медслужбы армии, возглавляемой военным врачом А. Н. Бабийчуком. И доктор очень интересно рассказывал в своей книге о деятельности медицинской службы, о ее замечательных людях.

В послевоенные годы автор наряду с большой работой в области авиационной медицины в плане личной научной работы подключается к решению новых задач, появившихся в связи с освоением космоса. В заключительной части книги читатель становится свидетелем многих «космических» эпизодов, участником которых был автор.

П. КОЗЛОВ

\* А. Н. Бабийчук. «Человек. Небо. Космос». Воениздат. 1979. 270 стр. 1 р. 30 к.

### ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ, ОПУБЛИКОВАННЫЕ В № 10 ЗА 1979 ГОД

#### ВСПОМНИТЕ НАЗВАНИЯ ПЛАНЕТ

1. Веста. 2. Алехин. 3. Икар. 4. Одиссей. 5. Ахиллес. 6. Аполлон. 7. Церера. 8. Юнона. 9. Паллада. Владилена.

#### АВИАКОНСТРУКТОРЫ

1. Петляков. 2. Лавочкин. 3. Алексеев. 4. Самсонов. 5. Москалев. 6. Мойсенок. Яковлев. Микоян. Антонов.

#### ГОЛОВОЛОМКА

Земля не может, не может не вращаться. Пилот не может, не может не летать.

#### МАЛЕНЬКИЕ РЕБУСЫ

1. Полярная звезда. 2. Канопус. 3. Малая Медведица. 4. Поллукс. 5. Дева. 6. Волопас. 7. Плутон. 8. Павлин.

Летная дисциплина — закон!	1
Е. Сергеев. По заветам вождя	2
И. Жарновский. Опираясь на актив	4
Есть 10 000 прыжков!	5
И. Светличный. Впитавший опыт инструктора	6
В. Федотов. Баллада о ночном бомбардировщике. В кабине бомбера	7
Н. Штучкин. Наказ генерала	8
М. Чечнева. Десятнадцатый вылет	10
А. Кудинов. Лечу по кругу	12
Б. Сидоренко. Посвящение в авиаторы	12
Н. Балакин. Воля к победе	14
А. Назаров. Время извлечь уроки	16
Б. Васина. Испытание	18
Н. Романюк. Турнир военных парашютистов	20
Новые всесоюзные рекорды	21
Международные соревнования социалистических стран.	
В. Жариков. Польша	22
И. Ковалев. Чехословакия	23
В. Раровский. Венгрия-79	24
Ю. Зайцев. Солнечный дозор	25
Е. Котенко. Пионер космической техники	26
И. Меркулов. Индустрия в космосе	26
В. Король. Перелеты русского богатыря	27
Опытные самолеты периода второй мировой войны	28
З. Давыдов. Ударные силы готовятся к броску	29
В. Агеев. Есть такой тренажер	30
В. Шубин. Конусные трубки из пластика. Приборная доска для модели-копии. Цветной пластик	31
Встреча в телестудии	32
Содержание журнала «Крылья Родины» за 1979 год	33
Необычные кадры	35
У книжной полки	36

На 1-й стр. обложки — фото мастера спорта А. САМСОНОВА.  
На 4-й стр. обложки — фото Б. ВАСИНОЙ.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор  
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ  
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.10.79.  
Подписано в печать 15.11.79.  
60×90% 5 п. л. Г-21401.  
Тираж 60 000 экз. Зак. 2837  
Цена номера 30 коп.  
Издательство ДОСААФ СССР  
3-я типография Воениздата

## РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ» ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЛУЧШЕЕ ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ПРОИЗВЕДЕНИЕ

В интересах дальнейшего повышения идейно-политического и литературно-художественного уровня публикуемых материалов редакция журнала «Крылья Родины» на 1980-й год объявляет конкурс на лучшее военно-патриотическое произведение. Редакция рекомендует авторам посвятить свои произведения 110-летию со дня рождения В. И. Ленина, 35-летию Великой Победы, Дню Воздушного Флота, успехам советских авиаторов, воспитанникам оборонного Общества. На конкурс представляются очерки, зарисовки, репортажи, стихи и другие литературные произведения, посвященные конкретным фактам, людям, событиям, пропагандирующие образ советского человека, его морально-политические качества, готовность встать на защиту завоеваний социалистического Отечества.

РАБОТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА КОНКУРС, ПО РЕШЕНИЮ ЖЮРИ БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ В ЖУРНАЛЕ. ДЛЯ ЛУЧШИХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ УСТАНОВЛЕННЫ СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕМИИ:

ПЕРВАЯ ПРЕМИЯ — 50 РУБЛЕЙ.

ДВЕ ВТОРЫЕ ПРЕМИИ — ПО 40 РУБЛЕЙ.

ДВЕ ТРЕТЬИ ПРЕМИИ — ПО 30 РУБЛЕЙ.

Кроме этого, лучшие произведения будут отмечены дипломами и призами журнала.

Редакция  
журнала  
«Крылья Родины»

ИСПЫТАНИЕ



Читайте  
на стр. 18



# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Женская команда Узбекистана:  
З. Шпулинг, Л. Скворцова, Л. Лозович —  
чемпион Спартакиады  
по групповым прыжкам на точность  
приземления.

Индекс  
70450.

Цена  
30 коп.