

Чемпионы
1977



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

••• ЯНВАРЬ •••

1

• 1978 •••

НА РАБОТУ В КОСМОС

НА ОКОЛОЗЕМНОЙ ОРБИТЕ ПИЛОТИРУЕМЫЙ КОМПЛЕКС «САЛЮТ» — «СОЮЗ»

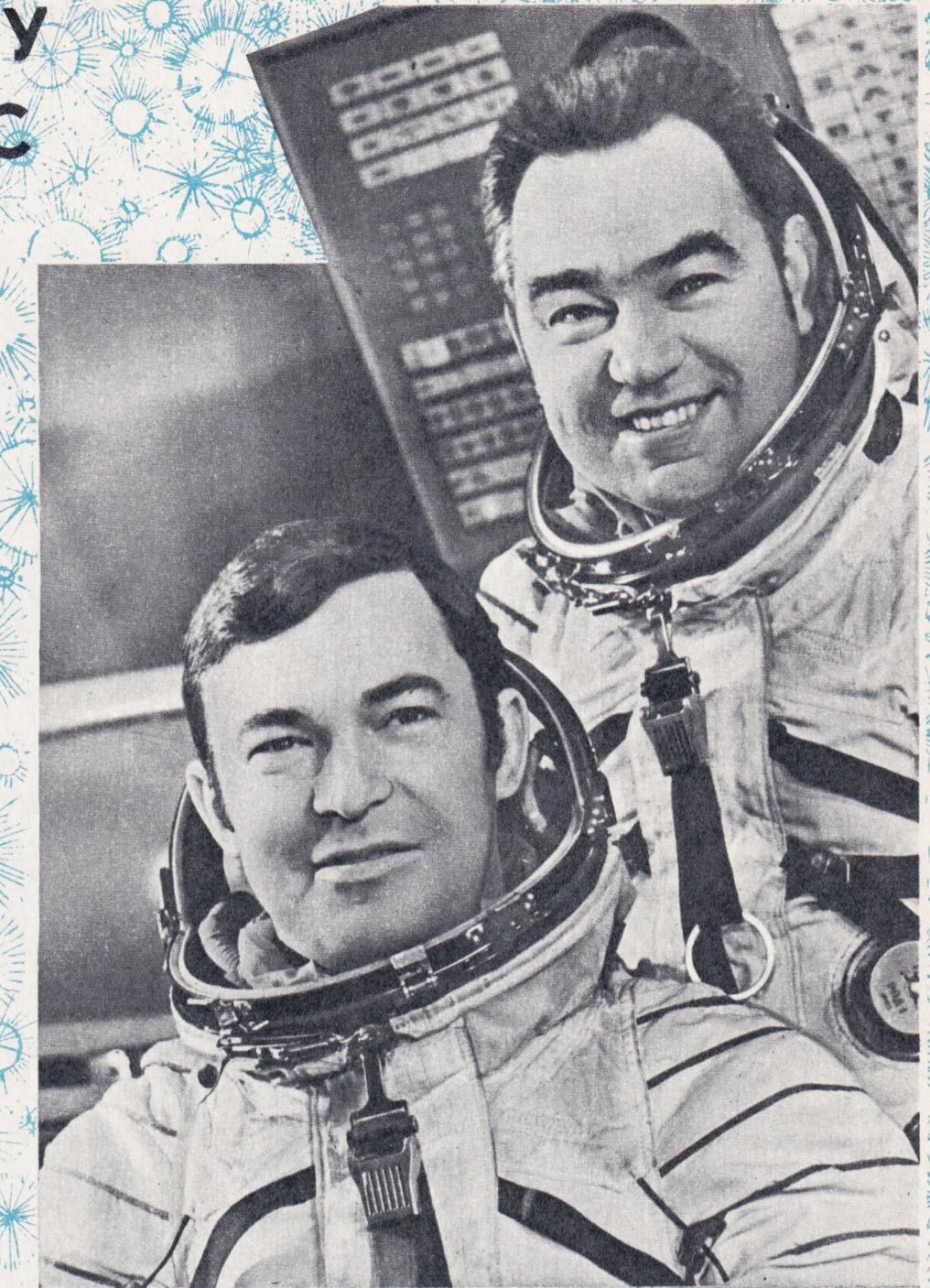
Ранним утром 10 декабря 1977 года мощная ракета вынесла на околоземную орбиту космический корабль «Союз-26» с экипажем в составе командира корабля подполковника Юрия Викторовича Романенко и бортинженера Героя Советского Союза Георгия Михайловича Гречко. Программой полета корабля «Союз-26» предусматривалось проведение совместных экспериментов с научной станцией «Салют-6», выведенной на околоземную орбиту 29 сентября 1977 года. Менее чем через сутки после старта корабль, находившийся в момент выхода на орбиту в 7 тысячах километров от станции, сблизился с ней в расчетной точке и в 6 часов 02 минуты 11 декабря 1977 года была осуществлена стыковка.

В отличие от предыдущих космических аппаратов серии «Салют», орбитальная научная станция «Салют-6» оснащена не одним, а двумя стыковочными узлами: один установлен на переходном отсеке станции, второй — с противоположной стороны на агрегатном отсеке. Причаливание корабля «Союз-26» проводилось ко второму стыковочному узлу. В ходе этой ответственной операции, как отметил руководитель полета летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза А. Елисейев, экипаж корабля действовал уверенно, спокойно. Сказались наземные тренировки и, конечно, опыт бортинженера Г. Гречко.

В отряд космонавтов Ю. В. Романенко пришел в 1970 году, имея за плечами четырехлетний опыт летной службы после окончания с отличием Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола. Любовь к небу, к авиации привил ему, еще ученику средней школы, летчик-истребитель, полковник запаса А. Малиновский, а твердость характера, первую зачатку помогли приобрести отец — военный моряк, и коллективы предприятий, где он работал бетонщиком, потом слесарем. В отряде космонавтов Романенко вскоре завоевал авторитет своей энергией, увлеченностью делом, разносторонностью интересов. Он — знаток космической техники, спортсмен-разрядник по стрельбе, любитель подводной охоты, лыжник, авиамоделлист.

За годы пребывания в отряде Юрий Романенко прошел полный курс подготовки к полету по программе пилотируемого корабля «Союз» и орбитальной станции «Салют», готовился в качестве командира корабля-дублера и совместно с космонавтом по полету по программе «ЗПАС». Сейчас учится на заочном факультете Военно-воздушной Краснознаменной, ордена Кутузова академии имени Ю. А. Гагарина.

Великолепно подготовленный технически, Георгий Гречко старший командира на 13 лет. Однако и он — разносторонний спортсмен. Его увлечение — автомобильные гонки, подводная охота. Он летал на планерах, занимался парашютным спортом. Закончив с отличием Ленинградский механический институт, Георгий Михай-



● Юрий Викторович РОМАНЕНКО и Георгий Михайлович ГРЕЧКО.

лович работал в конструкторском бюро, участвовал в создании и испытаниях новых образцов космической техники. В отряд космонавтов Георгий Гречко был зачислен в 1966 году, а в 1975 году совершил свой первый космический полет в качестве бортинженера корабля «Союз-17» и пилотируемой орбитальной станции «Салют-4». Вместе с А. А. Губаревым он выполнил почти за месяц полета на борту станции большой комплекс научных исследований и экспериментов. И этот опыт длительной работы на станции «Салют-4» несомненно поможет успешно выполнить многогранную программу работ на станции «Салют-6».

После проверки надежности механических сцеплений корабля и станции, соединения электриче-

ских контактов и герметичности стыка Центр управления дал разрешение открыть переходные люки. Первым на борт «Салюта-6» перешел Георгий Гречко, а спустя короткое время и Юрий Романенко.

Выполнив все работы, связанные с консервацией корабля «Союз-26» и расконсервацией и уборкой станции «Салют-6», проверкой ее бортовых систем и научной аппаратуры, космонавты Ю. Романенко и Г. Гречко приступили к осуществлению большой, интересной и сложной программы исследований и экспериментов. Доклады членов экипажа и данные телеметрической информации свидетельствуют о том, что самочувствие космонавтов хорошее. Полет комплекса «Салют» — «Союз» продолжается.

НА СТРАЖЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОТЕЧЕСТВА

Монолитен и могуч боевой строй Вооруженных Сил Страны Советов, идущих навстречу своему шестидесятилетию. Воины Армии, Авиации и Флота отчетливо сознают, что их вклад в дело коммунистического строительства состоит в надежном обеспечении безопасности Родины. Как боевой наказ воспринимают они требование новой Конституции страны: «Долг Вооруженных Сил СССР перед народом — надежно защищать социалистическое Отечество, быть в постоянной боевой готовности, гарантирующей немедленный отпор любому агрессору».

С высоты шести десятилетий, пройденных нашим народом под водительством великой Коммунистической партии, особенно отчетливо видно, что во всем, чем мы богаты и чем справедливо гордимся сегодня — в могучей социалистической экономике и богатой культуре, во всех наших материальных и духовных ценностях — есть весомая доля и героического ратного труда советских воинов.

Становление советского государства началось с жестоких битв с врагами социализма. Международный империализм, внутренняя контрреволюция мобилизовали все силы для того, чтобы покончить с молодым государством рабочих и крестьян. Но советский народ сплотился вокруг своего авангарда — партии Ленина и встал грудью на защиту завоеваний Октября. В грозные дни начала иностранной военной интервенции и гражданской войны В. И. Ленин сделал свой знаменитый вывод, в котором нашла обоснование одна из объективных закономерностей строительства социализма: всякая революция лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться. С каждым годом, отделяющим от нас те февральские дни 1918 года, когда мир впервые услышал о рождении Красной Армии, получают новые и новые подтверждения эти прозорливые слова Владимира Ильича.

Создание армии социалистического государства явилось величайшим историческим делом Коммунистической партии и В. И. Ленина. Вооруженные Силы страны, руководимые партией, составляющие единое целое с народом, разбили полчища интервентов и белогвардейцев. Красная Армия, сильная своей верностью идеалам социализма, одержала блестящую победу над внутренней и внешней контрреволюцией.

А два десятилетия спустя на нашу Родину обрушилось новое суровое испытание. Ранним утром 22 июня 1941 года Советские Вооруженные Силы героически приняли на себя удар гитлеровских армий. Вероломный враг бросил против СССР почти две сотни дивизий, тысячи самолетов.

Быть или не быть Советскому государству, прокладывающему путь к социализму всему человечеству — так стоял тогда вопрос. Почти четыре года длилась битва с сильнейшим и коварным врагом — битва, не имевшая себе равных за всю историю человечества. Советские воины проявили массовый героизм, отвагу, стойкость, мастерство.

Под руководством ленинской партии, опираясь на преимущества нового общественного строя, армия, рожденная Октябрем, в жестоких сражениях сокрушила военную машину гитлеровской Германии. Воины Советской Армии и Флота с честью выполнили не только свое историческое предназначение надежного стража свободы и независимости социалистической Родины, но и свой интернациональный долг. От ига коричневой чумы освобождены были многие народы Европы, спасена была от уничтожения варварами XX века мировая цивилизация.

Великий подвиг, совершенный советским народом, его Вооруженными Силами, в том числе и авиаторами, в минувшей войне, навсегда запечатлен в памяти поколений. На проходящих в канун 60-летия Советской Армии и Военно-Морского Флота торжествах трудящиеся еще и еще раз выражают горячую признательность Коммунистической партии — организатору и вдохновителю всех наших побед, героям, которые сражались на земле и в небе под Москвой и Ленинградом, громили ненавистного врага под Сталинградом и на Курской дуге, на Днепре, на земле врага и в его логове — Берлине. Молодежь кланется быть достойной боевой славы отцов и дедов, умножает их подвиги в своих делах и поступках.

Наша Родина вступила в третий год десятой пятилетки. Советские люди с огромным подъемом претворяют в жизнь задачи, намеченные XXV съездом КПСС. С каждым годом приумножаются материальные и духовные богатства общества, становится богаче и красивее жизнь трудящихся, крепнет экономическое и оборонное могущество страны.

Советский Союз и братские страны социализма последовательно борются за прочный мир на планете. Благодаря возросшей мощи СССР, всего содружества социалистических государств, благодаря последовательной ленинской миролюбивой политике КПСС достигнуты большие успехи в оздоровлении политического климата планеты. Империализм ныне уже не может безнаказанно осуществлять разбойничьи акции, путем войн навязывать народам свою волю.

Однако международная обстановка по вине реакционных империалистических сил продолжает быть сложной. Заправили

военно-промышленных комплексов наращивают гонку вооружений.

В этих условиях партия учит нас крепить обороноспособность страны, повышать бдительность, помнить и настойчиво воплощать в жизнь ленинские идеи о надежной защите завоеваний социалистической революции. В докладе на торжественном заседании ЦК КПСС, Верховного Совета СССР и Верховного Совета РСФСР, посвященном 60-летию Великого Октября, товарищ Л. И. Брежнев говорил: «Советский Союз эффективно заботится о своей обороне»...

Мы не добиваемся ни перед кем военного превосходства, но и ослаблять оборону в угоду агрессивным империалистическим кругам не собираемся ни на йоту. Партия, Правительство делают все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всем необходимым для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда народа, оплотом всеобщего мира.

Советская Армия — армия мира. Она никому не угрожает. Она воспитана в духе глубокой преданности своей социалистической Родине, в духе идей дружбы народов. Именно это отличает ее от армий буржуазных. И за это она снискала любовь и уважение всего прогрессивного человечества.

В обстановке, когда до конца не устранена опасность новой войны, когда империалисты заполняют арсеналы своих армий новыми чудовищными средствами массового уничтожения людей, раздувают антисоветскую истерию, трудящиеся СССР отчетливо понимают, что залогом успехов в строительстве коммунизма, дальнейшего процветания Родины является ее оборонная мощь, техническая оснащенность армии, авиации и флота. Трудом рабочих, колхозников, ученых, конструкторов, инженеров, их умом и руками созданы и создаются первоклассные ракеты, танки, всепогодные сверхзвуковые самолеты, корабли — все, что позволит, если понадобится, нанести уничтожающие удары по агрессору. И эта современная боевая техника, грозное оружие находится в надежных руках. Советские воины добросовестно выполняют почетную обязанность часовых Родины. Этому способствует и то, что в обществе зрелого социализма последовательно повышается уровень общеобразовательной и технической подготовки молодежи. В армию, авиацию, на флот приходит зрелое в политическом и нравственном отношении пополнение. Среди призывников сейчас фактически все имеют среднее или неполное среднее образование, а многие юности и высшее.

Важным фактором повышения боевой мощи армии и флота является многогранная военно-патриотическая работа местных партийных и советских органов, комсомола, ДОСААФ. Под руководством партийных органов учебные организации оборонного общества постоянно совершенствуют начальную военно-техническую подготовку призывников, растят убежденных патриотов Отчизны. Высокий идейно-нравственный заряд, который получают будущие воины в организациях ДОСААФ, хорошо помогает им овладеть военным делом, образцово нести службу, порождает чувство ответственности за безопасность Родины, завоеваний социализма, стремление неустанно оттачивать боевое мастерство.

Обязанности государственных органов, общественных организаций, должностных лиц и граждан по обеспечению безопасности страны и укреплению ее обороноспособности четко определены законодательством СССР. Строгое выполнение этих обязанностей, в том числе организациями ДОСААФ, способствует дальнейшему усилению военно-патриотического воспитания нашей молодежи, подготовке ее к выполнению священного долга по защите Родины.

В новом — 1978 году организациям и активистам оборонного общества предстоит многое сделать, чтобы еще более повысить свой вклад в идейную и нравственную закалку, военно-техническую подготовку будущих часовых наземных, морских и воздушных рубежей страны. Речь идет о дальнейшем совершенствовании методики обучения и воспитания молодежи, рациональном использовании в этих целях учебной базы. Пристальное внимание заслуживают вопросы, связанные с дальнейшим развитием военно-прикладных видов спорта, повышения мастерства авиационных и других спортсменов ДОСААФ.

Защита социалистического Отечества — дело всего народа. Она обеспечивается на основе упрочения политического, экономического, научно-технического, морального и собственно военного факторов. Трудящиеся участвуют в укреплении обороны государства как своей добросовестной службой в боевом строю Вооруженных Сил, так и трудом на производстве, активной работой в организациях, ведущих военно-патриотическое воспитание молодежи.

Высока и почетна эта миссия — образцово служить первому в истории социалистическому Отечеству, отдавать все силы и знания делу защиты завоеваний Октября, торжеству коммунистических идеалов!

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

Издается с 1950 года

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

1 (328) 1978



К 60-летию Вооруженных Сил

Генерал-полковник-инженер
А. ПОНОМАРЕВ,
доктор технических наук

КРЫЛЬЯ СОВЕТСКОЙ ДЕРЖАВЫ

Новыми победами на всех фронтах коммунистического строительства встретил наш народ 60-летие Великой Октябрьской социалистической революции. Миллионы тружеников города и деревни, советские воины участвовали в социалистическом соревновании в честь знаменательной годовщины. Благодаря их вдохновенному труду успешно реализуются решения исторического XXV съезда Коммунистической партии, политика которой является родным делом всего советского народа.

«Никогда еще страна наша, — отмечал товарищ Л. И. Брежнев в докладе «Великий Октябрь и прогресс человечества», — не располагала таким огромным экономическим и научно-техническим потенциалом. Никогда еще не была столь прочна, столь надежна ее обороноспособность».

Свой весомый вклад в дальнейшее повышение экономического и научно-технического потенциала нашей социалистической Отчизны, в укрепление ее обороноспособности вносят работники авиационной науки и техники, коллективы предприятий авиационной промышленности, конструкторских бюро, подразделений гражданской авиации, личный состав Военно-Воздушных Сил и авиационных учебных организаций ДОСААФ.

На прочной базе научно-технического прогресса, характерного для периода строительства развитого социалистического общества, постоянно крепнет наш Воздушный Флот. Выполняя призыв партии о повышении эффективности и качества продукции, промышленность дает ему все более совершенные самолеты, вертолеты, средства обеспечения полетов.

В ходе предоктябрьского соревнования, инициатором которого выступил сформированный по указанию В. И. Ленина ныне гвардейский авиационный Красногвардейский, ордена Ленина, дважды Краснознаменный, ордена Кутузова полк имени 50-летия СССР, личный состав Военно-Воздушных Сил добился дальнейшего повышения уровня боевой готовности частей, специальной и политической подготовки. Все большее число летчиков и экипажей успешно реализуют в полетах девиз мастеров пилотирования и боевого применения: «Цель вижу — уничтожаю», «Каждая ракета, бомба, снаряд — в цель». Выполняя свой священный долг перед Родиной, авиаторы, вместе с воинами других видов Вооруженных Сил, бдительно охраняют мирный труд советского народа, стоят на страже интересов любимой Отчизны.

Авиаторы, как и весь народ, горячо одобряют новую Конституцию СССР, в которой отражены выдающиеся победы нашей Отчизны, завоеванные под водительством ленинской партии. С чувством особой гордости весь личный состав армии и флота воспринял новую специальную главу Конституции, посвященную защите Социалистического Отечества. В нашем новом Основном Законе воплощены ленинские идеи защиты Социалистического Отечества, строительства Вооруженных Сил Советского государства, их неразрывное единство с народом, их главная задача: «Защита социалистического Отечества относится к важнейшим функциям государства и является делом всего народа», — говорится в Конституции СССР.

Настойчиво овладевая новой техникой, коллективы подразделений гражданской авиации с значительным опережением выполняют производственный план, борются за высокую культуру обслуживания пассажиров. Постоянный состав авиационных учебных организаций ДОСААФ добивается эффективного использования самолетов, вертолетов, планеров при обучении молодежи основам техники пилотирования. Авиационные спортсмены настойчиво добиваются новых высот спортивного мастерства.

Советский народ любит свою авиацию, высоко ценит труд своих крылатых сыновей и творцов авиационной техники. Созданию Воздушного Флота, его развитию, укреплению и совершенствованию Коммунистическая партия и Советское правительство уделяли и уделяют постоянное внимание. В первые же дни Советской власти по указанию Владимира Ильича Ленина были приняты все возможные в тех условиях меры для того, чтобы молодое Советское государство имело соответствующий его нуждам Воздушный Флот, преданные делу народа научно-технические и летные кадры. Уже 10 ноября 1917 года по указанию Ленина был сформирован первый советский авиаотряд из 12 экипажей. В декабре этого же года началась конфискация авиазаводов. 7 февраля 1918 года Народный комиссариат по военным и морским делам издал приказ № 84, который предписывал «...сохранить для трудового народа все авиационные части и школы».

Коммунистическая партия привлекла к созданию и развитию Воздушного Флота Республики, отечественной авиационной науки и техники передовых ученых, конструкторов и инженеров, заботилась об условиях для их творческой работы и о

воспитании молодых специалистов. В марте 1918 года в Москве была создана «Летучая лаборатория», работники которой проводили исследования, направленные на улучшение качества самолетов и авиамоторов. В декабре этого же года при содействии В. И. Ленина основан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) во главе с виднейшим ученым профессором Н. Е. Жуковским. ЦАГИ вскоре стал основным центром развития советской авиационной науки и техники.

Огромное значение для будущего развития авиации сыграло решение партии о создании в 1920 году специализированного авиационного учебного заведения (как и ЦАГИ, подобного не было в то время ни в одной стране мира) — Института инженеров красного Воздушного Флота, реорганизованного в 1922 году в Военно-воздушную инженерную академию имени профессора Н. Е. Жуковского.

Это решение вместе с другими мероприятиями, направленными на развитие авиационной науки и авиапромышленности, на подготовку летных и технических кадров, свидетельствовало о том, что создание Воздушного Флота вошло составной частью в общий план социалистического строительства. Пленум ЦК РКП(б), состоявшийся в августе 1922 года, обязал правительство «...отпустить военному 35 миллионов рублей золотом на развитие авиации...». Эти огромные в те годы средства позволили восстановить и частично расширить существовавшие авиазаводы, финансировать работу конструкторских бюро, возглавляемых А. Н. Туполевым, Н. Н. Поликарповым, Д. П. Григоровичем, К. А. Калинин, создававших новые самолеты.

Важную роль в развитии авиации сыграла реализация разработанного в 1924 году трехлетнего плана развития Красного Воздушного Флота, активное уча-

стие народа в укреплении боевой авиации. На средства, собранные в 1923—1925 гг. Обществом Друзей Воздушного Флота, было построено 130 самолетов и 49 машин находилось в постройке. Так благодаря заботам партии и народа уже в 1928 году Военно-Воздушные Силы имели в 10 раз больше самолетов, чем в 1920 году. Расправляла крылья и гражданская авиация.

Решающую роль в развитии и совершенствовании Воздушного Флота сыграло успешное осуществление намеченной партией программы индустриализации страны. В постановлении ЦК ВКП(б) от 15 июля 1929 года «О состоянии обороны СССР» были определены главные направления и в строительстве авиации. Постановление требовало «...скорейшего доведения ее качества до уровня передовых буржуазных стран, и всеми силами ...насаждать, культивировать и развивать свои, советские научно-конструкторские силы...». И эти требования были выполнены.

В 30-х годах советские ученые и конструкторы успешно решили ряд сложных задач, что позволило добиться резкого улучшения летно-тактических качеств самолетов, повышения их надежности. Были найдены пути борьбы со штопором самолета, решена проблема флаттера, разработана теория устойчивости и управляемости самолетов, повышения аэродинамических качеств за счет введения гладкой обшивки и закрытых фонарей, убирающихся шасси, широкого применения зализов (дефлекторов) и т. д. Тогда же были внедрены винты изменяемого шага. С каждым годом на аэродромы военной и гражданской авиации приходили все более совершенные самолеты. Крылья советской державы становились прочнее, стремительнее. И выполняя призыв партии — летать дальше всех, быстрее всех, выше всех — советские летчики совершили в эти годы

ряд выдающихся полетов, завоевали для нашей Родины более трети всех мировых авиационных рекордов.

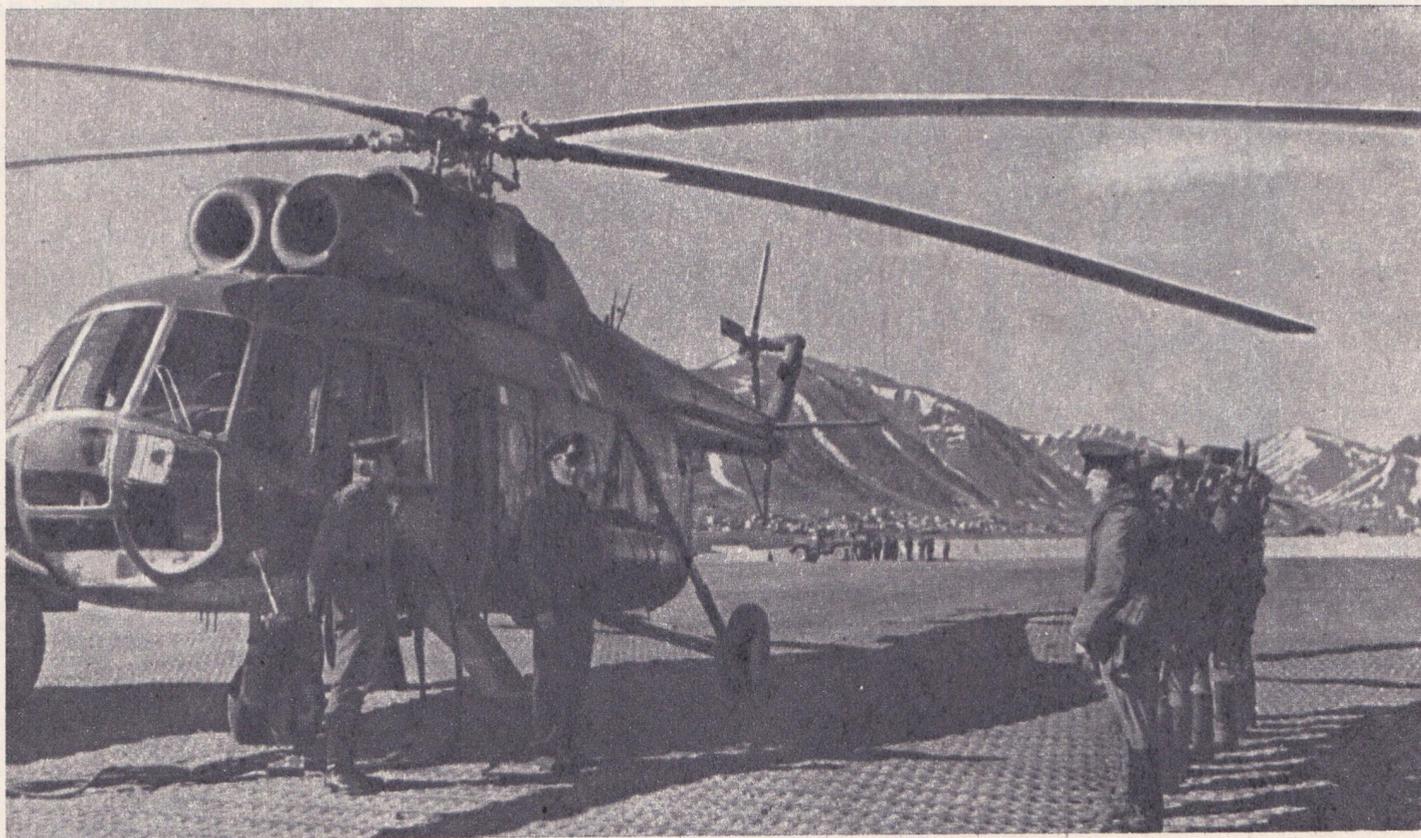
Успехи самолетостроения были неразрывно связаны с ростом и совершенствованием отечественного моторостроения. Для проведения научно-исследовательских работ в области авиационного моторостроения в 1930 году на базе авиамоторного отдела ЦАГИ был создан Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ). В этом институте в 1932 году коллектив советских ученых и конструкторов под руководством А. А. Микулина (которому недавно исполнилось 80 лет) создал отличный двигатель М-34, а затем целую серию надежных и мощных двигателей для бомбардировщиков, штурмовиков и транспортных самолетов.

