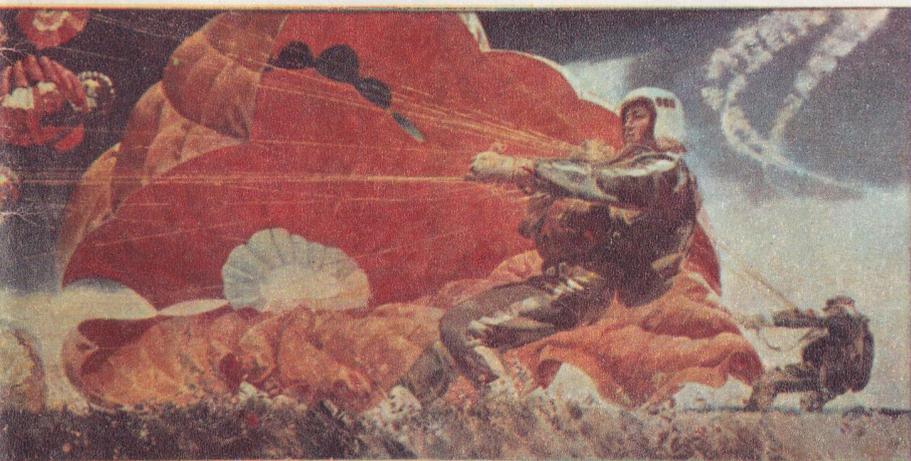




**ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ...
ОТРАЖАЮТ
НЕОДОЛИМОЕ
СТРЕМЛЕНИЕ
ЧЕЛОВЕЧЕСТВА
К МИРУ
И ПРОГРЕССУ.**

Л. И. БРЕЖНЕВ



**ЗДРАВСТВУЙ,
ГОД 1980!**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

••• ЯНВАРЬ •••

1

• 1980 •••

ОТЛИЧНИКИ



Раннее морозное утро. На аэродроме полным ходом идет подготовка к полетам. Осмотрена взлетно-посадочная полоса, произведена разведка погоды, техники проверяют готовность машины к полету, летчики уточняют задание. С большим подъемом трудятся воины-авиаторы в новом учебном году, готовятся достойно встретить 62-ю годовщину Советских Вооруженных Сил.

В 1979 году подразделение майора В. Баталова добилось высоких показателей в боевой и политической подготовке, завоевало право именоваться отличным.



Старший борттехник, старший лейтенант технической службы В. Абалмасов. Классные специалисты старший лейтенант технической службы В. Гнедый (слева) и прапорщик В. Самойлов.

Помощники командира корабля лейтенант В. Варламов и старший лейтенант С. Козлов; старший борттехник старший лейтенант технической службы В. Довгаль; помощник штурмана эскадрильи капитан В. Назар, командир отряда майор В. Баталов.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



ДЕСЯТАЯ ПЯТИЛЕТКА: ГОД ЗАВЕРШАЮЩИЙ

По великой советской стране шестует новый, 1980 год, завершающий год десятой пятилетки. Многими значительными событиями будет замечателен вступивший на земную орбиту Новый год! Наш народ, все прогрессивное человечество торжественно отметят 110-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, — основателя Коммунистической партии, вождя пролетарской революции, творца бессмертного учения о строительстве нового общества, имя которому коммунизм. В 1980-м мы отпразднуем 35-летие Великой Победы над гитлеровскими агрессорами — славную дату в истории нашего социалистического Отечества. Десятки тысяч спортсменов и гостей из многих стран всех континентов планеты летом будут участниками и болельщиками игр «Олимпиады-80», которые состоятся в Москве и в ряде других городов Советского Союза, в наступившем году советские авиационные спортсмены примут участие в ряде чемпионатов мира, Европы, социалистических стран.

В наступившем году будут проведены выборы в Верховные Советы республик и в местные Советы народных депутатов, что явится новой демонстрацией монолитности блока коммунистов и беспартийных.

Советский народ, ведомый Коммунистической партией, завершая десятую пятилетку, идет уверенной поступью по пути коммунистического строительства. Воплощая в жизнь решения XXV съезда КПСС, труженики страны развитого социализма, гордясь своими свершениями, смотрят в завтрашний день, готовясь достойно встретить XXVI съезд родной Коммунистической партии ударной работой, трудом по-ленински.

Есть чем гордиться советским людям. Год от года мужает наша страна, растет ее экономическое могущество, на новые высоты поднялись наука, культура и искусство, на должном уровне находится оборонноспособность Советского государства. Во всех сферах нашей многогранной жизни советский человек взял новые рубежи. Неуклонно возрастают проценты прироста промышленного производства, лозунг эффективности и качества утвердился нормой трудовой деятельности советских людей. Возросла добыча руды, нефти, газа, выплавка металла, стала более мощной топливо-энергетическая база. В стране имеется немало предприятий, где все или почти все изделия выпускаются только со Знаком качества. Успешно решается социальная программа партии, неуклонно растет жизненный уровень народа. В области сельского хозяйства минувший год, несмотря на трудные погодные условия, был ознаменован значительными успехами тружеников полей. Как подчеркивалось на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС и сессии Верховного Совета СССР, было собрано 179 миллионов тонн зерна.

Вместе с этими очевидными успехами во многих областях народного хозяйства имеются еще и отдельные недостатки. Проявляются они, в частности, в том, что еще не во всей полноте удовлетворяются растущие потребности нашей экономики. Вот почему партия, ее Центральный Комитет рассматривают и намечают меры по максимальному выполнению задач десятой пятилетки в завершающем году и созданию необходимых предпосылок на дальнейшее развитие социалистической экономики.

В едином строю со всем советским народом идет дорогой созидания 90-миллионная колонна членов Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту. Комитеты оборонного Общества, его учебные и спортивные клубы, первичные организации завершили в целом выполнение планов минувшего года с высокими показателями, внесли свой вклад в укрепление экономического и оборонного потенциала нашей Родины. В минувшем году подготовлено для народного хозяйства и для Вооруженных Сил значительное количество идейно закаленных, хорошо обученных специалистов. Возросла численность членов оборонного Общества, что свидетельствует о его популярности, о желании все новых и новых слоев трудящихся нашей Отчизны влиться в ряды ДОСААФ, поднять на новый уровень военно-патриотическую работу.

Вступая в новый, 1980-й год, мы берем на вооружение накопленный положительный опыт во всех областях деятельности Общества. Немало сделано оборонными организациями по выполнению решений XXV съезда КПСС, Постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», требований VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ. Глубже и шире решаются вопросы эффективности военно-патриотического воспитания, формирования у членов ДОСААФ идейной убежденности, беззаветной преданности делу партии, любви и социалистической Отчизне, советского патриотизма и пролетарского интернационализма, готовности к защите завоеваний социализма. Комитеты, учебные и спортивные организации повысили качество подготовки молодежи и военной службе. Улучшилась оборонно-массовая, спортивная работа в первичных организациях ДОСААФ, организация социалистического соревнования в аэроклубах, стали разнообразнее формы и методы воспитания подростков.

Важнейшим событием ушедшего года явилась VII летняя Спартакиада народов СССР. Спартакиада ярко и убедительно продемонстрировала подъем физкультурного и спортивного движения в стране, в том числе и по техническим видам спорта, имеющим военно-прикладное значение. На всех этапах спартакиады первичными организациями, спортивно-техническими клубами и комитетами ДОСААФ было проведено свыше 3-х миллионов различных по масштабам соревнований, в которых приняло участие более 50 миллионов человек. Характерно, что около 11 миллионов участников выполнили разрядные нормы. На республиканских и всесоюзных финальных соревнованиях спортсмены показали высокие результаты, установив 11 мировых рекордов. В лучшую сторону отличились наши парашютисты и авиамodelисты. По итогам VII летней Спартакиады награждены многие организации, в том числе сборные коллективы РСФСР, Украины, Москвы, Ленинграда, Белорусской и Литовской ССР и ряд других.

Да, много интересного, поучительного и полезного мы можем взять на вооружение в своей дальнейшей работе.

Руководствуясь бессмертными положениями Ленинского учения, требованиями КПСС, Конституции СССР о защите социалистического Отечества, решениями XXV съезда КПСС, Постановлением ЦК

КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», комитеты, авиационно-спортивные клубы, первичные организации, активисты оборонного Общества обязаны добиться дальнейшего повышения идейного воспитания трудящихся, усилить пропаганду революционных, боевых и трудовых традиций КПСС, советского народа и его Вооруженных Сил. Следует широко внедрять опыт комплексного решения задач военно-патриотического воспитания членов Общества, всемерно совершенствовать учебный процесс, укреплять дисциплину, проявлять заботу о безопасности летной работы.

В завершающем году десятой пятилетки перед нами стоят большие и ответственные задачи. Выполнение намеченных планов немислимо без глубокого и объективного анализа проведенной работы, без критического разбора недочетов и ошибок, без должных выводов. К сожалению, недостатки в деятельности комитетов, клубов, первичных организаций имеются и они существенно умаляют наши успехи, мешают общему движению вперед. В ряде организаций комплексный подход в вопросах идейно-политического воспитания не стал основным методом в работе с людьми. Работа с активом ведется от случая к случаю, порой в отдельных организациях носит компанейский характер. Встречаются еще случаи нарушения дисциплины, отдельные спортсмены допускают антиобщественные проступки, а в летной работе иногда забывают о законах и правилах организации и проведения полетов, что ставит под угрозу безопасность экипажей. Все эти теневые стороны деятельности клубов и организаций должны находиться в центре внимания руководителей, партийных организаций, широкого актива.

Всемерное повышение эффективности и качества всей нашей деятельности должно определять ключевые задачи каждой организации, клуба, комитета, пронизывать все сферы пропагандистской, организаторской, учебной работы. Год 1980-й должен быть проведен на высоком уровне организаторской работы, мы обязаны с честью выполнить возложенные на нас задачи, воплотить в конкретные дела социалистические обязательства завершающего года десятой пятилетки.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ № 1
РОДИНЫ (352)
1980

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

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



ЧЕМПИОНЫ 1979



Строитель моделей-копий самолетов, мастер спорта международного класса В. Крамаренко [Киев].

Киевские гонщики мастера спорта международного класса В. Шаповалов и В. Онуфриенко.

Парашютист мастер спорта А. Чос (Литва) — победитель в прыжках на точность приземления.

Фото Б. ВАСИНОЙ, В. ТИМОФЕЕВА

Совсем недавно отгремели финальные старты VII летней Спартакиады народов СССР, а авиационные спортсмены уже готовятся к новым воздушным турнирам олимпийского 1980 года.

Достижения победителей Спартакиады стали вдохновляющим примером для молодых спортсменов,

преисполненных решимости

завоевать новые высоты во славу любимой Родины.



Сборная команда Москвы по парашютному спорту — мастера спорта Л. Маликова, А. Данилова, И. Тивелькова, В. Царева — чемпион по групповой акробатике.

В редакцию пришло письмо. Группа курсантов Тамбовского высшего военного авиационного инженерного ордена Ленина Краснознаменного училища им. Ф. Э. Дзержинского пишет: «В журнале «Крылья Родины» № 4 за 1979 год мы прочитали статью «Ленинский музей в авиационном училище». В ней рассказывалось о том, как В. И. Ленин помог двум молодым людям Дауге и Шебанову стать летчиками. Просим рассказать, как сложилась дальнейшая судьба этих авиаторов».

ПО ПУТЕВКЕ ИЛЬИЧА

Биографии летчиков Макса Павловича Дауге и Николая Петровича Шебанова представляют интерес. Уже в первые годы Советской власти голубая мечта о соколиной профессии летчиков, желающих подчинить своей воле железную птицу — аэроплан, завладела сердцами многих юношей.

Этой мечтой бредили и неразлучные друзья, однокашники, Макс Дауге и Николай Шебанов. Успешно окончив теоретические курсы авиации при Московском высшем техническом училище (ныне училище имени Баумана), они проявили исключительную страсть к полетам. Им хорошо были известны имена первых русских летчиков — Михаила Ефимова, Сергея Уточкина, Петра Нестерова, первых красвоенлетов, отважно сражавшихся против белогвардейцев и интервентов на фронтах гражданской войны.

Однако на пути осуществления их мечты оказались затруднения. Дело в том, что авиационные школы принимали в то время только коммунистов, а Шебанов и Дауге были беспартийными.

Отец Макса Дауге, активный участник революционного движения, Павел Георгиевич Дауге видел, как ребята переживают свою неудачу, пытался как-то отговорить юношей от их задумки, называл многие земные профессии, но ребята не отступали от своего решения.

Павел Георгиевич, правда, видел возможность для оказания помощи юношам, но не решался ею воспользоваться.

А возможность заключалась вот в чем. Еще в 1904 году Павел Георгиевич Дауге познакомился с В. И. Лениным. В 1905—1907 гг. он был членом литературной группы при МК РСДРП, сотрудничал с большевистской газетой «Борьба». Занимаясь издательской деятельностью (1907—1912 гг.), П. Г. Дауге выпустил в свет на русском языке письма К. Маркса, Ф. Энгельса. Предисловие к сборнику написал В. И. Ленин. После Октябрьской социалистической революции, будучи наркомом просвещения Латвии и членом коллегии Наркомздрава РСФСР, П. Г. Дауге продолжал деловые встречи с В. И. Лениным. Он не раз убеждался в том, с каким вниманием и заботой относился Владимир Ильич к нуждам и запросам людей. Оценив си-

туацию, в которой оказался его сын и Н. Шебанов, Павел Георгиевич однажды все же решил поговорить с Лениным. Внимательно выслушав собеседника, Владимир Ильич обещал помочь. Вот тогда и появилась известная записка В. И. Ленина в школьный отдел Управления воздушного флота о немедленном принятии в Московскую школу авиации Макса Павловича Дауге и Николая Петровича Шебанова.

Но случилось так, что работники Управления делами Совнаркома проявили медлительность в отсылке предписания Ленина.

В один из дней, проверяя ход выполнения своих предписаний, Владимир Ильич обнаружил, что подписанный им документ в учебный отдел Управления воздушного флота в срок не отослан. Такое отношение к исполнению его распоряжений вызвало возмущение Владимира Ильича, и он тут же написал управляющему делами Совнаркома Горбунову, его помощнику Сергеевой: «Объявляю Вам строжайший выговор за совершенно недопустимую, неслыханную задержку Вами бумаги в Авиационную школу о принятии в нее тов. Дауге, переданную Вам для немедленной отсылки с курьерами по указанному адресу. Предупреждаю, что при повторении чего-либо подобного Вы будете уволены со службы».

Вскоре Макс Дауге и Николай Шебанов были зачислены в Московскую авиационную школу. По окончании школы, они получили звание красных военных летчиков и были направлены на фронт. После гражданской войны Макс Павлович Дауге переучился на летчика морской авиации. Однако состояние здоровья не позволило ему продолжать службу за штурвалом самолета. Уйдя с летной работы, М. П. Дауге стал трудиться на предприятиях судостроительной промышленности.

Когда началась Великая Отечественная война, Макс Павлович был уже опытным судостроителем, проводил большую работу по совершенствованию боевого применения морских кораблей, участвующих в разгроме фашистской Германии. На этом участке работы Макс Павлович продолжал трудиться и в послевоенные годы, был отмечен правительственной наградой.

В конце 1954 года решением Министерства судостроения Макса Павловича Дауге переводят из Москвы в Ленинград, в одно из конструкторских бюро, где и продолжал он работать над внедрением в судостроительную промышленность новой техники. В апреле 1958 года М. П. Дауге вышел на пенсию. В настоящее время живет в Ленинграде.

Что касается Николая Петровича Шебанова, то его жизнь в авиации продолжалась многие годы. Своими делами и подвигами в небе Родины Шебанов оставил заметный след в истории советского воздушного флота.

Еще в годы гражданской войны он как один из лучших методистов, смелых организаторов летной работы был отозван в Московскую школу авиации на должность летчика-инструктора, готовил летные кадры, так необходимые зарождающемуся воздушному флоту Страны Советов.

А когда в 1923 году была открыта первая международная авиалиния между Москвой и Кенигсбергом, для полетов на этой трассе кандидатура Шебанова была названа в числе первых. Николай Шебанов оправдал оказанное ему доверие.

Вот что рассказывал о нем поэт Владимир Маяковский, которому довелось в 1925 году лететь с Шебановым из Москвы в Кенигсберг:

«Долетели хорошо, — писал Маяковский своему другу. — Летчик Шебанов замечательен. Оказывается, немецкие директора сами с ним летать стараются... При встрече с другими авиаторами Шебанов махал крыльями. В Кенигсберг подлетел на аэроплане к самым дверям там-то. Аж все перепугались. А у него, оказывается, первый приз за точность спуска. Если будешь летать, то только с ним».

С каждым годом оттачивалось и крепло мастерство летчика Шебанова.

17 августа 1933 года за смелое и умелое внедрение полетов в сложных погодных условиях, за выдающиеся летные качества Н. П. Шебанов был награжден орденом Красной Звезды, а в феврале 1936 года удостоился высшей награды Родины — ордена Ленина. В Постановлении ЦИК СССР от 28 февраля 1936 года было сказано, что награжден за выдающиеся заслуги на воздушных линиях гражданского воздушного флота и за безаварийный налет миллиона километров.

Спустя четыре месяца после этого события Главное управление гражданского воздушного флота поручает Шебанову проведение специальных сборов летного состава. И он блестяще справился с этим заданием. Одна из авиационных газет писала тогда, что «Лучшие летчики учатся в так называемой школе Шебанова. Они нелегко признают чужой авторитет, но Шебанова они признают».

В 1939 году Н. П. Шебанова выдвигают на должность пилота-испытателя. А вскоре ему доверяют возглавить летный центр. Он в числе первых был награжден знаком отличника Аэрофлота.

В годы Великой Отечественной войны Николай Петрович выполнял ответственные задания, поддерживая связь блокадного Ленинграда с Большой землей. Летая на транспортных самолетах, он не раз выходил победителем из самых сложных ситуаций. В 1944 году ему присваивается звание полковника.

По окончании Великой Отечественной войны полковник Шебанов возглавлял летную инспекцию Управления гражданского воздушного флота, умело передавал свои знания и богатый опыт молодым пилотам, осваивавшим новую технику Аэрофлота.

Однако состояние здоровья Шебанова, подорванное двумя войнами, не позволило ему оставаться в строю крылатых. В августе 1946 года он ушел на заслуженный отдых.

Полковник запаса Шебанов до конца своей героической жизни продолжал вести большую военно-патриотическую работу с молодежью. Умер Николай Петрович 9 июля 1953 года.

Таковы дела и судьбы двух крылатых патриотов Отчизны, получивших путевку в небо из рук великого Ленина. Своим безупречным служением Родине они с честью оправдали высокое доверие вождя.

Полковник запаса Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ

«КВАНТ» СТАРУЕТ

Несколько лет назад в студенческом конструкторском бюро Московского ордена Ленина авиационного института имени Серго Орджоникидзе был создан легкий спортивно-пилотажный самолет. Небольшие размеры летательного аппарата определили и его название — «Квант». Это цельнометаллический моноплан с убирающимся шасси и неубирающимся хвостовым колесом. На самолете установлен однорядный поршневой двигатель воздушного охлаждения с винтом изменяемого шага. Двигатель М-14П, мощность 360 л. с. (подробное описание самолета см. в «Крыльях Родины» № 8 за 1975 год).

Ну, а каковы летные показатели «Кванта»? Они демонстрировались недавно в рекордных полетах летчиком-испытателем В. Лойчиковым.

4 сентября минувшего года В. Лойчиков поднял «Квант» в воздух на побитие мирового рекорда скорости полета на базе 15—25 км в классе С-1-в — вес от 500 до 1000 кг. Прежний рекорд, принадлежавший летчику О. Булыгину, был установлен 26 июля 1977 г. на самолете Як-50 — 319,567 км/ч. Этот показатель улучшен более чем на 60 км/ч.

18 сентября 1979 года В. Лойчиков стартовал в рекордный полет на «Кванте» в другой весовой категории С-1-с (от 1000 до 1750 кг). На этот раз скорость полета на базе 15—25 км равнялась 380,9 км/ч, установлена впервые.

Оба достижения зарегистрированы спортивной комиссией Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова как всеююзные рекорды. Материалы посланы в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для регистрации достижений в качестве мировых рекордов.

☆☆☆

В. Лойчиков — воспитанник ДОСААФ. Путевку в небо он получил в Московском авиаспортивном клубе. Потом окончил летную школу и стал инструктором. Активно участвовал в клубных, зональных, всеююзных соревнованиях. Был включен в сборную команду страны по высшему пилотажу. В 1962 году на втором чемпионате мира в Венгрии занял первое место по одному из упражнений и второе по многоборью. Ему не раз приходилось защищать спортивную честь на крупных турнирах. Дважды В. Лойчикову вручали кубок имени В. П. Чкалова. Ныне В. Лойчиков «учит летать» самолеты. Но первое слово благодарности за обретенные крылья он всегда произносит в адрес родного Московского авиаспортивного клуба ДОСААФ.

ВЫДАЮЩИЕСЯ ДОСТИЖЕНИЯ
ПАРАШЮТИСТОВ

В Москве уже лежал снег, а в Средней Азии стояла тридцатиградусная жара. По традиции здесь всегда проводятся последние соревнования спортивного сезона. 40 сильнейших парашютистов Воздушно-десантных войск в течение 14 дней вели борьбу за высшие мировые достижения в одиночных и групповых прыжках на точность приземления. Все результаты фиксировались электронной системой измерения, изготовленной в Советском Союзе.

Особенно интересно проходили состязания в одиночных прыжках. Прежний мировой рекорд перекрыли 7 человек — это мастера спорта международного класса Г. Юрко, Е. Бровкин, В. Александров, мастера спорта С. Цапков, А. Аасмяэ, А. Чос, В. Шлулинг. Победителем в этом марафоне вышел А. Аасмяэ (Центральный спортивно-парашютный клуб). Лишь окончание соревнований остановило счет его точных попаданий в самый центр элетроноля. Итак, установлен новый всеююзный рекорд — 50 попаданий в цель А. Аасмяэ — воспитанник Кохтла-Ярвенского авиатехспортклуба ДОСААФ.

Среди женщин трое — мастер спорта СССР международного класса О. Комарова, мастера спорта З. Николаева и Е. Алексеева превысили мировой рекорд американки Ч. Стернс (18 нулевых приземлений). О. Комарова 25 раз приземлилась точно в мишень, на 26-м прыжке отклонилась на 7 см, но тут же ее достижение перекрыла З. Николаева — 25 — 0,00 м, на 26-м — 4 см. Ее результат и зафиксирован как новый рекорд.

Не менее интересно и захватывающе проходила борьба и в групповых прыжках. Среди мужчин соревновались три восьмерки. И все они превысили прежние мировые достижения. Но в конечном итоге победу завоевали опытные парашютисты — Е. Бровкин, Г. Юрко, А. Белоглазов, Х. Юсупов, В. Цупко, В. Александров, А. Аасмяэ, С. Гулак — 5 приземлений в цель, а в шестом Г. Юрко не четко поставил ногу на элетронный диск — 5 см.

Четверка спортсменов — А. Белоглазов, С. Гулак, Х. Юсупов, А. Аасмяэ в девяти прыжках били по «нолю», лишь в 10-м отклонение составило 4 см.

Впервые будет заполнена еще одна клеточка в таблице женских мировых рекордов. Восемь парашютисток — О. Комарова, З. Николаева, Л. Пятак, С. Александрова, Л. Леонова, З. Комратова, З. Шлулинг, Л. Накуля — все в первом прыжке поразил цель, во втором группа показала результат 12 см.

Четверка — Л. Пятак, О. Комарова, З. Николаева и Е. Алексеева — 6 раз добилась нулевых показателей, а в 7-м прыжке отклонение составило 7 см.

☆☆☆

Спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР утвердила результаты парашютистов Воздушно-десантных войск в качестве всеююзных рекордов. Материалы о новых достижениях советских спортсменов направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

В. АЛЕКСАНДРОВ

Навстречу
35-летию
Победы



„ИНАЧЕ

Урок мужества в восьмом «В» подошел к концу. Прозвенел звонок, оповестивший об окончании занятий, но никто не тронулся с места. Так захватил всех ребят и девочек рассказ «дяди Володи» о далеких днях Великой Отечественной, о героических делах воинов-авиаторов.

Владимир Сергеевич Милованов или «дядя Володя», как зовут его ребята, воевал в составе 503-го штурмового авиационного полка. Громили немецко-фашистских захватчиков летчики полка отважно и мастерски. И молодежь любит слушать бывалого авиатора про подвиги его друзей и сверстников. Милованов охотно отвечает на приглашения школьной первичной организации ДОСААФ. И каждый раз, когда приходит в класс, непременно вспоминает что-то такое из фронтовой жизни, что взволнует слушателей, заставит их задуматься.

Вот и в этот приход летчик-фронтовик вспомнил необыкновенный случай, и нам захотелось рассказать о нем юным читателям журнала «Крылья Родины».

☆☆☆

Произошло это на одном из участков фронта на юге Украины. Группе штурмовиков поставили боевую задачу — нанести удар по вражескому аэродрому, на котором по данным разведки скопилось большое число юнкерсов и мессершмиттов. В составе группы в звене лейтенанта Демехина был в этом полете и Милованов.

— Вылетели мы, — говорил бывший летчик, — рано утром. Погода стояла прекрасная. Внизу под крылом парила прогретая весенним горячим солнцем земля. Дубравы зеленели молодой клейкой листвой, белоснежными островками выделялись пышно цветущие вишневые сады. Необозримая степь тянулась бесконечным изумрудным ковром разнотравья. Пересекли линию фронта. Ее сразу мы всегда узнавали — по вспышкам орудий, по плотным стежкам пулеметных трасс, по пожарам.

Штурмовики, держа курс к цели, шли на малой высоте, внимательно наблюда-

— Вот так-то лучше, — произнес кто-то из наших истребителей, — Митя, вот так и бей их, гадов!

Это уже похвала в адрес того, кто «свалил мессера».

Воздушный бой между тем продолжался. Штурмовики, сомкнув строй, продолжали полет к своей территории, а ястребки втянули в карусель оставшуюся фашистскую тройку. Вдруг один из наших «яков» задымил и, отстав от товарищей, начал терять высоту. У самой земли летчик выровнял машину и, не выпуская шасси, пошел на вынужденную посадку.

Это все видел лейтенант Демехин.

— Володя, — обратился лейтенант к ведомому, — надо выручать товарища. Может быть, сядешь и возьмешь его?