Серьезными достижениями в создании «сердца» самолета порадовали страну конструкторские коллективы, возглавляемые В. Я. Климовым, А. Д. Швецовым, С. К. Туманским. В эти годы конструкторы совместно с учеными добились увеличения мощности серийных авиационных двигателей с 700—800 до 2000 л. с., уменьшения их удельного веса с 0,9 до 0,5 кг/л. с. Это было крупным достижением всей советской авиационной науки, техники, промышленности.

☆☆☆

Развязанная фашистской Германией вторая мировая война продиктовала необходимость ускоренного повышения боевой мощи ВВС. Центральный Комитет ВКП(б) и Советское правительство приняли решение о расширении действующих и организации новых конструкторских бюро, о строительстве новых

● На старте.
Фото П. САЛЬКОВА



авиационных заводов. Выполняя эти решения, конструкторы при содействии ученых разработали и передали в серийное производство несколько типов боевых самолетов, полностью отвечающих требованиям Вооруженных Сил. В числе новых самолетов особо следует отметить штурмовик Ил-2, созданный Сергеем Владимировичем Ильюшиным. Маневренный и простой в пилотировании, обладающий мощным стрелково-пушечным и ракетно-бомбовым вооружением, надежной броневой защитой, штурмовик расценивался как крупнейшее достижение советского самолетостроения. Таких машин для выполнения боевых задач над полем боя не имела ни одна страна в мире.

Новые советские истребители и бомбардировщики по основным летно-тактическим показателям превосходили самолеты такого же назначения, состоящие на вооружении авиации фашистской Германии. Однако наша промышленность не успела выпустить к началу войны столько новых самолетов, чтобы их хватило на вооружение всех авиационных полков хотя бы первой линии. Поэтому советским летчикам в 1941 году пришлось воевать, в основном, на самолетах старых конструкций.

В результате энергичных мер, проведенных партией при поддержке всего народа, наша страна смогла преодолеть колоссальные трудности вынужденного перебазирования значительной части промышленности из западных районов в восточные и там в кратчайшие сроки наладить массовое производство военной техники, в том числе авиационной. С каждым месяцем на фронтовые аэродромы поступало все больше новых штурмовиков, бомбардировщиков, истребителей. Соответственно сила ударов советской авиации по врагу непрерывно возрастала. Если в контрнаступлении под Москвой участвовало лишь 760 наших самолетов, то в битве под Курском — уже 4300, а в заключительной Берлинской операции до 7500 самолетов.

В боях с гитлеровцами советские летчики с высокой эффективностью использовали атакующую мощь наших знаменитых штурмовиков «Ил», скоростные и маневренные качества истребителей конструкции С. А. Лавочкина и А. С. Яковлева, ударную силу бомбардировщиков С. В. Ильюшина, В. М. Петлякова, А. Н. Туполева. За годы войны наша авиация сбросила на фашистских захватчиков и их военные объекты свыше 30 млн. бомб различного калибра, уничтожила 57 тыс. вражеских самолетов.

☆☆☆

Еще в период Великой Отечественной войны Коммунистическая партия выдвинула перед советскими учеными задачу своевременно подготовиться к назревавшему скачку в совершенствовании авиационной техники. Были приняты необходимые и возможные в тот период меры для развертывания и координации научно-конструкторской работы в области реактивной авиации. Ряд конструкторских бюро вел проектирование, постройку и испытание опытных самолетов с комбинированными силовыми установками, а затем и с турбореактивными двигателями. В ходе этой работы конструкторы и ученые смогли решить много сложных научно-технических проблем в том числе аэродинамики больших скоростей. Благодаря такой предварительной работе уже 24 апреля 1946 года в воздух поднялись первые советские самолеты с турбореактивными двигателями МиГ-9 и Як-15, развивавшие скорости, недоступные машинам с поршневыми моторами.

При больших скоростях полета, как известно, повышается сопротивление воздуха, его «сжимаемость» и как следствие ухудшается устойчивость и управляемость самолета с обычным прямым или трапецевидным крылом. Советские ученые С. А. Христианович, М. В. Келдыш, В. В. Струминский и другие, развивая работы соратника Н. Е. Жуковского

академика С. А. Чаплыгина, разработали и предложили конструкторам ряд практических рекомендаций, применение которых позволило осуществить преодоление так называемого «звукового барьера». На основе теоретических работ и экспериментальных исследований было доказано, что при скоростях, приближающихся к скорости звука и тем более превышающих ее, крылья самолетов должны иметь тонкий профиль и стреловидную форму в плане, по-новому надо проектировать и органы управления, чтобы избежать затягивания самолета в пикирование, предупредить срыв потока на носке крыла и т. д.

С учетом новых достижений науки конструкторские коллективы страны разработали и построили в первые же послевоенные годы ряд самолетов, скорость полета которых вплотную приближалась к скорости звука. Лучшие из этих реактивных машин первого поколения строились серийно. В этот период конструкторское бюро, возглавляемое С. А. Лавочкиным, создало самолет Ла-160, на котором впервые в Советском Союзе был преодолён «звуковой барьер» и в горизонтальном полете.

☆☆☆

Первые послевоенные годы были знаменательны и для отечественного вертолестроения. Коллективы, которыми руководили И. П. Братухин, Н. И. Камов, М. Л. Миль, А. С. Яковлев, сконструировали несколько типов вертолетов: двухвинтовой поперечной схемы (Б-11), двухвинтовой соосной схемы (К-8 и К-10); одновинтовые (Як-100, Ми-1). В последующие годы специализировавшиеся на разработке вертолетов ОКБ М. Л. Милия и Н. И. Камова дали стране самые великопленные машины «Ми» и «Ка» различного назначения от небольших многоцелевых Ми-4 и Ка-15 до таких гигантских как В-12, способных поднимать в небо до 40 тонн коммерческой нагрузки. Сейчас трудно найти отрасль народного хозяйства, в которой не использовались бы



СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ — ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТЫ

НА ПРОТЯЖЕНИИ всей истории нашего государства советские военные летчики свято выполняли свой долг по защите социалистического Отечества. В то же время они явили множество примеров в выполнении своей интернациональной миссии, оказывая всемерную помощь народам, борющимся за свою независимость, за свои права против черных сил реакции и империализма.

Ярким примером выполнения священного долга интернационализма является участие советских летчиков-добровольцев в борьбе с фашистами по защите республиканской Испании в предвоенные годы. 18 июля 1936 года реакционеры подняли мятеж в республиканской Испании, пытались задушить молодую республику. Генералу Франко оказывали помощь войска гитлеровской Германии и фашистской Италии. Испанские республиканцы оказались в тяжелом положении, но они были не одиноки. К ним поспешили из разных стран доброволь-

цы-интернационалисты, среди них были и советские летчики. В Испанию прибывали советские самолеты СБ, Р-5, И-15, И-16.

Руководили боевыми действиями воздушных бойцов добровольцы Е. С. Птухин, Ф. А. Агальцов, И. Т. Еременко, Я. В. Смушкевич. В первых же воздушных схватках с врагом в испанском небе советские летчики-добровольцы проявили образцы героизма, мужества и отваги. Если в начале мятежа фашистские варвары безнаказанно бомбили Мадрид и другие города Испании, то с появлением в воздухе советских летчиков положение резко изменилось — враг стал нести большие потери. Народ Испании увидел в наших добровольцах своих верных защитников.

Умело водили в бой свои группы командиров эскадрилий А. И. Гусев, Б. А. Смирнов, А. С. Осипенко, удостоенные впоследствии званий Героя Советского Союза. Мужественно сражались с фашистами ставшие вскоре кавалерами Золотых Звезд П. В. Рычагов, С. П. Денисов, С. И. Грищевец, А. К. Серов, А. С. Сенаторов, И. А. Лакеев, Н. С. Герасимов, И. И. Конец, П. Ф. Шевцов и другие. Многие из них выросли в опытных авиа-

вертолеты. Важное место эти летательные аппараты заняли и в различных видах наших Вооруженных Сил.

☆☆☆

Опыт, приобретенный при разработке и эксплуатации первого поколения реактивных самолетов, дальнейшее разветвление научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ позволили нашей стране уже в начале 50-х годов приступить к созданию второго поколения скоростных самолетов различного назначения с турбореактивными и турбовинтовыми двигателями. Успешному решению сложных научно-технических задач, связанных с опытным и особенно серийным производством таких самолетов, способствовали решения Партии и Правительства о дальнейшем расширении сети научно-исследовательских организаций, о всемерном поощрении технического новаторства, общий курс партии на ускорение технического прогресса.

Самолет всегда был и остается своеобразным «представителем» новейших достижений науки и техники своего периода. Все новое, что достигнуто не только в авиационной, но и в смежных и даже, казалось бы, далеких от нее, областях науки, техники, технологии, материаловедения, находит отражение в конструкции самолета, двигателя, бортовом оборудовании и вооружении. Наглядным доказательством крупных достижений отечественной науки, техники, промышленности в пятидесятых и начале шестидесятых годов были великолепные самолеты, созданные конструкторскими коллективами А. И. Микояна, П. О. Сухого, А. С. Яковлева, В. М. Мясищева, А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, О. К. Антонова для Военно-Воздушных Сил и гражданской авиации. Только на самолетах ОКБ, возглавляемых А. И. Микояном и П. О. Сухим, в эти годы было установлено более десяти мировых рекордов скорости и высоты, в том числе пять из них — абсолютные.

И в том, что крылья нашей державы стали в два—три раза более быстрыми и высотными, способными нести намного больший груз, чем их предшественники в первые послевоенные годы, огромную роль сыграли коллективы конструкторов двигателей, возглавляемые А. Г. Ивченко, Н. Д. Кузнецовым, А. М. Люлька, А. А. Микулиным, П. А. Соловьевым, С. К. Туманским.

☆☆☆

Современный этап развития Воздушного Флота характеризуется все большим ускорением темпов научно-технического прогресса. Околосветовые и сверхзвуковые скорости стали доступны не только истребителям и другим родам военной авиации, но и самолетам гражданской авиации. На трассах Аэрофлота уже летают пассажирские лайнеры, развивающие скорость до 1000 км/ час, начал совершать рейсы первенец сверхзвуковой авиации — самолет Ту-144.

Основой, позволившей конструкторам создавать самолеты, отвечающие современным очень высоким требованиям, стали фундаментальные открытия советских ученых в областях аэродинамики и газовой динамики, кибернетики, радиоэлектроники, вычислительной техники, материаловедения и ряда других наук. Созданы и успешно освоены летно-техническим составом принципиально новые самолеты — с изменяемой в полете геометрии крыла, вертикального взлета и посадки (СВВП), с укороченным разбегом и пробегом за счет использования ускорителей и реверса тяги двигателей. На боевых машинах нашего Воздушного Флота летчики могут вести бои как на малых высотах, так и в стратосфере, перехватывать воздушные цели, обладающие скоростями, значительно превышающими скорость звука, поражать цели без захода в зону действия средств ПВО, а экипажи транспортной авиации — перебрасывать людей и грузы на огромные расстояния.

☆☆☆

На протяжении всех лет своего существования советская авиация, ее летный и технический состав всегда беззаветно служили своей социалистической Родине, охраняли ее небо, храбро и умело защищали государственные интересы Союза Советских Социалистических Республик. Год 60-летия Октября был для всей авиации годом дальнейшего роста боевой готовности частей и подразделений, годом повышения качества и эффективности учебы, настойчивого освоения сложной авиационной техники и оружия. Закрепляя достигнутое в ходе предоктябрьского социалистического соревнования, личный состав частей и подразделений готовится новыми успехами в боевой учебе отметить приближающееся 60-летие Вооруженных Сил. Самоотверженным ратным трудом, повседневной заботой о повышении боевой готовности своих частей и подразделений летный и технический состав Военно-Воздушных Сил, авиации ПВО и Военно-Морского Флота подтверждают свою волю и стремление безупречно выполнять почетный долг, возложенный на них Конституцией.

Все более совершенные воздушные лайнеры поступают на аэродромы нашей гражданской авиации. Уже в 80 стран регулярно летают самолеты крупнейшей в мире советской авиатранспортной компании «Аэрофлот». Ежегодно ее услугами пользуются более ста миллионов пассажиров.

Продолжающаяся научно-техническая революция создает благоприятные условия для дальнейшего совершенствования авиационной техники. Крепнут, становятся все более быстрыми и прочными крылья нашей великой авиационной державы. И это вызывает у каждого советского человека чувство патриотической гордости за Родину, за Коммунистическую партию, ведущую наш народ к новым победам.

ционных командиров и еще много раз отличились в боях на других фронтах в битвах с фашизмом.

Навечно в историю авиации вошел первый ночной бой советского летчика-истребителя М. Н. Якушина с вражеским бомбардировщиком, завершившийся уничтожением фашиста. На следующую ночь по примеру М. Н. Якушина ночью сбил фашистский бомбардировщик А. К. Серов, за ним И. Т. Еременко, потом — Е. А. Степанов. Фашисты поняли, что их безнаказанным ночным полетам на города пришел конец. Много месяцев воевали советские летчики-добровольцы в небе Испании, с честью выполнив свой интернациональный долг.

Неоценимую помощь оказали наши крылатые воины-добровольцы китайскому народу в борьбе против японских империалистов. Боевой работой руководили такие опытные авиаторы, как Герой Советского Союза П. В. Рычагов, сбивший в небе Испании около 20 вражеских самолетов, А. С. Благовещенский, Г. П. Кравченко, Г. Н. Захаров, П. Ф. Жигарев, Ф. П. Польшин, Т. Т. Хрюкин, А. И. Пушкин, выросшие в годы Великой Отечественной войны в командиров союзников и объединений.

В небе Нанчана, Кантона, Ханчжоу и других китайских городов наши летчики одержали немало замечательных побед над японскими воздушными пиратами, оказав неоценимую помощь китайскому народу и его армии. Например, группа наших бомбардировщиков, которую вел Ф. И. Добыш, на реке Янцзы потопила японский корабль. Только в одном бою Г. П. Кравченко сбил три японских самолета. В небе Китая смело таранил вражеский самолет летчик А. А. Губенко. Подобных примеров в боевой работе наших летчиков в небе Китая — десятки. Смелыми соколами зарекомендовали себя летчики Павел Панин, Иван Пунтус, Сергей и Николай Смирновы, Борис Хлястич, Иван Селезнев, Валентин Даданов и другие.

Вскоре нашим летчикам пришлось вновь встретиться с японскими воздушными пиратами, но уже в небе Монголии. Жарким летом 1939 года японские милитаристы напали на Монголию в районе реки Халхин-Гол. Советские воины, верные договорным обязательствам, оказали помощь в отражении агрессии. Бои шли на земле и в небе. За образцовое выполнение боевых заданий и проявленное героичество три наши авиатора стали

впервые дважды Героями Советского Союза. Вот их имена: С. И. Грицевец, Г. П. Кравченко, Я. В. Смушкевич.

Много лет спустя Маршал Г. К. Жуков, руководивший боями в районе Халхин-Гола, писал в своих мемуарах: «Часто я вспоминаю с солдатской благодарностью замечательных летчиков товарищей С. И. Грицевца, Г. П. Кравченко, В. М. Забалуева, С. П. Денисова, В. Г. Рахова, В. Ф. Скобарихина, Л. А. Орлова, В. П. Кустова, Н. С. Герасимова и многих, многих других».

С честью и достоинством выполнили свою интернациональную миссию советские летчики в годы минувшей войны, протянув братскую руку помощи народам ряда стран Европы в борьбе с фашизмом. Они умело и храбро воевали в небе Румынии и Болгарии, Югославии и Венгрии, Польши и Германии, разили врага над Дунаем, Вислой и Эльбой. И ныне, в годы мирного созидательного труда они бдительно охраняют небо Советской Родины и в едином боевом строю с воинами братских стран социалистического содружества оберегают мирный труд строителей нового общества.



ЛЕТЧИК КУЗЬМА БЕЛОКОНЬ

22 ИЮНЯ 1941 года, утром, подъезжая к Киеву, старшина Белоконь любовался безбрежным полем колосившейся, начинающей созревать пшеницы, думал о том, как он проведет выходной день. На душе было легко и радостно. Да и как не радоваться — осуществилась его заветная мечта подняться в небо. А небо было безоблачным, ясным, и Кузьма не сразу поверил, что бомбардировщики, заходящие на город, — чужие. Даже тогда, когда посыпались бомбы. На улице, где Кузьма снимал комнату у старика и старушки до выхода в лагерь, он и пережил первое военное горе. Вместо небольшой хаты, утопающей в вишневом саду, вместо дорожки, посыпанной речным золотистым песком, зияла огромная дымящаяся воронка.

— Погибли твои старички, — сказала подошедшая соседка. — Убили их проклятые.

Кузьма снял пилотку и так стоял, не зная, что ответить этой женщине, смотревшей на него с немым упреком. «Ты же

летчик, — говорил ее взгляд, — зачем ты впустил фашиста в свой дом? Посмотри, что он делает, ирод».

☆☆☆

...И вот первый боевой вылет. На полетных картах синей чертой лег маршрут, красный кружок — цель, фашистские танки. «Эскадрилью поведу я, — с суровой торжественностью объявляет майор Колокольников и, обращаясь к молодым летчикам, говорит: — Мы не успели научить вас всему, чему положено, теперь учитесь в бою. Учитите, враг силен и коварен».

Двенадцать бомбардировщиков Су-2 на старте. За штурвалом двенадцать пилотов, каждому уготована своя судьба. Как она сложится у Кузьмы Белоконя? Он старается не думать о предстоящем, но все его существо, каждая клеточка, нерв живет уже боем. Чтобы отвлечься, Кузьма смотрит на небо. А оно голубое и такое далекое, как его детство. «Бере-

ги себя, Кузя, сынок», — слышит он голос матери. Думает: «Может, и не увижу ее...»

В небо взлетает зеленая ракета — сигнал на взлет. Бомбардировщики, звено за звеном, ринулись в небо.

После взлета Кузьма притерся крылом своего самолета к крылу ведущего и сразу обрел уверенность. И оттого, что он не один, и оттого, что пальцы легли на гашетку. Оружие, оказавшись в руках воина, всегда придает моральную силу.

С высоты полета далеко видно вокруг. На дорогах клубится пыль от идущих танков, автомашин, повозок. Приближается район нанесения удара. Самолет командира качнулся с крыла на крыло: скоро цель, будьте внимательны. В тот же момент Кузьма услышал голос штурмана экипажа: «Сзади истребители!» Увидел, как от наших машин потянулись пулеметные трассы, услышал гулкую дробь.

Вот он, враг. Жестокий, неумолимый, надвигающийся как рок. Кузьма увидел, как полоснули с «мессеров» пушечные очереди, как левый крайний бомбардировщик дрогнул, отделился от строя и начал падать. Проводив его взглядом, Кузьма увидел взрыв у дороги, столб черного дыма и багровое пламя. «Прощайте, друзья!» — мысленно сказал он. Но гибель товарищей не вселила в него страха. Он знал: дрогнуть, расслабиться — смерти подобно. И приказал себе: спокойно, Кузьма, держись!

Вот и цель. По дороге и прямо по степи, подминая пшеницу, кучно движутся танки. Нахально идут, с открытыми люками. В трех километрах левее танков, на параллельной дороге пылит огромная мотоколонна. По ней и надо ударить. Группа заходит на цель. Падают бомбы. Кострами горят четыре машины, остальные расплзаются будто жуки.

— Не нравится! — вслух отмечает Кузьма и видит тяжелый танк, спешащий к ложине.

— Не уйдешь, гад!

Кузьма переводит машину в пике, направляя ее на врага. Вот он в перекрестье прицела. Все ближе и ближе. Отчетливо виден крест. Пора! Бомбы устремляются вниз.

— Есть! — кричит штурман. — Попали!

Атаки «мессеров» не сдержали боевой порыв наших летчиков. Один вражеский истребитель, сбитый огнем турельных пулеметов штурманов, грохнулся рядом с горящими танками. Бомбардировщики повторяют заход. Кузьма видит машину с солдатами. Снижаясь, поливает ее свинцовым дождем.

— Довольно, уходим домой! — слышится голос ведущего. — Уходим домой!..

Это было 26 июля. В тот первый боевой день полк сделал четыре вылета, нанес фашистам немалый урон. Экипажи сбили два истребителя, уничтожили много танков, автомашин, сотни гитлеровцев.

...Бои тяжелые, незабываемые. Горечь отступления, гибель товарищей. Летчики сражались мужественно, но бои были слишком неравными, и пришло время, когда в полку не осталось ни одного самолета.

Зима 1942 года. Один из волжских аэродромов. Жмут морозы. На темном небе, безразличные к людскому горю, мерцают звезды. А через всю огромную страну — с севера на юг, петляя гадюкой, выгибаясь на восток огненной чер-

той, бушует свинцовая пурга. Всю зиму полк переучивался, осваивал новые самолеты-штурмовики, которые немцы называли «черной смертью». На них и приехал к Ростову 136-й авиаполк. За штурвалом одного из самолетов прилетел и Кузьма Белокоп.

Здесь, под Ростовом, Кузьма совершил тридцать боевых вылетов. Он штурмовал танки противника, громил переправы, расстреливал автоколонны. Однажды он сел на одно колесо, падал подбитый в волны Азовского моря.

Здесь под Ростовом он стал зрелым воином, здесь о нем писала фронтовая газета, здесь он стал старшим лейтенантом, награжден двумя орденами.

☆☆☆

Когда в полку осталось несколько самолетов Ил-2, Кузьма в составе группы летчиков был переведен в 103-й штурмовой полк харьковчан. Так называли полк, базировавшийся до войны в Харькове. И здесь Белокоп обратил на себя внимание своим боевым мастерством. После того, как он потопил в Азовском море самоходную баржу, командир полка майор Ермилов сказал: «Хватит тебе ведомым ходить, завтра поведешь группу».

И вот, распластав широкие крылья, идут к линии фронта Ил-2, и ведет их старший лейтенант Белокоп. Кузьма озабочен: теперь он отвечает не только за себя, вместе с ним летят пять экипажей — летчики, воздушные стрелки. От его смелых и грамотных решений зависит выполнение ими боевого задания, их жизнь. Как никогда он ждет сейчас боя, ему надо дать выход своим чувствам: вчера во время штурмовки восточнее станции Киевская погиб Федор Громов, его боевой товарищ.

Вот и линия фронта. «Цель впереди, разрешаю работать», — послышалось со станции наведения. Маневрируя в зенитном огне, Кузьма выискивал замаскированные позиции вражеской артиллерии. По ярким вспышкам огня засек артиллерийскую установку, расположенную на затемненной стороне сарая. Зная типичное расположение батарей, он обнаружил и вторую установку. И еще одну... Он сел поудобнее, поправил шлемофон, поддался вперед, к прицелу и, сказав в микрофон короткое, мобилизующее летчиков слово: «Атака!», — ринулся вниз. Бомбы, срываясь с замков, завывали, пошли на батарею. И там, откуда фашисты вели огонь по нашим войскам, все окуталось дымом.

— Заходим вторично! — командует ведущий. — «Эрэсами» бьем минометы.

Самолет вздрагивает, резко кренится влево. Быстрый взгляд, и Кузьма замечает рану в крыле. Но это не помеха атаке. Пикируя, Кузьма видит, как убегают от миномета солдаты. Легкий нажим на кнопку, из-под крыльев уходит пара огненных молний, и нет ни солдат, ни миномета. Продолжая пикировать, Кузьма поливает из пушек укрытия, где могут прятаться гитлеровцы, а ведомые продолжают громить минометную батарею.

Доволен Кузьма. Хвалит своих летчиков: «Отлично поработали, друзья! Уходим домой!» Могучие крылья рассекают упругий воздух, победно рокочат моторы.

Полеты, бои, штурмовки...

Двадцать седьмого августа 1943 года повел Кузьма группу штурмовиков под прикрытием истребителей на выполнение особого боевого задания: нанести удар по вражеским войскам, уходящим по дороге Ахтанизовская—Семенов, посмотреть, что есть в море у Анапы, разведать и сфотографировать систему немецкой обороны.

Слушая приказ командира, он представлял всю сложность полета — сорок минут над чужой территорией, сорок минут под огнем противника. Но приказ есть приказ. И вот уже под крылом Темрюкский залив.

— Арка, Арка... Я — Ворон-2. Северозападнее Голубицкой от берега уходят шесть барж. С Голубицкой по группе бьют три батареи крупного калибра, — передает Белокоп.

Пройдя Пересыпь, Кузьма повел группу на Ахтанизовскую. На подходе враг открыл заградительный зенитный огонь. «Неплохо встречают «гостей» — подумал Кузьма. — Но и гости не с пустыми руками».

— Арка, Арка, я — Ворон-2. На западной окраине около двадцати автомашин. Сейчас проштурмуем.

И снова атака, снова идет на огонь группа разведчиков. Трясут самолет пробитые лопасти винта, плохо слушаются летчика прошитые огнем рули, но Кузьма строго идет по заданному курсу, передавая штабу важнейшие данные.

Командир полка долго смотрел на него, подбирая слова благодарности. Скупой на похвалы, сейчас он не мог сдержаться:

— Герой ты, Кузьма Филимонович, настоящий герой. — И обнял старшего лейтенанта.

☆☆☆

...Белоруссия... Знакомые города и местечки. Затерянный в необозримых лесах фронтовой аэродром Удога. Сюда прилетел 103-й штурмовой авиаполк. Отсюда в сорок первом году полк харьковчан начал свою боевую работу. Здесь в неравных боях летчики обрели мастерство, учились стойкости. У Бобруйска, Гомеля, Рославля, Жлобина. Здесь несет свои мутные воды небольшая река Прона. Небольшая, но к ней прикованы взоры командующих, генералов, офицеров, солдат. Здесь, нависая над фашистскими армиями, занес свой карающий меч 2-й Белорусский фронт. Но враг еще силен, жесток и коварен, он не откроет, не распахнет дверь на запад. Ее надо открыть огнем и сталью. И идут вперед тридцатьчетверки, летят бомбардировщики, штурмовики, прикрываемые «яками», «лавочкиными». Летит эскадрилья прославленного штурмовика, теперь уже капитана, Кузьмы Белокопа.

Утро двадцать девятого июля 1944 года выдалось безоблачным. Капитан Белокоп получил боевое задание: нанести удар по колонне автомашин на дороге Белосток—Варшава. Обычное задание. За три года войны летчиков, привыкших ходить на боевое задание как на работу, уже ничем не удивишь. Но сегодня капитан волнуется: он идет в свой юбилейный, сотый вылет. Это очень высокий рубеж!

Кузьма старается быть спокойным. Спокойно запустил мотор, спокойно порулил на старт. Но что это? У посадочного «Т» стоит солдат и держит полко-

вое знамя. Легкий ветерок колышет алое полотнище. На фоне небесной синевы полковая святыня горит огнем. Волнение и радость охватили все существо летчика. Спазма сдавила горло...

Кузьма подрулил к знамению. Левее его стали ведомые: Акимов, Брага, Бобров, Рыжов, заместитель комэска Владимир Корсунский. «Пошли!» — еще раз взглянув на знамя полка, Кузьма увеличил обороты мотора.

Группа идет к линии фронта. Цепким наметанным глазом Кузьма смотрит вокруг. Справа виден Гродно, за ним — Августовские леса. В лес уходит стальная полоска железной дороги. Плотная облачность прижимает группу к земле, а снизу бьют зенитки. Обстановка сложна, и успех полета зависит сейчас от ведущего, от его мастерства, командирской зрелости. От того, как он использует плохую погоду, как обманет зенитчиков.

Цель видна впереди слева, но ведущий идет по прямой. Проходит минута, другая. Цель уже слева на траверзе. Но группа курс не меняет, идет мимо цели. Теперь она слева и сзади.

— Разворот! — командует Белокоп. — Атака к ходу!

Перестраиваясь в колонну, группа несется к цели. Сближаясь, Кузьма пускает «эрэсы». Цель под крылом. Кузьма нажимает кнопку сброса авиабомб... Страшная сила, как щепку подбрасывает штурмовик вверх, опрокидывает через крыло на спину. Еще не сообразив, что произошло, Кузьма, мгновенно среагировав, выводит его в нормальное положение, осматривается и тут же слышит голос станции наведения:

— Белокоп, вы взорвали склад с боеприпасами...

И снова бои. Советские войска вступили на вражескую территорию. Летят к логову фашистского зверя эскадрилья 103-го, теперь уже Краснознаменного Гродненского штурмового полка. Одну из них ведет Герой Советского Союза прославленный штурмовик майор Кузьма Филимонович Белокоп. Человек необыкновенного мужества и простоты, так много сделавший для Победы.

☆☆☆

...Прошли годы. Постарели, поседели ветераны, но жива память об их боевых делах. В Харькове, в интернате № 12, в залитом солнцем зале — музей боевой славы 103-го Краснознаменного Гродненского ордена Суворова штурмового полка, созданный с помощью Белокопа. Вечерами к пионерам нередко приходит ветеран полка, старший инженер одного из отделов моторостроительного завода «Серп и Молот» — Герой Советского Союза полковник запаса Кузьма Филимонович Белокоп. Он рассказывает пионерам о доблести и мужестве своих боевых товарищей, о верности Родине, учит их любить свою землю, свой народ, быть смелыми и честными. Встречается он и с другими ребятами, и когда самые нетерпеливые, с огоньком в глазах, веряют ему свои потаенные замыслы, стремление стать летчиками, он узнает в них себя, свою юность. И говорит им, обнадеживая: «Будете летчиками и героями будете, непременно будете!» — И подумав, наверняка вспомянув свой боевой путь, добавляет: — Все зависит от вас, ребята. Героями не рождаются, ими становятся».

С. ШЕВЧЕНКО



ОБОРОННОЕ ОБЩЕСТВО — ФРОНТУ

СОЗДАНИЯ в 1927 году единая, массовая, добровольная оборонная организация трудящихся нашей страны Осоавиахим в предвоенные годы многое сделала по подготовке советских людей к защите социалистической Родины. Под руководством Коммунистической партии, при активном участии профсоюзов и комсомола Общество проводило большую военно-патриотическую и оборонно-массовую работу среди трудящихся. В предвоенные годы более двух с половиной миллионов человек приобрели в оосавиахимовских организациях различные военные специальности.

Главное в деятельности оборонного Общества состояло в том, что оно активно помогало партии воспитывать советский народ в духе патриотизма, верности идеям марксизма-ленинизма, высокой революционной бдительности и постоянной готовности к защите социалистического Отечества. Воспитанники оборонного Общества — летчики, танкисты, артиллеристы, стрелки, пулеметчики, связисты, кавалеристы, саперы проявили себя стойкими, мужественными и умелыми защитниками Советской Родины.

Значительный вклад внесло Обще-

ство в строительство и усиление мощества Советских Военно-Воздушных Сил. К 1940 году Осоавиахим располагал 182 аэроклубами, 4 авиационными школами по подготовке инструкторов, 36 планерными и 12 авиационно-техническими клубами. Кроме этого на предприятиях, в колхозах, учебных заведениях успешно работали многочисленные кружки и секции. За предвоенные годы в Осоавиахиме были подготовлены десятки тысяч летчиков, планеристов, парашютистов, авиационных техников.

С первых же дней Великой Отечественной войны главным содержанием всей работы оборонного Общества стала всемерная помощь Советской Армии. В первые месяцы войны более половины членов Осоавиахима ушло в действующую армию, в части народного ополчения, истребительные батальоны и партизанские отряды. Осоавиахим активно проводил всеобщее военное обучение населения. К сентябрю 1941 года в общественных организациях обучалось военному делу свыше 7 млн. человек.

Боевая авиация в ходе войны требовала специалистов во все возрастные количества, и учебные организации Общества вносили свой вклад в решение этой задачи. По комсомольским путевкам в аэроклубы Осоавиахима в июне 1941 года пришло около 16 тысяч юношей и девушек. На курсы и в школы радиоспециалистов в августе 1941 года прибыло 20 тысяч комсомольцев. Школы и кружки Осоавиахима за первые шесть месяцев войны передали в части Воздушно-десантных войск более 144 тысяч парашютистов.

Многие аэроклубы Осоавиахима превратились в военные авиационные и планерные школы, которые готовили для фронта летчиков, парашютистов, пилотов-планеристов. Всего за время войны аэроклубы подготовили около 60 тысяч различных авиационных специалистов. Воспитанники аэроклубов в частях действующей армии зарекомендовали себя умелыми и отважными воздушными воинами. Признанием их боевых заслуг является тот факт, что около тысячи летчиков, удостоенных высокого звания Героя Советского Союза, прошли первоначальную летную подготовку в аэроклубах оборонного Общества.

Огромную работу провели в годы минувшей войны организации Осоавиахима по идейно-политическому воспитанию трудящихся, по пропаганде боевых подвигов советских воинов. За полтора последних года войны Общество организовало и провело более 250 тысяч лекций и докладов, 10 тысяч встреч с Героями Советского Союза и активными участниками боев, создало более 27 тысяч выставок, военных уголков, комнат, витрин.

Многогранна и значительна работа, проделанная оборонным Обществом в годы войны. Признанием заслуг в деле укрепления обороны и в связи с 20-летием со дня организации Осоавиахим в 1947 году был награжден орденом Красного Знамени.

ГЕРОЯ Советского Союза младшего лейтенанта Михаила Янко прозвали в Корее «Огненным человеком». Прозвали за бессмертный подвиг, который он совершил в войне против империалистической Японии, в борьбе за свободу корейского народа.

Знал я Мишу Янко еще до войны. Служил он в штурмовой авиации Тихоокеанского флота. Коренастый, смуглолицый, с темными глазами. На лице всегда приветливая улыбка. В работе упорный. Он отлично владел своей боевой специальностью — летал мастерски,

Огненный

поражал учебные цели с первого захода.

У Михаила Янко было много друзей, и не только в родной части. Однажды идем мы с ним по авиационному городку. Ребятишки змей пускают.

— Давай посмотрим, — предложил я.

Подожли, глядим. Змеи разных размеров и цветов: красные, зеленые, коричневые...

— Дядя Миша пришел! — дружно закричала ватага и — к нему.

Оказывается, Михаил учил этих ребятишек мастерить змей, делать самолеты, планеры. Он руководил кружком любителей авиации.

— Летчика надо выращивать с детства, — сказал мне тогда Янко.

С детства он и сам мечтал об авиации. Родился в Казахстане, в 1918 году. Учас в средней школе отлично, посещал аэроклуб Осоавиахима. Уже перед призывом в армию имел несколько прыжков с парашютом. Однако попасть в летное училище не удалось. Направили в пехоту. Служил сначала рядовым красноармейцем, потом — младшим командиром. Служил хорошо, но все мысли были об авиации. Командование учло стремление комсомольца. Янко посылают учиться в Военно-Морское авиационное училище. Его он кончает успешно. В звании младшего лейтенанта летчика направляют в одну из авиационных дивизий Тихоокеанского флота.

Тут полностью раскрылись его летные способности.

Любовь к авиации, полетам, постоянному овладению боевой техникой привил он и своему стрелку Ивану Бабкину. Учил точно стрелять, метко поражать цели.

— Если придется защищать Родину и встанет вопрос — жить или своей смертью обеспечить победу, нанести наибольший урон врагу, — я предпочту смерть. — Так говорил комсомолец Янко незадолго до войны против империалистической Японии.

Девятого августа 1945 года самолет младшего лейтенанта Янко находился на боевом дежурстве. Когда прозвучала боевая тревога, небольшой экипаж был готов с честью выполнить любую задачу.

И вот получен приказ: нанести бомбо-

вый удар по вражеским боевым кораблям и транспортам, находившимся в порту Северной Кореи — Унги.

Погода, прямо сказать, была не из летних. Туман, мелкий дождь. Тяжелые тучи, надвигавшиеся с моря, закрывали вершины сопок, еще более осложняли полет. Но советские летчики уверенно пробились к намеченной цели.

Шестерка штурмовиков, в составе которой находился командир звена младший лейтенант Янко, была встречена плотным зенитным огнем. Однако, умело маневрируя, советские летчики выве-

таран

ли свои машины из-под вражеского огня и нанесли меткие удары по целям. Мужество и отвагу в борьбе с вражеской зенитной артиллерией проявил Янко. Он первым же штурмовым ударом уничтожил японскую батарею. Второй заход штурмовики сделали по кораблям, стоявшим в бухте.

От меткого попадания бомбы, сброшенной Янко, загорелся вражеский транспорт. Уничтожили несколько кораблей и другие советские летчики.

Наступил второй день. Погода была гораздо лучше, чем девятого августа. Ярко светило солнце, чистое небо, изумрудом отливало море. В двенадцать часов дня грозные штурмовики взлетели и взяли курс на Начжин. Зенитная артиллерия противника встретила самолеты плотной огневой завесой.

В очень трудном положении оказался Янко. Вот как командир части писал в наградном листе отважного сокола:

«Тов. Янко 10 августа в группе капитана Воронина выполнял задачу — уничтожение транспорта противника в порту Начжин. Летел он замыкающим. На него и обрушил противник всю мощь огня морской зенитной артиллерии. Самолет загорелся. Оказавшись перед фактом посадки на вражескую площадку или воду и не видя перед собой другой достойной цели, Янко направляет свой горящий самолет на важный оборонный объект и, предпочитая геройскую смерть плену, рушит здание, под обломками которого гибнут захватчики».

Погиб и младший лейтенант Михаил Янко со своим боевым другом Иваном Бабкиным.

12 августа наши морские десантники, овладевшие городом и портом Начжин, нашли на месте падения советского штурмовика обгоревшие останки героев. У одного из них в левом карманчике на груди обнаружили залитый кровью комсомольский билет, принадлежавший Михаилу Янко.

Позднее мне не раз пришлось бывать на могиле Янко и Бабкина. Небольшой холмик. На нем — лопасть от винта Ил-10. И много, много цветов.

Капитан 1 ранга запаса
В. МИТИН

КРЫЛЬЯ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ВЕЛИКАЯ Отечественная война явилась суровым испытанием жизнеспособности социалистического государства и его военной организации. В ней участвовали все виды Советских Вооруженных Сил.

Военно-Воздушные Силы в тесном взаимодействии с Сухопутными войсками, Военно-Морским Флотом успешно громили врага на суше, в воздухе и на море. Без участия ВВС не проводилась ни одна крупная наступательная или оборонительная операция. За годы войны наша фронтовая и дальняя авиация совершила более 3 млн. боевых самолето-вылетов. Наши летчики сбросили на врага более 30 млн. бомб и причинили ему огромный урон в живой силе и технике.



Главные усилия Военно-Воздушных Сил в войне были направлены на завоевание господства в воздухе, поддержку Сухопутных войск и Военно-Морского Флота, воздушную разведку, а также для нанесения ударов по объектам в глубоком тылу противника. Наши авиаторы расчищали путь пехоте и танкам, помогали им быстро прорывать оборону врага, окружать и уничтожать его группировки, форсировать водные рубежи, захватывать и удерживать плацдармы, вести борьбу с вражескими резервами.

Нелегко было завоевать господство в воздухе, если учесть, что в начальный период врагу удалось вывести из строя значительное количество наших боевых самолетов, и что у нас на вооружении находились, в основном, устаревшие типы боевых машин. Однако самоотверженность труженников тыла позволила оснастить полки новыми истребителями, бомбардировщиками, штурмовиками, не уступавшими вражеским по своим тактико-техническим характеристикам, а в ряде случаев превосходивших их, и давать для нужд фронта во все возрастающих количествах. Наши летчики в совершенстве овладели боевой техникой, выработали новые тактические приемы, не знали усталости и проявляли чудеса отваги и героизма. Авиационные командиры научились в ходе войны грамотно нацеливать и управлять авиацией, рационально использовать силы и средства.

Все это позволило советским авиаторам уже в 1943 году вырвать у врага инициативу, завоевать и прочно держать за собой господство в воздухе, что явилось главным итогом боевых действий нашей авиации в войне. Это избавило тыл страны от вражеских ударов с воздуха, создало благоприятные условия для успешного ведения крупных наступательных операций в высоких темпах и на большую глубину.

В ходе войны росла численность нашей боевой авиации. Если в контр-

наступлении под Москвой участвовало свыше 760 боевых самолетов, то в битве под Курском — 4300, при освобождении Белоруссии — около 6 тысяч, а в Берлинской операции — 7,5 тысячи. По важным объектам врага наносились одновременно массированные удары, в которых участвовало 600—700 самолетов. Большую роль играла воздушная разведка. За время войны воздушные разведчики сфотографировали площадь, равную 6,5 млн. кв. км, что на 1 млн. кв. км превышает площадь европейской части СССР.

Никогда не удастся буржуазным фальсификаторам истории принизить роль Советских ВВС в разгроме фашистской авиации. Общие потери врага от нашей авиации составили 57 тыс. самолетов, т. е. две трети выпущенных авиационной промышленностью Германии за период второй мировой войны. На остальных фронтах — во Франции, Италии, в Африке враг потерял почти в два с половиной раза меньше боевых машин. Вражеская авиация была разгромлена на советско-германском фронте — таков непреложный факт истории.

Невосполнимые потери понесли гитлеровцы от советской авиации в боевой технике и живой силе. Например, только в ходе Берлинской операции наши летчики сбросили на врага около 10 тысяч бомб разного калибра. Советские авиаторы на берлинском направлении уничтожили и повредили 1750 артиллерийских полевых и зенитных орудий, более 500 танков, самоходных орудий и бронетранспортеров, около 10 тысяч автомашин, множество другой техники и живой силы.



Большая заслуга в оснащении советских ВВС новой авиационной техникой принадлежит труженникам авиационной промышленности, конструкторским коллективам, ученым. В ходе войны были созданы могучие крылья Победы — новые самолеты конструкции А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, А. И. Микояна, С. А. Лавочкина, А. С. Яковлева, двигатели В. Я. Климова, А. Д. Швецова и других. Грозой для фашистов являлись краснозвездные истребители Як-7, Як-9, Як-3, Ла-5, Ла-7, легендарные штурмовики Ил-2, Ил-10, бомбардировщики Пе-2, Ту-2, Ил-4, Пе-8. В авиации широко внедрялись радиолокационные средства.

Самолеты, двигатели, специальная аппаратура в умелых руках советских авиаторов, горячих патриотов социалистической Родины, воспитанных Коммунистической партией, с честью послужили делу разгрома гитлеровцев, делу завоевания Великой Победы.



ЧЕРНИГОВЦЫ

Они служат в прославленной гвардейской воздушно-десантной Черниговской Краснознаменной дивизии. Рядовые. Офицеры. Солдаты неба. Наследники великой славы. Дивизия как мать вырастила их и воспитала. Дала крылья к полету.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА

1. ПОДАРОК КОМАНДУЮЩЕГО

Новобранца, прибывшего в часть, по установившейся традиции ведут в музей боевой славы дивизии. И майор С. Левин, не торопясь, в который раз, начинает рассказ о героическом пути соединения. Обязательно покажет на карте Сталинград, Чернигов, Брест — этапы большого пути. Места многотрудных сражений. Дороги борьбы и славы. Они продолжают и сегодня. Дороги, которым нет конца. И проходят они через сердце каждого воина. Не об этом ли говорят награды: Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, Ленинская юбилейная почетная грамота. В них — ратный труд всех поколений черниговцев.

В музее дивизии среди прочих экспонатов есть пробитая каска. Есть комсомольский билет. Пуля сначала проби-

ла его, потом — сердце... Есть две фотографии. И текст: «За мужество и отвагу наградить орденом Красной Звезды:

1. ефрейтора Мушенко Евгения Петровича
2. ефрейтора Показка Василия Дмитриевича.

За мужество и отвагу в мирное время, в ноябре пятьдесят девятого года. Выполнились групповые тренировочные прыжки. Для Евгения Мушенко прыжки не в диковинку. Сколько раз покидал он борт самолета. Сколько раз стоял у раскрытого люка. Но волнение не исчезает ни после десятого, ни после сотого прыжка. Это не трусость, это чувство, которое заставляет человека быть собранным. По команде «Пошел!» Евгений бросился вниз. Секунда падения — сотни метров. Затем рывок купола над головой. И в тот же миг в купол врезался Василий Показка, один из десантников. Пробил его. Мгновенно сработала

мысль Мушенко. От мысли до действия — секунда. Больше небо не дает. И он на лету схватил парашют товарища. Правой рукой. А левой в сотне метров от земли раскрыл «запаску».

Еще один экспонат — гвоздь. Что в нем особенного? Оказывается, это подарок командующего Воздушно-десантными войсками. За «Двину». Ибо, по единодушному мнению дивизия была гвоздем этих учений. И потому гвоздь — как символ — награда за боевое умение и мужество.

Подарок командующего Василия Филипповича Маргелова есть и в одной из рот: грудная мишень с выбитыми на ней тремя «десятками» и семью «девятками». И надпись: «Стреляйте так, как командующий ВДВ...» Эта рота одна из лучших по огневой подготовке. Каждый из десантников берет пример со своего командующего, Героя Советского Союза, генерала армии.

2. ПИСЬМО НА РОДИНУ

В роте, в списках которой навечно Герой Советского Союза Герман Молодов, герой боев за Чернигов, служат в основном парни из черниговского края, с берегов Десны. Среди них комсорг роты, коммунист Алексей Василенко, вчерашний студент пединститута; Владимир Гергилевич — бывший солист заслуженного народного хора «Десна», а теперь лучший пулеметчик; санинструктор Михаил Новиков — полубивший небо и парашют еще до армии, теперь у него 183 прыжка; Александр Козимко, коммунист. Музыкант до армии, он создал в роте вокальный ансамбль. По-разному называют эту роту в дивизии. Она и «певчая», и «стрелецкая», и «самая строевая».

Сегодня на рассвете черниговцы вернулись с учений и сейчас приводили себя в порядок. Страхивали снежную пыль с рюкзаков. Аккуратно заправляли шинели так, чтобы погон к погону, пуговица к пуговице. Чистили оружие. Слушали музыку в ленинской комнате. Отличник учебно-боевой и политической подготовки Роман Черепиха начал писать письмо. «Здравствуйте, мои дорогие родные», — вывел Роман на чистом листе бумаги. Он хотел еще позавчера написать. Вот так же сел в леномнате и только собрался с мыслями, как голос дневального оборвал и слова и мысли:

— Сбор!

И уже не было ничего перед глазами. Ни родного дома, ни близких. Была только служба, долг солдата. Емкое, мобилизующее воинов слово — «сбор». Автоматы через плечо, парашюты за спину, штык-нож за пояс, и рота растворилась в снежной круговерти.

Позавчера слова сами просились на бумагу. Мысли роились в голове, как пчелы в улье. А сегодня от усталости и сказать вроде бы нечего. «Вы за меня не волнуйтесь. Служба идет нормально. Погода тоже нормальная», — продолжал Роман, подперев ладонью голову.

...Нехоженными тропами пробиралась рота в район швартовки техники. Яростный ветер гнул вершины деревьев. Бросал комья колющего снега в лицо. Пронизывал до костей. На узкой площадке, в окружении высоких елей — техника. Для того, чтобы она стала оружием в тылу «противника», ее нужно зашвартовать на платформы, погрузить в самолеты. И на каждую из этих операций свои жесткие нормативы. Борьба идет не за минуты — за секунды. Уложиться, и никаких гвоздей. И чтоб трос был натянут как струна. И приборы автоматики были установлены правильно, ведь от их исправности зависит раскрытие многокнопной системы и мягкость приземления машин. Минуты, выигранные в такой обстановке, делают отличными взводы, роты, батальоны, полки... Делают отличниками солдат.

«Недавно были прыжки. Приземлился я, как всегда хорошо, мягко. В общем, все нормально...» — и усмехнулся, поправляя повязку на руке.

...Тяжело груженные «аны» один за другим отрывались от взлетных полос, с ревом пронеслись над сосновым перелеском, выстраивались в небе журавлиным клином. Десантники летели на «фронт». В расчетном квадрате, как и

все его товарищи, Роман покинул борт самолета. Парашют раскрылся автоматически и нес на землю, в бой. Снизу доносились глухие раскаты. Прямо перед глазами взметнулась сизая шапка дыма. Комья мерзлой земли забарабанили в купол.

Парашют Романа несло прямо на танк «противника». Это обещало большие неприятности, и десантник сопротивлялся, как мог. Но уже ничего нельзя было сделать. В последнюю секунду, освободившись от лямок парашюта, он упал на броню. Правая рука онемела, но сердце забилось радостно: он мог выполнять задание.

...Роман задумался. За окном кровенел закат. Где-то недалеко, наверное на стрельбище, заговорили гранатометы. «Вот такие дела. Службой своей доволен, на другую бы не променял: всем бы такую интересную и гордую».

...«Противник» наступал со все возрастающей силой. Несколько раз поднимался в атаку против горстки десантников. Но те держались упорно. А с наступлением темноты командир роты пошел на тактический маневр: скрытно для «противника» вывел подразделение с участка боя, оставив для прикрытия несколько пулеметов. Пулеметчики то и дело меняли позиции, вводя в заблуждение «противника». А тем временем основная группа, сделав маршбросок, атаковала лесной аэродром. Воины действовали бесшумно, умело.

А потом из штаба сообщили о вероятном местонахождении пусковой ракетной установки, и надо было уточнить ее координаты. Взяв приборы ночного видения, разведчики скрылись в лесу. Роман зорко всматривался в предполагаемом направлении. На какой-то миг там промелькнул огонек и тут же погас. Солдату все стало ясно, и он передал в эфир:

— «Сокол», я — «Надежда», «противник» в квадрате...» Так завершился для десантников этот бой, который в тактике именуется ближним, наиболее характерным при ведении боевых действий ночью, в лесу, населенных пунктах.

3. ЛИЧНОЕ ОРУЖИЕ СЕРЖАНТА СМЫЧКОВА

Когда приезжаю в Черниговскую дивизию, не могу не зайти в один светлый дом. Это большое многоэтажное сооружение. С зелеными газонами у входа и цветами в широких окнах. Там, на первом этаже живет первая гвардейская парашютно-десантная рота. Рота, в которой я когда-то служил. Новые люди пришли в старую добрую роту. Незнакомые парни приняли по наследству дело, которому мы служили.

В глубине натертой до блеска казармы — ружейный парк. Особо почитаемое место в войсках. От него знакомый запах вороненой стали и ружейного масла. Здесь хранится и бывший мой автомат. С памятной зазубринкой на стволе. Хорошо пристрелянный, оберегаемый от случайных ударов во время прыжков, автомат платил тем же: целых два года служил мне верой и правдой. Бил метко и кучно.

Известно, что оружие, как, впрочем, и солдатская честь, передается в наследство, как в хорошей семье, от старшего к младшему бережно передаются хранимые годами памятные ридикви. Таков закон армейской преемственности. Так

издавна заведено. И все равно где-то в глубине души шевельнулось чувство, похожее на зависть к тому парню, что теперь распоряжается моим оружием. Аккуратная бирочка лаконично сообщала его имя: «гв. с-т Смычков Н. И.».

Пока дежурный по роте искал Смычкова, я придирчиво осматривал ствол автомата, потом заглянул во все уголки, где так любит собираться пыль. Автомат блестел как новехонький. Видать, отличный солдат этот Смычков. Ибо у нас, в десантных, о достоинствах человека судят по его отношению к личному оружию. Вот и он. Познакомились. И с первых же слов я убедился в правоте своего предположения. На недавних учениях отделение сержанта Николая Смычкова проявило инициативу в «бою», действовало мастерски.

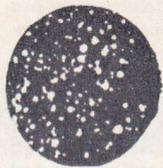
...Сразу же после приземления роту атаковала с воздуха тройка бомбардировщиков. Следом — вторая. Глухие удары доносились со всех сторон. Но Николай не растерялся. Он быстро рассчитал величину выноса точки прицеливания, определил дальность до цели и открыл «огонь». Самолет был «поражен». Потом десантники атаковали неприятельский пост у разъезда. Захватили машины и «выехали» сухими из «боя». Здесь Николаю помог его автомат. После учений командир объявил Смычкову отпуск на Родину.

Николай Смычков родом из Могилева. Работал вместе с отцом станочником на комбинате синтетического волокна. Ладно сбитый в плечах парень. С набором спортивных разрядов. А что касается парашюта, то он еще в детском классе с ним подружился, совершив первый прыжок в городском авиаспортиклубе ДОСААФ. Теперь у него их вместе с армейскими 210. Он — кандидат в мастера спорта.

В тот же день мне довелось наблюдать занятия в роте. Десантники занимались тактической подготовкой под началом строгих сержантов. Отрабатывали действия подразделения по сигналу «сбор»: получение оружия и снаряжения, выход в пункт сбора, оповещение и сбор подразделений, находящихся вне казармы. Потом была огневая подготовка. Во второй половине дня роту вывели на тактическое поле. Подразделение отрабатывало тему: «Выбор путей скрытного выдвижения к объекту и вывод отделения в пункт сбора после выполнения задачи». Трудно было всем. И рядовому и сержанту. Все одинаково ползли по одинаковому чернозему. С той лишь разницей, что сержант еще нес ответственность за вверенных ему людей. Когда подвели итоги, то оказалось, что победило отделение сержанта Смычкова. Ребята действовали особо слаженно. Потому, что есть в их командире способность сплачивать и обучать коллектив. Личным примером, дельным, к месту сказанным словом.

Так я узнал еще одного представителя дружной семьи крылатых гвардейцев. Еще один штрих к портрету десантника. У этого человека впереди много интересных дорог. По какой из них он пойдет — неизвестно, но верится, что на крутых поворотах судьбы преодолеть трудности ему поможет чувство коллективизма и долга.

В. ЛЕСОВОЙ



Воспитанники
оборонного
Общества



ВОЗВРАЩЕННОЕ

НЕБО

В начале он никому об этом не говорил. Но время шло, и Кабалин все сильнее ощущал, что где-то внутри, под «ложечкой», творится неладное. Никогда не жаловавшийся на здоровье, Владимир Михайлович никак не мог поверить в случившееся. Но однажды, во время обычного предполетного осмотра врач обратил внимание на неестественную бледность, покрывшую лицо офицера. Предложил задержаться. Скрывать свои сомнения было уже неразумно, да и опасно. Капитан выложил все начистоту. В тот день он не летал, и вскоре лег на обследование.

Подполковник медицинской службы, многие годы прослуживший в авиации, хорошо понимал настроение сидящего напротив него офицера. Результаты, полученные в госпитале, были неутешительными. Дело оставалось вроде бы совсем пустячное — сказать о них летчику. Но что-то мешало сделать это.

Перебирая исписанные листы, результаты анализов, подполковник неожиданно поймал себя на мысли, что волнуется так, будто его самого должны сейчас лишиться чего-то заветного. Врач давно знал этого тактичного, толкового офицера. Знал, как он любит небо. И потому опасался причинить боль неосторожным словом. Но дальше молчать было просто нелепо. И врач, как смог, спокойно сказал:

— По состоянию здоровья, Владимир Михайлович, вы пока не можете быть допущены к летной работе. Нет-нет, — торопливо произнес он, прочитав в глазах немой вопрос капитана. — Вы

будете служить, но только в другой должности.

Не поднимая головы, Кабалин глухо спросил:

— Скажите откровенно, это навсегда?

— Как вам лучше объяснить... — Выдавая свое настроение, врач помолчал, постукал пальцами по столу. — Время покажет. Но я был бы рад ошибиться...

Кабалин не слышал последних слов. Показалось, что в кабинете стало нестерпимо душно. По телу разлилась знакомая волна слабости, о которой он так долго молчал, скрывал ее от врача, командира, товарищей. Надеялся: пройдет само собой.

Это была первая произвольная реакция. Потом стало легче. Но как ни силился Владимир Михайлович вникнуть в суть происшедшего, осознать его так и не смог. За многие годы летной работы он никогда не думал о том, что вот так неожиданно может расстаться с любимой профессией. Он просто не допускал подобной мысли. Не представлял своей жизни без неба, в котором провел бо-

лее полутора тысяч часов. Свыше двух месяцев непрерывного полета!

Сейчас же Кабалин оказался совершенно безоружным перед свершившимся фактом, и это его угнетало.