— Понял, — ответил Милованов. Отвечил и сразу же начал снижение.

Демехин с другим ведомым встали в круг. Тем временем наши истребители разделились с оставшимися «мессера-

душные стрелки Разгоняев и Гликин — на подкосах шасси. «Ильюшин-2» — с таким необыкновенным, никогда и нигде еще невиданным экипажем, поднялся в воздух. Домой, на родной полевой аэродром возвращались бреющим полетом, с неубранными шасси. Скорость Андрей Демехин держал минимальную, чтобы встречным воздушным потоком не сорвало стрелков.

— А рядом летели, оберегая нас, еще два самолета — штурмовик и истребитель, — говорил Милованов. — Они, прежде чем к нам пристроиться, огнем своих пушек подожгли оставшиеся на земле поврежденные Ил-2 и Як-1. С болью в сердце наблюдали мы за тем, как пламя поглощало самолеты, чтобы они не достались врагу.

Вот и аэродром, с которого час назад уходили на задание. Первые звенья группы уже зарулили давно на стоянки в капониры. Демехин знал, что там, на аэродроме, их ждут, волнуются, пережи-

ПОСТУПИТЬ НЕ МОГ...

ли за воздухом. Несколько выше группы маневрировало звено истребителей прикрытия. В интересах скрытности радиообмен был запрещен.

Почти у самых границ аэродрома противники сделали горку — поднялись выше — и сразу же попали в зону зенитного огня. Серо-пепельные облачка разрывов снарядов густо усеяли небо. Фашистские зенитчики, застигнутые врасплох, стреляли торопливо, неприцельно, как говорится, на авось. Штурмовики ринулись в атаку на стоянки самолетов. Вспыхнул один юнкерс, второй. Очередным штурмовым ударом была выведена из строя взлетно-посадочная полоса. Фашисты, видимо, совершенно не ожидали удара «ильюшиных», поэтому не сделали даже попытки к взлету. За три захода «илы» учинили им настоящий погром.

— Пора домой, — передал ведущий группы, — собираемся в обратный путь.

Звено за звеном выходило из боя и пристраивалось к ведущему. Четверка Демехина замыкала колонну.

— Потрудились на славу, — сказал ведущий. — Молодцы! Вон какой фейерверк устроили мы фашистам. — Помолчав, добавил по-командирски строго:

— Следить за воздухом! Могут погнаться за нами «мессера». — И, обращаясь к истребителям прикрытия, добавил. — Маленькие, смотрите внимательно.

Предупреждение оказалось своевременным. «Мессера», действительно, не заставили себя долго ждать. Две пары на пересекающихся курсах буквально вымахнули из-за леса, почти вертикально взмыли вверх и оттуда полупереворотом устремились на «ильюшиных». Краснозвездные «яковлевы» преградили атакующим путь огнем из бортовых пушек. Один Ме-109 вспыхнул и, не выходя из пикирования, врезался в землю.

ми». Пара пошла с основной группой штурмовиков, а один остался со звеном Демехина.

— Но мне при посадке не повезло, — продолжал рассказ Милованов, — Ил-2 одним колесом попал в мягкий грунт, развернулся резко, стойка подломила, и машина легла на крыло. О взлете нечего было и думать. Вместо того, чтобы выручить летчика-истребителя, мы с воздушным стрелком-радистом сами оказались в беде и, казалось, непоправимой...

Однако произошло невероятное. Лейтенант Демехин, увидев драматическую ситуацию, не раздумывая ни минуты, выпустил шасси и произвел посадку почти у самой дороги.

— Давайте сюда! — махал он руками, приподнявшись из кабины.

Летчики и стрелок стремглав побежали к «илу», винт которого продолжал вращаться на малых оборотах. Демехин и стрелок вышли из своих кабин. Осмотрели быстро площадку для взлета. Земля сырая, колеса почти по ось утонули в жиже.

— Да, ситуация... — Раздумчиво произнес командир звена. — Но, да ничего — повоюем!

Послышалась стрельба, раздалась громкие голоса. От расположенной неподалеку деревеньки бежали вражеские солдаты. Оставшийся в воздухе Петр Ключев заметил их и проштурмовал. Гитлеровцы залегли.

— Вот что, друзья! — воскликнул Демехин, когда прибежали Милованов и его товарищи по несчастью. — Время не ждет. Дорога каждая минута. Выкачиваем машину на шоссе. Двое — в кабину стрелка, а двое — устраивайтесь на подкосах шасси.

Когда самолет вырuling на дорогу, Милованов и летчик-истребитель лейтенант Стопа устроились в кабине, а воз-

вают. И это действительно было так.

Андрей Демехин осторожно подводит перегруженную, с людьми на выпущенных шасси, машину к границе летного поля, делает точный расчет и мягко опускается на травяной покров полосы. Короткий пробег, остановка. К самолету бегут руководитель полетов — командир части, летчики, механики. За Демехинным приземляются младший лейтенант Ключев и сопровождающий их истребитель.

Лейтенант Демехин выбирается из кабины, прыгивает на землю, докладывает командиру о выполненном задании, о том как вызволил из беды товарищей.

— Ну и акробат, — с улыбкой обнимая командира звена, произносит подполковник. — Риск, конечно, был большой, но поступили вы правильно, товарищ лейтенант, по-настоящему, по-советски.

— Иначе и не мог! — ответил летчик, — на моем месте так поступил бы любой.

— Совершенно правильно — продолжает командир части. — За проявленное мужество и находчивость представляю вас, товарищ лейтенант, к награде.

★★★

Летчик Демехин и его друзья совершили потом немало боевых вылетов. В апреле 1944 года А. В. Демехину было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Стал Героем и П. Н. Ключев.

До самого последнего часа войны водили они и их товарищи свои грозные «илы» на боевые задания, грома врага. Но тот случай, что произошел весной сорок четвертого на юге Украины, остался в памяти участников полета, да и всех однополчан Демехина как яркий пример отваги и боевой взаимовыручки.

М. ВЕРБИНСКИЙ

г. Львов

Школьники В. Грачев из Воронежа и Г. Смирнов из Тулы интересуются, как воевали наши летчики, оказавшись вдруг на земле, в наземных войсках, в непривычной для них обстановке? Наверное, такие случаи были... Редакция отвечает: были. На земле наши летчики воевали так же отважно и мужественно, как и в воздухе. И приводит пример — воспоминания бывшего летчика И. Демчева и рассказ журналиста В. Рязанова.

★★★

ВЗВОДНЫЙ

● Это было в 1943 году при освобождении Крыма. Отдельная Приморская армия готовилась к наступлению с плацдарма севернее г. Керчь. В помощь войскам, прорывающим оборону противника, командование решило высадить морской десант. Моряки должны были действовать с тыла. Нам, полку истребителей, предстояло их прикрывать от ударов с воздуха.

Вначале все шло хорошо: десант погрузился, под покровом ночи достиг вражеского берега и приступил к высадке. Но наступило утро, и все пошло вопреки планам. Надо взлетать, прикрывать моряков, а мы не можем — все закрыто плотным туманом. Так прошло несколько напряженных часов.

Но вот туман, наконец, начал рассеиваться, и мы — звено наиболее подготовленных летчиков — пошли на задание. В паре со мной летел командир звена старший лейтенант П. Крюков; в паре с моим заместителем, старшим лейтенантом А. Кокоревым — лейтенант Б. Диденко.

Мы подоспели вовремя. Пикировщики

Ю-87 под прикрытием группы Ме-109 уже заходили на боевой курс. Мы сходу атаковали первую шестерку. Один «Юнкерс» сбили, другой, дымя, развернулся на запад. Затем мы схватились с истребителями — их было в два раза больше чем нас — и сбили еще один самолет. Потом еще один, его уничтожил Диденко. В ту же минуту его ЛаГГ-3, атакованный сразу двумя Ме-109, вспыхнул как факел...

Борис Диденко — молодой летчик, недавно пришедший в наш полк, но уже зарекомендовавший себя отважным воздушным бойцом. Медлительный на земле, он был расторопен в воздухе, умел находить правильное решение в сложных ситуациях боя и уже сбил несколько вражеских самолетов. Его уважали за мастерство, любили за светлый ум и хороший характер. И вот он не вернулся с задания. Неужели погиб?

Нет, Диденко не погиб. На четвертый день после случившегося его привезли на связном самолете По-2. Мы не сразу узнали его. Вместо летного комбинезона на нем была солдатская форма, на гру-

ди — новенький орден Красного Знамени. Несмотря на покрасневшее от ожогов лицо, на огромные тени под глазами, свидетельствующие о пережитом, Диденко, как и всегда, был бодр и жизнерадостен, на лице светилась улыбка.

Что же произошло?

Удар нашего звена по фашистским бомбардировщикам явился хорошей подмогой десантникам. Они поднялись в атаку и выбили фашистов из опорного пункта, того пункта, в районе которого и приземлился на парашюте Диденко. Сменив прожженный комбинезон на солдатскую форму, он вооружился автоматом и принял участие в отражении контратаки противника. Затем он заменил выбывшего из строя командира звена. И так воевал в течение нескольких дней, пока десант соединился с войсками, наступавшими с фронта.

Подвиг лейтенанта Диденко, сбившего на глазах десанта вражеский самолет, а затем умело воевавшего во главе наземного подразделения, высоко оценило командование десанта, наградив его боевым орденом.

Так закончился этот небольшой эпизод в жизни Бориса Диденко. Он снова успешно летал, сражался с фашистами. Только с тех пор в полку закрепилось за ним новое звание — «взводный».

Полковник запаса И. ДЕМЧЕВ,
бывший командир эскадрильи
803-го истребительного
авиационного полка

АТАКУЕТ «РОТА» БОРИЕВА

● Он был летчиком-штурмовиком, летал на Ил-2. За годы войны совершил около 200 боевых вылетов: 166 на штурмовку и 30 разведывательных. Он уничтожил 9 вражеских самолетов, 80 автомашин и 24 вагона с живой силой и военными грузами, 4 склада с боеприпасами, 5 батарей... Его ратные подвиги были отмечены четырьмя орденами и множеством медалей.

☆☆☆

...Это было на Волыни, в краю лесов и озер. 17 мая 1944 года летчик лейтенант Бориев и воздушный стрелок Глехов, произведя разведку погоды в районе Малориты-Шацка и возвращаясь на свою территорию, обнаружили вражескую автоколонну. «Подкрепление к Шацку подбрасывают, — определил лейтенант и принял решение: — Атакуем!»

Они сделали несколько заходов, сожгли несколько машин, когда их самолет попал под огонь зениток.



В первом ряду слева направо: А. Колесников, П. Крюков, М. Корсаков. Во втором ряду: А. Сидоров, А. Кокорев, И. Демчев, В. Диденко. 1943 год.



Г. БОРИЕВ.

Трое суток шли они на восток. Страдавшие от травм и контузий, изнуренные голодом, они упорно двигались на звук артиллерийской канонады. Наконец послышались совсем близкие артиллерийские выстрелы, потом заработал немецкий пулемет, еще минута-другая, и покатилося родное русское «ура»... Но вскоре все стихло: атака нашего подразделения захлебнулась. Бориев и Глехов укрылись в зарослях кустарника, откуда была видна вражеская позиция.

Они могли не ввязываться в бой, переждать его — кто осудил бы измученных, едва державшихся на ногах людей, которых вдобавок было всего двое? Но они были летчиками, людьми беспредельной отваги, были они к тому же и коммунистами...

В ожидании новой атаки наших солдат они наметили план своих действий, подсчитали «арсенал». Он был довольно внушительным: шесть немецких гранат, один автомат с хорошим запасом патронов (все это они раздобыли, подкараулив на лесной дороге одинокого вражеского велосипедиста), и два своих пистолета «ТТ».

Напряженное ожидание длилось около часа. Наконец снова застрекотали автоматы, захлопали винтовки, а вскоре раздались и «ура» — атака... В этот момент Бориев и закричал во всю силу.

— Рота-а-а! Залпами... Прицел постоянный!..

Он еще не закончил, как фашисты один за другим начали выскакивать из окопов, укрываться в кустарнике. Когда летчики бросили по две гранаты и дали несколько длинных автоматных очередей, из окопов выплеснулась еще одна волна гитлеровцев — атака с фронта и тыла дело страшное, паника в этом случае обеспечена почти наверняка.

Однако около десятка гитлеровцев продолжали отстреливаться. И тогда вновь раздалась команда Бориева:

— Коммунисты, вперед!

Он рассчитал безошибочно. Многие немцы, воюя в России, понимали русский язык, а из всех команд и призывов лучше других знали те, что начи-

нались этим ненавистным и страшным для них словом: «Коммунисты!..» Поэтому Бориев и Глехов не удивились, когда, подбежав к траншее, увидели остатки подразделения — семь гитлеровцев — с поднятыми руками.

Из окопов боевого охранения, занятых наступавшими красноармейцами, доносилось:

— Чья рота? Какого полка?

Когда все выяснилось, пехотинцы долго обнимали летчиков, пожимали им руки, а командир батальона всем, кто подходил к ним, коротко пояснял:

— Летчики... Коммунисты...

В его устах это звучало как самая высокая оценка.

Потом вместе с пехотным батальоном летчики штурмовали Шацк и только после его освобождения сообщили о себе в полк. Оттуда за ними пришла машина и отвезли их в госпиталь: им надо было подлечиться.

За героизм и отвагу, проявленные в боях за Шацк, «рота» Германа Бориева, крестьянского сына из Кабардинского селения Хамидие, была в «полном составе» награждена орденами, и в 63-м авиаполку экипаж Бориева до конца войны уважительно называли коммунистической «ротой».

Гвардии капитан в отставке
В. РЯЗАНОВ

ЕГО ПОСЛЕДНИЙ УДАР

В один из августовских дней 1943 года фашистское радио раструбило на весь мир о том, что наша Черноморская авиация якобы полностью уничтожена. Тогда-то советское командование и решило провести такую операцию, которая помогла бы и опровергнуть лживое сообщение, и доказать возросшую мощь авиации Черноморского флота. В 36-й минно-торпедный авиаполк, расположенный на побережье Кавказа, прибыл командующий генерал-полковник авиации С. Жаворонков, лично поставил задачу. Авиаторам предстояло нанести торпедный удар по одному из дальних портов гитлеровцев, разгромить его.

Командующий поинтересовался, кто поведет группу торпедоносцев. Командир полка Герой Советского Союза А. Ефремов ответил:

— Любой из командиров эскадрилий...

Командующий не согласился. «В таком ответственном деле, — сказал он, — группу должен возглавить сам командир полка или его заместитель».

Присутствующий здесь заместитель командира полка полковник Шио Бидзинашвили тут же обратился к Жаворонкову:

— Товарищ командующий, прошу ведущим назначить меня.

— Добро, — утвердил Жаворонков, — уверен, вы справитесь.

Командующий помнил этого летчика еще по финской кампании. Тогда в звании майора Бидзинашвили командовал



Ш. БИДЗИНАШВИЛИ.
(Фото довоенного времени)

1-м минно-торпедным полком, который впоследствии, летом 1941 года бомбил логово фашистов Берлин, летая туда с острова Саарема. Несколько позже, но еще до Великой Отечественной, Бидзинашвили, награжденный за боевую работу орденом Красного Знамени, с должности командира полка, в звании полковника был откомандирован для работы в авиапромышленность. С первых же дней войны он начал писать рапорты с просьбой отправить его в действующую армию. Не просто было уйти с работы летчика-испытателя, но он своего добился, ради этого даже пошел с понижением в должности.

Недавно прибыл Бидзинашвили в 36-й авиаполк, но уже проявил себя. Летая с ним на задания, летчики увидели, какой это опытный командир, тактически грамотный ведущий. И вот этот день, это необычное боевое задание...

☆☆☆

28 сентября группа торпедоносцев во главе с полковником Бидзинашвили поднялась с аэродрома и взяла курс в море. Полет по дальности в одном направлении превышал 800 км. Чтобы противник не обнаружил торпедоносцы заранее, группа какое-то время летела на средних высотах, затем снизилась до 100 метров. Экипажи строго сохраняли радиомолчание. Несмотря на принятые предосторожности, гитлеровцы встретили группу сильным зенитным огнем. Но это не сбilo бомбардировщиков с курса. Маневрируя, экипажи прорвались сквозь огонь и нанесли торпедный удар по вражеским кораблям. Первой отделилась торпеда с самолета полковника Бидзинашвили, удар был нанесен мастерски. Транспорт водоизмещением в 10 тысяч тонн затонул.

Герой Советского Союза В. Рукавицын, участник этого налета на порт, вспоминает, «Сбросив торпеды, мы пронеслись над кораблями, над городом, затем пошли в разворот. В этот момент я услышал голос Бидзинашвили: «Экипаж погиб. Машина горит. Прощайте, товарищи!» Действительно, за его самолетом тянулся дымный шлейф.

Выйдя из разворота, летчик какое-то время шел по прямой, очевидно, выбирав себе последнюю цель, потом довернулся вправо и направил машину на окраину города. Я посмотрел в том направлении и увидел склад горючего — пять или шесть бензоцистерн в ограждении. Секунды, и там польхнул взрыв...»

Вдохновленные подвигом командира, старшего боевого товарища, экипажи не сразу взяли курс на свою территорию. С бреющего полета они стали штурмовать портовые постройки и другие объекты, представляющие для врага какую-то ценность.

☆☆☆

Бидзинашвили погиб, но цель этого, специально спланированного налета, была достигнута. Сожженный склад горючего, потопленные суда, потери противника в живой силе и вызванные в порту пожары явились красноречивым свидетельством жизнедеятельности авиации Черноморского флота, боевой подготовленности ее личного состава.

Капитан 3-го ранга
А. ГРИГОРЬЕВ



ПЕРЕХВАТЧИКИ ДЕЙСТВУЮТ

● НА ПРЕДЕЛЬНЫХ ПАРАМЕТРАХ

— Я 193-й, разрешите взлет! — слышится из динамика голос комэска подполковника Ю. Макарова. Стараюсь мысленно представить себе его добрые, чуть лукавые, настроенные на шутку глаза. Нет, сейчас они иные: строгие, зоркие. Горят решимостью...

— 193-му взлет разрешаю!

Тишину раскалывает гул турбин. Силуэт перехватчика не виден. Только несущийся вперед клин багрового пламени. Вот он отделился от земли и бьет, удаляясь и затихая из черноты неба.

Высотную мишень летчики называют каверзной. За ее своенравный сложный характер. Почти каждый раз появляется там, откуда ее не ждут. И хотя, бывало, подводида она пилотов, в тупик ставила даже признанных перехватчиков, к ней относятся уважительно. Хитрый «противник», есть с кем побороться, помериться силами. И бой захватывающе интересен тем, что нет в нем похожих, стандартных ситуаций. Как настоящий. Только одна условность, продиктованная законами мирного времени, — мишень, полав под атаку, не ответит своим огнем.

Последние сотни метров отделяют ракетносец от тропопаузы. Из данных метеосводки Юрий Михайлович Макаров знал, что температура вверху сегодня ниже обычного. Это должно повлиять на характер разгона машины, и комэск старался ускорить набор высоты. Наконец ракетносец преодолел незримый рубеж, за которым не бывает ни пыльные завес, ни дымки, где сквозь прозрачный воздух звезды видны и в полдень.

Земля сообщила коротко:

— Пуск мишени!

Секунды ожидания — секунды полной неизвестности. Как ни верти головой, ни напрягай зрение, ничего не увидишь. Но вот послышался голос штурмана наведения: капитан М. Фейзулин сообщил летчику курс и высоту

цели. Обстановка накалилась мгновенно: мишень осталась верна своему непостоянному нраву. Ее параметры вышли далеко за пределы расчетных. Почти в два раза они перекрыли те, что определены упражнением.

Задал «противник» задачу... Чтобы настигнуть его, нужен резерв времени, а его уже нет. Есть еще один выход: взять от машины все, на что способна она, пилотировать на пределе конструктивных и динамических ограничений. Это сложно. Нужны исключительные точные, координированные действия при управлении, нужны хладнокровие, дерзость при решении тактических задач.

Перехват цели — дело коллективное, и дружба между пилотом и штурманом командного пункта, их взаимопонимание имеют большое значение. Заранее, еще на предварительной подготовке к полетам, к боевым стрельбам, комэск условился со штурманом наведения, чтобы он не стелекал излишне частой информацией, давал лишь самую необходимую, и теперь мысленно благодарил Фейзулина за краткие уточнения:

— 193-му курс... Высота...

В напряженные мгновения перехвата Юрий Михайлович как бы со стороны взглянул на свою машину. Ей нелегко исполнять волю летчика, решившего взять от нее все, на что она способна! В известной мере он шел на риск. Но риск оправданный. Во-первых, цель надо уничтожить во что бы то ни стало, во-вторых, опыт и внутренняя собранность воздушного бойца позволяли упредить возможную критическую ситуацию. Осторожно, но твердо удерживая машину в нужном режиме, упреждая ее порывы свалиться на крыло, летчик стремительно несся вперед. Веда поиск «противника», он максимально использовал и возможности бортового локатора. И вот она, цель. Метка плавно вписалась в центр электронного кольца прицела. Легкий нажим на кнопку, вспышка огня под крылом, далекий взрыв в темноте.

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННЫХ АВИАТОРОВ



Фото Д. ПЕТРЛЕВА

НОЧЬЮ...

Перехват цели на заданном рубеже, точный сокрушительный удар — славная традиция, рожденная в годы минувшей войны, и суровый летный закон. И подполковник Макаров исполнил этот закон, доказал: летчики-истребители орденосного столичного округа ПВО готовы сокрушить любого врага, в любой обстановке.

● «ПРОТИВНИК» ИГРАЕТ НА НЕРВАХ

Погода перед вторым этапом учений выдалась под стать «всепогодным» — над рыжими песками, над голыми черными скалами с утра, с короткими перерывами, нудно моросил непрошенный дождь. Некоторые уже опасались: как бы не передвинули стрельбы на более позднее время!

Однако к назначенному сроку облака полегчали, отделились от земли. На разведку погоды вылетел сам начальник полигона. Полетал, посмотрел и, прямо с истребителя — в класс предполетных указаний. Доложил: погода неустойчива, все в движении. Перед зоной огня происходит концентрация облаков. И заключил:

— Боевые действия будем вести в сложных метеорологических условиях. Ночь. С гор натекает прохлада. На бетонной дорожке сверкают дождевые лужи. Под ним, поднимая фонтаны брызг и сдувая их жаркими струями, рулят на старт истребители. На боевое задание слетал подполковник Виктор Васильевич Шишков, а теперь увлеченно рассказывал о проведенном бое.

— Так получилось, что я раньше ведущего увидел цель. Вот она — передо мной. Захватывай и бей! Но в небе, как на земле, соблюдай, гражданин, очередь... Мне дают новый курс, то есть, отводят в сторону. А в атаку идет Трунов. «Противник» попался живучий. Его бьют, а он летит! Доворачивают меня. Метка опять на экране. Сближаюсь. Прицеливаюсь. Пуск! — рубит ладонью Шишков. — На отвороте, чуть сбоку —

яркая вспышка. И снова — черное небо. Все, цель уничтожена!

Проведенный бой примечателен тем, что с самого начала еще на земле, атака планировалась под большим ракурсом, то есть под большим углом к линии полета цели. Сложная атака. В лучах бортовых прицелов мишень задержится всего лишь на секунды. Но для такого мастера боя, как подполковник Шишков, и этих секунд было достаточно. Цель перехвачена и сбита на заданном рубеже.

После непродолжительной передышки Виктор Васильевич снова заспешил к своему «двенадцатому». Техник самолета старший лейтенант технической службы Суслов встретил его докладом: — Самолет к полету готов!

— Хорошо, товарищ старший лейтенант, — отвечает летчик и добавляет с улыбкой: — Одно плохо, такой ладный парень, а все холостым ходишь.

Суслов парирует словами известной песни:

— Первым делом, первым делом самолеты...

Проходит несколько минут, и Шишков уже в воздухе. Предстоит схватка с «противником» в стратосфере. Из эфира доносится четкий доклад: пилот занял опорную высоту. Вот-вот появится цель. И вдруг неожиданность:

— Мишень не стартовала!..

Весть несется в эфир, облетает стоянки, площадку, где собрались пилоты, выполнившие боевые задания, техники, механики. Заместитель начальника политотдела откладывает в сторону почти готовую «молнию»...

В чем дело! Почему не стартовала мишень! Может, подвели полигонные пиротехники! Не может этого быть, они же мастера своего дела. Выяснилось: такова вводная. Подразделения работают в обстановке, максимально приближенной к боевой. Почти как на войне. А разве во время войны не случалось подобное! Группа вылетала для отражения налета авиации противника, для боя, а бой не состоялся. Противник, узнав, что советские истребители поджидают его бомбардировщиков, перенацеливал их или возвращал на свою территорию. Летчикам казалось, что вылет их был напрасным. Так же показалось Шишкову. Но это неверно, как в годы войны, так и сейчас, в условиях реального противоборства, «противник» может внезапно отказаться от своего замысла. И он отказался. Но и в данной ситуации подполковник Шишков обеспечил надежное прикрытие охраняемого объекта на заданном рубеже.

Конечно, не тот уже настрой у воздушного бойца. С полным боекомплектом пришлось идти на посадку. Жаль, пропал такой замах, такая неистребимая решимость!.. На нервах сыграл «противник».

— Ничего, Виктор Васильевич, до рассвета еще далеко, еще слетаете, — успокаивали летчика товарищи, — еще докажете...

И действительно, едва техник и механик подготовили ракетноосец к полету, подполковник Шишков в третий раз ушел на боевое задание. Все, что накопилось в душе за потраченные попусту минуты, вложил в сокрушительный удар. И черные глубины неба вновь озарили грозные сполохи.

Подполковник Е. ЧУМАКОВ

Македоний ФЕДОТОВСКИХ

Я С ВЫСОТЫ ПРИДУ...

Я с высоты приду и сам не свой.
Мне мило все: вот этот дальний лес,
Тепло полей и небо надо мной,
И зов заката на краю небес.

Друзья смеются над избытком
чувств.
А я — влюблен! Как это не понять!
В нелегкий день,
в полеты, в радость,
в грусть...
Но больше в даль небес.
Мир хочется обнять.

В минуты эти, строчки записав,
Смотрю на солнце. Вот оно зашло
За синий лес, и гаснут небеса,
Лучи — как веер. В сумраке село.
А с поля едут люди. Слышен смех
И добрый женский голос:

— Жду вас к чаю!
О, дали неба! О, Земля для всех!
Окину вас
и в сердце умещаю.

☆☆☆

Мы летим, а под нами в дымке,
Как в чадре,
затаен Кавказ.
Горы пиками
в древнем крике
Дотянуться хотят до нас.
Но не выше полета птицы
Пики светятся серебром...
От Дербента
до самой границы
Даль прикрыта
моим крылом.

НОЧНАЯ ТРЕВОГА

Море ночное в молчанье
застенчивом —
Полный штиль.
Целью огней расстоянье
уменьшено
Дальних миль.

Звезды плывут золотыми крупцами
В глуби вод.
Отсвет над городом пышет
зарницами —
Там завод.

С небом веду речь торжественным
шепотом —
Вольно мне.
Вдруг разломило покой гулким
грохотом

В вышине.
Пламя кидая, взвились
истребители —
В звездный мрак:
Вновь из-за моря несет
нарушителей —
Лезет враг.

И до утра перехвата участники
Включены —
Летчики,
техники,
женщины,
начальники —

В пульс войны.

ТАК СЕБЯ ОТКРЫВАЮТ...



Фото Д. ПЕТУХОВА

Холодный капрон купола плотно уложен в камеру ранца; ровными тугими рядами легли в газыри стропы; закрыты клапаны — парашюты подготовлены для прыжка. Офицеры воздушно-десантной службы снова и снова проверили их...

И вот могучий воздушный корабль с десанниками на борту вырывается на старт. Короткий по времени разбег, и остались внизу сигнальные фонари и бетонные плиты взлетной полосы. Проходит еще какое-то время, и самолет на боевом курсе.

Взвыва сирена и потонула в ревушем гуле турбин и ветра за бортом.

— Пошел! — командует выпускающий.

Только порожек отделяет твердую поверхность от бездны, от пропасти. Какой мучительный шаг нужно сделать, чтобы преодолеть этот порог! Наконец, наступает тот миг, когда остановиться уже невозможно... Остается одно: сконцентрировать все свое существо в волевой напряженный узел, шагнуть. Плотный поток воздуха подхватывает тебя, с силой швыряет назад и вниз, земля властно тянет к себе...

Резкий, короткий рывок — парашют, хлопая полотнищами, раскрывается. Ты не видишь еще ни огромного купола неба, ни маленькой шапки об-

лака, за которую будто зацепился твой парашют. Но вот, наконец, и все, купол наполнился. Ты осматриваешься. Какая глубина неба! Как ярко светит солнце! Его лучи, пробиваясь сквозь облака, расходятся веером, а небо кажется куполом гигантского парашюта.

Медленно раскручиваются стропы, мягко покачивается купол, плавно поворачивается земля с бесконечно далеким фиолетово-сизым горизонтом. Она почти не приближается, она застыла внизу. Ощущение радости, полноты жизни пронизывает все твое существо, наполняет его будоражащим восторгом. Хочется петь что-то, кричать, смеяться. Мягкий толчок о землю, угасание купола.

«Первый парашютный прыжок, выполненный мной через силу в летном училище, дал мне понять, что я смогу тренировать свою волю». Так писал в своих воспоминаниях известный летчик-испытатель Ю. А. Гарнаев. Его слова приходят на память в разговоре с десанниками о прыжках. К слову «прыжок» обычно прибавляют глагол «совершил». И всегда прибавляли. И это глубоко символично. В нашем сознании навсегда осталось удивление перед людьми, летящими по воздуху.

Первое впечатление от встречи с

десанниками — здесь все дорожит возможностью побыть в небе под куполом. Перворазрядник, отличник-парашютист гвардии сержант Газинур Шакирзянов говорил: «Подготовка парашютов, посадка в самолеты, сигнал к прыжку — каждый раз переживаешь все заново и каждый раз стремишься к тому же — заново все повторить, заново испытать свои силы в необычной обстановке».

Они говорили о том, что «чувствуют себя в небе птицами». Но такое чувство приходит не сразу, каждому из них пришлось преодолеть ощущение страха перед бездной, в которую надо ступить из открытого люка. Это естественно: человек не имеет врожденных летательных инстинктов.

Ю. А. Гарнаев писал, что ему доводилось видеть, как человек, «уже стоявший на крыле самолета перед обыкновенным тренировочным прыжком, вдруг опять возвращается в кабину. Значит, его природное чувство самосохранения оказалось сильнее его воли».

Мастер спорта СССР гвардии старший лейтенант Виктор Никифоров, много лет изучающий психологию десантников, высказал следующую точку зрения. «В каждом из нас есть не только природное чувство самосохранения, но и такая же естественная

потребность риска. Может быть, прыжок с парашютом и дает возможность ощутить и пережить это чувство».

В среде десантников ценят открытость. Гвардии сержант Райнгольд Вебер, секретарь бюро ВЛКСМ подразделения, говорил: «Частенько вместе с офицерами и прапорщиками садимся вечером и говорим вслух все, что думаем друг о друге. Открытость — первое условие для рождения коллектива. А без коллектива, без дружбы нам просто нельзя».

Комсомолец гвардии ефрейтор Дуйсен Абдухалимов сказал: «Главное у нас — доверие». Да, доверие среди десантников безгранично. Они помогают друг другу при укладке парашютов; идя к самолету, осматривают парашют впереди идущего; осматривают в самолете, когда идут друг за другом к люку. Это даже вошло в привычку, стало почти инстинктивным — бросить взгляд на спину товарища, на его парашют. А ведь доверить парашют в этих условиях — доверить жизнь.

В десантной службе им нравится прежде всего ее сложность, трудность, опасность. Представьте, десант выброшен. Понятия как тыл и фланг относительны. С Большой землей тебя связывает чуть что готовая оборваться ниточка в эфире, и кто знает, смогут ли сюда при нужде пробиться самолеты, чтобы сбросить боеприпасы, еду, медикаменты. Нельзя быть уверенным и в том, что там, внизу, тебя не ждут нацеленные вверх автоматы.

Десант приземлился, медлить нельзя. А это значит — марш-броски на несколько десятков километров с полной боевой выкладкой. На пути — каньоны, помеченные на картах непроходимыми; переправы через реки там, где это раньше считалось невозможным. Следовательно, сильным, выносливым надо уже быть.

Перворазрядник по многим видам спорта, гвардии сержант Александр Пушкарев: «Спорт в ВДВ — обязанность. Такая же, как, скажем, уметь стрелять из автомата. Но спорт для нас — не самоцель. Суть в другом: в воспитании железной выносливости как тела, так и психики. Десантнику без этого невозможно».

За все то нелегкое, трудное, сложное десантник получает награду — прыжок с парашютом, непередаваемое ощущение легкости полета под куполом. И еще: поднимаясь в небо и снова возвращаясь на землю, десантники каждый раз как бы заново видят все, что нас окружает. Об этой радости полета и возвращения на землю писал Антуан де Сент-Экзюпери: «Слова бессильны рассказать об этих полях, об этом ясном солнце. Как сказать: «Я понял поля, я понял солнце... И все-таки это было именно то самое». Способность необычно яркого прозрения после трудной работы обращает человека и к себе самому. Так себя открывают».

Гвардии старший лейтенант
В. СОЛОВЬЕВ



Феликс Иванович Чуев называет себя крылатым поэтом, которому дало крылья оборонное Общество — ДОСААФ. Родился он в 1941 году в городе Свободном Амурской области. В 1964 году окончил Московский энергетический институт и работал в вычислительном центре. Занимался во 2-м Московском аэроклубе, стал авиационным спортсменом, инженером-испытателем. На XVI съезде

комсомола избирался кандидатом в члены ЦК ВЛКСМ.

Первое стихотворение Чуева было опубликовано, когда поэту исполнилось 15 лет. Вышли книги его стихотворений и поэм «Год рождения 41-й», «Красные асы», «Соколиная песня крыла», «Минута молчания», «Отчество», «Пилотка» и другие.

Предлагаем читателям несколько стихотворений поэта.

РУССКИЕ ПИЛОТЫ

*Русские пилоты,
родины краса,
Щеки загорелые,
честные глаза.*

*Пыльная дорога,
пыльный самолет,
пыльная лошадка
медленно везет.*

*Под горячим шлемом
кожа поползла.
В месиво дюрала
вытекли глаза.*

*Черная палата,
черная кровать.*

*— Доктор, не молчите, —
буду я летать? —*

*Русские пилоты.
Изгородь. Бурьян.
Все «при исполнении»
да от старых ран.*

*Верные товарищи,
вечные друзья.
И, забывающий,
перед вами я.*

*Кровью и призваньем,
всем, о чем пишу,
к вашему сословью
я принадлежу.*

В ГОСТЯХ У МОСОЛОВА

*Есть к подвигу любовь.
Ее основа
да будет жить как дар,
как волшебство.*

*Вот я сижу в гостях у Мосолова
и сам не знаю, что люблю его.
Какие есть герои у России!
с медалями француза де Лаво —
дают их за рекорды мировые.
Но три такие — только у него.
Он дважды, трижды умер и родился,
великий русский летчик Мосолов,
когда в покоях Боткинской больницы
врачи его шивали из кусков..*

*Бинты на нем насквозь пропахли
гарью,
от лютой боли наступала ночь.*

*Тогда пришел к нему пилот Гагарин —
не подбодрить, а вместе превозмочь.
...Хранит не боль —*

*улыбчивую шалость —
любительского фильма карнавал.
Ведь это свет от Юры отражался
и на бегущей пленке застывал!
Хозяин электричество включает —
Ни Юры, ни медалей де Лаво,
и только мы, вечерние, за чаем,
как будто бы и не было всего.
Вернее, было все, но без аварий,
без мук и неутешного следа,
и в Звездный возвращается Гагарин
и, может, завтра позвонит сюда.*

☆☆☆

Авиация немаловажна без жесткой дисциплины, строгого соблюдения летных правил, летных законов. Их неукоснительное соблюдение, выполнение — нерушимый кодекс для каждого, кому доверено пилотировать самолеты, вертолеты и планеры. От этого зависит успех летной службы, обеспечение безопасности полетов. Не случайно поэтому еще с курсантской скамьи будущего летчика настойчиво учат уважительному отношению к «законам неба», строгому их выполнению.

Начнем с организации полетов, с предварительной подготовки. Говорят: успех в воздухе куется на земле. И это справедливо, как подготовишься, так и полетаешь. От качества подготовки зависит качество полета, причем, независимо от опытности летчи-

контрольного полета на двухместной машине, курсант допустил ошибку: при взлете, в момент подъема носового колеса вместо рычага триммера нажал на рычаг замков подвижной части фонаря кабины. Естественно, инструктор не мог этому воспрепятствовать и фонарь был сброшен. Полет закончился благополучно только потому, что фонарь не повредил рулей управления.

...После взлета экипаж обнаружил рост температуры масла в двигателе. Оценив обстановку, летчик прекратил полет. На земле выяснилось: маслорадиатор закрыло бумагой. Она могла попасть и при рулежке на старт, и при взлете, и тогда, когда самолет еще был на стоянке. Выяснить это не смогли и никому в вину не поставили. Но этот случай напо-

...Летчик-инструктор Кемеровского аэроклуба В. Малахов, выполняя контрольный полет с курсантом, уклонился из зоны на семь километров и, надеясь, что его не увидят, снизился на недопустимо малую высоту. Нарушив дисциплину полета, летчик грубо нарушил требования безопасности, создал своему экипажу сложную, можно сказать, аварийную обстановку.

Еще пример недисциплинированности. Летчик-штурман Киевского аэроклуба И. Басистый, которому предстояло выполнить перелет по маршруту, взлет произвел без учета реальной метеобстановки, в условиях усиления встречного ветра с порывами до 18 метров в секунду.

К полету И. Басистый, можно сказать, не готовился. Надеясь на свой опыт, инженерно-штурманского рас-

В ТРЕБОВАТЕЛЬНОСТИ

ка, достигнутого им мастерства. Большинство наших летчиков строго выполняют требования подготовки к полетам, летают грамотно, без нарушений. Но есть случаи, есть отклонения, на которых необходимо остановиться, заострить внимание.

Тренаж — огромное подспорье при подготовке к полетам, это известно всем, и все же тренаж нередко проводят формально, для «галочки». В результате, ошибки в эксплуатации техники, как на земле, так и в воздухе; неправильные, необоснованные действия при оценке создавшейся обстановки, неправильно принятые решения.

...Летчик-инструктор Саранского аэроклуба А. Краснов при полете в зону с курсантом Р. Нугаевым на самолете УТн МиГ-15 обнаружили отказ радиосвязи. Не попытавшись выяснить причину отказа, полетное задание прекратили. На земле, после посадки, выяснилось, что тумблер генератора находился в положении «выключено».

...Летчик-инструктор Волгоградского аэроклуба А. Аникин недостаточно твердо проконтролировал подготовку курсанта Е. Скороходова, не выяснил, есть ли у него прочные навыки в работе с оборудованием кабины. В результате, при выполнении

минает о том, что не зря так остро стоит вопрос о качественной подготовке самолета к полету, об осмотре его экипажем перед посадкой в кабину, о внимательном осмотре взлетно-посадочной полосы перед началом работы и вообще чистоты стоянок, рулежных дорожек, всей рабочей площади аэродрома. Отвечают за все это командиры, начальники. Произошел этот случай в Йошкар-Оле, где начальником аэроклуба Г. Мазитов.

☆☆☆

Авиационные командиры в оборонном Обществе — люди высокообразованные, большой духовной культуры, тонко разбирающиеся в вопросах обучения и воспитания. У подавляющего большинства из них кругозор органически сочетается с высокой самодисциплиной. И это естественно. Так и должно быть, ибо требования к тому, кто летает, независимо от занимаемой им должности, одни — приучить себя к строгости, пунктуальному выполнению летных законов. Малейшее отступление ведет к нарушениям дисциплины, неорганизованности, ставит под удар все усилия коллектива в борьбе за безопасность полетов, безаварийность.

чета не произвел, режим работы двигателя, соответствующий режиму максимальной дальности, не выдерживал, за расходом горючего в полете не следил. И вот результат. Через три часа, израсходовав бензин ранее положенного времени, не долетев до своего аэродрома пятнадцати километров, летчик приземлился вынужденно.

И далее командир экипажа поступил более чем несерьезно. В нарушение требований безопасности, запрашив самолет автомобильным бензином, взлетел и произвел посадку на своем аэродроме. Полет закончился благополучно лишь благодаря счастливой случайности.

Почему же руководящий летный состав, командиры, инструкторы, люди, которым положено обучать и воспитывать и прежде всего по принципу «Делай как я», не всегда являются хорошим примером в подготовке к полету, в умении эксплуатировать технику, в соблюдении летной дисциплины!

Причин много, но главные из них — это нетребовательность к себе, безответственное отношение к своим служебным обязанностям. Следовательно, воспитание требовательности к себе, воспитание чувства ответственности за порученное дело — одно

из главных направлений в работе руководящего состава, политработников, партийных и комсомольских организаций авиационных клубов.

Повышение требовательности неотделимо от повседневного контроля—действенного средства в борьбе с безответственностью, неисполнительностью, недисциплинированностью. Контроль должен быть всеобъемлющим и постоянно действующим. Огромное значение имеет гласность контроля. Она создает обстановку нетерпимости к недостаткам, к нарушениям дисциплины, законности.

Требовательность — не только нетерпимость к чужим недостаткам, это и самокритичность. Критика и самокритика — самое эффективное и испытанное средство воспитания коллектива в духе требовательности к се-

ности руководителя полетов Г. Шабалина, использованию материалов объективного контроля, нарушение, допущенное летчиком, было своевременно вскрыто, разобрано в коллективе. Нарушителя летных законов сурово наказали, о проступке доложили в вышестоящую организацию.

А вот в Вяземском, Саранском, Калужском, Майкопском аэроклубах, Центральном спортивно-планерном клубе дела обстоят иначе. Здесь вжилась низкая требовательность в организации и руководстве полетами, методике летного обучения, качества подготовки к полетам. Недоценивается роль командира звена, летчика-инструктора, самых ответственных лиц в обучении и воспитании авиаторов. По этой причине некоторые командиры звеньев самоустранились от учеб-

летчики, получив высшую классную квалификацию, останавливаются на достигнутом, ослабляют требовательность к себе, без должного старания готовятся к инструкторским и самостоятельным полетам. В результате, оказавшись в сложной обстановке, теряются, допускают ошибки.

Хороший командир, начальник... Летает смело, много, вдумчиво руководит людьми и в то же время бескомпромиссно требователен во всем, что касается летных наставлений. И к себе, и к людям. Прежде всего к себе. Его никто не может упрекнуть в своеволии. А от личной дисциплинированности прямая нить к дисциплине подчиненных. Уж если он проводит предварительную подготовку к полетам, все знают: он проведет ее как и следует. Действия на тренажерах будут обработаны строго по инструкции. Люди уйдут на отдых строго по порядку. Педантизм в хорошем смысле слова помогает командиру воспитывать у летчиков взъясательность. Не случайно в таком коллективе хорошо обстоит дело с полетами...

Есть у нас такие командиры, начальники! Да, есть. Это Г. Крутилин, начальник Волчанского авиационного училища летчиков; Г. Олейниченко, начальник Кинель-Черкасского аэроклуба; В. Орлов, начальник Запорожского аэроклуба; В. Афиногенов, начальник Курского аэроклуба; В. Мониин, начальник Волгоградского аэроклуба; В. Хаустов и В. Крайнов, командиры эскадрилий Запорожского аэроклуба; В. Мурзин, командир эскадрильи Сумского аэроклуба; Н. Михальский, командир эскадрильи Владимирского аэроклуба...

...Летные законы. Они существуют давно, но не стоят на месте, а постоянно совершенствуются, обновляются, усложняются. Это требование времени. Авиаторы получают машины надежные, оборудованные умными приборами и механизмами, но сам полет от этого не стал легче и проще. С новыми возможностями техники строже стали летные правила. Соблюдение их — непреложный закон.

Е. ЕЛИЗАРОВ,
заместитель начальника
Управления авиационной подготовки
и спорта ЦК ДОСААФ СССР,
начальник службы безопасности
полетов

НАЧИНАЙ С СЕБЯ

бе и другим. Критика и самокритика повышают ответственность каждого за порученное дело, развивают нетерпимость ко всякого рода нарушениям, позволяют глубоко анализировать свои собственные недостатки и промахи в работе, искать и находить пути их устранения.

Жизнь показывает, что там, где процесс обучения и воспитания идет в соответствии с требованиями XXV съезда партии, где основные усилия руководства и политработников направлены на повышение чувства ответственности авиаторов за выполнение служебного долга, там и высокие результаты в работе, в летной подготовке. Именно так обстоят дела в Кинель-Черкасском, Кемеровском и Московском аэроклубах. Конечно, и здесь есть свои трудности. Однако при обнаружении недостатков здесь не ограничиваются констатацией фактов, а ищут причины, их порождающие, намечают пути быстрее их устранения, требуют точного и пунктуального исполнения. Серьезное значение придается гласности контроля.

Вот показательный пример. Проступок летчика-инструктора Кемеровского аэроклуба В. Малахова, грубо нарушившего летную дисциплину, не прошел бесследно. Благодаря высокой принципиальности и требователь-

но-воспитательной работы, превратились в своего рода перегонщиков авиатехники в ремонтные базы и обратно, или в постоянных исполнителей обязанностей летчиков-инструкторов, или же в руководителей и организаторов различного рода хозяйственных работ. Все это крайне отрицательно сказывается на контроле за качеством подготовки к полетам летного состава, соблюдения методической последовательности обучения летно-инструкторского состава и курсантов, планировании и выполнении полетов.

Важнейшим рычагом повышения летного и методического мастерства, обеспечения безопасности полетов и показателей высокой требовательности к себе является рост классного мастерства летного и технического состава. В передовых учебных авиационных организациях [Запорожская, Егорьевская, Сумская] руководящий состав, партийная и комсомольская организации уделяют этому вопросу постоянное и неослабное внимание. Здесь летчики не просто «налетывают время», необходимое для присвоения очередного класса, а систематически совершенствуют свои теоретические знания, методическую подготовку, летное мастерство.

К сожалению, не везде так хорошо поставлено дело. Поэтому отдельные

Владимир Мартемьянов. Вадим Овсянкин... Эти имена золотыми буквами вписаны в историю советского авиационного спорта. Выдающихся спортсменов-летчиков, чемпионов мира отличали высокое мастерство и большая твердость духа, воля к победе, смелость, мужество и глубокое чувство коллективизма. Причем ими всегда руководило не только стремление к личному успеху, но желание внести свой вклад в победу команды в целом.

Сослемся хотя бы на такой пример. На IV чемпионате мира по высшему пилотажу претендентом на большую золотую медаль был Вадим Овсянкин, и тренеры, естественно, возлагали на него большие надежды. Однако в ходе спортивной борьбы обстановка сложилась так, что на чемпионское звание уверенно претен-

В этом неизменно видят свой высший долг перед народом, твердо усвоив суть таких понятий, как патриотизм, трудолюбие, дисциплина, товарищеская помощь и взаимовыручка. Им свойственно острое ощущение благодарности к тем, кто прокладывал первые тропы к спортивным победам, стремление к неустанному совершенствованию своего мастерства, к новым победам во славу любимой Родины.

Примеров, которые свидетельствуют о высоком моральном облике парашютистов, летчиков, планеристов, авиамodelистов — множество. Есть, однако, и факты, когда отдельные известные спортсмены или делающие первые шаги в авиаспорте нарушают наши нравственные нормы, неблагоприятными поступками пятнают свое имя, свой коллектив. В Симферополе,

Автобаза стала для него ступенькой его трудовой биографии, той проходной, что выводит в люди. Но здесь Иванов для всех прежде всего чемпион и лишь потом рабочий, член рабочего коллектива.

А как спортивный коллектив? Иванов, как и другие члены сборной, привык к заботам клуба и принимал их как должное. А товарищи, помогавшие ему, как-то незаметно переступили грань. Видимо, надо было не только поддерживать, но и спрашивать, контролировать, лучше знать своего товарища по спорту. Произошло нечто такое, что бывает с родителями, которые без меры влюблены в свое чадо. Делают для него все, что можно и что нельзя.

Когда пришел черед испытать свой характер на спартакиадных финалах, Иванов и остальные спортсмены дрог-

МЕРА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

довал и Владимир Мартемьянов. Ради успеха команды Овсянкин усиленно помогает своему товарищу тщательно подготовиться к выполнению неизвестной программы: разбирает с ним различные варианты «темного комплекса», делаясь накопленным опытом, хотя знал, что его ждет теперь куда более серьезная конкуренция. Советские спортсмены отлично ее выдержали: Мартемьянов стал чемпионом мира, Овсянкин — был вторым. Дружба, взаимовыручка и большая ответственность за честь спортивного флага Родины помогли нашей дружине завоевать главный командный приз мирового первенства.

Вряд ли читателю надо представлять парашютистов Анатолия Осипова и Валентину Закорецкую, планеристку Эду Лаан, авиамodelиста Владимира Масленкина, хорошо известных советской и зарубежной авиационно-спортивной общественности. Они упорно, самоотверженно борясь за личное первенство, превыше всего ставят интересы команды. Закорецкая, случается, проиграв упражнение, первой поздравляет соперницу и, ни на минуту не поддавшись горестным чувствам, подбадривает своих подруг, помогая достичь высокого результата.

Для советского спортсмена нет большей гордости, чем надеть форму с гербом СССР на груди. Социалистическая Родина, советский образ жизни открывают перед каждым человеком широкие возможности для проявления своих способностей в любой области, в том числе и спорте. Родина все дает спортсменам, и они готовы ответить делами на ее заботу.

на финалах VII Спартакиады по моделям воздушного боя команда Ленинграда — чемпион 1978 года — в первый день выступила неудачно. Члены сборной решили пьянкой отметить... поражение. А последствия оказались очень тяжелыми. Потребовалось вмешательство работников милиции. Одному из зачинщиков пьянки Б. Иванову пришлось держать ответ в отделении милиции.

Пьянство, как известно, приобщая слабых людей к рюмке, порождает ложное чувство товарищества, некоей доблести. И печально, что не каждый понимает, что ступил на кривую падежня, которая ведет быстро к аморальным поступкам, хулиганству.

☆☆☆

...Двадцативосьмилетний шофер Б. Иванов работает в одном из ленинградских производственных объединений. Авиамodelизмом занимается сравнительно недавно, но уже достиг определенных успехов. Завоевал чемпионские титулы на ленинградских турнирах. На всесоюзных соревнованиях 1978 года сборная Ленинграда, в составе которой выступал Иванов, одержала командную победу. И вот финал VII Спартакиады, участие в котором уже само по себе должно было стать для чемпионов большим праздником.

...Время славы... По-разному она действует на людей. Одного похвалить — это его вдохновляет, делает лучше. Для другого слава — сладкая отравка, которой он упивается во вред себе и окружающим. Своими легкими крыльями коснулась она и Иванова.

нули, потеряли чувство ответственности перед тренерами, перед друзьями по клубу, перед соперниками, встречавшимися с ними в честном поединке. Они пренебрегли доверием и уважением товарищей по труду, учебе, спорту. Аморальным поступкам членов сборной, думается, способствовала прежде всего та обстановка всепрощения, которой окружены в клубе мало-мальски известные спортсмены. Нельзя сказать, что здесь не реагировали на недостойное поведение авиамodelистов. Следует дать факту надлежащую политическую оценку. И сделать серьезные выводы для воспитания спортсменов, вдумчиво проанализировать работу авиамodelьной секции, помочь ей, чтобы впредь не допустить подобного. Конечно, не так уж трудно понять стремление руководителей клуба, тренеров сохранить авиамodelистов, даже оступившихся. Но бережное отношение к спортсмену немислимо без справедливой критики, без честного и принципиального осуждения его ошибок, важно помочь осмыслить содеянное. Заслуги заслугами, а нарушать нормы нашей морали никому не позволено.

☆☆☆

В Ленинградском аэроклубе слабо ведется политико-воспитательная работа со спортсменами, здесь не растут сильных духом, самоотверженно борющихся за честь спортивного флага. Как же воспитывать чувство долга? На этот вопрос не может быть однозначного ответа. Ясно, что одним приказом дело не поправишь. Климат

приказу не подвластен. Это относится и к климату нравственному, психологическому.