Жена открыла дверь. Лишь взглянув на мужа, она поняла все, молча, успокаивающе прильнула к нему. За долгие годы совместной жизни Галина Григорьевна научилась угадывать настроение любимого человека. И сейчас не поддавалась женской слабости, понимая, что слова утешения в эту минуту бессмысленны. Надо предоставить возможность мужу собраться с мыслями.

Присев на тахту, Владимир Михайлович взял в руки газету, начал читать. Содержание интересной статьи отвлекло от тяжелых дум. Но издали донесся мощный гул стартующего ракетносца, и Кабалин потянулся к окну. Прошло какое-то время прежде чем он заставил себя вернуться назад, взять в руки газету, но смысл прочитанного уже не доходил до сознания, мысли были совсем о другом, о прошлом.

...Он еще раз поправил шлем, обмундирование и, будто нарочно растягивая удовольствие, не спеша, сел в кабину самолета. Через минуту-другую заработал мотор, оживился винт, пустив по кругу тугую струю воздуха. Володя посмотрел вниз. Михаил Владимирович Жигачев, инструктор аэроклуба, подал условный знак.

Самолет тронулся с места и, убыстряя бег, помчался по травянистому полю. Разбежавшись, плавно отошел от зем-

● Летчики.

Фото Д. ПЕТРЯЕВА.

ли и, упрямо задрвав нос, стал набирать высоту.

— Лечу-у! — вырвалось из уст молодого пилота. И в этом слове были восторг, восхищение, непередаваемая радость открытия. Искрился небосвод. Ласкало весеннее щедрое солнце. Кружил неумоимо самолет, будил утренний город, выводил привычную, беспокойную песню пропеллер. И пела душа у девятиклассника Володи Кабалина, совершающего первый самостоятельный...

— Володя — позвала Галина Григорьевна мужа. Она стояла в дверях кухни и мягко улыбалась. — Иди к столу. Семья в сборе.

Летчику, отстраненному от летной работы, предлагали разные должности. Но Кабалин выбрал такую, чтобы находиться вблизи самолетов, ощущать ритм беспокойной жизни. Знания и опыт военного летчика первого класса давали ему возможность до тонкостей разбираться в технике, а большой опыт воспитательной работы позволял своевременно улавливать самые разнообразные нюансы в настроении сослуживцев. Он был щедр на отдачу, и к нему тянулись люди, шли за советом и поддержкой, помощью и участием.

Иногда, воспользовавшись подходящим моментом, он садился в кабину истребителя. Истосковавшимся по любимому делу руками, с жадностью имитировал запуск двигателя, взлет, действия в особых случаях полета... Однажды во время таких занятий к самолету подошел командир эскадрильи капитан Лебедев, молча понаблюдав за действиями Кабалина, удовлетворенно заметил:

— А навыки свои ты, Владимир Михайлович, не растерял. Это хорошо...

Словно продолжая неоконченную мысль, уже по дороге к летному домику, осторожно спросил:

— Скажи мне, Володя, как бывшему... — Он на секунду запнулся, потом, обретая уверенность, произнес твердо: — Да, как бывшему командиру, надеешься ли ты на возвращение к нам, в эскадрилью?

Кабалин поубавил шаг, обдумывая как ответить на сложный вопрос. Его действительно не покидала мысль о возвращении в строй летчиков. Больше того, он жил ею. Но в эту минуту что-то помешало ответить открыто и прямо. Возможно, из опасения показаться помалычишески самоуверенным, возможно, по какой-то иной причине. Он молча пожал плечами и стал вспоминать вчерашнюю беседу с товарищами после ночных полетов. Будто вновь окунувшись в родную стихию, Кабалин восторженно говорил о чувствах, испытываемых на высоте, когда летишь среди белесых облаков и самолет послушен каждому движению твоей руки... И эти слова Кабалина, этот неугасший восторг говорили о любви к профессии, к небу и были ответом на вопрос капитана Лебедева.

Трудно найти человеку работу по душе, но еще труднее с нею расстаться. Несмотря на то, что и новая работа была по душе бывшему летчику, его, как мы уже говорили, не оставляла мысль о возвращении в строй. Он советовался с врачами, перечитал немало нужной ему литературы, лечился в санатории.

Он стал требовательным к себе. «Железный» режим, усиленные занятия спортом, рыбалка, охота — все было подчинено одной цели.

За короткое время бывший летчик заметно подтянулся, оживился. Улучшилось его общее самочувствие. Как-то, справившись на разные дела, Кабалин отправился в соседний гарнизон. Домой вернулся усталый, но глаза, выдавая радость, светились удивительно озорно. Он долго не мог успокоиться. То дочурку Иринку, притянет к себе, то Сережку подхватит на руки, закружит весело. Галина Григорьевна почувствовала перемену в настроении мужа, терпеливо ждала новостей. И он, наконец, успокоившись, сказал ей впервые за долгие месяцы:

— Мы еще, Галчонок, поборемся, Мы еще повоюем.

Она сразу поняла, о чем идет речь, тихо спросила:

— А есть надежда?

— Да! — улыбаясь, воскликнул Владимир Михайлович. — Больше того, уверенность.

...Поезд мчался на предельной скорости, неумоимо выводил на стыках рельс железную азбуку Морзе. Вслушиваясь Кабалин в этот размеренный, четкий перестук колес, и ему казалось, что они выводят одну только фразу: «бу-ду ле-тать, бу-ду ле-тать»...

«Центральная врачебно-летная комиссия», — прочитал капитан Кабалин вывеску на фронте высокого здания и, волнуясь, открыл дверь.

Закончив осмотр бывшего летчика, побеседовав с ним, подполковник медицинской службы Николай Александрович Епишкин склонился над толстым журналом. И Кабалину невольно вспомнился тот давний разговор с врачом, крутой поворот его военной судьбы и связанные с этим переживания. И он не сдержался, спросил:

— Буду летать, доктор?

Врач поднял голову, на минуту задумался.

— Не будем спешить с выводами. — И уже подобрев лицом, добавил: — А вообще-то у вас есть основания надеяться на лучшее.

Несколько недель провел Владимир Михайлович в госпитале. Случалось, не раз переживал предательское чувство неуверенности, как в одном из ночных полетов, когда в силу иллюзии, вдруг показалось, что самолет летит на бок, а силы, чтобы сконцентрировать внимание на приборах, не хватает.

Но все это теперь уже позади. Рука непроизвольно потянулась к внутреннему карману тужурки. Кабалин достал документ и снова, в который раз, прочел заключение врачебной комиссии: «Го-ден к летной работе без ограничений...»

...Словно стрела, пущенная упругой тетивой, самолет легко и красиво взмыл ввысь. После длительного перерыва капитан Кабалин с особым волнением сжимал ручку управления. Истосковавшись по небу, он никак не мог насытиться высотой и испытывал такое же чувство, как во время своего первого в жизни полета, много лет назад в родном аэроклубе.

Капитан В. СЕМЕНОВ



● В. К. БАРАБАШ.

«САМОЛЕТНЫЙ ДОКТОР»

ЭКСПЛУАТАЦИЯ САМОЛЕТА немаловажна без его ремонта. И в полете, и даже когда самолет стоит на земле, изнашиваются, как его отдельные элементы, так и вся конструкция в целом. По мере износа узлов, агрегатов и систем самолета изменяются их рабочие параметры, снижается надежность работы. Чтобы сохранить или восстановить летно-технические характеристики самолета, его элементов, и проводятся ремонтные работы большего или меньшего объема. Проводят их периодически, в определенные сроки. В процессе ремонта устраняются возникшие дефекты и различные неисправности, заменяются детали и агрегаты.

Общее техническое состояние авиационной техники в определенной степени характеризуется налетом (числом часов работы в воздухе) или количеством совершенных посадок. Чем дольше самолет эксплуатируется, тем в большей степени он теряет свою работоспособность. С целью предупредить резкое снижение работоспособности того или иного элемента конструкции проводятся технические осмотры и регламентные работы, тоже через установленные промежутки времени. При этом определяется техническое состояние элементов конструкции, вскрываются дефекты и неисправности, которые также устраняются в процессе ремонта.

С течением времени, несмотря на периодические осмотры, регламентные работы и ремонты, усталость материала, естественные износы в деталях и механизмах самолета и двигателя достигают таких значений, при которых нарушается их нормальная работа. Наступает такой период эксплуатации авиатехники, когда износы в элементах конструкции достигают недопустимо большой величины, а совместное действие усталости материала и износов приводит к резкому снижению надежности конструкции. В таких случаях на самолете проводится капитальный ремонт, при котором восстанавливаются или заменяются наиболее изношенные или поврежденные элементы конструкции, а всему самолету устанавливается новый срок службы.

Кто же занимается восстановлением работоспособности техники, повышением ее летной надежности, продлением ее жизни? Солдаты и офицеры ремонтных органов: радисты, прибористы, оружейники, эксплуатационники... Технически грамотные специалисты, глубоко знающие эксплуатацию авиатехники, ее конструкцию, технологию.

Подразделения ремонтников возглавляют офицеры, имеющие инженерное образование. Одним из таких подразделений руководит гвардии подполковник технической службы В. К. Барабаш. Тридцать три года жизни отдал Виктор Карпович авиации Военно-Воздушных Сил. Техник самолета, техник звена, инженер эскадрильи, начальник авиаремонтных мастерских — таковы вехи его служебной деятельности.

Подразделение, которое он возглавляет вот уже несколько лет, неоднократно побеждало в социалистическом соревновании, о чем говорилось в приказах командования, а в прошлом году награждено переходящим призом военного Совета авиации округа.

Виктор Карпович настоящий мастер своего дела, «самолетным доктором» именуют его летчики. Он и опытный воспитатель. Тринадцать лет Виктор Карпович является руководителем группы марксистско-ленинской подготовки. В. К. Барабаш — кавалер двух орденов. В 1960 году награжден орденом «Знак Почета». Он тогда был инженером эскадрильи. В 1974 году удостоен второй высокой награды — ордена «За службу в Вооруженных Силах» III степени.

Д. ПЕТРЯЕВ

СПАРТАКИАДА ДРУЖБЫ

Наш путь на IV летнюю Спартакиаду дружественных армий, посвященную 60-летию Великого Октября, которая состоялась на Кубе, начался на Красной площади. С волнением шли по дорогам каждому из нас местам, давая клятву приложить все силы, чтобы порадовать Родину новыми победами и тем самым отблагодарить партию и правительство за постоянную заботу о нас. Мы возложили венки к Мавзолею В. И. Ленина и к могиле Неизвестного солдата.

Затем все спортсмены Вооруженных Сил СССР, отбывающие на Спартакиаду, собрались в зале ЦСКА. Председатель спортивного комитета Министерства обороны СССР контр-адмирал Н. Шашков рассказал о значении этих соревнований. С теплыми словами напутствия выступили секретарь ЦК ВЛКСМ В. Григорьев, летчик-космонавт СССР П. Климук.

...И вот с Шереметьевского аэропорта Ил-62, на борту которого 250 лучших представителей разных видов спорта Вооруженных Сил, взял курс на Гавану.

Мне много раз довелось выезжать в составе сборной за границу и, конечно, всегда волновался, стремился оправдать доверие, оказанное страной. А эта встреча особенная. Кроме того, я мечтал побывать на Кубе, острове Свободы; хотелось поближе познакомиться с его героическими людьми.

В нашей команде — парашютисты Воздушно-десантных войск В. Францев, Х. Юсупов, В. Цупко, В. Александров, Е. Бровкин (капитан команды), Г. Юрко (тренер), В. Миронов (судья), А. Волков (руководитель) и я — Н. Ушмаев (ВВС).

Сразу после приземления в Гаванском аэропорту мы поняли, какое большое значение придает кубинский народ предстоящим соревнованиям. Всюду флаги, транспаранты. К Спартакиаде построено много новых спортивных сооружений, в том числе великолепный парашютотроп.

Еще до стартов — три дня. Наша команда вместе с велосипедистами отправляется в небольшой город Сьенфуэгос, расположенный на берегу Карибского моря. Когда прибыли на летную площадку, нас особенно поразили самолеты Ан-2. Наши маленькие замечательные «Антоны» здесь, как говорится, до морями-океанами! И сразу мы почувствовали себя как дома. Этому способствовало гостеприимство хозяев, внимание и дружеское отношение

местного населения. Единственное, что беспокоило нас — это жара. Сорок, а то и больше градусов! Причем очень большая влажность воздуха. Спасало только Карибское море. Плавали в бассейнах — отлично просматривалось сказочное дно. Ловили морских ежей, любовались кораллами.

На третий день уже немного привыкли к жаре, стали готовиться к стартам. Сюда приехали парашютисты десяти стран — Польши, Венгрии, Болгарии, ГДР, Чехословакии, Кубы, СССР, Мехико, Ирака и Алжира. Главный судья — Ангел Доински (Болгария).

Провели жеребьевку. Мне достался первый номер. Спортсмены улыбались: «Значит тебе и быть первым».

Начали акробатический прыжок с высоты двух тысяч метров. Отличные результаты показывают болгарин Динев, Скотак из Чехословакии, Фельде — ГДР, венгр Хюшше. Кстати, Кароль Хюшше на этой встрече выполнил юбилейный — шеститысячный прыжок с парашютом. Мои соперники как никогда хорошо подготовились к соревнованиям. Лишь третья попытка, во время которой мне удалось выполнить комплекс быстро и без ошибок, позволила выйти вперед и завоевать золотую медаль.

Многие спортсмены показали высокие результаты в прыжках на точность приземления. Предстояло выполнить шесть попыток. Погода стояла хорошая, лишь мучила жара. После трех туров определилась группа лидеров, не имеющих отклонения от центра круга, — это Скотак (Чехословакия), Вейснер (ГДР) и мы с Александровым. И следующие три прыжка вся четверка выполнила точно. Чтобы выявить призеров, судейская коллегия решила дать дополнительные прыжки: кто, например, на следующей попытке не попадет в цель, выбывает из дальнейшей борьбы за золотую медаль.

Мне на первом же прыжке строгие судьи произвели замер — 3 сантиметра. У Скотака — 6 сантиметров.

Александров и Вейснер приземляются точно. Значит у меня бронзовая медаль в этом упражнении, а в сумме двоеборья — первое место и звание абсолютного чемпиона.

Еще долго соревновались между собой Александров и Вейснер. Уже закончились прыжки по всем упражнениям, стали известны командные результаты, а они никак не могли решить между собой, кому достанется «золото», кому «серебро». Лишь на 16 попытке спор был решен — в цель попал только





Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют постоянную заботу о развитии физической культуры и спорта. Эти вопросы нашли яркое отражение в новой Конституции СССР, ведь физкультура и спорт — это одно из важнейших средств коммунистического воспитания и укрепления здоровья советских людей, подготовки их к творческому труду и защите Родины.

Советские спортсмены на заботу партии и правительства отвечают новыми победами. Больших успехов добились спортсмены Вооруженных Сил на Кубе, где проходила IV летняя Спартакиада дружественных армий, посвященная 60-летию Великого Октября. После возвращения на Родину участников со-

ревнований на приеме тепло и сердечно поздравили Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов, начальник Главного Политического Управления Советской Армии и Военно-Морского Флота Генерал армии А. А. Епишев, первый заместитель Министра обороны СССР Генерал армии С. Л. Соколов.

На снимке: победители Спартакиады на приеме у Министра обороны СССР.

Фото А. ЕФИМОВА и Р. ЗВЯГЕЛЬСКОГО

Вейснер. Он и стал обладателем золотой медали в этом упражнении.

Усиливавшийся ветер не дал приступить к розыгрышу групповых прыжков на точность приземления, поэтому начали групповую акробатику с образованием в свободном падении фигур из четырех человек — «ромба», «малой звезды» и «орла». Отличные результаты в этом упражнении показали польские парашютисты. И это не удивительно. Они имеют большой опыт в этом виде прыжков, не раз участвовали на международных соревнованиях, чемпионате мира.

Наша команда — Бровкин, Францев, Цупко, Урмаев — показала время лучше, чем на тренировках, но недостаточный опыт соревнований и небольшое количество совершенных прыжков по этому упражнению не дали подняться выше второго места.

Особенно интересно проходила борьба в последнем упражнении — групповом прыжке на точность приземления с последующим марш-броском на 3 км, во время которого надо было стрелять в мишень и метать гранату в цель. От

прошедшей ночью грозы трасса размочла так, что бежать по ней, казалось, невозможно. А тут еще жара... Но особенную выносливость, выдержку, четкость продемонстрировала советская команда. Наши десантники Бровкин, Александров, Францев, Цупко, Юсупов показали отличные результаты и в воздухе и на земле и завоевали золотые медали.

Нам не повезло лишь в групповых прыжках на точность приземления: из-за одного «вымаха» почти на 2 м, команда оказалась за чертой призеров. Победили парашютисты ГДР. Они же заняли первое место и в командном зачете в сумме многоборья. Наши спортсмены на втором месте, на третьем — команда Чехословакии.

Советские спортсмены выступали по двенадцати видам спорта, в девяти сильнейшими стали наши армейцы, завоевав 45 золотых медалей из 88. Замечательных успехов добились кубинцы, выиграв 21 высшую награду.

IV летняя Спартакиада дружественных армий, посвященная 60-летию Великого Октября, стала ярким праздни-

ком на Кубе, внесла большой вклад в дело дальнейшего укрепления дружбы и интернациональной солидарности воинов-спортсменов социалистических стран и развивающихся государств. И главное, как было приятно, что везде, где бы мы ни побывали, хозяева нам оказывали повышенное внимание, любовь, радость.

Мы возвращались на Родину с хорошим настроением. И тем более было приятно, когда нас так тепло встретили в Москве. Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов сердечно поздравил победителей Спартакиады, пожелал дальнейших успехов и выразил твердую уверенность, что спортсмены Вооруженных Сил добьются новых успехов. Его пожелание — это приказ для нас, армейцев. И мы (имею в виду парашютистов) постараемся установить новые мировые рекорды в честь 60-летия Вооруженных Сил.

Н. УШМАЕВ,
заслуженный мастер спорта,
абсолютный чемпион Спартакиады,

29 (16) ЯНВАРЯ 1908 ГОДА в Петербурге был создан первый в России аэроклуб, объединивший энтузиастов авиационного дела. Первыми членами клуба были Н. Е. Жуковский, К. Э. Циолковский, С. А. Чаплыгин, А. М. Кованько, В. Ф. Найденов, Н. А. Рынин, Н. А. Морозов, Н. Д. Костин, С. И. Уточкин, В. В. Слюсаренко и другие ученые, конструкторы, летчики, воздухоплаватели.

Члены аэроклуба ставили перед собой большие задачи. Они стремились содействовать развитию научных знаний в области воздухоплавания и авиации, способствовать подготовке кадров специалистов для нужд военного времени, устраивать экскурсии, показательные полеты, различные соревнования с научной, военной и спортивными целями, созывать совещания, съезды, читать публичные лекции и т. д. Аэроклуб поддерживал постоянную связь с организованными позже аэроклубами Москвы, Одессы, Киева, Саратова и ряда других городов. Для непосредственного руководства всей работой были учрежде-

авиашколы в 1918 году был создан 5-й социалистический авиационный отряд, в дальнейшем переименованный в 26-й разведывательный, который хорошо проявил себя в боях на Уральском фронте и в Туркестане.

После окончания гражданской войны развитием авиации и авиационного спорта стало заниматься Общество друзей воздушного флота, а затем Осоавиахим. Рост могущества отечественной авиации стал поистине всенародным делом. В стране стали создаваться аэроклубы, различные учебные заведения, конструкторские бюро, укреплялась материально-техническая база авиации. В Ленинграде еще в 1925 г. появился аэроклуб-музей. В 1929 году в городе была создана авиационная школа Осоавиахима, ставшая первым аэроклубом СССР. Здесь готовились летчики, парашютисты, авиаспециалисты. По путевкам комсомола тысячи юношей и девушек стали овладевать авиационным спортом. Ленинградские авиаторы гордятся тем, что в 1928—1930 годы в аэроклубе работал знамени-

тый летчик нашего времени, Герой Советского Союза В. П. Чкалов.

До начала Великой Отечественной войны аэроклуб подготовил несколько тысяч летчиков, парашютистов, авиатехников и механиков, большинство из них героически сражались с фашистскими захватчиками, за что награждены орденами и медалями Советского Союза. Нашей гордостью стали дважды Герои Советского Союза В. М. Голубев, сбивший около 40 вражеских самолетов, и А. Ф. Клубов. 21 аэроклубовец заслужил высокое звание Героя Советского Союза.

В Ленинградском аэроклубе начали свою деятельность в авиации талантливые авиационные конструкторы Герой Социалистического Труда О. К. Антонов, заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза Г. А. Седов, Ф. В. Фоменков, М. Л. Галлай и многие другие.

Большой вклад в развитие авиации и авиационного спорта внесли также ленинградские девушки. Комсомолка Ольга Ямщикова вначале была мотористом, затем овладела летной специальностью. В годы Великой Отечественной войны была командиром эскадрильи истребителей, а после войны — летчиком-испытателем реактивных самолетов. Сейчас она полковник-инженер в отставке.

Командиром эскадрильи была и Рая Беляева. Первая летчица клуба Вероника Стручко, Елена Коротеева, Людмила Чистякова, Евгения Рачко, будучи летчицами-инструкторами, подготовили сотни пилотов для наших Военно-Воздушных Сил.

Еще в 1935 г. планеристки В. Струч-

ПЕРВЫЙ В РОССИИ...

Ленинградскому аэроклубу — 70 лет

ны три комитета — организационный, спортивный и научно-технический, а также несколько специальных комиссий.

До начала первой мировой войны аэроклуб провел четыре «Авиационные недели» с целью популяризации авиации, установления рекордов на дальность, продолжительность и высоту полетов аэропланов. Школа, созданная при аэроклубе, подготовила около 70 пилотов. Отделения первой Гатчинской летной школы в то время были в Ревеле, Саратове, Новгороде, Иркутске, Владивостоке.

Всероссийский аэроклуб занял видное место в истории отечественной авиации, но он не смог в полном объеме выполнить поставленные задачи. Сказывалась отсталость царской России, не хватало средств, мало было самолетов. Царские чиновники всячески препятствовали вступлению в аэроклуб представителей трудового народа.

Новый этап в развитии нашей отечественной авиации наступил после победы Великой Октябрьской социалистической революции. Коммунистическая партия, Советское правительство, лично В. И. Ленин уделяли созданию авиации повседневное внимание. По личному указанию В. И. Ленина начали формироваться авиационные отряды, ставшие ядром Советских Военно-Воздушных Сил. В авиаотряды партия направляла своих членов, преданных делу революции патриотов. Личный состав Всероссийского аэроклуба в числе первых встал на защиту молодой советской республики. На базе бывшей Гатчинской

● Начальник школы «Юный пилот» генерал-майор авиации в отставке М. Н. Колокольцев беседует с бывшим курсантом школы, ныне слушателем высшего авиационного училища Н. Курковичем.

Фото С. ИВАНОВА

● Инструкторы-летчики клуба мастера спорта СССР В. Смолин и В. Егоров.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

● После прыжка (слева направо): мастера спорта СССР В. Дегтярев (общественный инструктор), В. Цветкова, Т. Соколова, Н. Степанова, Т. Албанская.

Фото Б. ВАСИНОЙ



ко, О. Ямщикова, Е. Коротева и Л. Чистякова установили мировой рекорд по дальности буксировки женского планерного поезда в составе 3-х планеров за самолетом Р-5 по маршруту Ленинград — Коктебель. Парашютистки Вера Федорова и Тамара Куталова в том же году установили рекорды высотного прыжка с парашютом.

Новые ответственные задачи приходится решать аэроклубам ДОСААФ в настоящее время. На вооружение клубов поступила новая, более сложная техника.

☆☆☆

Тысячи и тысячи юношей и девушек стремятся стать летчиками, планеристами, парашютистами, авиамоделистами. Личный состав Ленинградского городского аэроклуба справляется с поставленными задачами. За последние годы здесь подготовлены тысячи спортсменов всех специальностей, многие из них стали чемпионами мира. Ленинградский аэроклуб имеет в своих рядах десятки заслуженных спортсменов, а также судей. В их числе В. Смолин, В. Егоров, Е. Моторин, Л. Ячменев, Е. Мелентьев и другие.

За успехи в подготовке авиационных спортсменов Ленинградский аэроклуб награжден высшей наградой оборонного Общества — «Почетным знаком ДОСААФ СССР».

70-ю годовщину со дня основания первого в России аэроклуба личный состав встречает новыми достижениями в

овладении более сложной авиационной техникой, в пропаганде авиационных знаний среди населения, особенно среди учащихся средних школ и ПТУ. Выполнены повышенные обязательства, взятые в честь 60-летия Великого Октября. Соревнование авиаторов возглавляет партийная организация. Пример во всем показывают коммунисты летчики-инструкторы Смолин, Егоров, Куриков, Пухтенко, техники Гусев, Громова и другие. Парашютистами клуба выполнено более пяти тысячи прыжков. Команда Ленинграда в соревновании парашютистов городов-героев заняла третье место, а в соревновании парашютистов Прибалтики — первое.

Ветераны аэроклуба, мастера спорта постоянно ведут пропаганду авиационных знаний среди ленинградцев, особенно среди учащейся молодежи, привлекая ее к занятиям самолетным, планерным, парашютным и авиамodelным спортом. Большой популярностью пользуется школа «Юный пилот», созданная на общественных началах. В ней занимается около ста учащихся 9 и 10-х классов и ПТУ. Начальником школы одиннадцатый год является генерал-майор авиации в отставке коммунист М. Н. Колокольцев. Преподают ветераны клуба, получившие закалку и большие знания в частях Военно-Воздушных Сил. Это офицеры запаса и в отставке Пенин, Подрухин, Буяненко, летчики-инструкторы Куриков, Чекерда, инструктор-парашютист Петров и другие.

Многие выпускники школы «Юный пилот» поступили в летные училища ВВС и гражданской авиации.

По инициативе инженера клуба ком-

муниста В. А. Громова в школе № 521 Калининского района оборудован авиационный класс, где проводится изучение авиационной техники с юношами.

Активно ведет работу авиамodelная секция аэроклуба, возглавляемая инженером, мастером спорта международного класса Е. А. Мелентьевым. Во многих школах города, во дворцах пионеров созданы и работают авиамodelные кружки, в которых занимаются тысячи спортсменов-авиамodelистов. Подготовлено 36 мастеров спорта, 190 кандидатов в мастера, сотни спортсменов-разрядников. Ленинградские авиамodelисты пользуются заслуженной популярностью не только в нашей стране, но и за рубежом. Им принадлежит 29 всесоюзных и 12 мировых рекордов. На всесоюзных соревнованиях в честь 60-летия Октября ленинградцы заняли третье призовое место.

Отмечая 70-ю годовщину своего аэроклуба, коллектив, все спортсмены не останавливаются на достигнутом, они намечают новые рубежи в овладении авиационной техникой, высотами спортивного мастерства, борются за то, чтобы старейший клуб был одним из ведущих в стране.

А. ПАВЛОВ,
председатель совета ветеранов
аэроклуба,
П. ДОНЦОВ,
заместитель начальника аэроклуба,
К. КАЙТАНОВ,
почетный член Ленинградского
аэроклуба,
мастер спорта



КАЖДЫЙ ВТОРОЙ — УДАРНИК КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

Коллектив нашего аэроклуба успешно выполнил социалистические обязательства, взятые в честь 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции.

Повысилось качество обучения и воспитания курсантов и спортсменов, из них шестьдесят процентов закончили программу с оценкой «отлично». Все спортсмены сдали нормы комплекса «Готов к труду и обороне СССР».

В юбилейном году проведено много соревнований по самолетному, парашютному и авиамodelьному видам спорта. Подготовлено четыре мастера спорта, сотни спортсменов-разрядников. Радуют итоги выступлений. Так, например, на зональных соревнованиях команды аэроклуба заняли призовые места. Мастер спорта Виктор Долматов стал абсолютным чемпионом 1977 года по самолетному спорту Сибирской зоны.