В клубе и беседы проводятся, и лекции читаются, устраиваются и другие мероприятия, но видимо, их эффективность низка, а иногда и вовсе они оказываются бесплодными. Партия, направляя идеологическую работу, считает недопустимым втиснуть процесс воспитания в рамки чисто количественных критериев и оценок, когда в поле зрения оказывается лишь число проведенных мероприятий. Парадность, шумиха и трескотня противопоказаны самому характеру, духу коммунистического воспитания. Главное, учит партия, это обеспечить умелое и комплексное использование всех средств идейного влияния. А успех всегда достигается там, где идеологическая работа целеустрем-

ва. Победа очень часто определяется глубиной сознания своего долга перед Родиной, идейной убежденностью, морально-волевой стойкостью, мужеством. Эти качества обретешь в постоянном взаимодействии с товарищами по спорту. Иными словами, спортсмена-гражданина рождает коллектив. Пусть он очень невелик — сборная команда, клубная секция. Но это коллектив — со своими традициями, с гласными и негласными правилами, с требованиями к каждому, кто входит в него. Здесь учат и учатся не впадать в панику при неудачах и не терять голову от успехов, считаться с мнением товарищей и защищать свой взгляд на вещи. Спортивный коллектив, как и коллектив трудовой — это школа жизни, ее уроки не заменить только усиленными тренировками и нагрузками.

СПОРТСМЕНА

ленно воплощается в дела повседневной жизни.

Кто ответствен за воспитание спортсмена, кому принадлежит в этом первая скрипка, и как правильно организовать обучение спортивным навыкам, чтобы прежде всего решались задачи гармонического развития молодого человека? Никто не усомнится в том, что главная фигура — тренер и, конечно, огромную роль в воспитании играет окружающая спортсмена среда, общественные организации, сам коллектив, ветераны спорта. К сожалению, еще не везде оценена польза этого содружества. Группа спортсменов из Ижевска в своем письме в «Крылья Родины» пишет: «По сводкам в нашем парашютном звене числится 30 человек, фактически прыгает только 10, а инструкторами разряды присваиваются фиктивно. Командир парашютного звена нашего клуба В. Пасынков как примером может служить, если он постоянно в нетрезвом состоянии, грубо со спортсменами, унижает их достоинство».

Казалось бы, непреодолимая пропасть разделяет такие понятия, как требовательность и беспринципность, честность и обман, спорт и хулиганство. Но с какой же необыкновенной легкостью переступают эти барьеры некоторые тренеры, прямой долг которых формировать ребячью душу, готовить из подростка не только спортсмена, но и гражданина.

Ныне успех на соревнованиях, рекордное достижение приносят не только мастерство, а характер спортсмена, его морально-волевые качест-

«Чистое» мастерство без гражданственности, твердых жизненных позиций не стоит дорого. Потому, нам кажется, разговор о спортивной молодежи, о нашей смене следует вести с позиции заботы о ее духовной, идейной, гражданской зрелости, то есть мастерство должно иметь своим фундаментом прочную нравственную закалку. Значит, больше внимания уделять нравственной стороне спортивной работы, воспитанию у спортсменов активной жизненной позиции, формированию высоких идейных убеждений.

И на это нацеливает партия. Следует, подчеркивается в Постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательных мер для подъема массового физкультурного движения, повышения спортивного мастерства, улучшения воспитательной работы среди физкультурников и спортсменов.

Для этой цели важно использовать пропагандистские мероприятия по подготовке к Олимпийским играм 1980 года. Скоро наступят долгожданные дни, когда олимпийские позывные Москвы услышит весь мир. Советские олимпийцы на аренах Олимпиады-80 докажут, что способны на большие свершения во славу советского спорта, во славу любимого Отечества.

М. ЛЕБЕДИНСКИЙ,
член Федерации
авиационного спорта СССР

☆☆☆

СЕМИНАР ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТОВ

ЦК ДОСААФ СССР провел всесоюзный семинар спортсменов-дельтапланеристов. Его участники прослушали лекции по теории и практике дельтапланеризма, ознакомились с выставкой различных образцов дельтапланов. Был проведен показательный летный день. На полетах присутствовали ответственный работник ЦК КПСС А. И. Голяков, председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин, секретарь ЦК ВЛКСМ Д. А. Охромий, тепло встреченные спортсменами. В беседах с дельтапланеристами маршал авиации высказал ряд существенных замечаний, связанных с их подготовкой, и выразил надежду, что этот новый вид авиационного спорта будет не только популярным, но и полностью отвечать требованиям безопасности.

ЧТО РЕШИЛА ФЕДЕРАЦИЯ?

Федерация дельтапланерного спорта рассмотрела и утвердила ряд важнейших документов — Наставление по производству полетов на дельтапланах (НППД-80), указания по организации учебного процесса в клубах и методическое пособие спортсмену.

Была заслушана информация В. Бугрова о работе Московской федерации дельтапланерного спорта. В столице действует школа инструкторов, в ней занимается более 60 человек. Минувшим летом были проведены сборы спортсменов-дельтапланеристов.

Бюро наряду с положительным опытом указало на недостатки в деятельности Московской федерации дельтапланерного спорта и наметило пути их устранения.

Киевский спортсмен А. Клименко информировал федерацию о состоявшемся во Франции чемпионате мира по дельтапланерному спорту. Об итогах экспедиции на Памир рассказал дельтапланерист-альпинист В. Овсянников.

Л. ВЯТКИН,
ответственный секретарь Федерации
дельтапланерного спорта СССР

ДРУЖБЕ КРЕПНУТЬ

Две недели провели в гостях у активистов ДОСААФ Барнаула лучшие спортсмены-парашютисты Монгольской Народной Республики. Спортивную делегацию возглавлял начальник Центрального аэроклуба МНР, мастер спорта Долгорын Хадбатор.

Наши монгольские друзья познакомилась с культурной и спортивной жизнью Алтайского края, деятельностью передовых первичных организаций ДОСААФ, провели ряд тренировок со спортсменами местного авиаспортивного клуба.

В алтайском небе совершил свой тысячный прыжок с высоты 4500 метров тренер и капитан сборной команды Монголии мастер спорта Маголжавын Эрдэнбатор. Юбилера в воздухе в свободном падении поздравил летчик Анатолий Свирицов, вручив ему букет астр.

Гости приняли участие в краевых соревнованиях по парашютному спорту. Они заняли первое место, выигрвали главный приз — кубок крайкома ДОСААФ и... семь самоваров — на память о днях пребывания на Алтае.

Наш корреспондент

Барнаул

Выполняя решения
VIII съезда ДОСААФ СССР

НОВЫЙ ЗАВОД В ГОМЕЛЕ

Гомель раскинул свои кварталы по обоим берегам самого крупного притока Днепра — реки Сож.

Руками советских людей он был буквально заново отстроен на месте руин после войны.

Гомель — почти ровесник столицы нашей Родины — Москвы. Недавно было отмечено его 825-летие. Но таким, каким он открывается перед глазами сегодня, он стал за последние 35 лет, прошедшие после освобождения Белоруссии от немецко-фашистской оккупации. Выросли заново крупные предприятия, прекрасные жилые кварталы.



РЕКОНСТРУИРУЕТСЯ Гомельский завод спортивного моделирования и учебных пособий ДОСААФ. Начинали здесь с ремонта спортивных самолетов. Затем перешли на выпуск материалов и наборов для авиамоделизма. Тогда предприятие выпускало продукции на 200 тысяч рублей в год, а ныне в семь раз больше. Выпускается 17 авиамodelьных наборов, воздушные винты из бука, резиновая нить для моторов, 3 судомodelьных набора, шлюпки.

Не будет преувеличением сказать, что в Гомеле создается новый завод.

Оборонное Общество, выполняя Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по увеличению производства товаров для детей, повышению их качества и улучшению торговли этими товарами», а также решения VIII съезда ДОСААФ СССР, постоянно совершенствует материально-техническую базу.

VIII съезд обращает внимание на то, что в текущей пятилетке капитальное строительство продолжает оставаться ее краеугольным камнем.

...Новые корпуса и пролеты цехов Гомельского завода выросли рядом со старыми. Главный корпус — это четырехпролетное здание, каждый из них имеет 90 метров в длину и 18 — в ширину. Такая ширина пролетов позволяет наиболее целесообразно расставить все станки и другое оборудование с учетом требований технологических процессов. Предстоит выполнить монтаж подъемно-транспортных средств, сложной системы вентиляции. Особенно она важна для участков, где происходит обработка древесины. При проектировании как главного, так и административно-бытового корпуса, использованы новейшие достижения строительной техники. Скажем хотя бы о герметизированных перегородках, поглощающих значительную часть шума, удачно выполненном перекрытии пролетов.

В главном корпусе намечено разместить производственные участки, связанные с обработкой древесины, металлов, пластмасс, изготовлением микродвигателей. Технологические процессы разрабатываются с учетом достижений науки и техники. Интересно, что на новом деревообрабатывающем участке можно будет получить в год продукции на 2 миллиона 800 тысяч рублей, что вдвое больше, чем в настоящее время. А весь объем производства превысит нынешний в пять раз!

Особое внимание уделяется улучшению качества выпускаемых деталей, материалов и наборов, а оно находится в прямой зависимости от состояния производственного оборудования. Так, например, на деревообрабатывающем участке монтируются 32 новых станка и высокопроизводительные сушильные камеры, а все металлические детали, требующие упрочнения и покрытия, будут поступать в термическое и гальваническое отделения. Всего в новых пролетах, кроме остального оборудования, разместится 141 станок по обработке металла и дерева.

Мастер цеха Т. Бондаренко (справа) и ветераны производства Т. Зайцева и М. Костюшева.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Каждое рабочее место проектируется с учетом требований промышленной санитарии и гигиены, технической эстетики.

На первое место поставлена забота о людях, работниках предприятия. Удачное решение, например, найдено для сложной системы вентиляции, очищающей помещение от древесной пыли, от насыщения воздуха испарениями. А освещенность всех пролетов еще выигрывает благодаря применению верхнего остекления в виде камазовских фонарей, хорошо концентрирующих естественный дневной свет и простых в эксплуатации.

В административно-бытовом корпусе — столовая, гардеробные, душевые комнаты, медпункт, техническая библиотека с читальней, актовый зал. Обилие света, свободные широкие проходы, удачная планировка создадут хорошие комфортные условия для труда.

Территория завода озеленена за счет сохранения старых насаждений.

Решающая сила и самое ценное на заводе — это его люди.

— Одни здесь начинали свою трудовую деятельность, другие продолжают работать и по сей день, — рассказывает директор предприятия Юрий Иванович Ханкевич. — Большим уважением в коллективе, — продолжает он, — пользуется резчица-картонажница коммунист Нина Андреевна Кириенко. Ударник коммунистического труда, награждена орденом Трудовой Славы III степени. Более 23 лет работает упаковщицей Милия Назаровна Костюшева. Среди хороших производственников Людмила Петровна Гречуха, Мария Петровна Кулагова, мастер цеха Таисия Ивановна Бондаренко. Ежемесячно выполняет план на 115—140 процентов бригада станочников заготовительного участка Ивана Николаевича Соломашенко. И таких передовиков немало. Назову еще одного. Это наш изобретатель Михаил Аронович Хейфец. Он сконструировал и запустил в производство универсальный станок для изготовления реек любого сечения от 2,5×2,5 до 15×15 мм. Трудно переоценить значение станка для повышения производительности труда и улучшения качества реек и стрингеров.

— Но у нас есть еще «узкие» места, — продолжает тов. Ханкевич. — Нас часто подводят поставщики. Затруднения испытывает производство из-за отсутствия стальной проволоки диаметром 0,3 мм, из 6,3 тонны, необходимых на 1979 год, за 7 месяцев получено только 0,45 тонны.

— Мы, конечно, преодолеваем трудности. ЦК ДОСААФ СССР разработал план мероприятий по завершению строительства завода и освоению вводимых производственных площадей. Мы ощущаем постоянную помощь Гомельского обкома ДОСААФ (председатель В. Бурмистров), который совместно с городскими комсомольскими организациями привлек к работе студенческие строительные отряды. Кроме этого, отряды в 15—20 человек из курсантов учебных организаций ДОСААФ участвуют в субботниках и воскресниках. У гомельчан есть все возможности сдать эту важную стройку в срок!

В. ТУРЬЯН,
инженер,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Гомель

АВИАЦИОННЫЙ СПОРТ: ОПЫТ И ПРОБЛЕМЫ

ПАРАДОКСЫ... НА СОРЕВНОВАНИЯХ



С каждым годом в нашей стране растет и набирает силы вертолетный спорт. Наряду с уже прославленными мастерами пилотирования винтокрылых машин, такими как Л. Приходько, В. Смирнов, С. Игнатенко, Л. Корнева, Н. Костарева, все заметнее проявляют себя молодые. Это прежде всего воспитанники Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова — Г. Попова, А. Бессонов, Л. Губарь, ростовчанка Т. Якутчик, минчанка Л. Данилевич, Л. Кобзарь из г. Сумы.

Росту мастерства спортсменов во многом способствуют новые элементы, включаемые ежегодно в программы чемпионатов. Однако, как показали старты VII Спартакиады, они нуждаются в дальнейшей доработке. Известно, что в норматив мастера спорта СССР входят три упражнения из четырех, предусмотренных Положением о соревнованиях. Одно из них — вертолетный слалом — выполняется двумя членами экипажа. Упражнение имеет кроме спортивного, большое практическое значение, поэтому оно вызывает большой интерес у спортсменов и зрителей.

Не раскрывая сущности упражнения, хотелось бы подчеркнуть одну его особенность. Как пилот, так и оператор, то есть члены экипажа одинаково отмечаются наградами. И это совершенно правильно, так как трудно определить — от кого больше зависит успех — от пилота, управляющего вертолетом, или от оператора, который в течение четырех минут на вытянутой руке пронесит ведро с водой, подвешенное на фале, через лабиринт двенадцати ворот. Только их четкое взаимодействие приносит победу.

А кто несет ответственность в случае, если упражнение выполнено плохо? Только... пилот. Проиллюстрируем это примерами. Так, на чемпионате страны экипаж в составе спортсмена-летчика В. Попова и оператора А. Бессонова при выполнении упражнения набрал всего 236,9 очка из 300 возможных и занял 32-е место. Когда же они поменялись местами, то набрали 317,16 очка, заняв 7-е место.

Попов не подтвердил, а Бессонов подтвердил норматив мастера спорта. Вот тут-то и возникает парадокс. В первом случае Бессонов, имея недостаточный опыт, не справился со своей задачей члена экипажа, а недобрал очки... Попов. Во втором — Попов как член экипажа хорошо выполнял все, что ему положено, а премиальные очки начислены Бессонову.

Аналогичный пример можно привести с женским экипажем Л. Губарь — Г. Поповой. Набрал 237,7 очка, он занял предпоследнее место. Когда же спортсменки поменялись местами, они были уже седьмые. И тем не менее Попова норму мастера спорта подтвердила, а более опытная спортсменка Губарь — нет.

Какой же вывод? Видимо, тренерам следует с большей ответственностью подходить к комплектованию экипажей. Так, у спортсменки Поповой нет достаточных физических данных, чтобы на вытянутой руке из кабины вертолета пронести ведро, наполненное пятью литрами воды. В результате она захлестнула фал за стойку, разлила воду, а штрафные за это начислены Губарь, пилотирующей вертолет.

Подобное положение приводит к тому, что у нас стали «охотиться» за вторыми членами экипажей. Зарекомендовавшие себя в этой роли стали на чемпионатах носить ведро в двух, а то и больше полетах (это разрешается Положением о соревнованиях). Анализ соревнований показывает, что нередки случаи, когда опытные спортсмены проигрывали из-за того, что вторые члены экипажей оказались не в форме и, наоборот, менее опытные при поддержке вторых членов экипажа оказывались победителями.

Существующее Положение о чемпионатах не позволяет объективно оценить личное мастерство спортсмена в названном упражнении, а ведь звание мастера спорта присваивается и по его результатам. Вот почему, на мой взгляд, вертолетный слалом на малой высоте с проносом ведра, наполненного водой, между стоек ворот и последующей его постановкой на стол в минимальное время, не следует учитывать в нормативах для мастера спорта. Вместо него целесообразно включить четвертое упражнение — вертолетный слалом на малой высоте с проносом груза между стоек ворот по незнакомому маршруту в минимальное время, которое выполняется одним спортсменом.

П. СТОРЧИЕНКО,
ответственный секретарь Федерации вертолетного спорта,
заслуженный тренер СССР

ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА

С выпуском «Курса учебно-летней подготовки спортсменов-планеристов (КУЛП СП-74), «Методического пособия для летчиков-инструкторов» в авиационных клубах ДОСААФ улучшилось обучение спортсменов выполнению полетов с посадкой вне аэродрома, разработаны конкретные меры по безопасности. Однако анализ предпосылок к летным происшествиям именно при посадках на площадки заставляет задуматься над этим вопросом. Редакция попросила командира звена Орджоникидзевского авиаспортивного клуба ДОСААФ мастера спорта В. Семакина поделиться опытом, рассказать, как они проводят методические занятия с инструкторами по полетам с посадкой вне аэродрома.

Во всех авиационных клубах начался новый учебный год. Как только погодные условия позволяют, сотни планеристов поднимаются в небо. Для одних это будут первые в жизни полеты, для других — покорение новых маршрутов...

Планер не имеет своей силовой установки, и поэтому даже спортсмены высокого класса, на счету которых тысячи часов парящего полета, не гарантированы от посадок вне аэродрома. Но чтобы научить планеристов правильно подбирать площадку с воздуха, произвести на них посадку, а затем эвакуировать планер, соблюдая все меры безопасности, необходимо нам, инструкторам, хорошо подготовиться к этому виду полетов.

Бывает, что работники клуба на многие годы облюбовывают одну-две площадки поблизости от аэродрома и водят туда своих инструкторов, а затем спортсменов. Однообразие таких полетов приводит к выработке у планеристов стереотипных навыков, что отрицательно сказывается на обучении посадке вне аэродрома. В таких случаях теряется главное: проверка у человека реакции при приземлении на незнакомую площадку. Инструктор не сможет убедиться, правильно ли будет действовать спортсмен при встрече именно с новой площадкой.

Перед полетами с целью проверки инструкторов мы в клубе проводим инструктивно-методические занятия. На них тщательно разбираем, анализируем характерные ошибки, допущенные в прошлом сезоне при выполнении посадок вне аэродрома, делаем соответствующие выводы, намечаем пути, как их избежать в дальнейшем.

При проведении методического полета (по Упр. 68 КУЛПа-ПС-П-76) инструктору-летчику мы ставим задачу —

выполнить его в самом сложном варианте. Во время полета инструктор рассказывает и объясняет проверяющему так, как будто тот выполняет задание впервые.

Инструктор консультирует «обучаемого» в зависимости от периода года, воздушной обстановки, метеословий. Он рассказывает о предполагаемом маршруте, приводит данные о площадках, полученные при разведывательных полетах на самолете, которые желательно проводить не реже двух раз в месяц. Кроме того, инструктор объясняет, каким площадкам следует отдать предпочтение, а на какие производить посадку нежелательно. Проверяет укомплектованность планера барографом, пятиметровым фалом, двумя штопорами для крепления планера.

После отцепки в парящем полете инструктор на конкретной местности показывает, какие площадки пригодны для посадки и обеспечат безопасный прием самолета и взлет аэропоезда. К ним относятся площадки аэрохимических работ, клеверница, выгоны для скота, ровная целина, скошенное поле, низкорослые посевы. Посадка на спелую рожь, пшеницу, на необработанное, бурячное, подсолнечное поле, бахчу и виноградник опасна.

Во всех случаях при снижении планера до высоты 600 метров инструктор поясняет «обучаемому», что он обязан подобрать две-три площадки на удалении, обеспечивающем уверенный подход к ним с учетом ветра и нисходящих потоков на высоте 300—350 метров.

При подходе к намеченной цели инструктор, введя над ней планер в пологую спираль, используя методический прием сочетания показа с пояснением, производит осмотр площадки. Определяет ее размеры, уточняет направление ветра по перемещению теней облаков по земле, снесу планера или наклону деревьев, по волнам на посевах и ряби на воде, дыму и пыли от транспорта. Старается выбрать направление посадки против ветра. Проанализировать условия подхода к площадке: наличие на ее границах и полосе высоких деревьев, строений, проводов, телефонных линий или электропередач, оросительных каналов и желобов, ограждений пастбищ и т. д. Уточняет по карте уровень местности и выбирает место приземления и остановки, внимательно осмотрев его: нет ли уборочной техники, камней, бревен, рытвин. Если есть скот, то определить, куда он движется, чтобы за время захода на посадку не занял бы полосу приземления.

Приняв решение о месте посадки, докладывает руководителю полетов: «Ураган, я — 521-й, произвожу посадку в районе первого поворота, 13.30».

Затем, проверив затяжку привязных ремней, мысленно наметить прямоугольный маршрут на местности и не стараться его растягивать, чтобы площадка за время его построения была постоянно в поле зрения, а глиссаду после 4-го разворота делать покруче. Выводить из 4-го разворота на высоте не менее 100 метров, а планировать с полностью выпущенными закрылками на скорости 75—80 км/ч, уточнив расчет интерцепторами. Внимательно следить за препятствиями, чтобы избежать столкновения с ними. Высота прохода

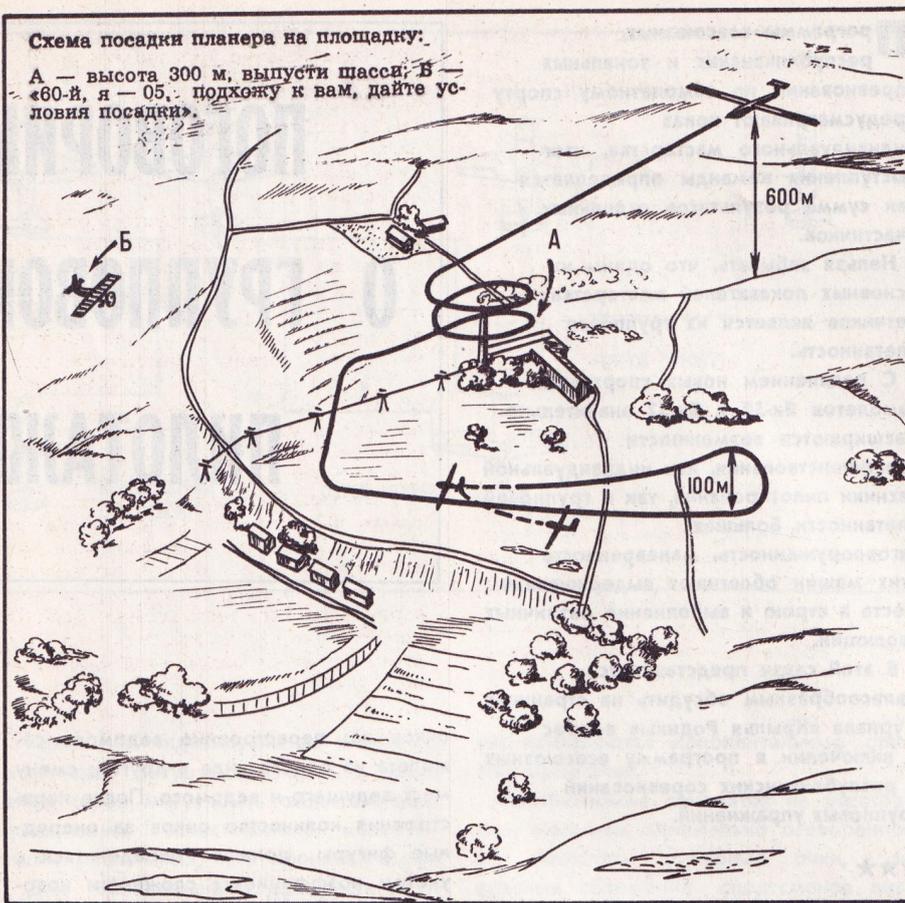
над ними должна быть не менее 10 метров. Приземление производить на минимальной скорости. После чего открыть полностью интерцепторы и пользоваться тормозом колеса. На пробеге избежать столкновения с отдельными камнями, ямками и т. д., которые невозможно увидеть с высоты.

После посадки инструктор рассказывает о действиях «обучаемого» на площадке до прилета самолета-буксировщика. Необходимо тщательно осмотреть планер и убедиться в его полной исправности. Принять меры для обеспечения охраны техники, сохранности полетной карты, парашюта и добавочного оборудования. Убедиться в пригодности площадки. Для этого вместе с «учеником» осмотреть площадку. Выбрать наиболее пригодный участок и измерить его шагами. Он должен быть длиною не менее 300 шагов и шириною 50. Удалить камни, заровнять муравьиные кучи, очистить площадку от всех предметов, мешающих приему самолета и взлету аэропоезда. Если есть возможность, планер отбуксировать имеющимися средствами в начало взлетно-посадочной полосы (ВПП) и поставить влево от ее оси, чтобы сам он был за «Т». В случае, если придется при его транспортировке прибегнуть к помощи местных жителей, то прежде надо объяснить, за какие детали планера можно брать, чтобы не повредить его. Планер опустить на правую плоскость. Проинструктировать зрителей о поведении при приближении самолета, во время проходов его над площадкой, при посадке, подруливаниях и взлете. Выбрать среди них сопровождающего и научить его правильным действиям при взлете аэропоезда.

В случае, если осмотр площадки выявил ее явную непригодность для приема самолета и взлета аэропоезда, то планер следует отбуксировать на другую, пригодную. Если нет уверенности, что доклад по радио о месте посадки услышан руководителем полетов, необходимо без замедления сообщить на аэродром по телефону или дать телеграмму.

При приближении самолета командир, находясь в роли «обучаемого», внимательно анализирует процесс «обучения» инструктора. «Обучающий» показывает, действует, поясняет. Устанавливается связь с самолетом, надо подсказать летчику-буксировщику характерные ориентиры места посадки планера. А если самолет виден с площадки, то командами по радио сориентировать его на себя и доложить условия посадки: «05, я 60-й, площадка 400×500, посадочный курс 250°, ветер встречный, поверхность ровная, посадка у планера».

В процессе прохода самолета и захода на посадку следить, свободна ли полоса приземления. После посадки самолета буксировать планер на ось ВПП, установить его строго в хвост самолету и удалить зрителей на безопасное расстояние. Внимательно осмотрев фал, подсоединить его к самолету и планеру. Убедиться в надежности закрытия замков. Летчик-буксировщик обговаривает с инструктором и его «учеником» действия на случай самоотцепки фала, отказа двигателя и т. д. в соответствии с площадками, препятствиями по створу взлета. Подготовиться ко взлету обычным порядком. Закрывать переднюю форточку, чтобы при взлете пыль не попала в глаза. После выбора слабину фала вни-



мательно осмотреться и доложить летчику-буксировщику о готовности к взлету. Левую руку положить на сектор буксировочного замка, чтобы при необходимости без задержки произвести отцепку. Для ускорения отрыва и уменьшения взлетной дистанции обязательно выпустить закрылки.

Командир может предложить инструктору «обучить» его взлету с площадки без сопровождающего. Фал в этом случае должен быть 20 метров. Летчик-буксировщик на расстоянии около 10 метров от планера увеличивает обороты на тормозах, а планерист в струе от винта поднимает опущенное крыло и балансирует. Пока летчик (на тормозах и повышенных оборотах) выбирает слабину фала, в это время планер необходимо удерживать в двухточечном положении, взяв полностью ручку «на себя». В противном случае хвост планера от струи винта поднимется, уменьшатся углы атаки и удерживать его от кренов будет невозможно. Во время выбора слабины фала, планерист левую руку держит на секторе буксировочного замка и в случае, если летчик не сможет удерживать самолет на тормозах, он должен немедленно отцепиться. С начала разбега управляемость улучшается и ручку надо поставить нейтрально по рулю высоты, чтобы избежать отрыва планера на больших углах атаки и на малой скорости, что приведет к повторным касаниям земли.

После возвращения на аэродром командир проводит детальный разбор полета, особое внимание уделяя моментам, которые нежелательно могут сказаться на обучении спортсменов.

Хочется напомнить о характерных ошибках, допускаемых спортсменами:

- поздний подбор площадки (из-за нехватки времени детально осмотреть местность выбирается неудовлетворительная площадка);

- выбор неправильного направления посадки из-за незнания направления ветра или без учета уклона местности;

- увлекается подбором и осмотром площадки и забывает выпустить шасси;

- допускается большая скорость на планировании, что увеличивает посадочную дистанцию;

- на малой высоте меняет решение о выборе площадки и производит посадку без осмотра вновь выбранной. Эволюции планера на малой высоте требуют большого опыта пилота. В этой ситуации легко нарушить координацию и допустить потерю скорости, что может привести к сваливанию;

- при ожидании на площадке самолета не выключена радиостанция, что может привести к разрядке аккумулятора;

- неудовлетворительно готовит полосу для взлета аэропоезда и посадки самолета;

- при буксировке планера с помощью местных жителей не инструктирует последних, что и как делать.

Думается, что методический полет, выполненный именно в таком плане, будет очень полезен инструктору. Он восстановит его методические навыки, а командир сможет убедиться в готовности инструктора к правильному обучению спортсменов-планеристов этому виду полетов.

В. СЕМАКИН,
командир планерного звена

г. Орджоникидзе

Пилотажем принято называть выполнение на самолете различных фигур в горизонтальной, вертикальной и наклонной плоскостях. По степени сложности его подразделяют на простой, сложный и высший, а по количеству самолетов — на одиночный и групповой.

Пилотаж — не просто акробатика, рассчитанная на внешний эффект. Это один из ценнейших видов подготовки спортсмена-летчика. Уметь выполнять фигуры и комплексы — значит уметь маневрировать, побеждать в соревнованиях.

Обучение фигурам пилотажа взаимосвязано с такими видами подготовки, как сохранение нормальной управляемости самолета, ведение пространственной ориентировки, осмотрительности. Без такой взаимосвязи нельзя гарантировать высокое качество полетов без летных происшествий.

Известно, что выполнение фигур пилотажа возможно на хорошо управляемом самолете, например, на «Л-29». Под нормальной понимают такую управляемость, при которой машина своевременно без запаздывания реагирует на отклонение рулей и когда их эффективность достаточно хорошая.

При выполнении фигур нормальная управляемость может быть потеряна значительно быстрее, чем при каких-либо других видах полета. Это обязывает летчика постоянно и достаточно точно оценивать скорость полета, перегрузки и эффективность рулей. Он должен научиться замечать отклонения не только по приборам, но и по тем зрительным и мышечным ощущениям, которые испытывает, как говорят, «по чутью». Заметив уменьшение скорости на том или ином участке, надо попытаться, если это возможно, быстро устранить отклонение или закончить фигуру за счет оставшегося запаса скорости. При этом движения рычагами управления могут быть точными по размеру и темпу только при условии, если летчик правильно оценивает эффективность рулей. Ошибка приведет к потере управляемости самолета, даже при значительной скорости.

Бывают случаи, когда управляемость теряется вследствие недостаточной начальной скорости, особенно это наблюдается при выполнении фигур в комплексе. Нельзя переходить к следующей фигуре, если не обеспечена необходимая для этого скорость. И если подготовка обучаемого не обеспечивает нормальной управляемости самолета, то ни в коем случае он не может быть допущен к самостоятельному выполнению фигур. Об этом должен помнить каждый инструктор.

...В один из летних дней, после контрольно-вывозного полета в зону на сложный пилотаж, инструктор-летчик С. Голигоров, анализируя полет курсанта С. Иноземцева, обратил его внимание на то, что в первой половине боевого разворота было допущено несоразмерное выгибание ручки управления на себя. Это привело к неравномерному срыву потока воздуха с крыла и тряске самолета. К тому же он заметил, что на самолете «Л-29» преждевременному срыву потока воздуха в зоне расположения элеронов и появлению тряски спо-

собствуют турбулизаторы, установленные на передней кромке крыла против элеронов. Напомним о так называемом расходе рулей управления. Величина их отклонения при пилотаже прежде всего зависит от скорости. Чем она больше, тем меньше расход рулей. И наоборот. На самолете «Л-29» максимальный расход руля высоты на всем диапазоне скоростей составляет не более 10°. Расход элеронов в пределах 5—6°.

Выполняя фигуру, летчик должен в любой момент знать, в каком положении находится самолет, каковы его скорость, траектория полета, насколько все это соответствует необходимым показателям, не только знать, что происходит, но и мысленно опережать движение самолета, как бы упреждать полет, чувствовать его. Этому постоянно учат своих подчиненных инструкторы нашего аэроклуба, прививая им навыки запоминания положения самолета в пространстве с первых полетов по кругу.

Важно запомнить не только положение передних частей машины относительно горизонта, но и те мышечные нагрузки (усилия на ручке), которые по своей величине и направлению присущи только данной фигуре. К примеру, на «Л-29» при выполнении петли Нестерова, перед вводом на скорости 550 км/ч, на ручке управления (при сбалансированном самолете) летчик будет ощущать давящие усилия примерно до 10—12 кг, в процессе петли эти усилия быстро уменьшаются и с давящих переходят в тянущие. Запоминание этих усилий при правильном показе каждой фигуры — одно из главных условий, обеспечивающих успех пилотажа.

Находясь в зоне, летчик обязан иметь совершенно четкое представление о том, что его окружает в пределах видимости, какие самолеты находятся в воздухе, где они могут оказаться во время выполнения фигуры или комплекса, на каком удалении облачность, и быть уверенным, что не попадет в нее. Когда в поле зрения появляется земля, надо сразу же глазомерно определить фактическую высоту полета.

Представление об окружающей обстановке обеспечивается при условии, если летчик постоянно следит за всеми самолетами в пределах видимости, уточняя их местоположение и направление полета перед началом каждой фигуры и после ее окончания. Хорошая осматриваемость в зоне создает уверенность в своих действиях, а отличная техника пилотирования позволяет полнее и надежнее вести ориентировку в воздухе.

В нашем аэроклубе не было ни одного случая потери ориентировки при выполнении маршрутных полетов, хотя они продолжаются 50—60 минут. А вот временная потеря аэродрома при возвращении из пилотажных зон, находящихся от места посадки в 12—15 км, случалась. Быстрое изменение направления полета, высоты, скорости при пилотаже занимают все внимание летчика и на визуальную ориентировку его явно недостаточно. Очень важно вести осматриваемость и визуальную ориентировку в зоне. Внимание к этому элементу полета гарантирует четкий пилотаж на тренировках в зоне и на соревнованиях.

Д. ПИЛИПЕНКО,
летчик первого класса,
начальник учебного отдела
аэроклуба

Липецк

Программы всесоюзных, республиканских и зональных соревнований по самолётному спорту предусматривают показ индивидуального мастерства, итог выступления команды определяется как сумма результатов отдельных участников.

Нельзя забывать, что одним из основных показателей мастерства летчиков является их групповая слетанность.

С появлением новых спортивных самолетов Як-50 и Як-52 значительно расширяются возможности совершенствования, как индивидуальной техники пилотирования, так и групповой слетанности. Большая тяговооруженность, маневренность этих машин облегчают выдерживание места в строю и выполнение различных эволюций.

В этой связи представляется целесообразным обсудить на страницах журнала «Крылья Родины» вопрос о включении в программу всесоюзных и республиканских соревнований групповых упражнений.

Уместно вспомнить, что у парашютистов групповые упражнения (прыжки на точность приземления, эстафеты и др.) практикуются давно и представляют интерес, как для спортсменов, так и для зрителей.

В порядке постановки вопроса хотелось изложить некоторые предложения, на основании которых можно отработать программу соревнований по групповому пилотажу.

Начать отработку элементов группового пилотажа и, соответственно, соревноваться в этом виде полетов на первых порах следует, на мой взгляд, в составе пары на однотипных самолетах. При этом можно использовать наиболее простые виды строя, такие как «пеленг», «фронт», кильватерный строй.

Каждому виду строя должен быть присвоен определенный коэффициент сложности, например, для кильватерного строя — 1, для строя «пеленг» — 1,1; для строя «фронт» — 1,2 и т. д.

Можно допустить полеты и в более сложном строю. При этом коэффициент сложности предложенного участниками строя может назначить судейская коллегия, если этот вид строя не был заранее предусмотрен Положением о соревнованиях.

Целесообразно разрешить перестроение в процессе пилотажа между выполнением сопредельных эволюций. При этом перестроение, как самостоятельный маневр, должно отмечаться начислением соответствующего количества

ПОГОВОРИМ О ГРУППОВОМ ПИЛОТАЖЕ

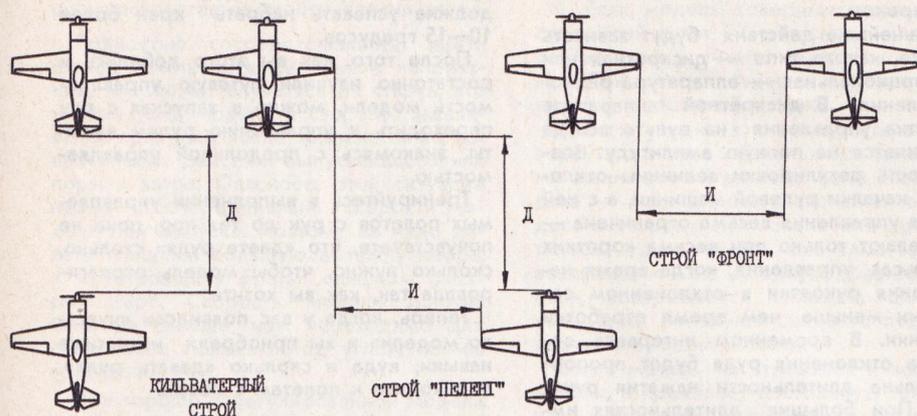
очков за: перестроение ведомого самолета из одного вида в другой; смену мест ведущего и ведомого. После перестроения количество очков за очередные фигуры должно определяться с учетом коэффициента сложности нового вида строя.

Пилотаж женских и смешанных пар можно отмечать некоторым увеличением коэффициента сложности строя, умножая его, например, на 1,05 и 1,03 соответственно.

Виды строя, состав пар, содержание пилотажных комплексов, перестроения должны оговариваться в Положении о соревнованиях для обязательной программы и указываться в заявках для произвольной программы.

Желательно составить перечень рекомендуемых (или обязательных) фигур и эволюций группового пилотажа и полета строем. Для начала можно рекомендовать следующие элементы: взлет парой; посадка парой; сбор пары; роспуск пары; перестроения из одного вида строя в другой; виражи с кренами 30 и 60°; пикирования с углами 45 и 60°; горки с углами 45 и 60°; боевой разворот; переворот вокруг оси ведущего; переворот на горке вокруг оси ведущего; поворот на горке; петля Нестерова; граненые петли (квадратная, шестигранная и др.); восходящие и нисходящие спирали. Впоследствии этот ассортимент фигур можно расширить.

Подсчет очков за выполнение фигур определяется произведением коэффициентов сложности фигуры или эволюции, установленных для каждого элемента группового полета, на коэффициент сложности строя (с учетом его повышения при пилотаже женских или смешанных пар) и на оценку, выставленную судьями в баллах.



ОПЕРАТОРСКОЕ МАСТЕРСТВО АВИА- МОДЕЛИСТА

В № 7 за 1979 год в статье «Когда полетом управляет радиоволна» мы рассказали о начальном этапе овладения техникой пилотирования радиоуправляемой модели. В этом номере — речь об операторском мастерстве авиамоделиста.

Собираясь к первому выезду на аэродром, проверьте еще раз готовность вашей техники. Источники электропитания аппаратуры должны быть свежезаряженными, а модель — подготовленной к перевозке. Рули управления отсоединены от рулевых машинок, крылья и стабилизатор одеты в чехлы, цепи питания приемника и передатчика заблокированы от случайного включения в пути. Сначала вам потребуется один помощник, а затем их нужно будет два. Желательно, чтобы оба они были авиамоделистами, имеющими опыт работы с моделями планеров.

● РЕГУЛИРОВКА

Придя на аэродром, приведите модель и аппаратуру в рабочее состояние. Проверьте дальность действия аппаратуры. Делается это следующим образом. Модель берет в руки помощник, а пилот с передатчиком в руках удаляется от модели, поочередно подавая команды управления. Помощник следит за отклонениями рулей и сигнализирует пилоту о прохождении команд поворотом модели в соответствующую сторону. Дальность действия аппаратуры не менее 300 метров. Если в это же время на аэродроме находятся другие спортсмены, обязательно проверьте, не мешают ли ваши передатчики друг другу. При взаимных помехах договоритесь об очередности работы в эфире. Несогласованность может стоить очень дорого. Так, например, на учебно-тренировочных сборах в Харькове одновременно в воздухе оказались модель планера Ю. Лайдана и модель самолета М. Мелихова, передатчики которых работали на одинаковой частоте. Это привело к нарушению управления, в результате чего модель Мелихова была серьезно повреждена.

Предварительная регулировка осуще-

☆☆☆

Как и при индивидуальном пилотаже, комплексы фигур и эволюций, а также виды строя могут быть обязательными известными, обязательными неизвестными («темными») или произвольными.

Для обязательного неизвестного и произвольного комплексов следует обусловить общее количество фигур и эволюций, их допустимую повторяемость и максимальный коэффициент сложности фигур комплекса.

Можно ограничить пределы высоты пилотажа и размеры пилотажной зоны, нарушение которых должно наказываться начислением штрафных очков.

Специальной оценкой отмечается общее зрительное впечатление от пилотажного комплекса, его сложности, разнообразия эволюций. Как и в любом другом виде полетов, важным моментом является обеспечение безопасности при выполнении группового пилотажа.

Естественно, Положение о соревнованиях обуславливает общий уровень летной подготовки участников (общий налет, спортивная квалификация), групповой налет, как общий, так и в текущем году, допуск к полетам по программе соревнований.

Для выполнения пилотажа следует предусмотреть варианты интервалов (И) и дистанций (Д) для пилотирующей пары, выдерживание которых оценивается судьями в процессе пилотажа. Например, сомкнутый строй $I \times D = 10 \times 10$ м, менее плотный строй $I \times D = 20 \times 20$ м и т. д. Для наиболее опытных летчиков можно разрешить и более плотный строй, например, $I \times D = 5 \times 5$ м, а также пилотаж с ленточками, соединяющими крылья самолетов пары. За сохранение целостности ленточки (оценивается после посад-

ки) начисляются дополнительные премиальные очки.

За сближение самолетов на расстояние, меньшее минимально оговоренного, начислять штрафные очки, а за опасные сближения спортсменов дисквалифицировать на время соревнований и отстранить от участия в последующих упражнениях.

Для обязательных комплексов интервалы и дистанции определяются Положением о соревнованиях, для произвольных — указываются в заявке.

Штрафные санкции можно применять также к спортсменам, нарушающим нижний предел допустимой высоты пилотажа, обусловленный Положением о соревнованиях.

Судейство групповых пилотажных упражнений осуществляется таким же составом судейской бригады, как и при индивидуальном пилотаже. Для судейства качества взлета и посадки парой дополнительно выделяются по 2—3 судьи на каждый из этих участков.

Несомненна также прикладная ценность групповой слетанности. Групповой пилотаж еще больше укрепит коллективизм в командах, усилит «чувство локтя товарища», исключит возможность поспешного «сколачивания» команды накануне соревнований.

Хотелось бы, чтобы спортсмены, тренеры, представители авиационной общности высказали на страницах журнала свое мнение по затронутому вопросу.

Е. ПРОЗОРОВ,
мастер спорта,
судья всесоюзной категории

Запорожье

ствляется при запусках модели с рук. Взяв ее в правую руку за фюзеляж в районе центра тяжести, слегка разбегитесь против ветра и плавно толкните вперед, опустив нос немного вниз вдоль предполагаемой траектории полета. Не выпускайте модель с креном и не толкайте слишком сильно носом вверх. Вы должны выпустить ее в тот момент, когда почувствуете, что сама держится в воздухе и остается только разжать и отвести руку, чтобы модель самостоятельно продолжала свой полет.

Выпустив модель, проследите за ее траекторией. Если она летит прямо, не меняя курса и не проявляя тенденций к кабрированию и пикированию, то на этом можно остановиться. Если же эти явления обнаруживаются, их следует устранить смещением в нужную сторону нейтралей соответствующих рулей.

Отрегулировав таким образом, можно переходить к запускам с рук в управляемом режиме.

● УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Прежде, чем вы подадите первую команду на модель в полете, давайте условились о следующем. Стоять нужно в спокойной ненапряженной позе. Передатчик находится у вас на груди, а кисти рук лежат на пульте так, что рукоятки управления расположены между большими и указательными пальцами. Ни в коем случае не сжимайте рукояток пальцами — они должны только их касаться. Перемещать рукоятку в нужную сторону только одним пальцем, второй палец при этом пассивен. В нейтральное положение рукоятка возвращается сама под действием центрирующей пружины.

Встаньте несколько слева и сзади от выпускающего лицом к модели. Включите передатчик и дайте сигнал выпускающему включить «борт». С самого начала управляемых полетов договоритесь с помощниками о системе стартовых сигналов: они должны быть четкими и исключительными двусмысленность или ложное толкование. Выпускающий отправляет модель в полет только тогда, когда лично убедится в четкости прохождения команд, и не раньше, чем получит сигнал на выпуск от пилота.

При обнаружении неполадок выпускающий не отправляет модель в полет, даже если и получил на то сигнал. Он таким образом дублирует пилота и предотвращает взлет модели с выключенным приемником или передатчиком либо при неисправности аппаратуры или помехах.

Так, «летая» с моделью самолета, я после запуска двигателя подал сигнал помощнику включить «борт». Он понял его как команду на выпуск и, не убедившись лично, что рули работают, выпустил модель в полет, который оказался неуправляемым. Затем обнаружилось, что «борт» он включил еще раньше, а пилот к моменту выпуска еще не включил передатчик.

Проверив функционирование рулей, подайте сигнал на выпуск. Правильно выпущенная модель летит плавно и прямо. Попробуйте дать управляющий импульс минимальной длительности на руль поворота, нажав и тут же отпустив рукоятку управления. Запомните реакцию модели на этот импульс. Если откликается не слишком резко, то дай-

те аналогичный импульс в противоположную сторону. Делайте это до того, как модель снизилась до высоты одного метра, иначе вы рискуете посадить ее с креном.

Дальнейшие действия будут зависеть от того, какого типа — дискретная или пропорциональная — аппаратура радиуправления. В дискретной аппаратуре рукоятка управления на пульте всегда отклоняется на полную амплитуду. Возможность регулировки величины отклонения качалки рулевой машинки, а с ней и руля управления весьма ограничена — это делают только при весьма коротких импульсах управления, когда время нахождения рукоятки в отклоненном состоянии меньше, чем время отработки машинки. В временном интервале величины отклонения руля будет пропорциональна длительности нажатия рукоятки. При больших длительностях импульса, превышающих время отработки машинки, руль отклоняется на полную амплитуду.

В аппаратуре пропорционального управления рулевая машинка отслеживает величину перемещения рукоятки, поэтому можно работать как в дискретном режиме, который мы только что рассмотрели, так и в чисто пропорциональном, задавая величину отклонения руля перемещением рукоятки на соответствующий угол. В этих управляемых полетах с рук нужно работать в дискретном режиме, подавая управляющие импульсы минимальной длительности.

Повторяйте запуски с рук, постепенно увеличивая длительность команд и внимательно следя за реакцией модели. Управляйте пока только рулем поворота. Если в процессе увеличения длительности команды вы в какой-то момент обнаруживаете, что модель реагирует на нее слишком энергично, круто кренясь, опуская нос и разворачиваясь в сторону крена, — остановитесь на этом. Резкая реакция на команду говорит о том, что эффективность руля поворота слишком велика и ее нужно уменьшить. Проще всего это сделать за счет уменьшения амплитуды отклонения руля, соответствующим образом уменьшив передаточное отношение в проводке управ-

ления. Наша цель состоит в том, чтобы добиться нужной эффективности: при минимальной длительности отклонения руля на полную амплитуду модель не должна успевать набрать крен более 10—15 градусов.

После того, как вы этого добились и достаточно изучили путевую управляемость модели, можно в запусках с рук переходить к управлению рулем высоты, знакомясь с продольной управляемостью.

Тренируйтесь в выполнении управляемых полетов с рук до тех пор, пока не почувствуете, что «даете руля» столько, сколько нужно, чтобы модель отреагировала так, как вы хотите.

Теперь, когда у вас появилось «чувство модели» и вы приобрели известные навыки, куда и сколько «давать руля», переходите к полетам с леера.

● ПОЛЕТЫ НА ЛЕЕРЕ

Особенность этого этапа состоит в том, что здесь вы не только обязаны подавать правильные по направлению и длительности команды, но и делать это в нужные моменты времени. Вмешиваться в управление не тогда, когда вы «созрели» для подачи правильной команды, а когда этого требует полетная ситуация. Подача даже правильной команды, но с запозданием, может иметь те же результаты, что и поданная вовремя, но неправильная команда.

Летная ситуация бывает различной по остроте: от спокойного полета, дающего время на раздумывание, до резкого искривления его траектории, требующего срочного и энергичного вмешательства. Поэтому настройтесь на максимальную быстроту действий. При запусках применяют леер длиной менее 50 метров, что повышает безопасность полетов. Продолжительность управляемого полета с такой высоты достаточна для того, чтобы прочувствовать поведение модели, как во время затяжки, так и после отцепки. Буксировщик при этом извлечен от бега на длинные дистанции, и его энергии хватит на большее количество полетов.

Положение рук на пульте управления.

Проверка дальности действия аппаратуры.

Пилот — выпускающий — буксировщик располагаются против ветра.



Встаньте рядом с выпускающим модель и проверьте работу рулей. Цепочка пилот — выпускающий — буксировщик располагается строго против ветра.

Полностью сосредоточившись, дайте сигнал начать затяжку. Самое неприятное, что может случиться на старте, это резкий уход модели в сторону, заваливание сразу же после выпуска из-за неправильных действий выпускающего или порыва ветра. Опасность этой ситуации прямо пропорциональна скорости модели при выпуске. Поэтому не надо делать слишком большую вытяжку леера, а буксировщику брать слишком быстрый старт. Скорость модели должна быть не больше, чем необходимо для спокойного подъема под углом 45—60 градусов.

Для хорошо отрегулированной модели при подъеме обычно нет необходимости действовать рулем высоты. Она управляется только рулем поворота. Если вы заметили, что заваливается в сторону, тут же дайте противоположную команду. Ни в коем случае не старайтесь выправить траекторию полета сразу, держа ручку отклоненной до тех пор, пока модель не вернется на исходный курс. Учтите, что она обладает инерцией движения, и, получив импульс при кратковременном отклонении руля, еще некоторое время продолжает реагировать на вашу команду, хотя руль уж вернулся в нейтральное положение. Стараясь ускорить возвращение на исходную траекторию, вы, скорее всего, не выправите, а усугубите ситуацию: модель по инерции проскочит положение равновесия и уйдет в противоположную сторону. Здесь вас подстерегает опасность раскачки модели: вы, казалось бы, подаете правильные команды, стараясь ее успокоить, а она вместо этого увеличивает размах колебаний. И врежется в землю, если ее вовремя не отцепит буксировщик. Он в этих полетах должен быть особенно внимателен. Видя, что пилот не в силах справиться с моделью, буксировщик обязан освободить ее от леера.

Для облегчения задачи себе и буксировщику, осваивайте пилотирование

модели на леере постепенно, придерживаясь нескольких простых правил.

1. Если модель совершает ровный и спокойный взлет — идет сама — не старайтесь его улучшить своими командами. Дождитесь отцепки и управляйте полетом свободной модели.

2. Если уходит в сторону, старайтесь вернуть на курс несколькими командами минимальной длительности. Ваша задача — ликвидировать скольжение модели в сторону. Как только оно прекратилось, ждите, когда она сама начнет возвращаться на исходную траекторию; если возвращается слишком быстро, уменьшите боковую скорость подачи соответствующих команд.

Когда модель не стремится к возвращению, а проявляет постоянную тенденцию к сваливанию в одну сторону, это говорит о несимметричности. В этом случае ее нужно посадить и ликвидировать причину несимметрии.

3. Модель на леере более чувствительна к отклонению руля поворота, чем в свободном полете, поэтому поддерживайте от длительных команд.

4. Изучив реакцию модели на команды, постепенно увеличивайте их длительность, стараясь одним импульсом достичь того же эффекта, который обеспечивался несколькими командами.

5. Не управляйте рулем высоты до тех пор, пока хорошо не освоите действие рулем направления.

● УПРАВЛЕНИЕ В СВОБОДНОМ ПОЛЕТЕ

Первая и основная задача, которую вы должны решить, приступая к управлению в свободном полете, — научиться удерживать модель в заданном объеме пространства. Его отработка потребует всего вашего внимания. Только тогда, когда удержание в нужном секторе станет простым и привычным делом, выполняемым без напряжения, ваше внимание освободится для решения других задач.