На соревнованиях по розыгрышу кубка «Большой Урал» сильнейшим среди 74 парашютистов в прыжках на точность приземления оказался кандидат в мастера спорта Юрий Дик, он выполнил также нормативные требования мастера спорта СССР.

На проходивших в городе Дьёре (Венгрия) международных соревнованиях по парашютному спорту наш спортсмен Владимир Козлов завоевал звание абсолютного чемпиона по многоборью и выполнил норматив мастера спорта СССР международного класса.

Полностью выполнили свои обязательства и конструкторы малой авиации. Команда Челябинской области на зональных соревнованиях по авиамodelьному спорту заняла первое место. Мастер спорта Юрий Заславский участвовал в международных соревнованиях в классе радиоуправляемых пилотажных моделей.

Большой вклад в выполнение юбилейных обязательств внесли коммунисты Владимир Соснин — командир подразделения, Андрей Зотов — судья республиканской категории, Александр Лавренко — мастер спорта, Сергей Белов — инструктор-летчик и многие другие. Они вдохновляли личный состав не только страстным партийным словом, но и делом. Благодаря их повседневной помощи в клубе выросло число коллективов коммунистического труда. В настоящее время у нас каждый второй — ударник коммунистического труда.

Мы не останавливаемся на достигнутом потому, что знаем: впереди еще более сложные задачи. Организовано начат новый учебный год, а это залог новых успехов.

П. БЕЛЮЧЕНКО,
заместитель начальника аэроклуба

Челябинск



БРАТЯ МОЗЖЕРИНЫ

Два брата — два искусных летчика, мастера спорта, ударники коммунистического труда, чуткие и внимательные воспитатели молодежи.

Старший по возрасту и опыту работы — Анатолий. Почти два десятка лет прошло с того дня, когда он пришел в Ижевский аэроклуб, чтобы научиться летать. Потом стал инструктором. Много летчиков благодарят его за то, что обрели крылья.

По примеру брата пришел в аэроклуб и Геннадий. Он тоже показал хорошие педагогические способности и стал летчиком-инструктором. Сейчас обучает уже на вертолетах девятую по счету летную группу.

В 1976 году ижевская команда, в которой Анатолий был капитаном, а Геннадий — одним из участников — спортсменов, на соревнованиях РСФСР по вертолетному спорту заняла 1-е место.

60-летие Великого Октября братья отметили новыми достижениями: они подтвердили звание ударников коммунистического труда, с высшими оценками и без происшествий выпустили новый отряд молодых пилотов-спортсменов.

На снимке: Анатолий (слева) и Геннадий Мозжерины.

С. ИГНАТЬЕВ

Ижевск

С твердой верой в будущее наша Родина вступила в год 1978-й. Это — широкий и твердый шаг гиганта, уверенного в своих силах, полного неисчислимой энергии, ясно видящего путь, по которому предстоит идти, задачи, которые предстоит решить, цели, которые нужно достигнуть.

Минувший 1977-й оставил хорошую память в сердцах каждого из нас. Это был год 60-летия Великого Октября, год принятия новой Конституции СССР. Основной Закон вселяет в каждого советского человека чувство гордости за величие свершений Родины, за успехи, достигнутые народом под мудрым руководством ленинской партии за 60 героических лет.

Конституция нашей великой державы во всем величии раскрыла миру замечательные грани советского образа жизни, отразив такие достижения, как право на труд, отдых, охрану здоровья, образование, жилище... На конституционный уровень поднята важная роль физической культуры и спорта в укреплении здоровья трудящихся, что подчеркивается в статье 41 Основного Закона.

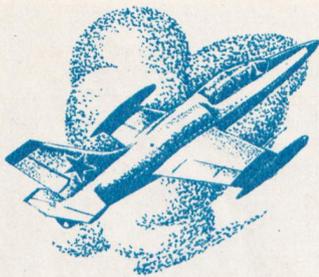
Это значит — и впредь миллионы людей разного возраста будут дружны с физической культурой и спортом, которые оказывают благотворное влияние на всестороннее развитие личности. Ведь спорт — это здоровье миллионов людей, это готовность к труду, подготовка юношей к военной службе, воспитание таких необходимых в жизни качеств, как выносливость, дисциплинированность, стойкость и мужество.

★★★

За последние годы, благодаря заботе партии и государства, военно-технические виды спорта заняли прочные позиции в общей системе физического воспитания советских людей, в приобщении их к овладению техникой. Военно-технический спорт воспитывает у молодежи качества и навыки, необходимые труженику и вооруженному защитнику Отчизны. Миллионы спортсменов, владеющих самолетом, планером, вертолетом, автомобилем, радиостанцией, умеющих прыгать с парашютом, строить и запускать авиационные модели, метко стрелять — это большая сила, имеющая важное значение как для народного хозяйства, так и для обороны страны.

Военно-технический спорт, подчеркивается в решениях VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, стал неотъемлемой составной частью подготовки молодежи к службе в Вооруженных Силах. Возросла роль оборонного Общества в привлечении советских тружеников к сдаче нормативов комплекса «Готов к труду и обороне СССР». Только в ходе VI летней Спартакиады народов СССР 27 миллионов человек сдали нормативы ГТО





С ПОЛЬЗОЙ ДЛЯ ВОЕННОГО ДЕЛА

VII летняя Спартакиада народов СССР и РСФСР

по военно- техническим видам спорта

по пулевой стрельбе. Повысились и качественные показатели в развитии спорта: подготовлены сотни тысяч разрядников.

Нам необходимо и впредь настойчиво повышать эффективность оборонно-спортивной работы, прежде всего в первичных организациях, обеспечить дальнейшее развитие военно-технических видов спорта, широко привлекать к ним молодежь. Добиваться органического сочетания общефизического развития, технического мастерства и высоких морально-волевых качеств спортсменов, их готовности к выполнению задач по защите Родины.

Накануне Олимпиады-80, хозяйкой которой является столица нашей Родины — Москва, свою поступь по стране начала VII летняя Спартакиада народов СССР и РСФСР по военно-техническим видам спорта 1977—1979 годов. Нет в нашей стране соревнований более грандиозных по размаху, по накалу спортивной борьбы, чем Спартакиада народов СССР. Мы ее называем смотром сил, с ней связываем многие надежды, она всегда новый этап, новая, более высокая ступень в развитии спорта. И потому ко всем ее стартам — большим и малым — особый подход! Сколько их было, спартакиад, и каждая — словно в первый раз. Словно долгожданный и радостный праздник.

И нынешнюю седьмую оборонное Общество проводит совместно с профсоюзными, комсомольскими и спортивными организациями. Спартакиада призвана способствовать дальнейшему развитию военно-технического, в том числе авиационного спорта в оборонных коллективах — одного из средств военно-патриотического воспитания молодежи, подготовки ее к службе в Вооруженных Силах. Это и крупнейший спортивный смотр, цель которого укрепление здоровья трудящихся, повышение мастерства спортсменов, выявление новых талантов, которым завтра защищать честь советского флага на международных соревнованиях.

В VII Спартакиаде примут участие

миллионы людей. Особенно массовым будет первый из пяти ее этапов, во время которого на старт выйдут члены первичных организаций и клубов ДОСААФ, коллективов физкультуры. В течение 1978—1979 годов пройдут спартакиады на предприятиях, в колхозах и совхозах, в учреждениях, школах, учебных заведениях и по месту жительства трудящихся. В их программах следует предусмотреть соревнования по массовым, в том числе авиационным видам спорта, а также по нормативам, входящим в комплекс ГТО. Спартакиадные старты призваны помочь многим сдать нормы ГТО.

Важно тщательно подготовить и на высоком организационном уровне провести массовые соревнования в оборонных коллективах. Вовлечь как можно больше молодежи в занятия авиационным спортом и на этой основе добиться увеличения числа занимающихся в спортивных секциях и командах.



На спартакиадах в оборонных и физкультурных коллективах начинается борьба за путевки в сборные команды, которым в 1978—1979 гг. предстоит оспаривать первенство на втором, третьем и четвертом этапах спартакиады. Так, второй этап — это спартакиады районов и городов; третий — автономных республик, краев и областей; четвертый — спартакиады союзных республик, городов Москвы и Ленинграда. Финальные соревнования — заключительный пятый этап — в июле — августе 1979 года. На финальные старты допускаются спортсмены, выполнившие или подтвердившие в 1978 или 1979 году нормативы не ниже кандидата в мастера спорта, спортсмена I разряда.

Обширная программа, новые виды состязаний — все это требует больших организаторских усилий комитетов, клубов и федераций. Четко спланировать старты, подготовить к ним инструкторов, тренеров и судей, площадки и спортивно-технические средства. Правильно поступают москвичи, которые



всю эту работу ведут в сотрудничестве с комсомольскими и профсоюзными организациями, военными комиссариатами и комитетами по физической культуре и спорту. Необходимы единый план действий, тесный контакт оборонного Общества с профсоюзами, комсомолом и спортивными комитетами. Проявлять постоянную заботу о ходе спартакиады, совершенствовать работу спортивных секций и команд, культивировать как можно больше видов спорта для каждой первичной, городской и районной организаций ДОСААФ.

Развитие авиационных видов спорта должно обеспечивать повышение их прикладного характера, более широкое внедрение в учебно-тренировочную работу и соревнования таких элементов, которые развивают и закрепляют знания и навыки, необходимые в военном деле. Задача состоит в том, чтобы авиационные занятия еще в большей степени способствовали подготовке молодежи к защите Родины.

Больше напряженного труда, высокого накала творчества и инициативы комитетов, клубов и общественного актива ДОСААФ. Пусть спартакиадные старты принесут каждому из нас новый заряд здоровья и бодрости, помогут быть постоянно готовым к ударному труду и обороне социалистической Родины!

VII летняя Спартакиада народов СССР и РСФСР 1977—1979 годов должна явиться новой ступенью в подъеме всей оборонно-спортивной работы в Обществе в свете требований VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ.





СТАРТУЮТ СИЛЬНЕЙШИЕ

На пороге осени в Орловском небе стаями кружили белокрылые планеры. Центральный спортивный планерный клуб проводил учебно-тренировочный сбор сильнейших парителей страны с участием спортсменов Германской Демократической Республики, Корейской Народно-Демократической Республики и Чехословакии. Тренеры ставили перед собой цель: отобрать и начать подготовку планеристов к предстоящему летом этого года чемпионату мира, обменяться опытом в полетах.

В такой период года подобных мероприятий из-за ослабления термической активности в Орле не проводилось. Тем не менее эксперимент закончился успешно. За тринадцать летних дней спортсмены налетали 1591 час и преодолели в парящем полете 83 930 км, что равно двум виткам вокруг земного шара! Планеристы выполнили одиннадцать упражнений, в том числе полет по

500-километровому треугольному маршруту.

Успешному проведению сборов способствовало наличие современной техники. На старт выходило девять отечественных пластмассовых планеров открытого класса ЛАК-9 (Литва), два «Нимбус-2», «Янтарь-1», «Янтарь-2». В стандартном классе летали девять «Янтарей-С», два «АСВ-15», два «АСВ-15Б», остальные «Кобра-15». Все иностранные пилоты получили возможность совершать не только ознакомительные, но и маршрутные полеты на ЛАКах и охотно ими пользовались на протяжении всего периода тренировки.

Из гостей самой многочисленной была команда ГДР — 13 человек. Эти спортсмены прошли в парящих маршрутных полетах около 18 тысяч километров. Трое из них впервые покорили 503-километровый треугольник и тем самым получили право добавить один бриллиант к золотому знаку ФАИ.

Среди 10 чехословацких пилотов

оказались такие опытные мастера безмоторных полетов как Ф. Матоушек, Ф. Нецид, М. Брунецкий. Однако и они получили многое. Их команда в общей сложности во время сбора пролетела более 19 тысяч километров. Пожалуй, наиболее успешной для себя считает поездку в Советский Союз Индржишка Палушкова, первая из планеристок ЧССР, перед которой пал 500-километровый треугольник. Отныне — она рекордсменка страны в этом виде полета. Ярилла Кулсова тоже пролетела заветную «пятисотку», но с меньшей скоростью.

Мастера из ГДР и ЧССР, имеющие большой опыт участия в крупнейших соревнованиях и полетов на современных пластмассовых планерах разных конструкций, высоко отозвались о планере ЛАК-9 Экспериментального завода спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР.

В частности, руководитель



делегации Чехословакии Бронислав Навратил и тренер команды Ярослав Вах отметили, что их спортсмены, достаточно хорошо освоившие планер «Нимбус-2», западногерманского производства, пересаживаясь на ЛАК-9, показывали аналогичные, а порой и более высокие результаты.

Очень довольны сборами остались корейские спортсмены. Имея скромный опыт в парящих полетах, они с помощью инструкторов и авиатехников ЦСПК ознакомились с новой для них материальной частью, основами современной тактики спортивных полетов и впервые поднялись в небо на «Кобрах-15». Четыре молодых спортсмена КНДР с исключительным вниманием и творчески относились к каждому своему полету. За время стартов они налетали по 35 часов и преодолели в парящем полете более чем по 1100 километров. Их мастерство заметно повысилось.

В советской сборной, как и следовало ожидать, высоких спортивных показателей не раз

добивались ее лидеры Олег Пасечник и Леонид Васьков, летавшие на ЛАК-9.

Совместные тренировочные полеты парителей социалистических стран проходили в атмосфере дружбы и взаимопомощи. Они послужили хорошей школой и своеобразной репетицией перед будущими ответственными стартами.

☆☆☆

Руководители команд отметили хорошую организацию сбора, четкое взаимодействие всех служб. Это стало возможно благодаря большому опыту и хорошей работе ветеранов клуба авиатехников А. Юдина, А. Чекмарева, Н. Абрамова, Е. Бахтина, инженера по радио- и спецоборудованию В. Ефанова и других. Для успешного проведения сбора много сделал главный инженер ЦСПК Е. Осипов. Это под его руководством без замечаний в разнообразных условиях

эксплуатировался большой парк, по существу, новой техники.

Подъем планеров с аэродрома и доставка их с площадок была обеспечена исключительно силами инструкторов ЦСПК, которыми искусно управляли руководители полетов С. Колачев и А. Маслов.

А. КОВАЛЬ,
мастер спорта



- Планер ЛАК-9 в парящем полете.
- Спортсмен ГДР Ю. Бурмайстер готовится к полету на планере ЛАК-9, ему помогает руководитель делегации П. Рольф.
- Планерист Чехословакии Ф. Нецид.

Фото автора

ДЕВУШКИ ШТУРМУЮТ СТРАТОСФЕРУ

РАССКАЗ О ВЫДАЮЩИХСЯ РЕКОРДАХ
СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОК



● Эльвира Фомичева готовится к рекордному прыжку. Ей помогает врач Л. Головкин.

● Группа спортсменок, совершившая ночью прыжок с высоты 14 500 метров. Слева направо: Н. Пронюшкина, В. Бухтоярова, Н. Василькова, Н. Гриценкова, Е. Егорова, Р. Бурлака, З. Вакарева, Л. Фишер, Э. Фомичева, М. Чернецкая.

Фото автора

Около барокамеры шумной гурьбой девушки обступили испытателей, только что побывавших в стратосфере. Испытатели на этот раз необычные — это спортсменки-парашютистки Воздушно-десантных войск, готовящиеся к высотным прыжкам.

— Ух, жарковато тут у вас, — весело помахивая перед разгоряченным лицом летным шлемом, словно веером, смеется Нина Гриценкова, — и воздушок не тот, кислород дяди Вити — вот это да! — с аппетитом чмокнула.

Дядя Витя — Виктор Егорович Дворецкий, бывший военный летчик первого класса, ныне техник барокамеры. Нажмет кнопки, покрутит «баранку» — загудят моторы, на огромном щите заплывут стрелки на приборах, показывая, что в камере такое-то атмосферное давление, такая-то высота... Через считанные секунды может забросить на десять, пятнадцать, двадцать километров...

— На двенадцати так дунул кислород, чуть не захлебнулась. Так и прет, выдохнуть трудно. Еле справилась с дыханием...

— Девушки, эмоции оставьте при себе! Кто следующие на подъем? — сердито крикнул руководитель группы. — Салмина, Фомичева, займите свои места!

В комнате воцарилась тишина. Наглу-



В честь 60-летия Вооруженных Сил

хо закрылась толстенная дверь, запрятав очередную пару в жутковатое с первого взгляда стальное чрево барокамеры. Теперь их можно увидеть только через иллюминатор. Внимательно наблюдает за спортсменками ведущий испытания кандидат медицинских наук Игорь Владимирович Максимов. Подключенные к рукам и ногам датчики сообщают о работе сердца, о пульсе испытуемых.

Девушки спокойны. Они уже не первый раз поднимаются на эту высоту — два года назад в составе группы проходили такую же подготовку, совершали прыжки с семи — десяти тысяч метров. А новички волнуются. О барокамере они только слышали или видели в кино тренировки космонавтов.

Несмело, осторожно переступают порог Рая Бурлака, Зоя Вакарева. Зоя разглядывает все: «Неужели здесь так же тренировался Юрий Гагарин?». Сердце у нее застучало громче. Лаборантка Зоя Арапова, прикрепляющая датчики, заметила смущение девушки: «Не волнуйся. Устройся поудобнее в кресле, все будет хорошо»...

В барокамере проверяется, как человек чувствует себя на различной высоте, как организм переносит нехватку кислорода.

В группе все девушки — опытные парашютистки — мастера или кандидаты в мастера спорта. У каждой не меньше шестисот прыжков, а то и больше двух тысяч. Но одно дело прыгать с километровой высоты или даже с четырех километров и совсем другое — из стратосферы: Не все смогли выдержать испытания в барокамере. Только тринадцать из пятнадцати получили «добро» медицинской комиссии. Они приступили к последнему этапу подготовки — прыжкам с четырех — десяти километров. Девушки учились отделяться от самолета, падать на спине. Кстати, именно научиться падать на спине оказалось не так-то просто. «Кто там штопорил как волчок!». «Наверно я, — смущенно проговорила Эльвира, — только недолго. Хлоп — перевернулась на живот, остановилась и снова на спину, а то лицо жжет мороз, как никак минус тридцать».

С каждым прыжком задача усложняется: самолет поднимается выше, спортсменки прыгают, надев кислородные маски...

Более 70 раз парашютистки ныряли вниз с разной высоты, до автоматизма отработали все, что придется делать во время рекордных попыток.

Наконец-то настал долгожданный день — день штурма пятнадцатиклометровой высоты. Выдался он как по заказу: теплым и солнечным, словно не октябрь на дворе.

Утром, выезжая на аэродром, еще не знали, кто пойдет на этот самый трудный прыжок, с самой большой высоты, с которой не прыгала ни одна парашютистка в мире. Готовились трое: мастер спорта Валя Бухтоярова (недавно вышла замуж и теперь носит фамилию мужа — Хохлова) и кандидаты в мастера спорта Нина Пронюшкина и Эльвира Фомичева.

Последняя проверка проводилась на аэродроме. Нина заметно волнуется. Самая спокойная — Эльвира. Общее решение тренеров и врачей — первой подниматься в небо Фомичевой.

Комсомолка Фомичева Эльвира — воспитанница 3-го Московского городского аэроклуба ДОСААФ начала заниматься парашютизмом в 1970 году и совершила более тысячи прыжков.

Фомичева с трудом натягивает высотный компенсирующий костюм и идет в самолет. Ее сопровождают буквально все: и подруги, и экипаж, и наземная служба — человек 60. Каждый желает успеха, благополучного приземления. Эльвира в ответ улыбается, шутит, как будто готовится к обычному тренировочному полету.

В самолете вместе с ней проверяют высотный костюм, гермошлем, кислородное оборудование кандидат медицинских наук Л. Головкин и инженер В. Яковленко, затем парашютное снаряжение — тут ответствен А. Беленко; спортивные комиссары Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова судья международной категории Н. Гладков и мастер спорта В. Швыряев прикрепляют барографы, которые покажут весь путь парашютистки от подъ-

ема на высоту до самого возвращения на землю.

Рядом одевается тренер группы заслуженный мастер спорта Александр Петриченко. Он пойдет выпускающим.

И вот в огромном совершенно пустом салоне длиной почти тридцать метров остается только двое необычных пассажиров.

Я с врачами спешу на площадку приземления. До нее километров сорок. Надо успеть пока самолет будет набирать высоту.

Командир корабля доложил, что вышел на последнюю прямую. А прямая — 250 километров. Знаем — далеко, но поглядываем в небо. Вскоре увидели две полосы инверсии, а впереди них блестящий игрушечный самолет. «Люки открыты, дана команда приготовиться», — зашипел в рации голос командира.

На земле тишина. Все взгляды — в небо, такое необыкновенное в этот день: ярко-голубое, лишь высоко-высоко несколько легких, облачных мазков, словно художник поработал кистью, и чуть ярче — две густые полосы... Но это с земли, где не чувствуется ни холода — минус 56, ни огромной скорости — более 900 километров в час, ни изнуряющего кислородного голодания.

— Пошел!

Значит выпрыгнула. «Каково ей там, — подумала я, — всем телом ощущать всю тяжесть навалившейся на нее высоты?»... Конечно, бесполезно искать в бескрайнем небе маленькую фигурку — не увидишь. Молча стоим у радиостанции. Секундомер, кажется, остановился — так медленно тянется время. Три минуты. Четыре... Четыре с половиной. Пора раскрыть купол. Десятки глаз шарят по небу — нет, кроме птиц ничего не видно. Тревожная команда облетела все поисковые посты. В воздух поднялся самолет Ан-2 со спасательной командой — вдруг нужна помощь. Прошло несколько минут, но они показались вечностью. Наконец-то: «Докладывает первый, спортсменка приземлилась отлично!». Все облегченно вздохнули.

Итак, Эльвира Фомичева, отделившись на высоте 15 496 м, падала, не раскрывая



парашюта, 14 700 м. Это новый мировой рекорд (прежний принадлежал О. Комиссаровой и составлял 14 100 м свободного падения).

В тот же день под вечер группа из 10 человек: В. Бухтоярова, Л. Фишер, Н. Василькова, Н. Гриценкова, Н. Пронюшкина, Е. Егорова, З. Вакарева, М. Чернецкая, Р. Бурлака, Э. Салмина — также добилась замечательного успеха. Задержка раскрытия парашюта десятки составила 14 215 метров (прежний рекорд 13 716 м).

Кто же эти девушки, отважившиеся на такой сложный прыжок? Все они свой путь в небо начинали в аэроклубах ДОСААФ. Пронюшкина и Гриценкова — воспитанницы Тульского аэроклуба оборонного Общества, Чернецкая — Вильнюсского, Бурлака — Ворошиловградского, Василькова — Могилевского, Фишер — Одесского, Бухтоярова — Воронежского, Салмина — Куйбышевского, Вакарева — Рязанского, Егорова — Калининского.

Коммунист Евгения Егорова — старшая группы. Первый прыжок совершила в 19 лет — 22 января 1972 года — в свой день рождения. Училась у опытных мастеров парашютного дела — инструктора Калининского авиаспортивного клуба Н. Милованова, командира звена И. Попова. Трудно было девушке выкроить время на прыжки — она работала секретарем комитета комсомола Калининского ткацкого производства № 1 хлопчатобумажного комбината. Под ее опекой было 27 цеховых первичных организаций — 760 комсомольцев. Женя — отличная спортсменка, имеет спортивные разряды по лыжам, стрельбе, плаванию, любит подвижные игры, на ее счету 1072 прыжка, кандидат в мастера спорта. Свое мастерство и советскую парашютную технику продемонстрировала многочисленным

любителям авиационного спорта в Ираке. Живую, энергичную, всегда веселую девушку полюбили и новые подруги из Воздушно-десантных войск, где она теперь совершенствует свое мастерство.

Самая большая нагрузка пала на долю Нины Пронюшкиной. Сразу после дневного группового прыжка ночью ей предстояло подняться в небо одной. И она великолепно справилась с задачей. «Мне очень помог Петриченко. За ним — как за каменной стеной, — сказала Нина после приземления. — Сидит рядом, значит все будет хорошо. Это воплощение спокойствия, уверенности». Прежний рекорд она превысила почти на 900 метров.

В следующую ночь девушки вновь поднялись в стратосферу (в десятке вместо Салминой прыгнула Фомичева) — задержка раскрытия парашюта составила 13 580 метров!

Конечно, все эти достижения стали возможными благодаря проведенной большой совместной работе конструкторского бюро под руководством Генерального конструктора, лауреата Ленинской премии Г. В. Новожилова, создавшего такой замечательный самолет как Ил-76, экипажа (командир корабля, заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза А. Тюрюмин, второй летчик И. Закиров, штурман В. Яшин, бортинженер — В. Володько, бортрадист — Л. Виноградов, борттехник — К. Сергеев) и бригады наземной службы под руководством В. Алферова, готовившей машину к полету.

С большой благодарностью спортсменки вспоминают военных местного гарнизона, которые тепло заботились о них, создали все условия для работы и отдыха.

Бэга ВАСИНА,
мастер спорта



В ПРОШЛОМ ГОДУ, в день авиационного праздника на Тушинском аэродроме была организована выставка авиационной техники. Вместе с самолетами на стоянке выстроились красавцы-планеры, изготовленные из пластмассы. Они привлекали всеобщее внимание. Большой интерес вызвало и необычное сигароподобное сооружение на колесах, стоявшее рядом.

— Что это такое? — спрашивали любопытные у Пауля Юурма, дававшего пояснения.

— Это тележка-ангар, — сказал Юурма. — Служит она для хранения и перевозки планера. На чемпионатах мира и крупных международных соревнованиях, если планерист не долетит до аэродрома, за ним посылают автомашину вот с таким прицепом-тележкой. Планер разбирают, грузят в свой «ангар» и доставляют на основную базу...

К этому следует добавить, что Пауль Юурма является тренером-механиком сборной команды страны по планерному спорту, а тележка-ангар сконструирована и построена его руками.



Прежде чем стать знатоком планерной техники, Пауль прошел большой и сложный путь. Родился он в 1930 году в эстонском селе Лустиверэ. Рано познал труд. В деревне научился управлять автомашиной, получил специальность шофера. Планерным спортом увлекся уже в зрелом возрасте. Первые полеты совершил в Пярну в 1954 году. С тех пор спортивный аэродром для Пауля стал вторым домом. Чтобы больше летать, он устроился в Таллинский авиаспортивный клуб рабочим по ремонту техники.

Здесь он встретил для себя много нового, интересного. Вскоре Пауль почувствовал, что для детального изучения и ремонта самолетов, планеров, радиостанций и множества приборов его знаний маловато. Надо учиться. Он поступает на вечернее отделение Таллинского политехнического института и успешно заканчивает его. Для получения практических навыков Юурма идет на год работать в полевые авиаремонтные мастерские гражданской авиации, а потом в политехнический институт, где учился.

Летом 1968 года советская команда планеристов отправилась на чемпионат мира в Польшу. Одним из водителей

Читайте в следующем номере

К 60-летию Советских
Вооруженных Сил.

● НА СТРАЖЕ СОВЕТСКОЙ
ОТЧИЗНЫ.

● КРЫЛЬЯ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ.

● ВОЗДУШНЫЙ ЩИТ СТРАНЫ
СОВЕТОВ.

● ЛЕТНОЕ МАСТЕРСТВО ПЛЮС
МУЖЕСТВО.

● ДРУЗЬЯ МОИ, СТАЛИНГРАД-
ЦЫ.

● Командир героического экипа-
жа. Очерк о летчике Герое Совет-
ского Союза В. Гречишкине.

● ЛЕТЧИКИ БАХИРЕВЫ.

● КОММУНИСТЫ ВСЕГДА В АТА-
КЕ.

● Золотые Звезды аэроклубов-
цев.

● МЕСТО ПОДВИГА — МИРНОЕ
НЕБО.

● ПУТИ ОТЦОВ — ДОРОГИ СЫ-
НОВЕЙ.

● ГВАРДЕЙЦЫ В АТАКЕ.

Спортсменам о фигур-
ном пилотаже.

● ВОСЬМЕРКА С ПОЛУБОЧКОЙ.

● АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН.

● ШКОЛЬНИКИ-СЛЕДОПЫТЫ В
ПОИСКЕ.