После схода модели с леера действия оператора определяются ее ориентировкой относительно ветра в момент схода. При отцеплении строго против ветра старайтесь удерживать на прямолинейном курсе возможно дольше, паряруя возмущения соответствующими командами. При ветре до 5 м/с модель не успеет улететь слишком далеко вперед, а ориентировка ее относительно вас наиболее благоприятна для наблюдения. В прямолинейном полете продолжайте изучать податливость модели командам, разнообразя величину и продолжительность отклонения ручки управления. Затем ознакомьтесь с реакцией модели на действие рулем высоты. При необходимости осуществите более точное регулирование ее по тангажу (относительно поперечной оси).

Если модель после схода оказалась поперек ветра или даже летит по ветру, что бывает при раскачке на леере, постарайтесь без особой торопливости привести ее в положение против ветра и дальше продолжайте полет по прямой.

Не рискуйте посадкой по ветру, стараясь привести модель поближе к себе, и всегда добивайтесь посадки против ветра.

Количество таких полетов по прямой строго индивидуально. Как только пришла уверенность, что вы можете удерживать модель на прямой, переходите к другим упражнениям.

Л. АЛДОШИН,
старший тренер
сборной команды СССР
по радиоуправляемым моделям

ЧЬЯ МОДЕЛЬ ПРОЛЕТИТ ДОЛЬШЕ?

ИНТЕРЕСНУЮ встречу провели челябинские авиамоделисты. На сей раз судьям предстояло зафиксировать самые длительные спуски парашюта, полеты моделей вертолета и планера. В этих соревнованиях победили И. Власов, В. Семенов, И. Фомин, В. Носов, А. Вратищев, И. Карасев.

В командном зачете первое место заняли юные спортсмены из пионерского клуба имени дважды Героя Советского Союза космонавта В. Ф. Быковского.

Н. КРОХИН,
инженер

ПЕРВЫЕ ШАГИ

ПО ИНИЦИАТИВЕ Челябинского обкома ДОСААФ в областном центре состоялось собрание спортсменов-дельтапланеристов. Создана областная федерация дельтапланерного спорта. Ее возглавляет В. Красиков. Образованы секции.

Недавно была проведена тренировка дельтапланеристов, привлеченная 42 спортсмена из Магнитогорска, Челябинска, Златоуста и других городов. Отличились А. Сабуров и другие спортсмены из первичной организации ДОСААФ одного из производственных объединений Челябинска.

П. БЕЛЮЧЕНКО,
член областной федерации
дельтапланерного спорта

Челябинск



На фото-
конкурс

Трибуна
тренера

ПО-9: ОБУЧЕНИЕ, ПРЫЖКИ



Прыжок с парашютом
ПО-9 серии 2
выполняет абсолютный
чемпион СССР
Б. Румянцев.

Фото А. САМСОНОВА

В сборной команде парашютистов Воздушно-десантных войск накоплен богатый опыт подготовки спортсменов высокого класса, особенно в прыжках на точность приземления. Парашютисты ВДВ — победители чемпионата Вооруженных Сил, различных международных соревнований. В конце прошлого года они установили 6 мировых рекордов.

Внимание спортсменов предлагаем статью тренеров сборной команды ВДВ, мастеров спорта А. Волкова и В. Миронова.

В последнее время сборные команды республик и многие авиационные клубы получили высококачественные парашюты ПО-9 серии 2. Они надежны в работе, имеют высокие технические данные. Но прежде чем подняться в воздух, следует тщательно изучить их.

Большое внимание уделяем изучению материальной части, укладке, действиям спортсменов в особых случаях в воздухе. После сдачи зачетов приступаем к прыжкам.

Обучение проводим в такой последовательности:

1. Имитационные прыжки на парашюте УТ-15 с использованием подвесной системы ПО-9;
2. Ознакомительные прыжки с заходом на цель по схеме ПО-9;
3. Маневрирование, построение коробки для захода на цель;

4. Отработка приземления;
5. Приземление в круг радиусом 5 м;
6. Отработка заходов с разными режимами работы под куполом;
7. Обработка цели в зависимости от условий погоды;
8. Обучение приземлению с выравниванием.

Чтобы начать пользоваться парашютом ПО-9 серии 2, мы вначале рекомендуем совершить 5—6 прыжков на УТ-15 с имитацией всех элементов работы на планирующем куполе-крыле.

Во время первых прыжков на ПО-9 спортсмены изучают летные характеристики парашюта, управление, пробуют, как работает купол на разных режимах. Прыжки совершаются в ровных погодных условиях при силе ветра не более 4 м/с. Чтобы иметь больше времени для изучения парашюта, рекомендуется прыгать с высоты 1200—1300 м.

★★★

Точка для отделения от самолета определяется аналогично расчету на парашют УТ-15. ПО-9 серии 2 вводится в действие в пикировании с наклоном тела под 45 градусов. Процесс раскрытия длится от 80 до 200 м. После раскрытия парашюта необходимо вытянуть рифовку и отпустить шнур, тогда купол полностью расправится (наполнится). Не расчехляйте строп управления, пока не втянута рифовка, так как при скорости, расчехлении она может запутаться. После полного раскрытия купола освободите клеванты строп управления и приступайте к работе.

Выход на последнюю прямую осуществляется с высоты 250—300 м и на удалении не менее 120—150 м, заход строго против ветра. Не старайтесь с первых прыжков попасть в «ноль», важно хорошо прочувствовать, понять все режимы работы купола. На последней прямой, особенно на малой высоте, не делайте резких доворотов, так как при этом значительно увеличивается скорость снижения.

В момент касания земли клеванты вытягиваются вниз до полного торможения купола — это смягчит приземление.

На освоение ПО-9 не существует определенных норм тренировочных прыжков. Это зависит от методики обучения, индивидуального мастерства и личного опыта спортсмена.

● РЕЖИМЫ РАБОТЫ НА ПО-9 СЕРИИ 2

Верхний режим (полное планирование). При верхнем положении клевантов ПО-9 будет устойчиво планировать вперед со скоростью 8—9,5 м/с, скорость снижения составит 4—5 м/с. Если же купол произвольно разворачивается в какую-либо сторону или начинает расклевываться, — причин этому может быть много: неравномерная длина строп, плохая подгонка подвесной системы, не полностью выравнена рифовка, неправильная регулировка стабилизирующих полотнищ (затянуты) и так далее. Постарайтесь выяснить причину в воздухе, чтобы после прыжка сразу же ликвидировать недостаток.

Иногда при недочетах возникает необходимость увеличить горизонтальную скорость передвижения, для этого нужно потянуть вниз свободные концы лямок на 15—20 см. Правда, в этом случае возрастет вертикальная скорость, поэтому приземляться в этом режиме работы не рекомендуется.

В случае обрыва строп управления и при маневрировании сразу после раскрытия купола (пока еще не расчехлены клеванты), управлять парашютом можно при помощи задних свободных концов.

Для того чтобы поддерживать постоянную скорость полного планирования, клеванты необходимо вытянуть вниз на 10—12 см.

Средний режим (торможение до 50%). Из верхнего положения клеванты вытягиваются вниз до уровня груди, задняя кромка купола наклоняется подобно закрылкам самолета, и парашют за счет изменения воздушного потока вдоль нижней поверхности крыла переводится в средний режим работы. Горизонтальная скорость передвижения вперед уменьшается до полови-

ны 4—5 м/с, а скорость снижения — до 3—4 м/с.

Нижний режим работы (полное торможение). Он достигается плавным натяжением клевантов вниз до полной потери поступательной скорости. В этом случае снижение будет почти вертикальным и скорость его зависит от силы ветра. Путевая устойчивость может быть сохранена в условиях от 75 до 100 процентов торможения. Полное торможение требует достаточных физических усилий.

Режим срыва. Вытянуть клеванты полностью вниз. В этом положении крыло теряет свою эффективность, поступательная скорость равна нулю, купол проваливается и мягко идет назад или сваливается в любую сторону. Вертикальная скорость при срыве достигает 7 м/с. Выход из срыва — плавно поднимаем клеванты вверх на 15—20 см до 75—80% торможения. В этом случае ПО-9 выходит из срыва плавно. Необходимо помнить: если резко отпустить клеванты, парашют сильно рванет вперед, а спортсмен потеряет контроль над куполом. Выход из срыва сопровождается качем вперед, с большим нарастанием горизонтальной скорости и потерей высоты.

Режим динамического срыва. Он выполняется резким смещением клевантов вниз, что требует значительных физических усилий. Купол резко тормозится в то время, как парашютист по инерции летит вперед. Искусственный угол атаки в сочетании с полностью опущенной задней кромкой создает на какое-то время большую подъемную силу, которая затем быстро гаснет из-за потери поступательной скорости. Опущенная задняя кромка в этом случае создает опрокидывающий воздушный поток, и купол после зависания начинает падать, пока не будут приняты меры для вывода его из динамического срыва. При выводе не поднимайте клеванты выше уровня груди, иначе купол устремится вперед быстрее, чем парашютист. Применяя этот режим ниже 100 м, необходимо соблюдать осторожность.

● РАЗВОРОТЫ

Из режима полной скорости планирования разворот осуществляется натягиванием одного из клевантов (в нужную сторону). Из-за большой поступательной скорости купол легко реагирует, но описывает большую дугу. При этом парашют сильно кренится и быстро теряет высоту. Чем ниже вытягивается клевант, тем круче угол крена, тем больше увеличивается скорость снижения. Поэтому развороты из полного планирования более чем на 360 градусов ниже 100 м выполнять не рекомендуется.

Разворот из режима 50% торможения выполняется дальнейшим натяжением клеванта вниз. Купол реагирует быстрее, чем в первом случае. Разворот происходит с небольшим креном при сравнительно незначительном нарастании скорости снижения.

Разворотом из режима, близкого к полному торможению, пользуются спортсмены с быстрой реакцией. Он выполняется путем перекрестного управления — один клевант идет вниз, второй вверх. Это делается для того,

чтобы не дать куполу войти в срыв. Крен при этом незначительный, а разворот получается энергичным, без большого провала по высоте.

Разворот на режиме срыва выполняется из режима полного торможения дальнейшим натяжением клеванта вниз. Получается большое вращательное движение с заторможенной стороны, создающей незначительную подъемную силу. Парашютист быстро смещается по спирали назад с резкой потерей высоты. Этими разворотами обычно спортсмены пользуются для потери высоты, и выполнять их следует не ниже 100 м. За один разворот на 360 градусов теряется до 40 м высоты.

● ПРИЗЕМЛЕНИЕ С ВЫРАВНИВАНИЕМ

Это приземление — по сути управляемый динамический срыв, рассчитанный так, что касание спортсменом земли происходит точно в момент наибольшей подъемной силы, созданной во время искусственного изменения угла атаки. Это всего лишь мгновение до срыва, и парашютист должен быть внимательным, чтобы не попасть в него в нескольких метрах от земли. Чтобы выполнить этот маневр, необходимо, отпустив клеванты до верхнего положения, дать возможность куполу набрать скорость. Примерно на высоте 3—4 м от земли парашютист плавно натягивает клеванты вниз, рассчитав по времени движение так, чтобы оно совпало при касании поверхности со стопроцентным торможением. В этом случае горизонтальная и вертикальная скорости равны нулю. Если перед попыткой выравнивания купол не набрал достаточную скорость, то дальнейшее натяжение клевантов приведет к проваливанию. А если после неудачной попытки выравнивания парашют вошел в динамический срыв, следует быстро принять меры к выводу из него.

На парашюте ПО-9 серии 2 можно приземляться не только методом выравнивания. На соревнованиях обычно спортсмены подходят к цели на режиме 50—75 процентов торможения, а в момент приземления клеванты дожимаются до полной остановки купола, как на обычных парашютах. В этом случае путевая скорость будет зависеть от силы ветра.

**А. ВОЛКОВ,
В. МИРОНОВ,
мастера спорта,
тренеры сборной команды ВДВ**

ШКОЛЬНЫЙ КРУЖОК

Во Владимире в средней школе № 36 создан парашютный кружок. Большую помощь в его организации оказали дирекция школы, работники обкома ДОСААФ и местного аэроклуба.

Для занятий выделен специальный класс, где можно показывать даже учебные фильмы. Имеется 20 парашютов, различные плакаты, все необходимые принадлежности для укладки.

Старшеклассники, узнав, что в программу обучения включены не только теоретические занятия, но и прыжки, приходят в кружок с большим энтузиазмом.

**В. ГРИШКОВ,
инспектор-летчик-парашютист
обкома ДОСААФ**

Владимир



В тридцатые годы ко многим событиям, происходившим в Советском Союзе, ко многим именам можно было смело добавлять слова «первые», «первый». Это относится и к парашютизму, где почти каждый прыжок являлся экспериментальным. Среди пионеров советского парашютизма Лидия Сергеевна КУЛЕШОВА и Николай Александрович ЕВДОКИМОВ.



● ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ ПАРАШЮТИСТКА

Лидия Кулешова (ныне Епишева) работала чертежницей в Особом конструкторском бюро при Научно-исследовательском институте Военно-Воздушных Сил, которым руководил военный летчик П. И. Гроховский. Видя вокруг себя смелых парашютистов, Лида и сама стала мечтать о прыжках. Как-то она узнала, что Гроховский отбирает группу для обучения парашютному делу, и попросила включить ее в этот список. Павел Игнатович не соглашался. Все сотрудники бюро знали Лидию как отличную спортсменку — прекрасную гимнастку, волейболистку. С особенным азартом она играла в русский хоккей. И как было устоять Гроховскому перед всем коллективом, который ходатайствовал за нее!

9 июля 1931 года стояла безоблачная погода. Вся группа новичков выехала на Центральный аэродром. Под крыльями ТБ-1 висели люльки конструкции П. Гроховского, с которых предстояло прыгать.

— Волновалась ли? — вспоминает Лидия Сергеевна, — а как же иначе! Надо мной мужчины подшучивали: «Смотри не сломай ногу, замуж не возьмем». Парашютисты помещались в люльке, в ней не видно земли, не знаешь, где летишь, и каждую секунду ждешь: вот-вот она опрокинется и вывалишься вниз. Сейчас спортсмены прыгают с двумя парашютами — основным и запасным. Тогда мы имели только один. Валерий Павлович Чкалов вначале уговаривал меня не прыгать, но, увидев, что старается на-

прасно, стал подбадривать. И вот мы взлетели, сколько времени летели — не знаю, но показалось — целая вечность. Вдруг что-то щелкнуло, и я провалилась вниз. Холодный поток воздуха и сильный динамический удар, от которого искры посыпались из глаз, привели меня в чувство — я увидела огромный купол над головой.

Лидия Кулешова участвовала в массовом десанте 18 августа 1933 года на первом воздушном параде, проходившем на Центральном аэродроме.

Хотя все время общалась с авиаторами, она оставалась верна и хоккею. Играла за «Буревестник», стала мастером спорта, ей вручен серебряный значок под № 168.

Л. С. Кулешова не забыла тех памятных дней 30-х годов, когда советский парашютизм, набирая темпы, превратился поистине в массовый вид спорта. Ныне она с присущим ей задором рассказывает молодежи о первопроходцах спорта смелых, активно участвует в работе Федерации парашютного спорта СССР.

● ПЕРВЫЙ ЗАТЯЖНОЙ

Один из зачинателей советского парашютизма — бывший рабочий торфоразработок Н. А. Евдокимов. В 1929 году комсомолец Н. Евдокимов окончил летную школу. В тридцать первым — совершил первый прыжок с парашютом. Обучался у Л. Г. Минова. А через год на Евпаторийских сборах установил первый рекорд страны в затяжном прыжке. Позже его имя не раз встречалось среди рекордсменов Советского Союза. За большие заслуги в развитии парашютизма, выполнение экспериментальных и рекордных прыжков мастер спорта Н. Евдокимов в 1935 году награжден орденом Ленина.

Вот что писал Н. Евдокимов о своем рекордном прыжке.

«...Парашютный спорт увлек меня, как увлекла в свое время авиация. В течение короткого времени я совершил 11 прыжков и крупно пожалел, когда Л. Минов объявил, что я уже инструктор, а сам улетел. Впрочем, я больше всего огорчился тем, что Минов забрал с собой все парашюты. Их было мало. Стоили они тогда дорого: за них платили золотом. Улета, Минов ободрял меня:

— Погодите годик, свои будут, лучше этих.

Я прождал до весны. Зиму фантазировал, строил разные предположения, часто думал над вопросом длительного свободного падения и удивлялся, почему до этого времени никто не пролетел и ста метров. Когда я говорил об этом, врачи смеялись надо мной. Они говорили, что после двухсот метров падения наступит

ОНИ ПРОКЛАДЫ

смерть; говорили о каком-то шоке сердца, о потере сознания. Я им не верил.

Вскоре мне удалось разбить все теории о невозможности свободного падения. Это было на курсах инструкторов в Евпатории в 1932 году. Там меня сочили за старого парашютиста и поручили тренировать группу молодых летчиков. Группа подобралась неплохая — молодые, жизнерадостные, все комсомольцы и летчики истребительной авиации. К. Кайтанов, С. Афанасьев, Н. Зворыгин, впоследствии известные парашютисты, были костяком группы.

Прыгали с различных самолетов, копили опыт для того, чтобы понести его в свои части. Прыгали утром, когда степь блестела росой, прыгали днем, при разгулявшемся ветре, и вечером, когда темнело небо.

Здесь же был поднят вопрос о длительном свободном падении. Почему бы не попробовать? Л. Минов одобрил мой проект небольшого прыжка, хотя врачи и приводили «убийствен-

ные» доводы. 1200 метров для того, чтобы «попробовать».

22 мая я быстро собрался на прыжок. Сомнения врачей заставляли немного нервничать. Врачи давали массу советов: и не увлекаться, и кольцо тянуть немедленно, как только почувствуешь себя плохо. А кто-то вообще советовал отказаться от этого эксперимента. В заключение они привязали мне на правое бедро специальный приборчик для записи кривой дыхания. Минов же сказал коротко:

— Летите, сколько выдержите, но имейте в виду, что высота всего тысяча двести метров.

Один из врачей попросил:

— Вы уж с прибором поосторожней: один всего в Советском Союзе.

Полетели. На высоте 1200 метров Л. Минов скомандовал:

— Приготовиться!

Я вылез на крыло и посмотрел вниз. Под крылом кусок моря, кривые улицы города у берега, а дальше темнела степь.

— Не увлекайтесь падением! — крикнул Минов. — Прыгайте!

Я прыгнул. Сразу же инстинктивно потянулся к кольцу, но сдержался и первый раз в жизни и в истории советского парашютизма полетел камнем вниз, смешно кувыркаясь через голову и перебирая ногами. Я набирал скорость, в ушах усиливалось шипение. Мелькали, как кинокадры, море, город, степь, море, город, степь. Я дышал часто и сильно. Ничего плохого не чувствовал и твердил мысленно: «Еще, еще».

Меня напугала земля. Она выросла, надвигаясь сначала медленно, затем, когда присмотрелся, понеслась на

опасения врачей, будто в затычном прыжке сердце откажет. Отличное самочувствие в свободном падении, а летел не раскрывая парашюта 14 секунд (!), лучшее тому доказательство.

Путь к освоению затычных прыжков был открыт. Через несколько месяцев — 29 сентября С. Афанасьев падал уже 1600 метров и только на 400 м от земли ввел в действие свой парашют.

● ВПЕРВЫЕ 132 СЕКУНДЫ

С каждым новым прыжком достигалась все большая высота, увеличивалось время свободного падения.

Среди рекордсменов выделялся военный летчик, коммунист Виктор Евсеев.

В. Н. Евсеев родился в 1905 г. в семье питерского рабочего, его отец активно участвовал в революционной деятельности, за что царским правительством был сослан в Благовещенск. Виктору рано пришлось поступить на работу, чтобы как-то помочь семье. Он работал и учился. Окончив военную авиационную школу, стал летчиком.

Работая в Научно-исследовательском институте ВВС, он испытывал кислородное оборудование для летчиков, увлекся прыжками с парашютом. 10 октября 1933 г. установил рекорд в затычном прыжке. Время свободного падения — 132 секунды! Евсеев, отделившись от самолета на высоте 7200 м, раскрыл парашют

лишь на 150 м от земли. Это достижение значительно превышало мировой рекорд.

В 1935 году в числе первых парашютистов В. Н. Евсеев награжден орденом Ленина.

Вот такими — смелыми и мужественными, шедшими на риск ради познания нового, были они — пионеры советского парашютизма, проложившие путь в мир прекрасного вида спорта.

В. МИХАЙЛОВ



ВАЛИ НАМ ПУТЬ...

меня все быстрее и быстрее. Больше не выдержал и рванул кольцо. Парашют раскрылся моментально. Трянуло сильно. В глазах запрыгали разноцветные огоньки — синие, красные, белые, много-много. Земля оказалась еще далеко — 600 метров. Сколько же пролетел в свободном падении? Мне стало стыдно. Я обругал себя трусом. Если б можно было, забрался бы обратно на летающий вокруг меня самолет и повторил бы прыжок.

Я вспомнил о приборе и ощупал правое бедро. Увы, его там не оказалось!

На земле меня встретили те же врачи. Они ощупали пульс, укололи палец и выдавили несколько капель крови. Потом спросили о приборе. Я развел руками.

Долго уверял врачей, что дышал, и очень здорово, но они сомневались. Л. Минов поздравил меня с первым экспериментальным прыжком и посоветовал дальше изучать затычной прыжок».

Прыжок Н. Евдокимова опроверг

ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ФАИ

В столице острова Крит городе Никосия с 28 октября по 4 ноября 1979 года работала очередная 72-я Генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). Она обсудила ряд важных вопросов дальнейшего развития авиационных видов спорта, улучшения пропаганды истории и достижений мировой авиационной и космической науки и техники, подготовки к чемпионатам мира 1980 года, решила некоторые организационные вопросы. В работе конференции приняла участие делегация Федерации авиационного спорта СССР, которую возглавил Герой Советского Союза генерал-полковник авиации С. Харламов.

Генеральная конференция избрала Героя Советского Союза генерал-полковника авиации С. Харламова вице-президентом Международной авиационной федерации.

Во время конференции тов. Харламову были переданы золотые медали и почетные дипломы ФАИ, которыми Международная авиационная федерация наградила наиболее отличившихся советских спортсменов и космонавтов.

За успешное выполнение длительного полета и большой вклад в решение проблем освоения космоса летчики-космонавты СССР Ю. Романенко и Г. Гречко были награждены золотыми космическими медалями ФАИ и медалями де Лаво. Медалями ФАИ имени Ю. А. Гагарина и де Лаво отмечены летчики-космонавты СССР В. Коваленок и А. Иванченков. Дипломами ФАИ имени В. М. Комарова — летчики-космонавты СССР В. Джанибеков и О. Макаров.

Почетными групповыми дипломами ФАИ отметила два советских коллектива ученых, конструкторов, инженеров и рабочих, работающих в области космической автоматики и парашютной техники.

Дипломом имени П. Тиссандье Международная авиационная федерация наградила абсолютных чемпионов мира 1978 года заслуженных мастеров спорта В. Якову и В. Смирнова. Таким же дипломом награжден ответственный секретарь Федерации авиационного спорта СССР В. Наумкин.

ЛИДИЯ ЕРЕМИНА РАССКАЗЫВАЕТ...

В минувшем году Алтайский крайком ДОСААФ совместно с крайкомом комсомола организовал агитперелет, посвященный 25-летию освоения целинных и залежных земель и 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Его программа включала выступления ведущих спортсменов, ансамбля русских народных инструментов музыкального училища, показательные прыжки парашютистов Барнаульского авиаспортклуба ДОСААФ, демонстрацию авиамоделей.

В агитперелете участвовала Лидия Еремина, капитан и тренер сборной команды Алтайского края по парашютному спорту. Абсолютная чемпионка мира 1966 года, заслуженный мастер спорта, она на последнем этапе агитперелета в районном центре Краснощеково совершила 4500-й прыжок. Лида и летчица, имеет более 700 часов полета, наставник, воспитатель молодых спортсменов.

Во время перелетов Лидия Михайловна поразила всех нас и талантом рассказчика. Ее беседы со школьниками, студентами, призывниками были очень интересными, их нельзя не запомнить. Вот некоторые из рассказов спортсменки.

● НЕЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ

Это было в 1968 году на чемпионате мира в Австрии. В холле гостиницы спортсмен из Голландии расстелил парашют и пытался его заштопать (накануне во время прыжка он порвал купол). После первых нервных стежков он понял, что это бесполезное занятие, и заплакал. Я никогда не видела плачущего парашютиста. Прыгать ему было больше не на чем. Ведь парашют приобретен за собственные деньги. И немалые. Другой купить, видимо, у него не было средств.

● ЛУЧШЕ БЫТЬ ХОЛОСТЫМ

На всех международных соревнованиях, мне кажется, советской команде «доставалось» больше всех. После тренировок и выступлений нам буквально не давали отдыхать толпы любознательных зрителей — расскажите о вашей стране.

Было это в Югославии на международной встрече на кубок Адриатики. Особенность этих соревнований: помимо обычных упражнений, они включают прыжок на воду. Кто-то из канадских спортсменов задал мне вопрос: «Сколько прыжков в год вы делаете?» «Ну, приблизительно, около 500», — ответила. И в свою очередь заинтересовалась: «А вы?»

«Я — 150, а мой друг — прыжков сто». «Почему такая разница?» «Ну, ему труднее, он семейный».

Оназывается, за каждый прыжок нужно платить — парашютный ларчик открывался очень просто.

● ДАВАЙТЕ МЕНЯТЬСЯ...

...Сбоку на ранце основного парашюта, у нас крепится прибор КАП-3 — страхующий прибор. Если по какой-либо причине спортсмен не смог выдернуть кольцо — повредил руку при выходе из самолета, потерял сознание или просто растерялся, за него раскроет парашют автоматический прибор на той высоте, на которую он запрограммирован. Необходим он для безопасности прыжков. Такие приборы есть у всех наших спортсменов, есть они и у парашютистов социалистических стран. Американцы, канадцы, да собственно все парашютисты из капиталистических стран в шестидесятые годы смотрели на прибор с нескрываемой завистью — ничего подобного у них не было. Многие они нам предлагали в обмен на КАП-3... даже парашют.