● ИМЕНИ ГЕРОЯ. Отчет о сорев-
новании авиамodelистов на призы
героев-фронтовиков.

● ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИО-
ДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ.

● ДЛЯ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИС-
ТОВ. Построй модель планера.

● НОВЫЕ СТИХИ.

● УГОЛОК ДОСУГА.

УМЕЛЕЦ ИЗ ТАЛЛИНА



● Пауль Юурма готовит автомашину к дальней поездке.

Фото В. РУБАНА

автомашины и помощником спортсменам был Юурма. Он входил в экипаж своего земляка Иллара Линка. Они удачно дополняли друг друга. Мало говорили и много делали. Их экипаж всегда был готов для выполнения любого задания.

У Пауля ярко проявилось чувство товарищества, взаимопомощи. Что бы у кого ни случилось, он всегда откликнется, поможет и сделает так, что проверить не надо, не подведет. Тогда все убедилось — Юурма очень нужный человек для команды. Впоследствии ни одна поездка за границу не обходилась без него. Много тысяч километров он исколесил на своем «Рафике» по дорогам Польши, Венгрии, Румынии, Чехословакии, Югославии, Финляндии. Много раз ему приходилось разыскивать севшие планеры вдалеке от аэродрома, разбирать их, грузить на прицеп-тележку и везти к месту старта, чтобы подготовить к очередному полету, а иногда и выполнять совсем неожиданные работы.

Летом 1971 года команда советских планеристов поехала в Венгрию на международные соревнования. Там нашим спортсменам впервые пришлось столкнуться с фотографированием поворотных пунктов с воздуха. До этого существовали иные правила. Пролетающие планеры фиксировались специальными судьями с земли.

Начались полеты. Когда вечером судьи проявили пленки, то оказалось, что один из фотоаппаратов не работает. Спортсмену упражнение не засчитали. Фотоаппараты новой системы были только куплены, как следует не проверены и не освоены. Планеристы и тренер команды В. Юрьев забеспокоились. При внешнем осмотре неисправность обнаружить не удалось. Ехать в мастерские уже поздно. На следующий день намечались полеты, а без фотоаппарата лететь нельзя. Что делать? Фотоаппарат переходил из рук в руки, но никто не мог сказать, что с ним.

В комнату вошел Юурма.

— Пауль! Отказала техника, — обратилась к нему сразу несколько человек. — Помогли!

— Сейчас посмотрю, — сказал он спокойно. Взяв свой чемоданчик, достал инструмент и стал разбирать фотоаппарат. Он отвинчивал десятки разных винтиков, отсоединял детали и бросал их в коробку. Вокруг стояли планеристы и молча наблюдали за его действиями.

Наконец он достал какую-то замысловатую «железочку», повертел ее в руках и стал подтачивать надфилем. Все смотрели на него с большим интересом. А Юурма уже начал сборку фотоаппарата. Он мельком заглядывал в коробку, находил нужные части, пружинки, шурупчики и ставил их на место. Казалось, что этот мастер всю жизнь только и занимался разборкой и сборкой таких фотоаппаратов. Ни разу не ошибся, не задумался, не примерял деталь дважды.

— Возьмите, аппарат хороший, только на заводе собрал его недобросовестный человек, — сказал Пауль, — не зачистил заусенец, поэтому и появилась неисправность. Теперь будет работать нормально.

Спортсмены по очереди проверяли его и убеждались, что помех нет, все в порядке.

— Настоящий «левша», — заметил один из планеристов, — на все руки мастер.

Тогда на соревнованиях и в последующие годы фотоаппарат действовал безотказно, и спортсмены не раз вспоминали Пауля добрым словом.

В 1972 году наша команда отправилась на чемпионат мира в Югославию. Длинные маршруты по горным дорогам, днем и ночью, в дождь и непогоду заставили планеристов требовательнее относиться к конструкции тележки. И вот тогда у Пауля родилась идея — построить свою тележку, более удобную, надежную, легкую.

Тележка для планера — дом на колесах, а дом надо строить не на один год. И в самом деле, она служит не только для перевозки, но и применяется для хранения планера, поэтому в дополнение ко всему ее конструкция должна быть прочной и влагонепроницаемой. Его замысел нашел всеобщую поддержку.

Пауля пригласили в сборную команду страны на должность тренера-механика. В планерном спорте тренер-механик играет большую роль. Оттого, как планеристы осваивают материальную часть, как они могут разобрать и собрать планер, подготовить его к полету, наладить радиостанцию, отрегулировать приборы, в значительной степени зависит успех на соревнованиях. Кандидатура на эту должность была самой подходящей.

...Юурма принялся делать расчеты, чертежи, подбирать материалы. Он пришел к выводу, что лучше всего тележку строить с применением стеклопластика. Однако материал этот новый, его технология как следует не изучена, поэтому пришлось все начинать заново. Конструктор придумал и сам изготовил ряд приспособлений, которые облегчают погружку планера и надежность его крепления.

Около года он с помощью И. Линка и Л. Пихлака работал над созданием тележки. Наконец она была закончена и успешно прошла испытания. Теперь в ней транспортируется и хранится дорогосто-

ящий пластмассовый планер «Нимбус-2».

В 1975 году появилась острая необходимость еще в одной подобной тележке. Экспериментальный завод спортивной авиации ЦК ДОСААФ Литовской ССР построил новый пластмассовый планер ЛАК-9. Этот отечественный высококачественный паритель готовился для участия на чемпионате мира в Финляндии, но транспортировать его было не на чем. И опять выручил Юурма. Вновь расчеты, чертежи, приспособления. Напряженная работа, часто без выходных дней с утра до вечера. Несмотря на большие трудности, тележка все же была построена в срок и на чемпионате успешно прошла все испытания. После поездки в Финляндию Юурма построил еще две модернизированных тележки, предназначенных для новых пластмассовых планеров ЛАК-9. Они получили высокую оценку и теперь по техническим условиям ЛАК-9 будут выпускаться в комплекте с тележкой-ангаром конструкции Пауля Юурмы.

— Я знаю Юурму много лет, — говорит командир планерного звена Таллинского авиаспорта Андрей Тяптин, — он спортсмен-планерист первого разряда. Летает хорошо. Его налет выше 600 часов. Приедет он иногда к нам на аэродром, только и слышишь — Пауль, помоги! Пауль, сделай! Пауль, посоветуй! Пауль, проверь! И Пауль никому не отказывает. Для него всегда находится дело. Он механик и радист, шофер и приборист, слесарь и маляр, конструктор и чертежник, столяр и электрик. Он все умеет. Золотые руки у человека и добрая душа.

— На своего тренера-механика, — сказал старший тренер сборной команды страны Валентин Юрьев, — я надеюсь, как сам на себя. Ему все можно доверить, и не бояться, что не сделает. Аккуратность, точность, надежность — вот качества, присущие Паулю Юурме.

Большинство спортсменов, входящих в основной состав команды, — инженеры, мастера высокого класса, однако все они относятся к своему тренеру-механику с почтением. Если Пауль сказал, что должно быть так, значит так и будет. Юурма имеет какое-то особое техническое чутье. Он как хороший музыкант. Тот сразу почувствует, что инструмент расстроился, начал фальшивить. Так и Пауль. Стоит ему, например, прислушаться к работе радиостанции, мотора или другого какого-то агрегата, и он быстро определит неисправность.

Его интуиция, чутье имеют основу. Это прежде всего большие знания, всесторонняя техническая подготовка, любознательность и природная сметка. От природы у него хозяйский расчет, бережливость, забота об общем деле. Он глубоко переживает, когда видит, что планерная техника порой используется не по-хозяйски.

В статье 60-й Конституции СССР говорится — «Обязанность и дело чести каждого способного к труду гражданина СССР — добросовестный труд в избранной им области общественно полезной деятельности, соблюдение трудовой дисциплины...» Это положение нашей Конституции Пауль Юурма стремится сделать законом своей жизни.

А. ВИНОКУРОВ



РАБОТОСПОСОБНОСТЬ КОСМОНАВТА В ПОЛЕТЕ

Во время космического полета организм человека подвергается воздействию ряда таких факторов, с которыми на земле люди не встречаются. При взлете корабля и при сходе его с орбиты космонавт испытывает определенные перегрузки. В ходе полета по околоземной орбите на него влияют невесомость, ограниченность движений в замкнутой кабине, ее сравнительно малый объем. На психику космонавта оказывают воздействие эмоциональные нагрузки, связанные с повышенным чувством ответственности за выполнение его программы, особенно за успех испытания уникальной техники.

За минувшие годы со дня первого полета человека в космос сделано очень много по отработке систем космической техники. И все же полет в космос и сейчас носит испытательный характер, со всеми вытекающими из этого последствиями.

Ученые, врачи, конструкторы и, конечно, сами космонавты хорошо представляют трудности, с которыми пока связан любой полет, воздействие всех его факторов.

В настоящее время разработаны методики технической, психологической, медицинской и физической подготовки человека к космическому полету. Этот комплекс с каждым годом расширяется, совершенствуется, чему, кстати сказать, весьма способствуют медицинские наблюдения и эксперименты, выполняемые самими космонавтами во время полетов.

СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП развития космонавтики характерен тем, что объем и сложность аналитических и физических работ, выполняемых экипажами на борту кораблей и орбитальных станций, возрастают. Следовательно, теперь мало лишь хорошего самочувствия в полете — нужна и высокая работоспособность. Поэтому проблеме ее сохранения и повышения уделяется все большее внимание. Конструкторы космических кораблей и долговременных станций, их оборудования, работники космической медицины настойчиво ищут пути совершенствования подготовки человека к условиям длительной деятельности на орбите.

Одним из основных условий высокой работоспособности экипажа в полете является снижение эмоционального напряжения, являющегося следствием потери связи с привычной земной обстановкой. Чтобы существенно снизить эту дополнительную нагрузку на организм космонавта, как бы «приучить» его к необычной обстановке, проводятся тренировки, вызывающие примерно такие же, как в реальном полете, эмоциональные нагрузки. К таким тренировкам относятся полеты на самолетах, в тренировочном корабле, вращение на центрифуге, парашютные прыжки, занятия на специальных тренажерах.

Летная подготовка помогает развить у космонавтов морально-волевые качества, способности человека к волевому подавлению отрицательных эмоций, навыки правильных решений в быстротекущей обстановке, при дефиците времени. Полеты готовят организм к перенесению перегрузок, вибраций, шумов, вестибулярного дискомфорта, то есть к работе в условиях, когда у человека возникают весьма неприятные ощущения, связанные с особенностями реакции вестибулярного аппарата на невесомость.

Специальная летная подготовка космонавтов как у нас, так и в Соединенных Штатах Америки считается одним из

важных разделов подготовки. Поэтому первые космонавты выбирались из числа летчиков. А когда в отряд пришли другие специалисты — инженеры, врачи, — они тоже стали выполнять полеты по специально разработанной для них программе.

Действенным средством психологической подготовки к сложной и длительной работе в полете стали тренировки в макете космического корабля. Его интерьер, приборное оборудование, искусственно создаваемые шумы в сочетании со специальными упражнениями по своему психофизиологическому воздействию на организм очень близки к действительности в реальном космическом полете.

Эти тренировки позволяют выявить общие и индивидуальные особенности реакции организма космонавта. Показания соответствующих приборов, личные наблюдения инструктора, врачей за тем, как космонавт использует систему управления кораблем, как воспринимает, перерабатывает и передает информацию, дают возможность с относительно большой точностью характеризовать работоспособность космонавта во время тренировки. Определенная серия подобных тренировок позволяет судить, насколько после них повысилась психофизиологическая устойчивость организма к определенным факторам космического полета, а следовательно, прогнозировать и работоспособность на орбите.

Шумы средней и малой интенсивности воздействуют на экипаж космического корабля в течение всего орбитального полета. Основным источником шумов — непрерывно работающие агрегаты системы жизнеобеспечения. В длительном полете этот акустический фон в кабине действует как раздражитель, усиливает тормозные процессы в центральной нервной системе, что снижает работоспособность космонавта, если он не приобрел во время наземных тренировок нужного «иммунитета» к такого рода раздражителям. Поэтому космонавтов

еще на земле знакомят с шумовым воздействием как отдельных агрегатов, так и систем в целом.

Очень важным элементом повышения безопасности полета вообще и работоспособности экипажей в частности, являются тренировки, направленные на выработку навыков действий в так называемых «нештатных ситуациях». Такие ситуации, по оценкам американских специалистов, вероятны, примерно, в 95 из каждой тысячи полетов кораблей. В 45—50 полетах они возникают еще на активном участке, то есть вскоре после старта, в 22—25 — в период орбитального полета и в 12—17 — при возвращении на Землю. Следовательно, космонавты всегда должны быть готовы к немедленным действиям. Опыт показывает, что при достаточной подготовке на земле космонавты, как правило, действуют быстро и точно. А уверенность в том, что приобретенные знания и навыки позволяют успешно справиться с любой «нештатной ситуацией», в свою очередь повышает общую психофизиологическую устойчивость организма космонавтов.

☆☆☆

Перед сходом корабля «Восход-2» с орбиты одна из команд в автоматической системе солнечной ориентации не прошла. Экипаж «Восхода» по консультации с центром управления выполнил посадку с использованием системы ручного управления. Имея уже соответствующие навыки, А. Леонов вел наблюдения за космическими ориентирами и Землей и информировал командира о пространственном положении корабля. Быстро выполнил необходимые расчеты, П. Беляев вручную сорентировал корабль и включил тормозную двигательную установку. Естественное при этом повышение нервно-психического напряжения не помешало Беляеву и Леонову правильно оценить обстановку, принять решение и уверенно его осуществить. Организм космонавтов уже был подготовлен к таким «всплескам» нервно-психической нагрузки, а практические навыки действий в усложненной обстановке приобретены в полетах на самолетах, при наземных тренировках, когда инструкторы создавали почти все возможные «нештатные» ситуации.

Многое дают для повышения работоспособности космонавта в полете плановые занятия и тренировки непосредственно в корабле или на орбитальной станции. Они укрепляют веру экипажей в надежность техники, в способность своими силами и с помощью «земли», устранить неполадки, если они все же возникнут. При осуществлении совместного советско-американского экспериментального полета космических кораблей «Союз-19» и «Аполлон» А. Леонов и В. Кубасов по рекомендациям, переданным с Земли, за несколько часов отремонтировали телевизионную систему. Остроумно используя имевшиеся на борту подручные средства и материалы, космонавты выполнили довольно большой объем работы. Успешно справились с возникшей неисправностью в стыковочном модуле и американские космо-

навты. Благодаря высокой психологической устойчивости и работоспособности экипажей, их умелым действиям программа полета, как известно, была выполнена.

Чтобы подготовить экипажи кораблей к эффективной работе в усложненных условиях космического полета, на тренировочных занятиях моделируются различные режимы. Так, например, проигрывается двух-трехсуточный режим непрерывной операторской деятельности, включающий в себя различные вахты. Состав и количество вахт зависит от планируемой программы полета — это управление кораблем, выполнение астронавигационных измерений и расчетов, исследование систем облаков для метеорологов, кроме того, включаются различные психологические и психофизиологические тесты и исследования.

Понятно, что в ходе непрерывной двух-трехсуточной деятельности даже в обычной обстановке человек будет уставать, но еще больше он устанет в ходе непрерывной операторской работы. Быстрота развития утомления у различных людей неодинакова. Она зависит от натренированности к определенному виду деятельности, эмоционального состояния и других причин. После серии тренировок космонавт приобретает навыки длительной работы в сложных условиях, правильного распределения своих сил и его работоспособность сохраняется значительно дольше.

☆☆☆

После выхода на орбиту в течение первых нескольких суток из-за усиленного прилива крови к голове у космонавтов возникают головные боли. Чтобы подготовить их психологически к такому явлению, экипажам перед стартом рекомендуется ложиться спать так, чтобы голова была несколько ниже ног. Как правило, в первую ночь редко кто спит нормально, но потом организм человека приспосабливается. Впоследствии, при выполнении реального полета, космонавт уже меньше чувствует головные боли, что улучшает его работоспособность.

Тренировки по специальной программе помогают космонавтам легче переносить и такое воздействие психологического порядка, как «отрыв» от внешнего мира, нарушение привычной обстановки, однообразие условий существования, ограничение поступающей информации, так называемая пространственная напряженность, возникающая от тесного соседства с другими людьми.

Таким образом, после завершения всего сложного комплекса тренировок у космонавта формируется полная психологическая модель космического полета. А способность человека создавать «внутренние модели», заранее «проигрывать» будущие ситуации и свою линию поведения в надвигающихся событиях позволяют ему быть готовым к любым действиям, что и является необходимым условием успешного решения задач, возникающих в практическом полете.

Н. ФЕФЕЛОВ

70-я ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ФАИ

В октябре 1977 года в Риме состоялась 70-я генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). В работе конференции приняли участие представители 36 стран. В их числе — делегации Германской Демократической Республики, Польской Народной Республики, Чехословацкой Социалистической Республики, Социалистической Федеративной Республики Югославии, Кубы и Советского Союза.

Открытие генеральной конференции состоялось в городской ратуше (Капитолии). Здесь нашей делегации были переданы медали и дипломы ФАИ для вручения награжденным: Золотая парашютная медаль — заместителю председателя Федерации парашютного спорта СССР А. Гуськову; золотая медаль Нила — председателю Комитета авиационно-космического образования ФАС СССР В. Башкирову; диплом имени летчика-космонавта СССР В. Комарова — летчиком-космонавтам СССР Героям Советского Союза Б. Волинову и В. Жолобову; почетные групповые дипломы ФАИ — коллективу ОКБ, разработавшему космические станции «Венера-9» и «Венера-10» и оказавшему содействие в их запуске, и коллективу вертолетного предприятия. Присуждены дипломы Поля Тиссандье — главному тренеру сборной СССР по самолетному спорту А. Тырсину, мастеру спорта СССР международного класса планеристке Э. Лаан и мастеру спорта СССР международного класса авиамodelисту Л. Алдошину.

Генеральная конференция ФАИ перенесла национальный аэроклуб Кубы из сочленов в действительные члены ФАИ.

Утвержден спортивный календарь на 1978 год. В нем предусматривается проведение чемпионатов мира: по вертолетному спорту в СССР (г. Витебск), высшему пилотажу на поршневых самолетах — в ЧССР, планерному спорту — во Франции, парашютному — в Югославии, авиамodelному (кордовым моделям и моделью-копиям) — в Англии.

Конференция заслушала сообщение представителя ФАС СССР о 20-й годовщине со дня запуска в нашей стране первого в мире космического спутника Земли.

Председатель ФАС СССР И. Н. Кожедуб вновь избран вице-президентом ФАИ на 1978 год.

Принят ряд предложений, направленных на изменение и дополнение некоторых статей кодексов ФАИ по авиационным видам спорта.

В. НАУМКИН,
ответственный секретарь ФАС СССР

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

МИГ-9 М-82 — И-211



Осенью 1941 года трудная обстановка в авиапромышленности вынудила снять с производства двигатели жидкостного охлаждения АМ-35, которые устанавливались на истребителях МиГ-3. Это, естественно, повлекло за собой и прекращение серийного выпуска самолета. В то же время моторостроители страны увеличили производство двигателей воздушного охлаждения М-82. Конструкторский коллектив, возглавляемый А. Микояном и М. Гуревичем, решил так приспособить МиГ-3 под этот двигатель, чтобы самолетостроители могли наладить выпуск нового варианта истребителя, максимально используя имеющуюся оснастку и освоенную технологию производства.

В 1942 году опытный экземпляр истребителя, получивший обозначение МиГ-9 М-82, был построен. Планер и шасси практически оставались такими же, как у МиГ-3. Крыло конструкторы опустили на 100 мм. Несколько изменены были сварная ферма фюзеляжа, его хвостовая часть и задкрылья в месте сопряжения крыла с фюзеляжем. Учитывая опыт первых месяцев воздушных боев, на новой модели истребителя поставлено более мощное по сравнению с МиГ-3 вооружение: три крупнокалиберных пулемета (12,7 мм) — один сверху над мотором по оси фюзеляжа и два справа и слева, в центроплане.

Взлетный вес нового варианта истребителя возрос на 32 кг. На испытаниях он показал максимальную скорость на высоте 6150 м — 565 км/ч, у земли 475 км/ч. Высоту 5000 м истребитель набирал за 6,7 мин. Его разбег 410 м, пробег 535 м. Посадочная скорость 146 км/ч. Практический потолок 8700 м.

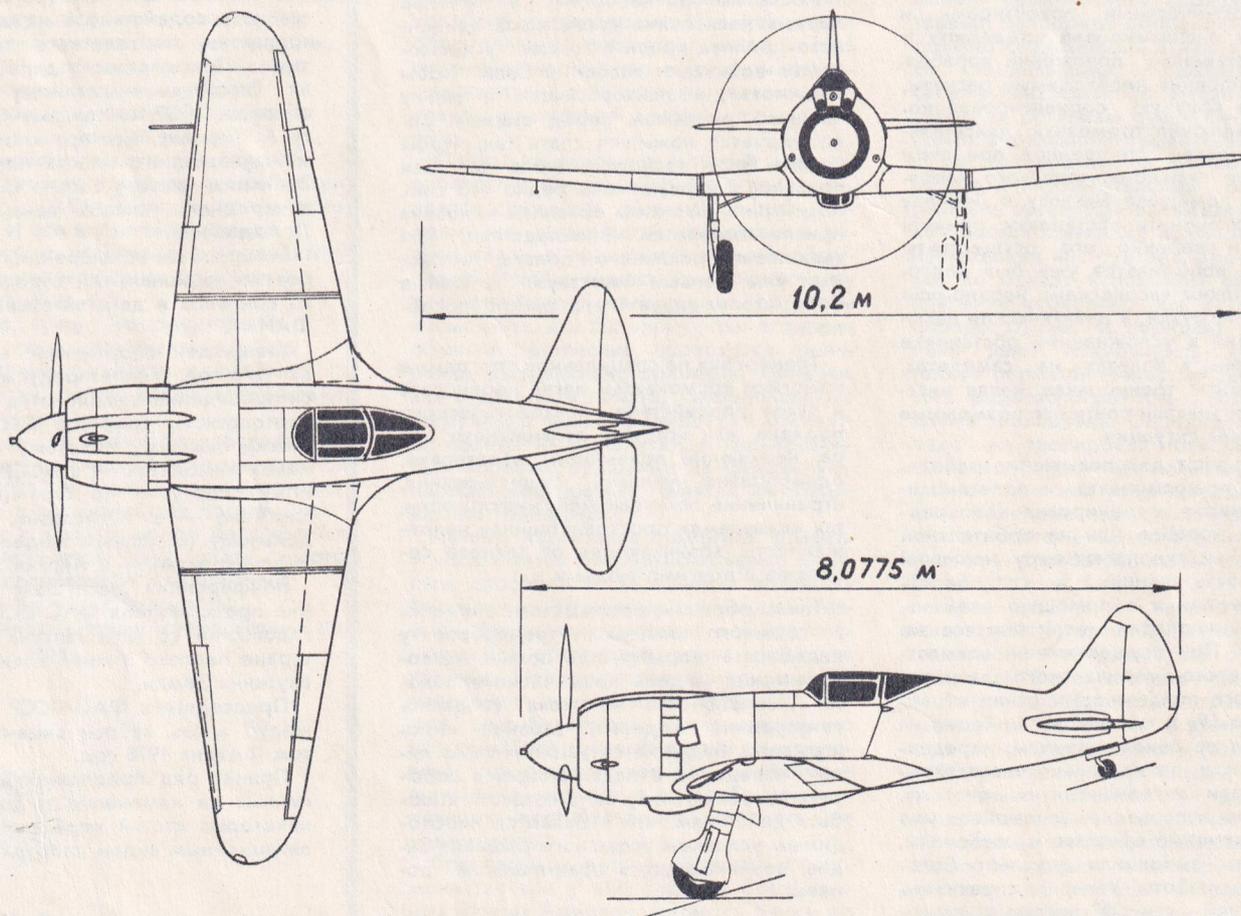
Принципиально правильное стремление конструкторов максимально упростить самолетостроителям переход от освоенного МиГ-3 к выпуску его новой модификации сказалось на скорости и скороподъемности истребителя. По этим важным параметрам он уступал и своему исходному об-

разцу, и новому варианту истребителя ЛаГГ-3, получившему после модификации под двигатель М-82 обозначение Ла-5.

Почти одновременно с первым вариантом МиГ-3 с двигателем воздушного охлаждения конструкторский коллектив в том же 1942 году разработал и второй опытный истребитель под улучшенную модель двигателя воздушного охлаждения АШ-82 мощностью 1850 л. с. Второй опытный самолет с АШ-82 получил обозначение И-211 (Е). Благодаря лучшей герметизации всей машины, общему облегчению конструкции фюзеляжа и шасси, облагораживанию его аэродинамики, этот вариант истребителя показал хорошие летно-технические данные. На испытаниях он развивал максимальную скорость до 670 км/ч, высоту 5000 м набирал всего за 4 мин. При взлетном весе 3100 кг и запасе топлива 385 кг дальность полета достигала 1140 км. Практический потолок И-211 превышал 11 000 м.

Таким образом, по основным летным характеристикам новый вариант «мига» в основном отвечал предъявляемым требованиям, практически был равен и даже превосходил другие истребители, оснащенные таким же двигателем, в частности и самолет Ла-5. Однако Ла-5 уже освоивался в серийном производстве и поэтому было решено И-211 в серийное производство не передавать, чтобы не осложнять работу авиапромышленности. К тому же в дальнейшем конструкторы Ла-5 улучшили самолет, и он прочно занял место в числе лучших фронтовых истребителей с двигателями воздушного охлаждения.

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



103 — 103У

Конструкторский коллектив, возглавляемый А. Н. Туполевым, в 1939 году начал проектировать скоростной двухмоторный самолет, который должен был заменить основной советский фронтовой бомбардировщик СБ, хорошо показавший себя в Испании и в небе Монголии, но уже не отвечающий возрастающим требованиям.

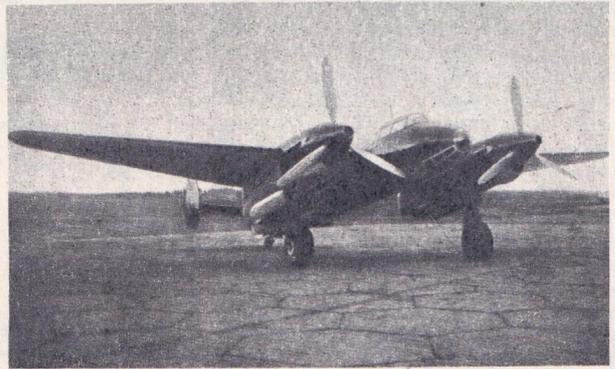
Опытный самолет, получивший условное обозначение «103», был разработан и построен в короткий срок. В конце января 1941 года летчик М. А. Нюхтиков совершил на бомбардировщике первый полет. Заводские испытания самолета продолжались до конца мая 1941 года.

Конструкция самолета «103» — цельнометаллическая. Схема — моноплан очень чистой аэродинамической формы. Экипаж три человека, кабины с броневой защитой. Для лучшего обзора вниз и вперед носовая нижняя часть фюзеляжа была застеклена. Две пушки калибра 20 мм и четыре скорострельных пулемета калибра 7,62 мм обеспечивали бомбардировщику надежную защиту от атак истребителей. Нормальная бомбовая нагрузка — 1000 кг, в перегрузочном варианте 2000 кг (включая бомбы большого калибра). Соответственно менялся и взлетный вес. С нормальной нагрузкой он был 9950 кг, в перегрузочном варианте — 10922 кг. Для повышения живучести бомбардировщика все его бензобаки были протектированы, а освобождающаяся емкость заполнялась инертным газом из выхлопных патрубков двигателей, что сводило к минимуму опасность взрыва баков при попадании в них снарядов.