● НЕ БУДЬ САМОУВЕРЕННЫМ

На одном из первых чемпионатов, на котором довелось мне выступать, у меня была возможность стать абсолютной чемпионкой. Все решало последнее упражнение. Я уже мысленно всходила на пьедестал, мне вручали золотую медаль. Но, увы...выступила посредственно.

Конечно, важно быть уверенным в своих силах, но когда у тебя за плечами нет еще опыта, хорошей физической и психологической подготовки — о победе рано думать. Этот случай для меня стал уроком на всю жизнь. Нельзя расслабляться, думать только о себе, забывать о том, что ты выступаешь за коллектив.

● «САМОЕ МИРНОЕ — СРАЖЕНИЕ СПОРТИВНОЕ»

Мне очень нравится эта песня Пахмутовой. Находясь за рубежом, я горжусь, что причастна к советскому спорту, горжусь, что являюсь представителем Страны Советов. Интерес к нашей команде, к жизни в СССР огромен. Мы всегда брали с собой значки с изображением Ленина, и для меня было особенно приятно получить от парашютистки из Соединенных Штатов Америки письмо, в котором она писала, что хранит этот значок, как самую драгоценную реликвию.

Беседы записал Г. ПОЛЬКИН, старший инструктор по военно-патриотической пропаганде Алтайского крайкома ДОСААФ Барнаул

Жители села Сорокино Алтайского края поздравляют Лидию Еремину с удачным приземлением.

Фото А. САМСОНОВА



Где бы ни нес свою нелегкую, но почетную боевую вахту советский солдат, военная книга всюду является его неизменным спутником, добрым и умным наставником.

Военное издательство отметило свое 60-летие. За эти годы им выпущено 121 тыс. названий книг, брошюр, альбомов, плакатов и других видов изданий общим тиражом более 6 миллиардов 100 миллионов экземпляров. В свете задач, выдвинутых Постановлением ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» в Издательстве разработан и реализуется подробный план мероприятий по осуществлению требований этого постановления.

При составлении тематического плана выпуска литературы на 1980 год Военное издательство руководствовалось решениями XXV съезда партии, пленумов ЦК КПСС, указаниями Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева по оборонным вопросам. Основное содержание военно-политической литературы составят труды классиков марксизма-ленинизма о войне и армии, книги по пропаганде военно-теоретического наследия В. И. Ленина, положений Конституции СССР о защите социалистического Отечества.

Авторы третьего издания труда «В. И. Ленин и Советские Вооруженные Силы» подробно излагают военно-теоретическое наследие В. И. Ленина, сущность ленинской военной программы пролетарской революции, учения о защите социалистического Отечества, о решающей роли Коммунистической партии в создании и укреплении Советских Вооруженных Сил. В труде широко используются решения Коммунистической партии и Советского правительства по военным вопросам, материалы XXV съезда КПСС, новая Конституция СССР, документы, посвященные 60-й годовщине Великого Октября и 60-летию Советских Вооруженных Сил.

Книга «Сражающаяся партия» рассказывает о беспримерном подвиге нашей партии и всего народа в годы Великой Отечественной войны, о вдохновляющей и организующей роли Коммунистической партии. В книге К. А. Воробьева «Вооруженные Силы развитого социалистического общества» показывается их характер и историческое предназначение, возрастание роли КПСС в руководстве Вооруженными Силами на современном этапе, рассматриваются качественные изменения в личном составе армии и флота. В книге «Варшавский Договор — союз во имя мира и социализма» излагаются объективные закономерности военно-политического единства стран социалистического содружества, цели и характер Варшавского Договора, история создания и развития этого оборонительного союза.

Многие книги из рубрики «Политическое и воинское воспитание» посвящаются героизму наших воинов в годы Великой Отечественной войны, их ратной службе в мирное время. Участник войны, военный журналист И. М. Гончаров в книге «Подвиг рождается в огне» описывает боевые дела отважных артиллеристов и пехотинцев, танкистов и связистов, которые, не жалея ни своей крови, ни самой жизни, добывали победу над немецко-фашистскими захватчиками на полях сражений Великой Отечествен-

ной войны. Автор показывает и послевоенную судьбу некоторых своих героев.

Книга «Десантники атакуют с неба» (авторы И. И. Лисов и А. Ф. Корольченко) является своеобразной боевой биографией нашей «крылатой пехоты», она рассказывает о подвигах воинов-десантников в военные годы, об их службе и боевой учебе в мирное время. Очерки седьмой книги «Навечно в строю» посвящены героям, зачисленным приказами Министерства обороны СССР навечно в списки частей и кораблей Вооруженных Сил.

Ратный подвиг советских людей, их массовый героизм в боях за социалистическую Родину показывается и в книгах других разделов тематического плана. «Советская слава» — очередная книга об участниках Великой Отечественной войны — полных кавалерах ордена Славы. В. О. Королев в книге «Гвардейцы первой штурмовой» говорит о героизме и доблести авиаторов — штурмовиков 1-й гвардейской штурмовой авиационной Сталинградской ордена Ленина, дважды Краснознаменной, орденов Суворова и Кутузова дивизии. В годы Великой Отечественной войны это прославленное соединение громило врага на Волге, в Донбассе, Крыму, Белоруссии и на побережье Балтийского моря.

История создания и развития советских воздушно-десантных войск с момента их зарождения и до наших дней излагается в книге «Советские воздушно-десантные войска». Наибольшее место отведено показу массового героизма воинов-десантников в годы Великой Отечественной войны, а также развитию боевых традиций этих войск в наши дни.

Маршал авиации Н. С. Скрипка в книге «По целям ближним и дальним» раскрывает мало исследованную боевую деятельность Советских ВВС в начальный период войны. Он рассказывает о создании авиации дальнего действия, наносившей мощные удары по Берлину и крупным военно-промышленным объектам в глубоком тылу противника. Интересны воспоминания автора о встречах и беседах с руководителями партии и правительства, видными военачальниками, авиаконструкторами, героями боев.

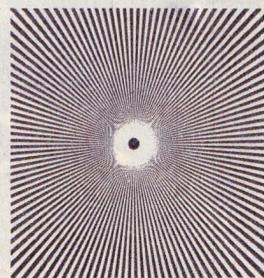
Лауреат Государственной премии, доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев более полувек служит в ВВС. В своей книге «Покорители неба» он пишет о встречах и сотрудничестве с выдающимися учеными и конструкторами, летчиками-испытателями, руководителями военной и гражданской авиации. Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации В. М. Шевчук в своих воспоминаниях «Командир атакует первым» рассказывает о мужестве и боевом мастерстве авиаторов 247-го истребительного авиационного полка, комиссаром одной из эскадрилий которой был автор в начале войны, и 152-го гвардейского истребительного авиаполка, которым он командовал в сражениях за Берлин и в боях за Прагу.

Героизм и ратный подвиг советских авиаторов отражается также и в ряде художественных произведений. В книге Д. К. Кудиса две повести. Первая — «Не был в боях» посвящена людям, готовившим в годы Великой Отечественной войны летчиков-истребителей в одном из учебно-тренировочных центров. Вои-

ВОЕНИЗДАТ

В 1980

ГОДУ



нам-авиаторам, несущим полную героизма и мужества службу в северных районах страны, посвящена повесть «За Полярным кругом». В книгу А. С. Демченко «Поднебесный гром», названную по одноименному роману о летчиках-испытателях авиационного завода, вошла и повесть «Буреломный ключ». О нелегком ратном труде трех молодых лейтенантов, летчиков-инженеров по охране мирного неба Родины, о дружбе и верности офицеров рассказывается в этой повести.

Две повести А. Д. Мишкина «Птицы летают без компаса» и «В небе дорог много» посвящены летчикам, охраняющим дальневосточное небо. Автор размышляет над проблемами обучения и воспитания молодых пилотов, повышения их летного и боевого мастерства. В книге В. А. Степанова «Щит земли» — две повести, объединенные единым замыслом. «Серп земли» — о покорителях космоса и «Щит земли» — о бесценных часовых мира, в чьих руках «ракетный щит» планеты.

Для читателей журнала определенный интерес представит ряд книг по военнотехнической тематике, особенно литература по авиации. В книге И. В. Кравченко «Летчику о метеорологии» дается популярное изложение основных вопросов авиационной метеорологии с учетом новейших достижений. Много внимания уделяется освещению метеорологических условий полета на больших высотах и сверхзвуковых скоростях. В книге «Лазеры в авиации» рассматриваются возможные области применения лазеров в авиации для навигации, посадки, связи, разведки, картографирования, отображения информации и др.

В книге «Автоматика авиационных газотурбинных силовых установок» приводятся общие сведения о принципах построения автоматических систем, а также детально описаны различные автоматические устройства, обеспечивающие управление рабочим процессом газотурбинного двигателя и силовой установкой в целом.

Наша молодежь любит спорт. Книга «Звезды армейского спорта» (составители очерков В. М. Гаврилин и М. Г. Шлаен) рассказывает об особо отличившихся армейских спортсменах.

В тематическом плане выпуска литературы содержится много и других интересных книг, брошюр, а также альбомов и плакатов. С планом читатели журнала могут познакомиться в библиотеках и у общественных распространителей книги.

Генерал-майор П. КУКУШКИН,
заместитель начальника управления
Военного издательства МО СССР



Поборники гонки вооружений, правящие круги США настойчиво добиваются размещения в Западной Европе ракет новых систем, нацеленных на СССР и другие страны социалистического содружества.

(Из газет).

Рисунок заслуженного
художника РСФСР
Д. ЦИНОВСКОГО.

ПОД ГРОХОТ ВОЕННЫХ ДЕМОНСТРАЦИЙ

Западная Европа переживает сложные времена. Не проходит дня, чтобы жителей городов и сел не будили ночью грохотом реактивных самолетов в небе и ревом танковых моторов. То проходят бесчисленные учения, то прилетают из-за океана транспорты с очередной партией оружия, боеприпасов. Недавно окончились очередные маневры под кодовым названием «Отм Фордж-79» или дословно «Осенняя кузница». Так окрестили их в Пентагоне. Такие маневры командование НАТО с 1975 года проводит ежегодно, как оно выражается, с целью «проверки способности союзного командования в Европе обеспечить наращивание сил там, где они будут более всего необходимы». Не случайно перед тем, как начать и эту крупную военную демонстрацию, было проведено 26 других учений помельче.

Под кодовым названием «Дисплей детерминейшн-79» на южном фланге НАТО в Средиземноморском бассейне отрабатывались взаимодействия сухопутных, военно-морских и военно-воздушных сил. В Северной Атлантике состоялись маневры с участием семидесяти кораблей и двухсот боевых самолетов различных типов.

Полигоном для постоянных милитаристских демонстраций НАТО стали территории земель Западной Германии. Так, например, на учениях в Ваварии и Гессен участвовало свыше тысячи танков и бронетранспортеров, 300 боевых вертолетов и более 30 тысяч военнослужащих ФРГ, США, Бельгии и Канады.

В милитаристских демонстрациях «Харте Фауст» в северной части ФРГ приняли участие 60 тысяч солдат и офицеров бундесвера и армий США, Дании и Голландии. Новым элементом учений НАТО в этой части страны явилось то, что в них впервые приняла участие переброшенная сюда и получившая кличку «Ад на колесах» 2-я бронетанковая дивизия армии США.

Генералы Пентагона и штабов НАТО не делают тайны из того, что по итогам маневров «Отм Фордж-79» должны определиться «потребности НАТО в новом «евростратегическом оружии» и, что, вопреки гневным протестам европейских народов, серия маневров должна явиться в качестве политического давления на своих западноевропейских союзников по блоку с целью заставить их дать согласие на «модернизацию тактических ядерных сил» блока, а также размещение их в Западной Европе. В соответствии с этими зловещими планами предполагается разместить на территории ФРГ, Англии, Италии, других стран более 600 «евроракет» среднего радиуса действия системы «Першинг-2». Новая модель будет иметь увеличенный радиус действия — до 1700 километров. По замыслам НАТО, эти новые ракеты «впервые обеспечат возможность наносить ядерные удары по целям в Советском Союзе с европейского континента».

Генералы из штабов НАТО упорно выступают за продолжение безудержной гонки вооружений. По сообщению зарубежной печати, в министерстве обороны США выработано 19 вариантов наращивания стратегического потенциала НАТО. Среди них снова выдвигается предложение продолжить работы по созданию стратегического бомбардировщика В-1, модернизировать бомбардировщик В-52, разработать новый вариант самолета-носителя крылатых ракет, которые НАТО в ближайшие годы планирует также разместить в Западной Европе. Неспроста новый верховный главнокомандующий объединенными вооруженными силами НАТО в Европе американский генерал Роджерс, сменивший на этом посту Хейга, потребовал от партнеров по блоку поддержать военную программу НАТО и немедленно приступить к модернизации ядерных средств в Европе.

В планах создания «евростратегического» оружия важное место отводится размещению на территории Европы новых самолетов-носителей ядерного оружия. Не случайно, уже сейчас, как отмечает зарубежная печать, на осенних учениях военно-воздушных сил отрабатывались задачи не только авиационной поддержки сухопутных войск, но и доставки ядерных средств к цели. Подобный сценарий

учений был разработан в объединенном штабе ВВС НАТО в Рамштейне под руководством командующего объединенными ВВС этого блока в Центральной Европе американского генерала Поли.

Пентагон продолжает поспешно перебрасывать в Европу в рамках модернизации ядерного потенциала новейшие истребители Ф-15, бомбардировщики Ф-111, штурмовики 10-А. Как сообщила газета «Нью-Йорк-таймс», министерство обороны США оснащает и новые истребители Ф-16 ядерным оружием. В ближайшее время они также поступят на вооружение объединенных ВВС НАТО в Западной Европе.

По данным газеты «Ди Вельт», в 1979 году на вооружение ОВС НАТО в Европе поступила новая боевая техника в составе: 450 танков, 145 боевых самолетов, 350 вертолетов, 150 орудий, 890 ракетных установок, 16 военных кораблей. Кроме того, 1000 бронемашин, 460 самолетов и вертолетов, семь кораблей подверглись модернизации.

В настоящее время американские ВВС в Западной Европе, как сообщает зарубежная пресса, насчитывают 63 тысячи человек и 548 боевых самолетов. Командование военно-транспортной авиацией, которое расположено на Азорских островах и в ФРГ, может в течение пяти дней перебросить из США в Западную Европу 17 тысяч человек и 10 тысяч тонн снаряжения.

Все эти «программы» наращивания вооруженных сил НАТО сопровождаются избитыми домыслами о мнимой «советской угрозе». Подобная зловещая клевета рассчитана на обман широкой общественности и распространяется для того, чтобы придать военным приготовлениям Северо-Атлантического блока антисоветскую и антисоциалистическую направленность, усилить военный психоз, заставить народы Европы согласиться с зловещими ядерными планами Пентагона.

«Не секрет, — подчеркивал в своей речи на торжественном заседании, посвященном 30-летию ГДР, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев, — что не последняя роль в подготовке этих опасных планов наряду с США отведена Федеративной Республике Германии».

Политические наблюдатели отмечают и то, что провокационные демонстрации войск НАТО в Европе тесно переплетаются с планами размещения на территории ряда западноевропейских государств новейших ракет среднего радиуса действия с ядерными боеголовками, нацеленными на Советский Союз. Но ради чего? Исчерпывающий ответ на этот вопрос дан Л. И. Брежневым в той же речи на торжественном заседании в Берлине по случаю 30-летия образования ГДР: «Их цель — сломать сложившееся в Европе равновесие сил, попытаться обеспечить блоку НАТО военное превосходство».

Советский Союз, братские социалистические страны заняты полностью мирным созидательным трудом. Мы никому не угрожаем, ни на кого не собираемся нападать. И эту нашу честную миролюбивую ленинскую политику хорошо знают народы. Да она отлично известна и противникам разрядки напряженности. Она их приводит в бешенство. Заправилам агрессивного блока, военно-промышленному комплексу США надо совсем другое — запугать простого обывателя мнимой советской угрозой, чтобы под этот шум начинить военные арсеналы на территориях государств — участников блока новым и более чудовищным оружием смерти, а монополиям положить в сейфы новые миллиарды прибылей.

Курс опасный и безрассудный. Это все более осознают народы.

Обуздать гонку вооружений, устранить угрозу войны, обеспечить прочный мир, — таковы требования мировой общественности. Все, кому дорог мир, решительно осуждают агрессивные устремления империалистических кругов, безответственных политиканов, пытающихся под различными надуманными и лживыми предлогами поставить человечество на грань ядерной катастрофы.

П. ИВАНОВ

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Ил-6

Самолетостроители, как и весь советский народ, даже в самые трудные месяцы Великой Отечественной войны верили, что наши Вооруженные Силы не только останутся продвигающимися вперед гитлеровские полчища, но затем сами перейдут в наступление и погонят врага назад. В предвиденье этого времени конструкторские коллективы начали проектировать самолеты с учетом особенностей крупных наступательных операций. Один из таких самолетов, предназначенных для нанесения мощных бомбовых ударов по укрепленным районам, прочным оборонительным сооружениям и военным предприятиям гитлеровцев, размещенным в тылу врага, в 1942 году начал разрабатывать под дизельные двигатели АЧ-30Б коллектив, возглавляемый С. В. Ильюшиным.

По расчетам конструкторов новый дальний бомбардировщик, которому дали обозначение Ил-6, мог с боевой нагрузкой в 2000 кг пролететь 4 тыс. км. По схеме и конструкции новый бомбардировщик был близок серийно строившемуся самолету Ил-4, но большего размера. Его двухлонжеронное низкорасположенное крыло площадью 84,8 м² имело удлинение, равное 7,98. Два двадцатичилиндровых рядных дизельных двигателя АЧ-30Б конструкции Чаромского развивали на взлете мощность до 1500 л. с. каждый. Их преимущество перед бензиновыми двигателями, установленными на Ил-4, заключалось не только в мощности, но и в значительно меньшем удельном расходе топлива. А это с учетом значительного снижения коэффициента лобового сопротивления рядных двигателей по сравнению с звездообразными, способствовало улучшению основных летных характеристик Ил-6. При нормальном взлетном весе в 15600 кг удельная нагрузка на крыло у бомбардировщика равнялась 184 кг/м².

Аэродинамическая компоновка крыла со стреловидной передней кромкой, по расчетам конструкторов, способствовала возникновению ранних срывов потока в его концевых сечениях. Этим в определенной мере предупрежда-

лось сваливание самолета на крыло. Профиль крыла Ил-6 имел относительную толщину в корне, равную 16%, а на конце 12%. Сужение крыла — 4,2, средняя аэродинамическая хорда 3,26 м, корневая и концевая хорды, соответственно, 5,58 м и 1,326 м. Угол установки крыла + 2°20'. Размах горизонтального оперения — 7,7 м. Для улучшения взлетно-посадочных характеристик на крыле были установлены щитки с постоянной осью вращения.

В августе 1943 г. летчик В. Коккинаки выполнил на новом опытном бомбардировщике первый полет. В ходе дальнейших летных испытаний, в проведении которых участвовал также летчик-испытатель А. Гринчик, были практически подтверждены все основные расчетные данные конструкторов. Ил-6 развивал скорость до 464 км/ч, а его дальность полета достигла 4000 км, практический потолок — 7000 м. При нормальном взлетном весе Ил-6 брал 2000 кг бомб, а в перегрузочном варианте (при взлетном весе 18650 кг) до трех тонн. Вес пустого самолета 11690 кг.

Новый бомбардировщик был оснащен мощным оружием для борьбы с истребителями противника. Его пять пушек ШВАК калибра 20 мм конструкторы разместили так, чтобы обеспечить отражение атак практически со всех направлений: одну пушку в носовой части у штурмана, две — в бортах, одну в верхней части фюзеляжа и одну, люновую, для обстрела нижней полусферы. Экипаж Ил-6 состоял из 6 человек.

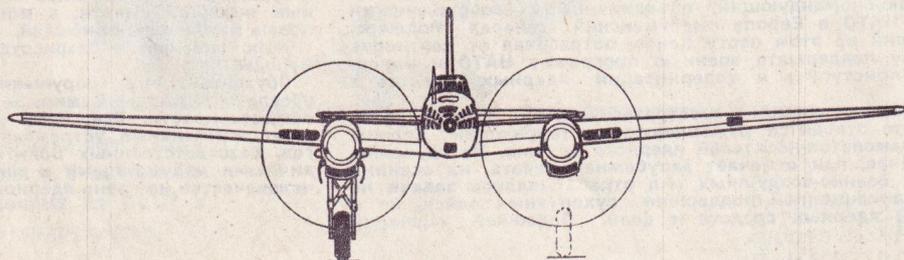
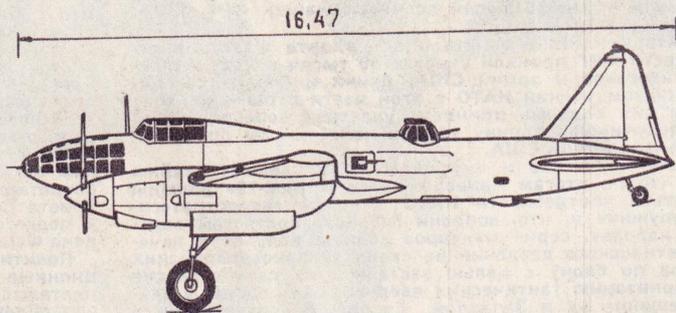
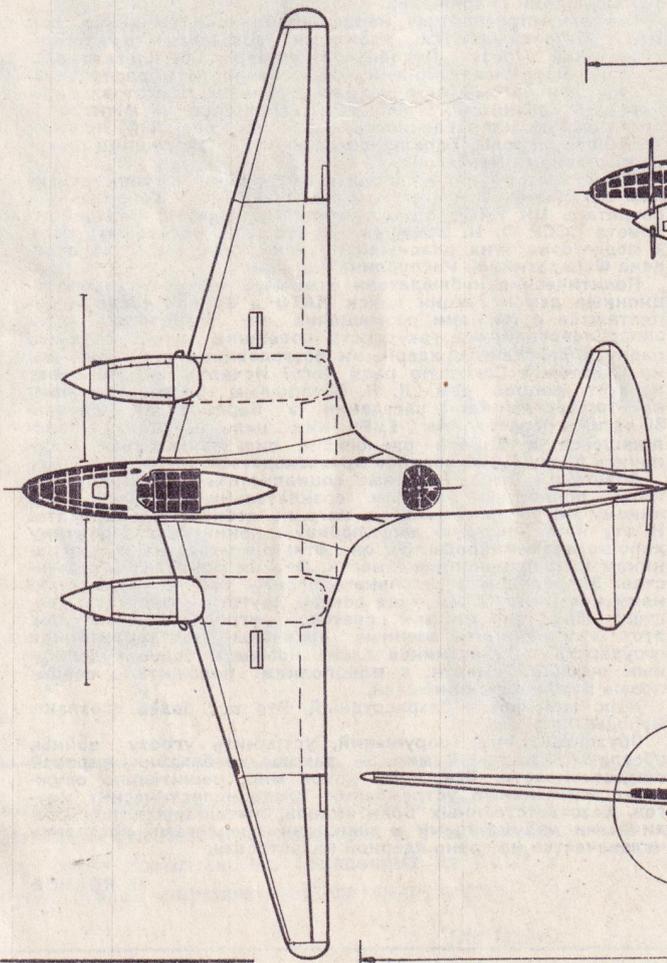
Конструкция нового бомбардировщика — цельнометаллическая. Полотно обшивались лишь рули и элероны. Шасси — двухстоечное, убирающееся, с хвостовым колесом. Для снижения усилий на штурвал и педали на рулях и элеронах установлены триммеры.

В процессе проектирования Ил-6 конструкторы проверили возможность оснащения его и серийными звездообразными двигателями воздушного охлаждения. Однако этот вариант бомбардировщика, как показали соответствующие

испытания его модели в аэродинамической трубе, значительно уступал по основным характеристикам основному варианту.

Всего было построено 4 экземпляра Ил-6. В серийное производство бомбардировщик не передавали, так как «...дизельные двигатели, к сожалению, оказались недозрелыми, что и препятствовало запуску самолета в серию, — писал уже после войны С. В. Ильюшин, — а переоборудовать самолет другими двигателями не представлялось возможным. Его размеры соответствовали мощности именно этих двигателей...»

Текст и схемы инженеров Н. Валуева и Н. Якубовича.





ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ТИ-28

Авиационные спортсмены довоенных лет хорошо знали конструктора Владислава Константиновича Грибовского. Он создал для них более двадцати типов самолетов и планеров. Возглавляемый им небольшой коллектив проектировал также легкие пассажирские и военные учебно-тренировочные машины. Характерная особенность всех самолетов, разработанных В. К. Грибовским, — хорошие аэродинамические формы, широкое применение в конструкции недефицитного дерева.

Эти особенности были присущи и опытному одноместному тренировочному истребителю ТИ-28, испытания которого начались за месяц до начала Великой Отечественной войны — 22 мая 1941 года. (Самолет имел также обозначения Г-28 и «Гр—Кречет»).

ТИ-28 — свободнонесущий низкоплан с трапецевидным крылом площадью 11,6 м². Профиль крыла RAF-34. Фюзеляж типа полумонокок. Кабина летчика закрытая со сдвижным назад фонарем. Хвостовое оперение обычной схемы с изящными, характерными для творчества Грибовского, обводами киля и руля поворота. Для упрощения самолета и снижения производственных расходов одностоечные шасси, крепившиеся к лонжерону крыла, как и хвостовое колесо, спроектированы неубирающимися. В конструкции тренировочного истребителя максимально использовано дерево. Не только фюзеляж, но и крылья ТИ-28 деревянные. Стабилизатор, щитки, нармасы рулей поворота и высоты — дюралевые, обшитые полотном. Рули с полной весовой балансировкой и аэродинамической компенсацией.

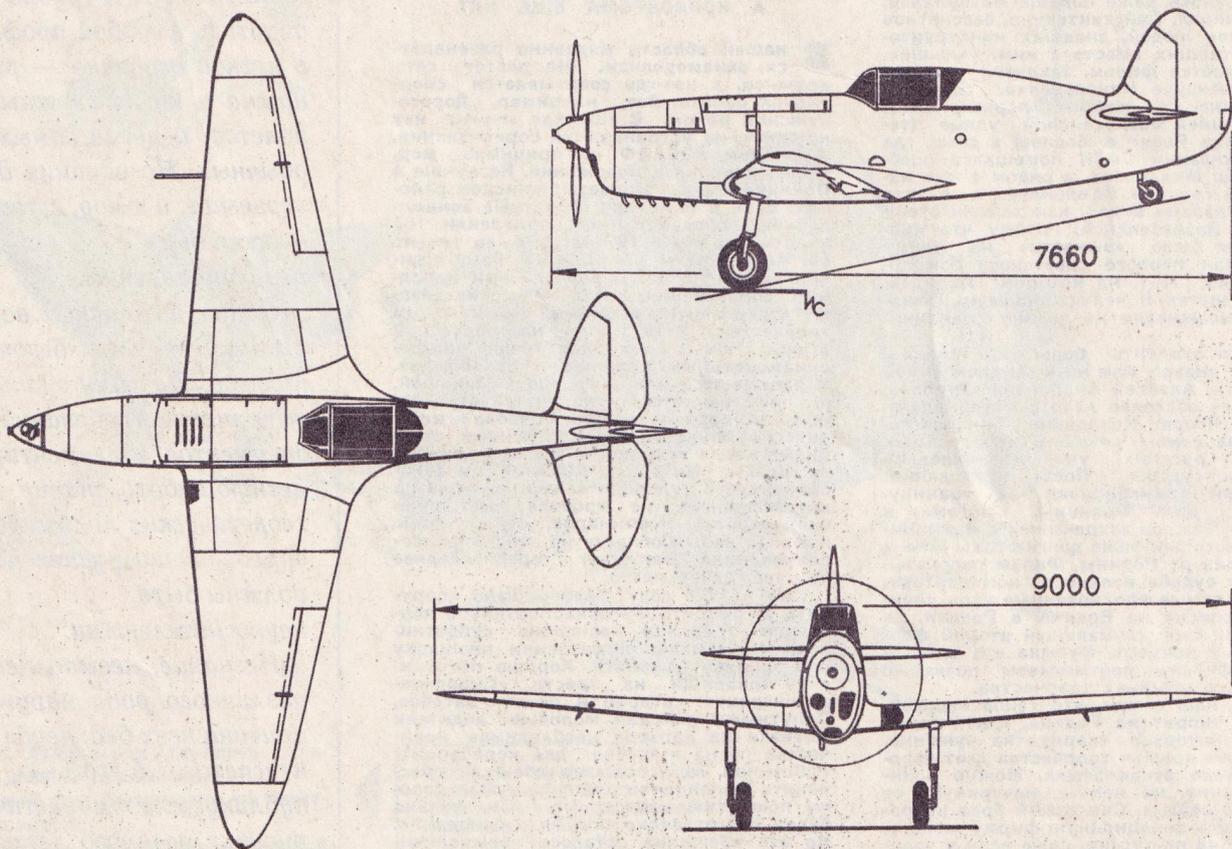
Силовая установка состояла из шестицилиндрового рядного двигателя воздушного охлаждения перевернутого типа МВ-6. Его взлетная мощность 240 л. с. Винт двухлопастный фиксированного шага. В соответствии с главным назначением кабина летчика имела оборудование, необходимое для совершенствования техники пилотирования не только днем, но и ночью, на больших высотах. Для отработки

навыков стрельбы и бомбометания на ТИ-28 был установлен один синхронный пулемет ШКАС с запасом 400 патронов, фотокинопулемет и коллиматорный прицел. На балках под крылом могли подвешиваться бомбы калибром 10, 25 или 40 кг. Взлетный вес самолета 1157 кг, вес пустого — 897 кг.

Помимо заводского испытателя В. Гаврилова, ТИ-28 опробовали в воздухе ведущие летчики-испытатели М. Громов, А. Юмашев и П. Стефановский. Они отмечали хорошие пилотажные свойства тренировочного истребителя, его устойчивость. В ходе испытаний ТИ-28 показал скорость у земли 275 км/ч, на высоте 1600 м — 303 км/ч. Высоту 5 тыс. метров он набирал за 19,4 мин. Практический потолок — 6,6 тыс. м. Посадочная скорость с использованием щитков — всего 90,5 км/ч. Время выполнения виража на высоте — 20 сек. Дальность полета на 0,9% от максимальной скорости до 500 км.

Испытатели отмечали хорошие эксплуатационные качества силовой установки, удобные доступы к агрегатам, надежность шасси. Однако из-за недостаточной приемистости мотора МВ-6 разбег у ТИ-28 был относительно большим — 280 м. Поэтому конструктору рекомендовали заменить его более совершенным МВ-6А. Выполнить эту рекомендацию не удалось, так как началась Великая Отечественная война и мотор МВ-6А в серийное производство не запустили. Доводку ТИ-28 прекратили. Конструкторский коллектив сосредоточил свои усилия на создании десантных планеров, в частности, серийного Г-29 (Г-11).

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



ДВЕ СУДЬБЫ

В связи с выходом на экран художественного фильма «Поэма о крыльях» корреспондент «Крылья Родины» встретился с режиссером картины (он же — один из авторов сценария) Д. Я. Храбровицим и попросил его рассказать читателям журнала о новой работе кинематографистов.

— Это даже не один, а два больших фильма, — сказал Даниил Яковлевич Храбровицкий, — кинематографическая дилогия о двух замечательных конструкторах А. Н. Туполеве и И. И. Сикорском.

Если Башкирцев в «Угрожении огня» был обобщенным образом, то главные герои моей новой картины — личности реально существовавшие. Это — всемирно известный советский конструктор Андрей Николаевич Туполев и талантливый русский авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский.

Об одном из них — о Туполеве написано и рассказано очень много. Правда, нам постчастливилось воспользоваться еще и неизвестными материалами. Я получил необычайно интересную магнитофонную запись: Андрей Николаевич сам рассказывает свою биографию. Практически эта очень полная и образно, талантливо рассказанная звуковая автобиография. Она стала основной помощницей в работе над фильмом.

Конечно, мы могли воспользоваться далеко не всеми фактами, эпизодами из нее. Например, А. Н. Туполев вспоминает о своем отце, биография которого представляет собой самостоятельный интерес. Так, по делу Желябова Николай Туполев был выслан, без права жить в губерниях и даже в уездных городах. Пришлось отказаться от введения в фильм образа отца — не хотелось представлять такую яркую личность незначительным эпизодом, а иного выхода у нас просто не было...

Что касается Андрея Николаевича Туполева, то здесь в нашем распоряжении оказалось даже больше материалов, чем я ожидал. Действительно, бесчисленное количество людей, знавших конструктора, работавших вместе с ним, услышав, что снимается фильм, захотели рассказать об Андрее Николаевиче. Нашлись даже такие, кто помнит первый ЦАГИ на тогдашней Вознесенской улице (теперь улица Радио в Москве) в доме, где до организации ЦАГИ помещался особняк купца Михайлова, а рядом с ним извозничий трактир. Объявились и те, кто своими глазами видел, как ломали стену дома на Вознесенской, потому что иначе нельзя было «вынести» на улицу центроплан первого советского бомбардировщика ТБ-1, на котором Ляпидевский прилетел к челюскинцам и на котором высаживали на льдину папанинцев.

Хочется отметить большую помощь, которую оказал нам сын Андрей Николаевича — Алексей Андреевич Туполев.

Сложное обстояло дело с материалами о жизни Игоря Ивановича Сикорского, одного из самых любимых, самых дерзких русских ученых, человека трудной судьбы. После революции Сикорский эмигрировал за границу. Сначала во Францию, потом в Америку. Там он встречается с Рахманиновым, который тоже долгие годы жил и умер вдали от Родины. Фильм рассказывает и о судьбе великого композитора, который самые вдохновенные свои сочинения написал на Родине, в России, в том числе свой гениальный второй фортепианный концерт. Музыка его стала в нашем фильме лейтмотивом поэмы о крыльях, о крыльях творчества.

Фильм наш о том, что такое человек, который творит на Родине, и что такое человек, который творит на чужбине. Подлинное крылья творчества дает человеку только отчаянная земля. Можно покинуть Родину, но нельзя вычеркнуть ее из своего сердца. Сикорский брал на работу в свою авиационную фирму любого, кто говорил по-русски, даже если у человека не было никакой нужной специальности. Так сильна была у него тоска по Родине, — и так же отчаянно тосковал оторванный от России Рахманинов. Рахманинова в фильме играет О. Ефремов,

Сикорского — Ю. Яковлев, Туполева — В. Стрельчик, роль жены Туполева Юлии Николаевны — А. Роговцева. В роли Владимира Ильича Ленина в фильме снялся Ю. Каюров, в роли Г. К. Орджоникидзе — Э. Магалашвили. Оператор-постановщик Н. Ардашников.

Перед группой, делавшей картину, стояли сложные задачи. Ведь нужно было снимать самолеты, созданные на заре отечественного авиастроения. Их, конечно, не было уже и в помине. Пришлось создать новые самолеты — аналоги тех, первых, удививших мир русских машин.

Ни одна фирма не бралась выполнить такой заказ. И хорошо, что страна наша богата мастерами-энтузиастами: они построили АНТ-1, «Илью Муромца». Сделали самые настоящие, летающие самолеты и горячо просили разрешить этим машинам полетать.

Закончилась работа над фильмом, а построенные для нашей картины самолеты-аналоги продолжают жить. И откровенно говоря, приятно, что благодаря заказам кино история отечественного авиастроения пополнилась интересными экспонатами. В музее авиационной техники ВВС при Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина в Монино стоит вновь воссозданный к жизни первый туполевский самолет АНТ-1, легендарный АНТ-25. Рядом с ним встанет «Илья Муромец».

...Последние кадры фильма рассказывают о встрече Туполева и Сикорского во время авиационного салона во Франции. Бродя по выставке и вспоминая свою жизнь, они заходят в советский павильон.

...Два старика поднимаются в последний туполевский самолет, сверхзвуковой 144-й. Сочувственно смотрит Туполев на Сикорского, с которым дружен был на заре юности, понимая, что нет таких слов, которыми можно утешить человека, утратившего родину, потому что жизнь не черновик и его не перечеркнешь, чтобы прожить заново.

Ю. ЗАРАНКИН

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

А КОРДРОМА ЕЩЕ НЕТ

В нашей области медленно развивается авиамоделизм. Не растет сеть кружков, а кое-где свертывается спортивная работа. Вот, например, Дорогобужский район. В школах почти нет кружков, не устраиваются соревнования. А райком ДОСААФ не принимает мер, чтобы исправить положение. Не лучше в Печинковском и Монастырщинском районах. Если в 1978 году областные авиамодельные соревнования привлекли 105 участников, то в 1979-м их было только 60. Многие райкомы ДОСААФ, не объединяя своих усилий с райотделами народного образования, почти ничего не делают для развития детского технического творчества. В 1975 году на областной станции юных техников было шесть авиамодельных кружков, сейчас два. И занимается из них двадцать юношей, ни один из которых не участвует в городских соревнованиях. Ослабло методическое руководство городскими станциями юных техников в Ярцеве, Сафонове, Вязьме. Ни обком ДОСААФ, ни авиаспортклуб с руководителями кружков по авиамоделизму не проводят методической работы, семинаров. Не случайно команда нашей области на зональных соревнованиях занимает предпоследнее или последнее место.

Еще в 1978 году было решено соорудить на территории авиаспортклуба кордром. Устроили несколько субботников, спортсмены подготовили площадку под заливку асфальта. Хорошо потрудились товарищи из треста «Смоленскстройтранс», второй и пятый автобаз. Попутными рейсами молодые водители вывезли из карьера необходимое количество песка и щебня для кордрома. Работники горисполкома обещали обеспечить выполнение работ по асфальтовому покрытию кордрома, как только будет подготовлено под него основание. Но это обещание осталось невыполненным.

Кордром до сих пор не вошел в строй. Обидно, что его строительство остановлено на полпути.

Смоленск

В. СЕЛЕЗНЕВ



Летчику, авиа- технику...

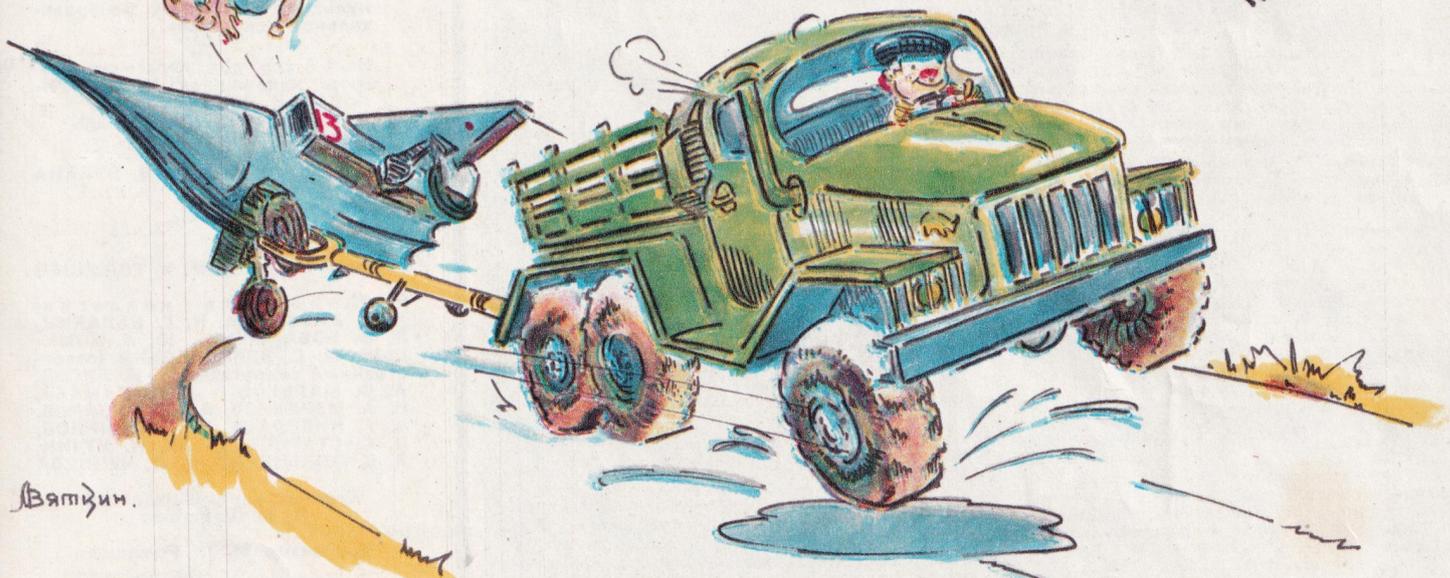
*БЕЗ ЮМОРА трудно
обойтись в любой профессии,
в летной особенно — разрядка
нужна и после сложных
полетов, и после самых
обычных. Но авиация дело
серьезное, и юмор, естественно,
должен быть
целенаправленным.*

*Одним из главных вопросов
авиации является безопасность
полетов. Поэтому знание и
выполнение требований
документов, регламентирующих
летную работу, знание
теоретических положений,
определяющих успех полета,
должны быть
неукоснительными.*

*Незнание, невыполнение,
различного рода нарушения —
причина всех бед, неудач,
неуспехов. Об этом —
публикуемые юмористические
рисунки военного летчика
1-го класса Л. Вяткина.*

Запуск двигателей без упорных колодок под колесами запрещается. Во всех случаях опробования двигателя колеса должны быть обязательно заторможенными.

НИАС. (Наставление по инженерно - авиационной службе), ст. 164.



Скорость буксировки самолета тягачом не должна превышать:
— 15 км/ч при буксировке на жесткой сцепке;
— 5 км/ч при буксировке на мягкой (тросовой) сцепке.

Сборник правил по технике безопасности при работе на авиационной технике, ст. 9.

ЯНВАРЬ

- 1880 г. Первый номер русского научно-технического журнала «Воздухоплаватель» вышел в Петербурге.
- 1890 г. Профессор Н. Е. Жуковский на VIII съезде русских врачей и естествоиспытателей сделал доклад «К теории летания».
- 1897 г. Начал издаваться журнал «Воздухоплавание и исследование атмосферы».
- 1908 г. В Петербурге создан Всероссийский аэроklub.
- 1909 г. Начал выходить в Петербурге журнал «Аэро и автомобильная жизнь». Патент на «Сфероплан» — кольцеобразный самолет — выдан конструктору А. Г. Уфимцеву.
- 1910 г. Первые в России соревнования летающих моделей состоялись в Москве.
- 1911 г. Вышел первый номер журнала «Автомобиль и воздухоплавание».
- 1912 г. Начал издаваться журнал «Техника воздухоплавания».
- 1918 г. В. И. Ленин подписал Декрет о конфискации самолетостроительного завода Андреев—Ланский и К°.
- 1919 г. В. И. Ленин написал записку Э. М. Склянскому о просьбе группы авиаторов с Царицынского фронта прислать ревизию.
- 1921 г. Состоялись полеты первого в Советской России дирижабля «Красная Звезда», управляемого В. Л. Нижевским. В. И. Ленин подписал Декрет Совета Народных Комиссаров о воздушных передвижениях. В. И. Ленин подписал Постановление Совета Труда и Обороны об учреждении комиссии для разработки программы-максимум воздухоплавания и авиастроительства при Главвоздухфлоте.
- 1925 г. В Ленинграде ОДВФ передало Военно-Воздушному Флоту вторую эскадрилью «Ленин» из 18 самолетов. В Москве, в подарок XIII Московской партийной конференции ОДВФ передало эскадрилью «Красная Москва», насчитывавшую 12 самолетов.
- 1927 г. Состоялось открытие в Москве Центрального Аэрохиммузея имени М. В. Фрунзе. Начала работать в Москве учебно-планерная станция — первая в СССР. Два оборонных общества — ОСО и Авиахим объединились, приняв наименование Осоавиахим.
- 1928 г. Успешно прошел летные испытания учебный самолет конструкции Н. И. Полинарпова — У-2 (позже названный По-2) с мотором М-11.
- 1931 г. На своем IX съезде комсомол принял шефство над Военно-Воздушным Флотом.
- 1934 г. Стратонавты П. Ф. Федосеев, А. Б. Васенко и Д. И. Усыскин на стратостате ОАХ-1 объемом 24 920 м³ достигли высоты 22 000 м.
- 1938 г. Герою Советского Союза М. М. Грому, установившему в 1937 г. мировой авиационный рекорд дальности, присуждена медаль ФАИ.
- 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР создан Народный Комиссариат авиационной промышленности.
- 1940 г. Утверждено положение о порядке присвоения звания «Мастер планерного спорта».
- 1941 г. На субстратостате «СССР — ВР79» аэронавты А. А. Фомин и Г. И. Голышев в открытой гондоле поднялись на высоту 11 700 м.
- 1944 г. Звание Героя Советского Союза присвоено 66 летчикам, участвовавшим в боях за Ленинград и Новгород.
- 1947 г. Подписано Постановление Совета Министров СССР об увековечении памяти великого русского ученого, профессора Н. Е. Жуковского в связи со 100-летием со дня рождения. За успешную работу по укреплению обороны СССР в связи с 20-летием со дня организации Осоавиахим СССР награжден орденом Красного Знамени.
- 1949 г. Состоялись Всесоюзные соревнования по комнатным авиамodelям.
- 1956 г. В Москве открыт Научно-мемориальный музей профессора Н. Е. Жуковского.
- 1959 г. Запущена в район Луны первая в мире советская автоматическая межпланетная станция «Луна-1», ставшая первой искусственной планетой Солнечной системы.
- 1960 г. Основан Звездный городок — населенный пункт в Московской области, в котором находится Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина и Музей Звездного городка. Состоялся пассажирский рейс самолета Ил-18 по маршруту Москва — София, явившийся первым регулярным международным пассажирским рейсом этих турбовинтовых лайнеров.
- 1963 г. На самолете Ту-114 начались регулярные полеты по маршруту Москва — Гавана.
- 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР учреждены почетные звания «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР».
- 1966 г. Конструкторским бюро, возглавляемым Героем Социалистического Труда Н. И. Камовым, создан новый многоцелевой вертолет Ка-26 с двумя газотурбинными двигателями.
- 1969 г. В космическом полете создана первая в мире экспериментальная научная орбитальная станция из двух состыкованных космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5».
- 1973 г. Аппарат «Луноход-2», предназначенный для исследовательских работ, доставлен на Луну советской автоматической межпланетной станцией «Луна-21».
- 1977 г. За большой вклад в развитие оборонно-массовой работы в стране и подготовку трудящихся и защите социалистического Отечества Указом Президиума Верховного Совета СССР ДОСААФ награжден орденом Ленина.
- 1979 г. За выдающиеся заслуги в развитии воздушного транспорта, применении авиации в народном хозяйстве и освоении новой авиационной техники Герой Социалистического Труда начальник Казахского управления гражданской авиации Н. А. Кузнецов награжден орденом Ленина и второй золотой медалью «Серп и Молот».

Десятая пятилетка: год завершающий	1
Чемпионы 1979	2
Д. Землянский. По путевке Ильича	3
Новые всесоюзные рекорды М. Вербинский. «Иначе поступить не мог...»	4
И. Демчев. Взводный	6
В. Рязанов. Атакуют «рота» Бориева	6
А. Григорьев. Его последний удар	7
Е. Чумаков. Перехватчики действуют ночью	8
М. Федотовских. Я с высоты приду. Ночная тревога	9
В. Соловьев. Так себя открывают	10
Ф. Чувев. Русские пилоты. В гостях у Мосолова	11
Е. Елизаров. В требовательности начинай с себя	12
М. Лебединский. Мера ответственности спортсмена	14
Спортивная хроника	15
В. Турьян. Новый завод в Гомеле	16
П. Сторченко. Парадоксы на соревнованиях	17
В. Семанин. Посадка вне аэродрома	18
Д. Пилипенко. Полет в зону	19
Е. Прозоров. Поговорим о групповом пилотаже	20
Л. Алдошин. Операторское мастерство авиамodelиста	21
А. Волков, В. Миронов. По-9: обучение, прыжки	24
В. Михайлов. Они прокладывали нам путь	26
Генеральная конференция ФАИ	27
Лидия Еремина рассказывает	28
П. Кулушкин. Воениздат в 1980 году	29
П. Иванов. Под грохот военных демонстраций	31
Опытные самолеты периода второй мировой войны	32
Ю. Заранкин. Две судьбы	34
В. Селезнев. А корддрома еще нет	34
Летчику, авиатехнику	34

На 1-й и 4-й стр. обл.: Картины, экспонировавшиеся на Всесоюзной выставке «Физическая культура и спорт в изобразительном искусстве».

На 1-й стр. обл.: Фрагмент плаката художников М. МАНУИЛОВА и Н. ПОПОВА. А. МЕЛЬНИКОВ. (Ленинград). «Парашютисты».

Фото В. РУБАНА

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

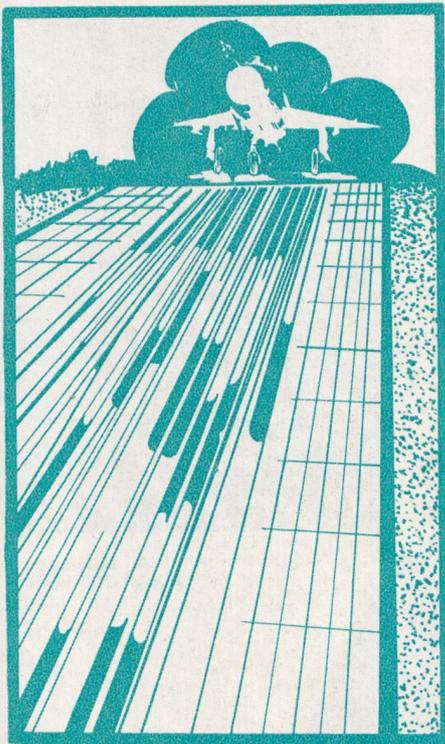
Художественный редактор
Л. В. Шарапова

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 22.11.79.
Подписано в печать 12.12.79.
60×90/8, 5 п. л. Г-21402
Тираж 60 000 экз. Зак. 2882
Цена номера 30 коп.
Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата



НА ВЗЛЕТНОЙ ПОЛОСЕ

Прочтите зашифрованные здесь фамилии двух советских авиаконструкторов.

Составил Е. МАМЯН

Если бы Икару парашют...



Рационализация.

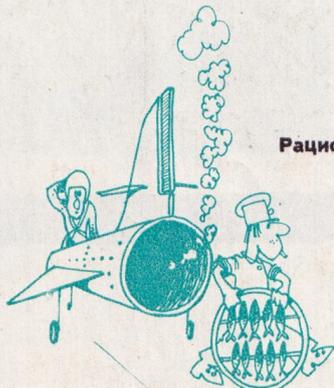


Рис. В. ДОРОШЕНКО

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 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 УСТАНОВЛЕНЫ 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»

6-96



Г. Порубова (Свердловск).
«ПАРАШЮТИСТЫ».

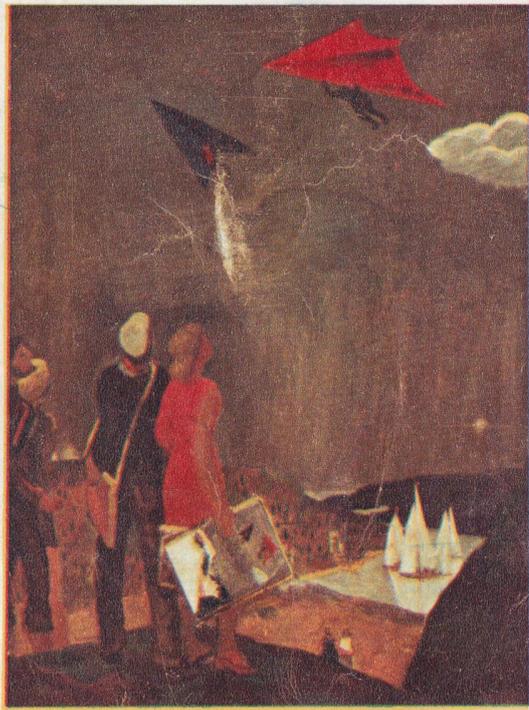
И. Чеверева (Москва).
«ЗОВ ВСЕЛЕННОЙ».
Из серии «Космос».



А. Мисюрев.
«ЛАСТОЧКИ».



Р. Богустова
(Рига).
Гобелен
«В ГОЛУБОМ ПРОСТОРЕ».



А. Дягин
(Алма-Ата).
«ГРУППОВОЙ ПРЫЖОК».
Из серии
«Парашютисты».

В. Качеровский (Рига).
«ДЕЛЬТАПЛАНЕРИСТЫ».



В. Корякин (Кишинев).
«ДО ПОЛЕТА». Из серии «Спортсмен ДОСААФ».



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

Индекс 70450
Цена 30 коп.