В течение июня — июля 1941 г. были проведены государственные испытания самолета «103». В ходе их подтвердилось все основные расчеты конструкторов. Бомбардировщик обладал очень хорошими данными: его максимальная скорость на высоте 8 тыс. м достигала 635 км/ч, практический потолок — 10 600 м. Высоту 5 тыс. м он набирал за 8,6 мин. Длина разбега всего 430 м, длина пробега — 730 м. В сочетании с сильным бортовым пулеметно-пушечным вооружением высокая скорость и хорошая маневренность бомбардировщика позволяли экипажам успешно отражать атаки вражеских самолетов.

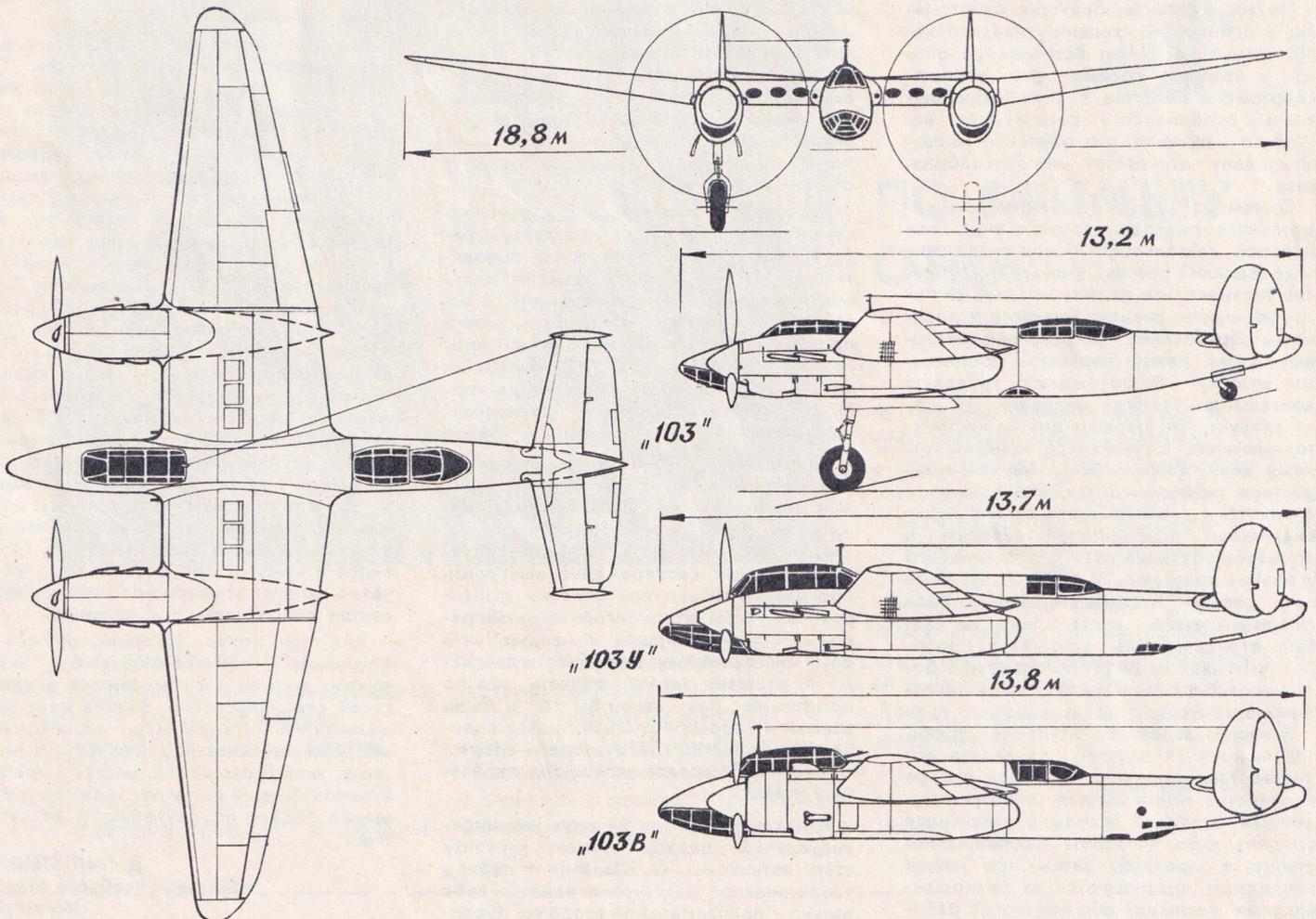
Чтобы усилить боевые возможности машины, конструкторы оснастили «103» всем необходимым для бомбометания не только с горизонтального полета, но и с пикирования. Это позволяло экипажам поражать не только крупные, но и малоразмерные цели.

Почти одновременно с первым экземпляром «103» была начата постройка его четырехместного варианта. Четвертый



член экипажа — воздушный стрелок — должен был усилить защиту самолета от атак с задней полусферы. Этот вариант бомбардировщика получил обозначение «103У». От первой машины его отличали увеличенный мидель фюзеляжа, что было вызвано необходимостью перекомпоновки передней кабины (в ней летчик и штурман размещались вместе); более мощное бортовое вооружение (2 пушки, 5 пулеметов и держатели для 10 реактивных снарядов РС-132). Самолет, естественно, стал тяжелее. Его взлетный вес с нормальной нагрузкой достиг 10 435 кг, а в перегрузочном варианте 11 480 кг. Поэтому летные данные несколько снизились. Максимальная скорость «103У» достигала 610 км/ч (на высоте 7800 м), практический потолок — 10 500 м, дальность полета 1900 км. Высоту 5000 м он набирал за 9,5 мин.

Самолет «103У» с двигателями АМ-37 после испытаний, завершившихся уже в начале войны, был принят к серийному производству. Однако организовать массовый выпуск нового бомбардировщика в первый период войны не удалось. Авиационная промышленность не могла в то время обеспечить массовый выпуск одновременно двигателей АМ-37 и АМ-38, которыми оснащались штурмовики Ил-2. Учитывая создававшуюся обстановку, конструкторский коллектив, возглавляемый А. Н. Туполевым, в короткий срок создал еще одну модификацию бомбардировщика под двигатели воздушного охлаждения М-82. Эта модификация получила обозначение «103В» и стала исходным образцом для самолета Ту-2 — одного из лучших бомбардировщиков периода второй мировой войны.





КЛЮЧ К ОБУЧЕНИЮ

Как известно, спортсмен-летчик должен обладать необходимыми качествами: силой воли, целеустремленностью, быстротой реакции, сообразительностью, умением принять правильное решение в сложной воздушной обстановке. Кроме того, летчик должен быть физически выносливым — ведь от взлета и до посадки он находится в режиме высокого физического и психического напряжения.

Нельзя успешно обучать и тем более воспитывать такого человека, не зная особенностей его характера, способностей, знаний, навыков, привычек, моральных качеств и бытовых условий. Индивидуальный подход обусловлен тем, что личные качества и способности людей различны.

Эти различия, объясняющиеся природными задатками человека, а также средой, в которой он вырос, требуют от воспитателей при обучении начинающего летчика высокого профессионального мастерства, педагогического такта.

Не все курсанты, будущие спортсмены, в одинаковой степени усваивают необходимые предметы. Встречаются юноши, у которых нужные для летчика-спортсмена качества в силу индивидуальных особенностей развиваются настолько медленно, что обучение их летному делу становится нецелесообразным.

Одним из важных моментов индивидуального подхода является учет типа нервной деятельности спортсмена-летчика. Великий русский ученый И. П. Павлов указывал, что от типа нервной системы во многом зависит быстрота и прочность образования условно-рефлекторных связей между нервными процессами, которые сопровождают трудовую деятельность любого человека. Из этого следует, что первым шагом инструктора-летчика, обучающего юношей летному делу, должно быть изучение характера каждого из тех, кто пришел в аэроклуб и в зависимости от его индивидуальных особенностей находить в процессе обучения пути для наилучшего усвоения предмета. У каждого курсанта есть сильные и слабые стороны. Зная сильные стороны, легче влиять на слабые, отрицательные качества и, наоборот, учитывая недостатки, возможно более успешно развивать все, что есть положительного.

В нашем аэроклубе изучение курсантов начинается задолго до начала его учебы. Так, например, в период отбора кандидатов еще в августе инструкторы-летчики проводят беседы с учащимися средних школ, выявляя желающих поступить в аэроклуб. Затем, при записи кандидатов интересуются их биографическими данными, общественной работой, наклонностями.

Далее наступает самый ответственный момент отбора — прохождение кандидатами врачебно-медицинской комиссии, в которой кроме врачей участвуют представители летного состава аэроклуба.

Обобщенные данные в виде личного дела кандидата обсуждаются предварительно на мандатной комиссии аэроклуба и затем в специально отведенный день мандатная комиссия проводит собеседование с кандидатом. Все это дает возможность предварительно составить мнение о каждом из будущих летчиков.

Однако личное дело не дает полной характеристики, поскольку оно не полностью отражает лицо обучаемого. Поэтому главным принципом индивидуальной работы остается постоянное общение инструктора с курсантом, наблюдение за его учебой, бытовыми условиями, общение в нерабочее время, на спортплощадке, в кино. Инструкторы поддерживают связь с врачом, с родителями обучаемого, его друзьями по школе и работе. Изучение ведется постоянно, непрерывно. Инструкторы часто замечают в поведении своих воспитанников новые положительные черты, иногда меняющие встречающееся в практике деление учащихся еще до начала полетов на «годных» и «негодных» к летному обучению.

Курс летной подготовки и другие документы, регламентирующие летную работу курсантов на реактивных самолетах, достаточно полно учитывают индивидуальные особенности обучаемых, устанавливая минимум и максимум полета по упражнениям и задачам летной программы, последовательность отработки элементов полета. От инструктора требуется точное соблюдение установленных правил.

Спортсмен А. Иваничкин, выполняя перед началом полетов первый парашютный прыжок, получил травму и был направлен на лечение. Инструктору казалось, что спортсмен, выйдя из больницы, сможет своевременно выполнить программу только при условии форсирования учебы, что категорически запрещено. Однако старший командир, учтя опыт инструктора и способности спортсмена, поставил задачу обучать его по программе без какой-бы то ни было спешки и упрощения. Объективная оценка возможностей инструктора и спортсмена способствовала успешному окончанию учебы.

А вот другой пример того, как индивидуальный подход помог курсанту стать летчиком. Ю. Шалавин в период теоретической подготовки показал себя только с положительной стороны. Курсовые зачеты по всем дисциплинам сдал на

оценку «отлично», был допущен к парашютным прыжкам. Уже на борту самолета Ан-2 случилось непредвиденное, курсант категорически отказался прыгать с парашютом. Выяснилось, что Шалавин боится высоты. Инструктору пришлось немало провести бесед с курсантом, чтобы ослабить в момент прыжка сильное нервное напряжение. Был принят ряд мер, способствующих преодолению боязни прыжка. После некоторого перерыва и дополнительной тренировки курсант совершил прыжок и был очень рад, что инструктор помог ему побороть страх.

Как известно, теоретические занятия в аэроклубах проводятся в классах с группой курсантов. Но как только наступает период вывозной программы и в последующих полетах, обучение проводится инструктором строго индивидуально. В этих условиях важно, чтобы инструктор-летчик, зная индивидуальные особенности каждого, с наибольшей эффективностью проводил обучение и воспитание своих курсантов.

Вот как, например, проводит эту работу инструктор-летчик В. Сериков. Он тщательно готовится к очередному летному дню. В его рабочей книжке содержатся записи о том, как тот или иной курсант научен устно излагать содержание полетного задания и порядок выполнения элементов полета, как он самостоятельно готовится к полету, как отвечает в процессе розыгрыша полета на поставленные вводные задачи, умеет ли анализировать собственные ошибки. Знание особенностей каждого позволяет инструктору по-разному проверять подготовку курсантов, одного только по вводным, другого по докладу о содержании полетного задания, третьего по записям в рабочей тетради. Необходимо добиваться, чтобы каждый спортсмен летной группы умел четко излагать содержание полетных заданий, знал технику выполнения элементов полета и нормативы оценок, правильно анализировал свой полет и самостоятельно готовился к нему. В процессе летного обучения следует всемерно развивать у курсантов способность к мышлению.

Для того, чтобы успешно обучать и воспитывать летчика-спортсмена, инструктор должен в совершенстве владеть своей специальностью. Знание дела, помноженное на выдержку, спокойствие, доброжелательность, душевность и простоту, сочетающиеся с высокой требовательностью — вот залог успешного решения задачи по обучению и воспитанию.

Д. ПИЛИПЕНКО,
начальник учебного отдела
аэроклуба

Липецк

ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ установилась между Сумским и Богодуховским аэроклубами — обмениваться передовыми методами работы.

В конце августа делегация богодуховского клуба во главе с его начальником В. Коротецким побывала в Сумах. Ознакомилась с учебной и производственной базой. Понравилась богодуховцам добротное двухэтажное здание учебного корпуса, светлые уютные классы, оборудованные действующими стендами и макетами. Особенно хорошее впечатление произвели классы предварительной подготовки на каждую летную группу. Они красиво оформлены, имеется достаточно наглядных пособий.

Было отмечено, что вся учебная база создана руками работников и спортсменов клуба.

Богодуховцы ознакомились с работой лучших методистов. Ими являются преподаватели Г. Гриб, А. Квашин, В. Тыркусов, летчики-инструкторы П. Ковалев, Г. Шапочка, которые готовят спортсменов без предпосылок к летным происшествиям.

Заслуживает внимания и опыт инженерно-технической службы, возглавляемой Ю. Колдашевым. В частности, по достоинству была оценена

КЛУБЫ ОБМЕНИВАЮТСЯ ОПЫТОМ

работа авиатехника В. Середы, который отлично знает материальную часть, содержит ее в отличном состоянии, передает свой опыт спортсменам.

Заместитель начальника Богодуховского клуба Г. Пономарев во время встречи поделился опытом организации и проведения политико-воспитательной работы, военно-патриотического воспитания курсантов и спортсменов, пропаганды материалов XXV съезда КПСС, новой Конституции СССР, организации социалистического соревнования.

В свою очередь делегация Сумского аэроклуба во главе с начальником

И. Титаренко побывала в Богодухове. Приятно было пройтись по чистому и зеленому авиагородку, усаженному фруктовыми деревьями. Понравилась методический, тренажный классы и классы подготовки инструкторского состава, а также спортгородок. Они признаны лучшими и взяты за образец. Пройдет немного времени и такие же классы будут в Сумском аэроклубе. Здесь были отмечены передовые методы работы преподавателей Я. Позднякова, С. Беленко, лучших летчиков-инструкторов Ю. Нестеренко, Г. Рябовол, авиатехников П. Алексенко, В. Бондаренко. Опытom поделились также работники автотракторной службы, службы связи и обеспечения.

Обмен опытом двух аэроклубов помогает совершенствовать стиль и метод работы, лучше выполнять задачи, стоящие перед коллективами. Как Сумской, так и Богодуховский аэроклубы успешно закончили учебный год, выполнили плановые задания и соцобязательства, взятые к 60-летию Великого Октября.

А. ШАПОВАЛОВ,
заместитель
начальника аэроклуба



ВЛАДИМИР ПЕРШИН поступил в авиаспортклуб под влиянием своего отца — летчика фронтовика, награжденного орденом Красной Звезды и медалями. Сейчас, хотя и на пенсии, отец работает в Ижевском аэроклубе диспетчером

по перелетам. Коллектив избрал ветерана председателем месткома.

Не раз отец и сын заводили разговоры об авиации. Они увлекли Владимира. Поначалу он пришел в аэроклуб на должность авиатехника. Увлёкся парашютизмом. На его счету

ПО ПРИМЕРУ ОТЦА

96 прыжков. Потом осуществил и свою заветную мечту — закончил в аэроклубе курс летной подготовки на самолете Як-18 и на вертолете Ми-1. Уже девятый год В. Першин работает летчиком-инструктором. Член КПСС, ударник коммунистического труда, он нередко бывает в средних школах, беседует со старшеклассниками. Его рассказы об авиации, о вертолетах увлекают и ребят, занимающихся в школе юных летчиков.

С. ПРОКОФЬЕВ

Ижевск



МОСКВА, ВОЛГОГРАДСКИЙ РАЙОН...



Наждому, кто проходит по Рязанскому проспекту столицы недалеко от станции метро того же названия, бросается в глаза большое красочное панно. На нем — эпизод воздушного боя, портрет молодого летчика и краткий текст:

«Петр Михайлович Вострухин. Родился в 1921 году в Москве (Выхино), работал на заводе «Серп и Молот». Отлично

От этого панно начинается улица Вострухина; она пролегла среди совсем новых кварталов Волгоградского района. Трудно себе представить, что на этом месте чуть больше десятка лет назад теснились деревянные домики старого Выхино. Когда в нем родился, рос, учился Петр Вострухин, считался поселок не самым ближним Подмосковьем. А сейчас на прямой и широкой улице имени героя-летчика свободно стоят современные, благоустроенные жилые дома, служебные здания, поликлиника.

Доходим до конца улицы Вострухина, поворачиваем направо. На первом доме белая табличка с надписью: «Улица Хлобыстова. Названа в 1966 году в память летчика Хлобыстова Алексея Степановича, проявившего героизм в битве за Москву, Героя Советского Союза».

Названная в год своего рождения, улица еще только начинает жить. Здесь очень много детей. Вот бегут навстречу два школьника-подростка. Спрашиваем: — Ребята, на какой улице ваша школа?

— На улице Хлобыстова.

— А кто он такой?

Мальчишки бросают на нас недоуменный взгляд.

— А вы не знаете?

— Нет, не знаем.

И тогда, стараясь опередить друг друга, заглядывая слогом и целые слова, они торопливо выпаливают:

— Летчик, герой, фашистов таранил... Пойдемте, мы вам покажем.

окончил летное училище. Войну встретил инструктором Борисоглебского училища. На его счету 28 сбитых самолетов противника. Награжден 5 правительственными наградами. 1 мая 1943 года сбил 4 самолета. В этот день Указом Президиума Верховного Совета СССР удостоен звания Героя Советского Союза. Погиб 19 июня 1943 года при выполнении боевого задания».

И ведут к такому же красочному панно, расположенному на самом видном месте, посвященному подвигам Алексея Хлобыстова, его знаменитым трем таранам...

Как важно и хорошо, что в районе присвоили новым улицам имена Героев Великой Отечественной войны — Полетаева, Вострухина, Хлобыстова, Михайлова. И не просто присвоили, а постарались, чтобы жители, все, кто проходит по улицам, узнали, кто были эти герои, какие подвиги совершили. А главное, чтобы юное поколение, подростки, вот такие, как эти двое мальчишек, сердцем прикоснулись к подвигу, прониклись стремлением взять себе за образец героя, следовать его примеру. Начинается с названия улицы, а продолжается в школе.

Несколько лет тому назад в «Крыльях Родины» рассказывалось о военно-патриотической работе в 786-й школе имени Михайлова, расположенной неподалеку от улицы, носящей то же имя. С тех пор немало сделано для расширения и углубления этой работы. Пополнились новыми экспонатами школьный музей боевой славы, укрепилась связь с шефами-авиаторами, с однополчанами Героя Советского Союза Евгения Михайлова. Не один раз побывали школьники в поселке Идрица Себежского района, Псковской области, на месте гибели лет-

чика-героя. Несколько выпускников школы учатся в военных училищах или уже стали офицерами. Старшеклассники старательно занимаются начальной военной подготовкой.

И вот другая, 817-я средняя школа того же Волгоградского района. Сразу при входе в нее видим отгороженный красивой узорной решеткой значительный участок вестибюля, увенчанный надписью: «Музей боевой славы 17-й воздушной армии». Могут сказать, что вестибюль — не самое подходящее место для музея. Но несмотря на все усилия, администрация школы не смогла выделить другое помещение. К тому же очень быстро убеждаешься, что дело не в месте, отведенном музею, а в работе, которая в нем проводится, и что даже при самых скромных возможностях можно добиться больших результатов.

С экспозицией знакомит директор музея Юра Большаков — ученик 10-го класса, отличник ленинского зачета, один из тех, кому было доверено подписать юбилейный октябрьский рапорт молодежи района. Он принял музей у Александра Галиулина, который сейчас учится на 2-м курсе Московского высшего общевойскового командного ордена Ленина Краснознаменного училища имени Верховного Совета РСФСР. А сам Юра, в свою очередь, готовится передать пост директора своему заместителю, члену совета музея ученику 9-го класса Александру Сухову. Так обеспечивается преемственность и непрерывность деятельности этого важного звена военно-патриотического воспитания школьников.

В центре экспозиции большая карта-схема боевого пути 17-й Воздушной армии от Сталинграда до Будапешта и Вены. По сторонам — портреты командовавших ею маршалов авиации С. А. Красовского и В. А. Судец. В тексте перечисляются крупнейшие операции Юго-Западного и 3-го Украинского фронтов, в которых участвовали части и соединения армии, 32 раза получившие благодарность Верховного Главнокомандующего за успешные боевые действия. В ее рядах выросло много выдающихся авиаторов. Читаем имена 131 Героя Советского Союза, шести воздушных богатырей, дважды удостоенных этого высокого звания — В. А. Зайцева, А. И. Колдунова, М. В. Кузнецова, В. И. Полкова, Г. Ф. Сивкова и Н. М. Скорморохова. Видим стенды с портретами героев, фронтowymi фотографиями.

Большой интерес вызывают витрины с документами, воспоминаниями, личными вещами, подаренными музею ветеранами-авиаторами, с реликвиями, найденными школьниками в поисковых экспедициях. Представлены здесь и фотографии, снятые в поездках по местам боевого базирования 17-й воздушной армии. Школьники побывали в Волгограде, Бресте, Днепрпетровске, Павлограде, Николаеве.

✿ Так растут патриоты

Как организуются экспедиции красных следопытов? Каждая требует всесторонней подготовки и четкой организации. Возьмем для примера последнюю из них — в Днепропетровскую область, где находились в годы войны полевые аэродромы полков и дивизий 17-й воздушной. Совет по военно-патриотической работе школы обратился в бюро молодежного туризма «Спутник» при Днепропетровском обкоме ВЛКСМ. Совместно разработали программу и смету поездки. Сумма получилась немалая. Откуда взять такие средства? Значительную часть заработали сами учащиеся: на субботниках, за сданную макулатуру, за работу в летнем лагере труда и отдыха.

Этот лагерь ежегодно действует в подшефном совхозе «Заря коммунизма» Барыбинского района Московской области. Школьникам отводится поле кормовой свеклы, которое они должны трижды прополоть. В этом году в лагере побывало 130 ребят. Они отработали 6200 человеко-часов. Кроме того, две ученические производственные бригады работали в оранжереях Ждановского района.

Когда подсчитали заработанные деньги, оказалось, что их не хватает. Помогли завкомы предприятий, на которых работают родители учащихся.

Тщательно отбирали кандидатов на поездку, всесторонне обсуждали каждого. В группу вошли 22 активиста ДОСААФ, отличники начальной военной подготовки. Связались с группой поиска Днепропетровского университета, встречались с ветеранами-авиаторами, с очевидцами воздушных боев над территорией области. Поездка произвела огромное впечатление на ее участников, а через их рассказы на всех школьников, позволила пополнить экспозицию музея новыми материалами.

В наступившем году готовится новая экспедиция — в Одессу и Одесскую область, где также сражалась 17-я воздушная армия. Разрабатывается план. Откладываются заработанные ребятами деньги.

Но вернемся в музей. Вот подаренный ветеранами альбом «Боевой путь 995-го штурмового Измаильского ордена Кутузова полка». Он содержит множество уникальных фронтовых снимков. Под стеклом — любовно сохраненные ветеранами и принесенные ими в дар музею листки с благодарностями Верховного Главнокомандующего.

Заключительные стенды посвящены встречам школьников с ветеранами воздушной армии. Вот фотографии с вечера встречи поколений, на котором вместе с другими авиаторами выступал маршал авиации С. Красовский. Он много раз бывал в школе, подарил музею несколько реликвий войны. Очень уместно, что здесь же, наряду с музейными экспонатами, витрина «Наши учителя — участники Великой Отечественной войны». Она напоминает ребятам, что ветераны войны — не отвлеченное понятие, что они не где-то, а здесь, ежедневно рядом с тобой, учат и воспитывают тебя. На месте и длинный ряд почетных грамот. На одной значится: «Президиум Волгоградского райкома ДОСААФ награждает первичную организацию школы № 817 за высокие показатели в социалистическом соревновании...»; другая адресована стенной газете школьного комитета ДОСААФ «Юный патриот», занявшей первое место на смотре-конкур-

се; третья — за успехи в финале военно-спортивной игры «Зарница»; четвертая — за победу в соревновании санитарных дружин...

Музей открыт 6 мая 1974 года. С тех пор он непрерывно пополняется, совершенствуются формы и методы воспитательной работы в нем. Все, что здесь есть, найдено, сделано, подобрано, оформлено самими ребятами. Непосредственную работу в музее ведут учащиеся 6—10 классов. Они поддерживают связь с ветеранами, переписываются с членами семей погибших авиаторов, разыскивают новые экспонаты, дежурят, наводят чистоту и порядок. При совете музея создана редакционная коллегия, которая готовит тексты, подписи к снимкам.

— Жаль, мы раньше не догадались, — сетует Юра Большаков, — записывать беседы ветеранов с ребятами на магнитную ленту. Такая ценная фонотека получилась бы! Теперь-то магнитофон наготове.

В музей ребята приходят первоклассниками на ознакомительную экскурсию. С каждым годом, неоднократно посещая его, слушая рассказы ветеранов, а потом и участвуя в его пополнении, они все глубже и глубже знакомятся с великим ратным подвигом советского народа, теснее соприкасаются с ним, осознают себя наследниками и продолжателями боевой славы своих отцов и дедов. Здесь малышам вручают октябрятские звездочки. Здесь проводят прием в пионеры. Здесь юношам и девушкам, принятым в ВЛКСМ, герои войны вручают комсомольские билеты...

Музей является весьма действенной, но далеко не единственной формой оборонно-массовой работы, проводимой в школе. Создан и активно действует совет по военно-патриотической работе во главе с директором школы. Периодически проводятся семинары классных руководителей по военно-патриотическому воспитанию. Составляется совместный план партийной организации, комитетов ВЛКСМ и ДОСААФ. Это обеспечивает целеустремленность, плановость и непрерывность всех оборонно-массовых мероприятий.

— Мы стремимся к тому, — говорит директор школы Тамара Филипповна Чепурина, — чтобы в общей системе воспитательной работы с учащимися военно-патриотическое воспитание занимало достойное место. Начинать надо с самых маленьких, с первоклассников, подбирая, конечно, соответствующие

самые доходчивые для них формы и методы. Главное — суметь заинтересовать ребят, сделать их самих активными участниками всего задуманного. Не надо обещать ребятам больше, чем можно сделать; не надо их чрезмерно опекают; не надо ничего делать за них. Увлечь их, умело направить их силы и энергию — и они сами все сделают. Очень важно пробудить в них дух соревнования и вовремя отметить, поощрить за старание и успехи.

— Вот, к примеру, проводим мы смотр строя и песни. Радостно видеть, с каким увлечением ребята к нему готовятся. Каждый класс выбирает род войск. Младшие сооружают для себя соответствующую форму — кавалеристов-буденновцев, летчиков, космонавтов, моряков. Все разучивают песни своего рода войск, учатся ходить в строю. Дух соревнования побуждает учащихся стараться изо всех сил. День смотра становится настоящим праздником всей школы. На него приглашают родителей, ветеранов войны. Классы проходят торжественным маршем со своими песнями. Авторитетное жюри определяет занятые места. Смотр надолго дает ребятам хорошую зарядку.

— Школа наша, как и весь микрорайон, молодая, многое мы еще только ищем, нащупываем. Ведь дело не в количестве проводимых мероприятий, а в их воспитательном воздействии на учеников. Как они затронули душу школьников, какие чувства пробудили, к какой цели направили? Вот что главное. И первые результаты уже видны. Ребята любят и уважают Советские Вооруженные Силы, знают героев Великой Отечественной войны, стремятся подражать им. Старшеклассники старательно занимаются начальной военной подготовкой. Ежегодно несколько наших выпускников подают документы в военные училища. И еще один важный показатель — из тысячи трехсот восьмидесяти наших учеников вот уже четвертый год ни один не стоит на учете в детской комнате милиции.

— Много сил, энергии, инициативы, — заканчивает Тамара Филипповна, — вкладывают в военно-патриотическое воспитание учащихся завуч Марат Генатулович Хайбулин, организатор внеклассной работы Ольга Ивановна Янюк и прежде

● В школьном музее. С экспозицией знакомит директор музея Юра Большаков.

Фото В. ТИМОФЕЕВА



всего — военрук, председатель комитета ДОСААФ школы Николай Егорович Гончаров. Кстати, он тоже ветеран 17-й воздушной армии.

Должен признаться: услышав об этом, я подумал, что музей и явился результатом прихода в школу Николая Егоровича. Оказалось вовсе не так. Это просто счастливое совпадение. Уже было положено начало музею, уже появились первые экспонаты, когда военруком стал подполковник запаса Гончаров, бывший воздушный стрелок-радист экипажа Пе-2 727-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. Участник Великой Отечественной войны, отмеченный боевыми наградами, офицер с академическим образованием, он быстро освоился в школе, правильно поставил начальную военную подготовку, стал самым активным организатором оборонно-массовой работы. В нем раскрылись недоожинные педагогические способности, он сумел найти ключи к сознанию и душам учеников, заслужить у них авторитет и уважение. А главное — сам очень полюбил ребят.

— Четвертый год я здесь. За это время сердцем пророс к ребятам, к этому неугомонному, шумному, но очень интересному и способному племени. Научился видеть в каждом из них личность, стараюсь помочь ее формированию. Ведь именно из них выходят и Герои Социалистического Труда, и видные ученые, и полководцы. Не мыслю сейчас жизни без школы...

Уроки уже окончились, но в класс начальной военной подготовки то и дело заглядывали ученики, обращались к Николаю Егоровичу с разными вопросами. Одни интересовались занятиями стрелкового кружка. Другие отыскивали где-то изолирующий противогаз, задумали переделать его в акваланг и были уверены, что Николай Егорович им поможет и советом и делом. А в дальнейшем уголке класса группа старшекласников тренировалась в сборке и разборе автомата. Руководил ими командир батальона «Зарницы» ученик 10-го класса Андрей Фунтиков.

Следует отметить, что военно-спортивные игры «Зарничка» (для младших), «Зарница» (5—8 классы) и «Орленок» (9—10 классы) рассматриваются в школе не как разовые мероприятия, а как постоянно действующая форма приобщения учащихся к азбуке военного дела. С 1 сентября формируются подразделения и весь учебный год идет подготовка по специальностям. Руководят ею штаб (из учащихся) и совет консультантов, состоящий из преподавателей, ветеранов войны, представителя штаба гражданской обороны шефствующего предприятия.

Участие в «Зарнице» служит одним из видов поощрения за хорошую учебу и активное участие в оборонно-массовой работе. В классах по 35—40 учеников, а участвуют в игре — 25. Отбирают лучших, но и для остальных путь не закрыт. Покажешь себя, обгонишь тех, кто значится в списках, — и тебя включают в отряд.

На зимних каникулах большим успехом у ребят пользуется военно-спортивная игра «Взятие снежной крепости». Она включает движение по азимуту, стрельбу из пневматических винтовок, оказание помощи «раненым» и в заключение — штурм крепости. Весной проводится полевая игра по программе районного финала «Зарницы». В итоге всей этой большой, систематической подготовки 817-я школа последние 4 года неизменно представляет Волгоградский район на общемосковском финале пионерской военно-спортивной игры. В минувшем году победил 7 класс «В», где классным руководителем Нина Андреевна Малюкова, а командиром отряда Тая Бобкова. Этот отряд и участвовал в городском финале.

Комсомольская военно-спортивная иг-

ра «Орленок» строится в соответствии с программой начальной военной подготовки. Всесторонне подготовиться к службе в рядах Вооруженных Сил помогает старшекласникам и организация ДОСААФ, в которой состоят все учащиеся 8—10 классов. В каждом классе избирается организатор, работающий под руководством школьного комитета оборонного Общества.

— Какое огромное удовлетворение испытываешь, когда узнаешь об отличной военной службе наших выпускников, — говорит Николай Егорович Гончаров. — Школа получила благодарственные письма командования за отличные успехи курсантов Саши Галиулина и Славы Алексеева. Или такой пример: был у нас ученик Дима Лесман из числа тех, кого называют трудными подростками. Много пришлось с ним повозиться — и беседовать, и вовлекать в разные мероприятия. А вот недавно появляется в школе бравый солдат в форме Воздушно-десантных войск со знаками парашютиста и отличника ВДВ. Тот самый Дима. На второй же день отпуска пришел к нам, выступил перед ребятами, сказал: «Любите школу, она меня человеком сделала!». Сколько писем получаем от воянов — наших воспитанников. Вчера отвечал Сергею Штукину, он с весны служит в Военно-Морском Флоте. После таких встреч да писем силы словно уделяются, хочется работать не покладая рук.

Размеры статьи не позволяют более подробно рассказать о всех формах и методах военно-патриотической работы в 817-й школе. Об уроках мужества, в которых участвуют Герои Советского Союза Н. Антонов и И. Ступин, офицеры запаса А. Коньков, А. Гуслицер и другие. О комсомольских собраниях «Защита социалистического Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР» и тематических вечерах «Офицер — профессия героическая». О внеклассных сочинениях «Мои родные в Великой Отечественной войне» и «Орден в нашем доме», которые невозможно читать без волнения.

Вся эта работа сейчас ведется с особым подъемом в связи с приближающимся 60-летием Вооруженных Сил Советского Союза. Обновляется наглядная агитация, оформляется очередная номер стенной газеты «Юный патриот», готовится стенд «Выпускники школы, несущие службу в Вооруженных Силах». Очень насыщен план месячника оборонно-массовой работы. Лекторская группа старшекласников, в которую входят Елена Владимирова, Ирина Заплахова, Александр Семин и другие, подготовила доклады о городах-героях и решающих сражениях Великой Отечественной войны. По местному радиоузлу передается цикл выступлений на военно-патриотические темы...

☆☆☆

Над молодым Волгоградским районном столицы нашей Родины встает утро нового дня. По улицам Вострухина, Хлобыстова, Михайлова, Полетаева спешат люди на свои заводы и фабрики, в учреждения и учебные заведения. Пробегают шумливыми стайками школьники. Сквозь годы идет к ним немеркнущий свет боевой славы героев Великой Отечественной войны, разжигает в их сердцах животворный советский патриотизм. Подвиги отцов живут и будут жить вечно в памяти народной, окрыляя на славные дела и свершения все новые и новые поколения.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

Возвращаясь
к напечатанному

ВСЕ—ЗА, А ТОЛКУ МАЛО

Пролог,
короткие интервью
и эпилог

Новочеркасск. Второй по величине город в Ростовской области. Это год род молодежи. Три института, одиннадцать техникумов, четыре профессионально-технических училища, двадцать четыре средние школы. А там, где молодежь, там велико стремление к занятиям спортом. В свое время большое развитие получил кордовый авиамоделизм. Появились мастера и кандидаты в мастера спорта, перворазрядники. Тренировались они на кордодроме, находившемся в пионерском парке.

И вот в один, далеко неблагоприятный, день по чьему-то необдуманному указанию, кордодром, на строительство которого было затрачено десять тысяч рублей, снесли. На готовой, заасфальтированной площадке построили карусель. Конечно, и она нужна в детском парке, однако, карусель при желании можно было расположить на свободном участке.

В редакцию «Крыльев Родины» пришло письмо читателей — мастера спорта В. Дубовика, кандидата в мастера спорта Ю. Свечкарёва и спортсмена 1-го разряда Н. Березина. Все они — общественные инструкторы. «Кордовый моделизм заглох, — писали они. — Тренироваться, не говоря уже о соревнованиях, стало нелегко. На тренировки ездили в Ростов, что, конечно, для нас накладно и по деньгам и по времени особенно. С начинающими спортсменами вообще почти нет возможности работать. В конце концов мы добились, что место и средства для кордодрома выделила станция юных техников, а вот строить никто не хочет».

В четвертом номере журнала за 1977

год было помещено это письмо. Еще до его опубликования редакция направила письмо читателей в Ростовский обком ДОСААФ для принятия мер. За подписью заместителя председателя С. Мухтарова пришел ответ, датированный 17 февраля 1977 года. В нем говорилось, что, как сообщил обкому Новочеркасский городской Совет народных депутатов, работы по строительству кордодрома ведутся. Определен перечень необходимых работ, согласован со специальным дорожно-ремонтным строительным управлением график. «Окончание строительства, — говорилось в письме, — запланировано на май 1977 года».

А в июне редакция получила от Н. Березина письмо с фотографией. «Как видно из нее, — пишет спортсмен, — дело не сдвинулось вперед даже на один грамм гравия».

Как в дальнейшем выяснилось, груду гравия, в свое время завезенную, разбросали на неподготовленной площадке (следовало снять землю на глубину, примерно, сорок сантиметров, засыпать ее песком, а затем уже класть ракушечник, гравий). Ведь иначе, через год, два трава прорвется через асфальтовое покрытие и вся работа может пойти на смарку. Следует еще заметить, что ограждение для кордодрома, готовое еще несколько лет назад, продолжает ржаветь. Как бы не пришлось делать его заново к тому времени, когда закончится строительство.

Редакция журнала решила на месте выяснить, почему срывается строительство кордодрома.

Интервью, которые взял корреспондент «Крыльев Родины» в Новочеркаске и Ростове, дают ответ на этот вопрос.

☆☆☆

Наиболее заинтересованными лицами, естественно, являются спортсмены. В беседе приняли участие Виктор Дубовик, Юрий Свечкарёв, Николай Березин и директор городской станции юных техников, искренне желающий помочь авиамоделистам, Николай Шередека.

— Два года назад, — говорят спортсмены, — в авиамодельной лаборатории было построено сорок кордовых моделей. Ни одну из них не удалось испытать. На областных соревнованиях школьники заняли в 1976 году третье место, в 1977 — уже пятое. Соответственно — сборная спортсменов — второе место, а затем — третье. А ведь когда-то на нашем кордодроме проводились крупные спортивные встречи.

Нельзя сказать, что в стороне остался городской комитет ДОСААФ. Его председатель Герман Михайлович Шерстюгин рассказывает:

— На одном из партийных собраний остро был поставлен вопрос о работе с молодежью, укреплении материально-технической базы, как этого требуют решения VIII съезда ДОСААФ СССР. Особое внимание было обращено на положение со строительством кордодрома.

Своеобразное участие в строительстве кордодрома принял и Ростовский областной комитет ДОСААФ. Это участие, как известно, выразилось в переписке с Новочеркасским горсоветом.

Беседуем с недавно избранным председателем обкома Иваном Гавриловичем Кондратовым.

— Кордодром строит Новочеркасская станция юных техников. Мы, по существу, непосредственно к этому делу отношения не имеем.

Такую точку зрения Иван Гаврилович высказал в начале нашей беседы. В дальнейшем он несколько изменил свое мнение. Ведь в конце концов спортсмены оборонного Общества получают реальную возможность тренироваться на кордодроме, независимо от того, какому ведомству он будет принадлежать.

— Если бы к нам обратились, — заключил разговор председатель комитета, — мы охотно помогли бы — выделили машины, людей. Это вполне в наших силах. Но к нам никто не обращался...

С подобными рассуждениями нельзя согласиться. В связи с этим необходимо напомнить работникам обкома известное совместное постановление коллегии Министерства просвещения СССР и Президиума ЦК ДОСААФ СССР о мерах по дальнейшему развитию технических видов спорта среди школьников. В нем прямо предлагается разработать и осуществить совместные мероприятия по дальнейшему развитию технического творчества школьников, повышению уровня проведения соревнований учащихся по техническим видам спорта, укреплению материальной базы технических кружков в школах и во внешкольных учреждениях.

Внимательно выслушав корреспондента, заместитель председателя горисполкома Иосиф Михайлович Арутюнов заявил, что ему ничего не известно о ликвидации в пионерском парке кордодрома. Тут же стал звонить председателю Первомайского райисполкома, на территории которого находится парк.

— Кто сломал кордодром? Зачем это нужно было делать?

Выслушав ответ, Иосиф Михайлович лишь покачал головой. Затем, немного подумав, сказал:

— Вы говорите, что не так уж много времени нужно, чтобы кордодром вступил в строй. Так вот, можете меня не агитировать. Я хорошо понимаю значение работы с молодежью. Обещаю вам, что строительство кордодрома в самые короткие сроки будет закончено.

Затянувшееся строительство, как уже говорилось, было поручено специализированному дорожно-ремонтному строительному управлению, которым руководит Виктор Михайлович Топилин. Начальник управления в беседе с корреспондентом обещал исправить положение.

Обещания, и довольно твердые, даны. Можно надеяться, что через некоторое время кордодром вступит в строй. И все же имеет смысл опубликовать эту корреспонденцию. Она довольно поучительна. Ведь что получается. Вынесено решение. Оно не выполняется. Спортсмены пишут письма, жалуются. К их сигналам вроде прислушиваются и в городском и областном комитетах ДОСААФ, а все остается без изменения. Мешает вера в силу бумаги, в ее способность воздействовать на людей, не обладающих достаточным чувством ответственности.

И. ЖАРКОВСКИЙ,
спец. корр. «Крыльев Родины»

Новочеркасск, Ростовской области



У НАШИХ ДРУЗЕЙ



НОВЫЕ АВИАМОДЕЛЬНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

В ЧЕХОСЛОВАКИИ сконструированы новые микродвигатели. На фото 1 — двигатель МВВС 6,5; на фото 2 — МВВС 6,5, оснащенный радиокарбюратором. Эта силовая установка предназначена для радиоуправляемых моделей.

Иржи СМОЛА,
редактор журнала «Моделарж»

Прага



ИЗ ЗАРУБЕЖНОЙ АВИАМОДЕЛЬНОЙ ХРОНИКИ

ЧЕМПИОНАТ В АРГЕНТИНЕ

В АРГЕНТИНЕ проходил X южноамериканский чемпионат по авиамодельному спорту. Аргентинцы победили в соревнованиях в классах моделей свободного полета, по кордовым впереди — бразильская команда.

В личном зачете первые: Бузнели (Аргентина) — модели планеров, 825 очков; Влитцман (Аргентина) — резиномоторные, 1245 очков; Альмейда (Бразилия) — таймерные — 1183 очка. Среди гонщиков сильнейшим был бразильский экипаж Суарес — Марсон — 9/55//. Бразилец Леонел победил и на скоростном старте с невысоким результатом — 206,8 км/ч.



● Самолет P-1 конструкции Н. Н. Поликарпова.

КОПИЯ САМОЛЕТА P-1

Коллектив КБ Центрального спортивно-технического клуба авиационного моделизма ДОСААФ СССР спроектировал и построил модель-копию самолета P-1 конструкции Н. Н. Поликарпова (подробно о самолете P-1 см. журнал «Крылья Родины» № 2 за 1967 год).

Копия выполнена полностью из отечественных материалов, двигатель ЦСТНАМ-2.5 или любой другой с рабочим объемом цилиндра 2,5 см³. Модель предназначена для тренировочных полетов и соревнований юных спортсменов.

P-1 состоит из следующих деталей и узлов: 1 — нижнее крыло, 2 — верхнее крыло, 3 — фюзеляж, 4 — стабилизатор с рулем высоты, 5 — киль, 6 — топливный бак, 7 — шасси, 8 — система управления.

Для изготовления крыльев между шаблонами нервюр собирается пакет заготовок, скрепляемый двумя стержнями. По контуру шаблонов пакет обрабатывается напильником и шкуркой, делаются в каждой нервюре облегчения. Аналогично изготавливаются носики. После этого выпиливаются шайбы и шкуркой обрабатываются лонжероны, изготовленные из сосны 2×5×500.

Крыло собирается на стапеле. Склеиваются вначале лонжероны с длинными нервюрами, потом носики, передняя и задняя кромки и законцовки крыла, а в местах, где будут выходить подкосы, на нервюры наклеиваются шайбы. Готовое, высушенное крыло очищается шкуркой, обрабатываются также передняя и задняя кромки и законцовки. Для обтяжки модели используется микалентная бумага. Чтобы при обтяжке не получилось морщин, бумагу режут полосками 12—13 см шириной и 50 см длиной, с узкой стороны приклеиваются рейки. Бумага протягивается через ванночку с водой, когда бумага высохнет, ее проглаживают теплым утюгом. Для обтяжки бумагу кладут на крыло, прикрепляют булавками и кисточкой наносят клей в местах соприкосновения с крылом.

После высыхания мелкой шкуркой срезается лишняя бумага и крыло два раза покрывается жидким нитролаком. В нижнее крыло с каждого края вклеиваются собранные костыли.

● СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

Выпиливаются шпангоуты 4, 5 из 2-мм фанеры. На ось между двумя шайбами

припаивается качалка так, чтобы она свободно вращалась, но имела малый люфт. К качалке припаиваются два карабина и тяга, а ось закрепляется в буксовых брусках. Затем готовый узел вклеивается между шпангоутами 4 и 5.

Для изготовления фюзеляжа выпиливаются все шпангоуты из 1-мм фанеры, (кроме 1—3, изготовленных из 3-мм фанеры), моторама, боковины и костыль. Вклеиваются: заготовки моторамы в пазы шпангоутов 1—3, а как высохнет клей, в оставшиеся пазы — стрингеры сечением 3×3. Центральные боковые стрингеры, проходящие через весь фюзеляж, являются основными (базовыми), параллельно которым устанавливаются моторама, ложемент крыла и стабилизатор. Затем по чертежу вклеиваются шпангоуты. К шпангоуту 8 нитками, промазан-ными клеем, приматывается скоба, в нее вставляется ось дополнительной качалки. Внутри скобы к оси припаиваются две шайбы, так, чтобы ось свободно вращалась, но не выскакивала.

Когда все шпангоуты будут склеены со стрингерами, приклеиваются бобышка, костыль и держатель костыля. К шпангоуту 3 нитками приматывается и приклеивается передняя стойка шасси, между шпангоутами 3, 4, 5, 6 и нижним стрингером — ложементы крыла, шпангоутами 8, 9 — люк стрелка. Затем приклеиваются заголовники стрелка и пилота (выполнены из липового бруска), а между шпангоутами 7, 8 — косынки.

В верхнюю часть капота перед кабиной пилота вклеиваются пенопластовые бруски, которые затем обтачиваются по профилю шпангоутов. Сюда же вклеиваются и основные подкосы верхнего крыла, правый и левый борт фюзеляжа.

● КИЛЬ И СТАБИЛИЗАТОР

Киль и стабилизатор собираются из набора реек, склеенных между собой. Готовому килю придается обтекаемая форма, после чего киль распиливается и его поворотная часть приклеивается к основной части, входящей в фюзеляж под углом 3—5° в правую сторону по направлению полета.

В готовый стабилизатор вставляются скоба управления рулем глубины, петли и качалки.

● ТОПЛИВНЫЙ БАК

Паяльником спаивают: развертку бака, а в переднюю стенку — дренажную, запорную и основную питающую трубки (последняя не доходит 1—2 мм до угла развертки и стенки бака). Затем готовый узел припаивается к развертке бака.

● ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ СБОРКА МОДЕЛИ

На готовый фюзеляж устанавливается стабилизатор. Скоба управления рулем высоты соединяется с тягой качалки так, чтобы при повороте качалки из одного крайнего положения в другое руль глубины отклонялся относительно горизонта вверх и вниз под углом 30°. Приклеивается киль. Места сопряжения стабилизатора с килем, неудобные для обтяжки бумагой, заполняются пенопластом. Нижнее крыло вклеивается в пазы бортов и ложементов. После высыхания килля в низ фюзеляжа под шпангоут 5 вклеивается задняя стойка шасси и до нижнего лонжерона крыло заполняется липовым бруском, но так, чтобы стойка не могла выскочить.

Концы стоек шасси сводятся вместе и к ним медной проволокой приматывается и припаивается ось шасси, на которой закрепляются колеса (путем припайки шайб). Расстояние между центрами колес 120 мм.

Концы подкосов промазываются клеем и вставляются в прорези шайб нижнего крыла, далее устанавливается верхняя плоскость крыла. Верхнее крыло параллельно нижнему.

Ось мотора сдвинута под углом 1—2° справа относительно полета модели. Готовый бак обматывается нитками и вклеивается в прорези шпангоутов 2 и 3. Припаиваются дополнительные качалки, симметричные друг другу. Из пенопласта вырезаются сиденье пилота и стрелка и вклеиваются в фюзеляж.

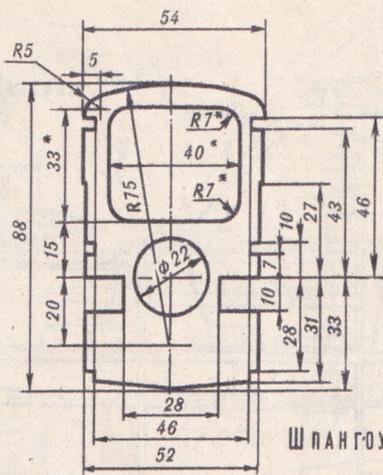
После того, как модель собрана, покрашена нитролаком и окрашена, в отверстия подкосов протягивается трос — расчалка, который в местах соприкосновения пропаявается. Трос изготавливается путем скручивания двух стальных жил. Таким же тросом соединяются дополнительные качалки с качалками руля глубины. Потом приклеиваются целлюлоидный козырек и приборный щиток.

Для запуска модели необходима корда из стальной проволоки Ø 0,35 мм. Правильно собранная модель легко управляется, выполняет различные фигуры высшего пилотажа. Средняя ее скорость полета 85 км/ч.

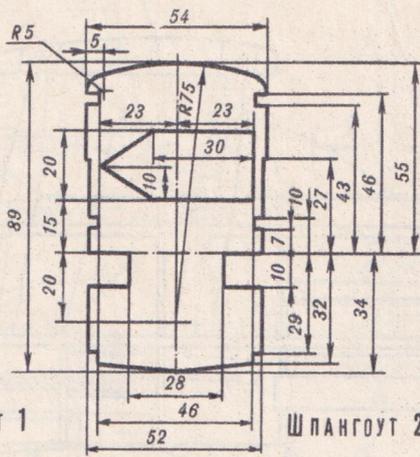
Основные технические данные модели-копии: длина фюзеляжа — 620 мм, высота — 220, колея — 120, размах крыла — 940, хорда крыла — 115, размах стабилизатора — 300, хорда стабилизатора — 105 мм, объем бака — 60 см³, несущая площадь — 28 дм², вес планера — 540 г, полетный вес — 700 г, нагрузка — 26 г/дм².

Г. ЧАСТНЫЙ,
мастер спорта, инженер Центрального спортивно-технического клуба авиационного моделизма ДОСААФ СССР

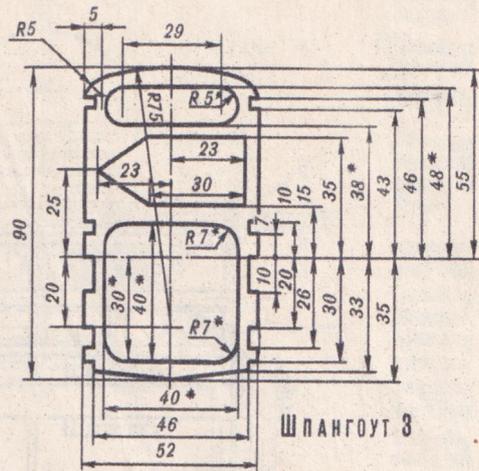
Чертежи модели-копии смотрите на стр. 37—39



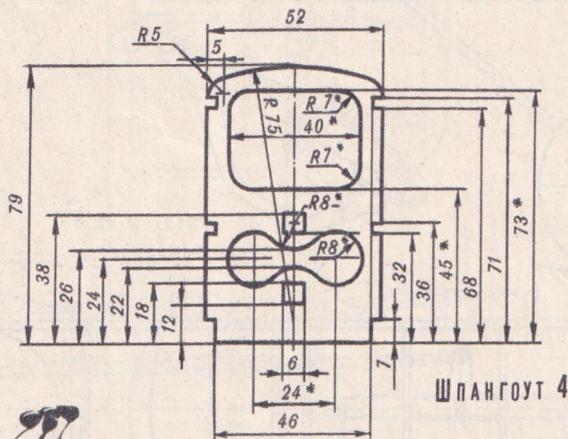
Шпангоут 1



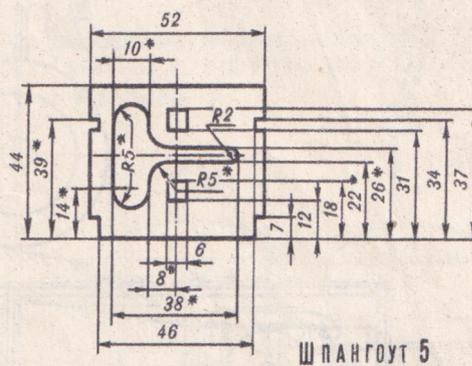
Шпангоут 2



Шпангоут 3



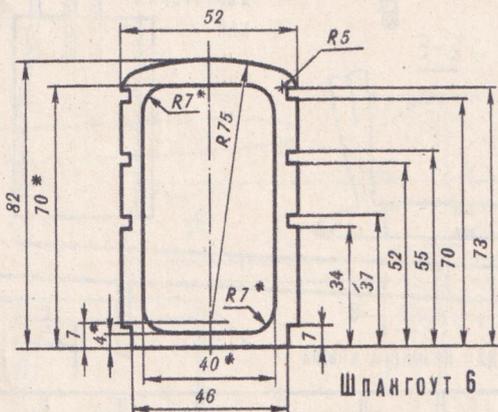
Шпангоут 4



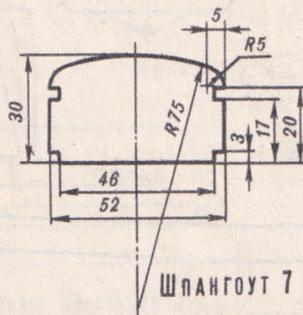
Шпангоут 5



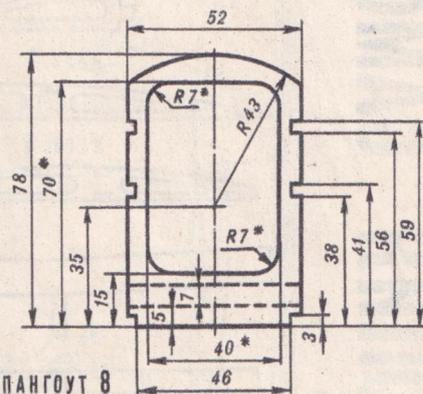
ДЛЯ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ



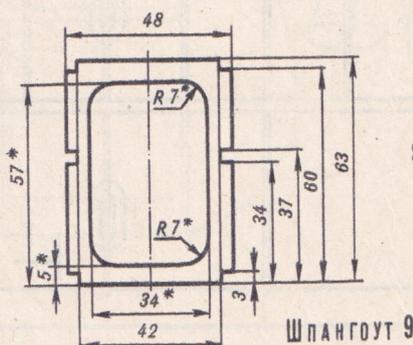
Шпангоут 6



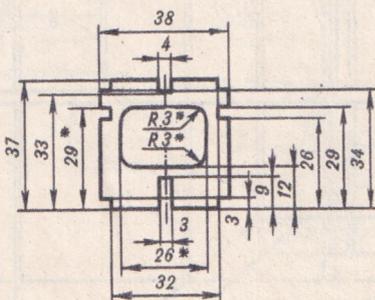
Шпангоут 7



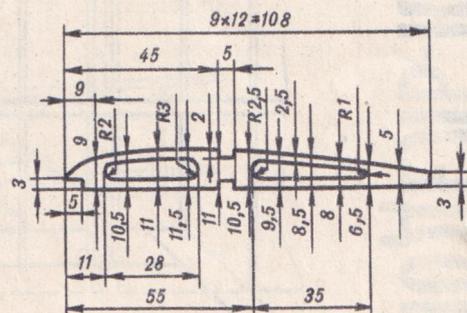
Шпангоут 8



Шпангоут 9

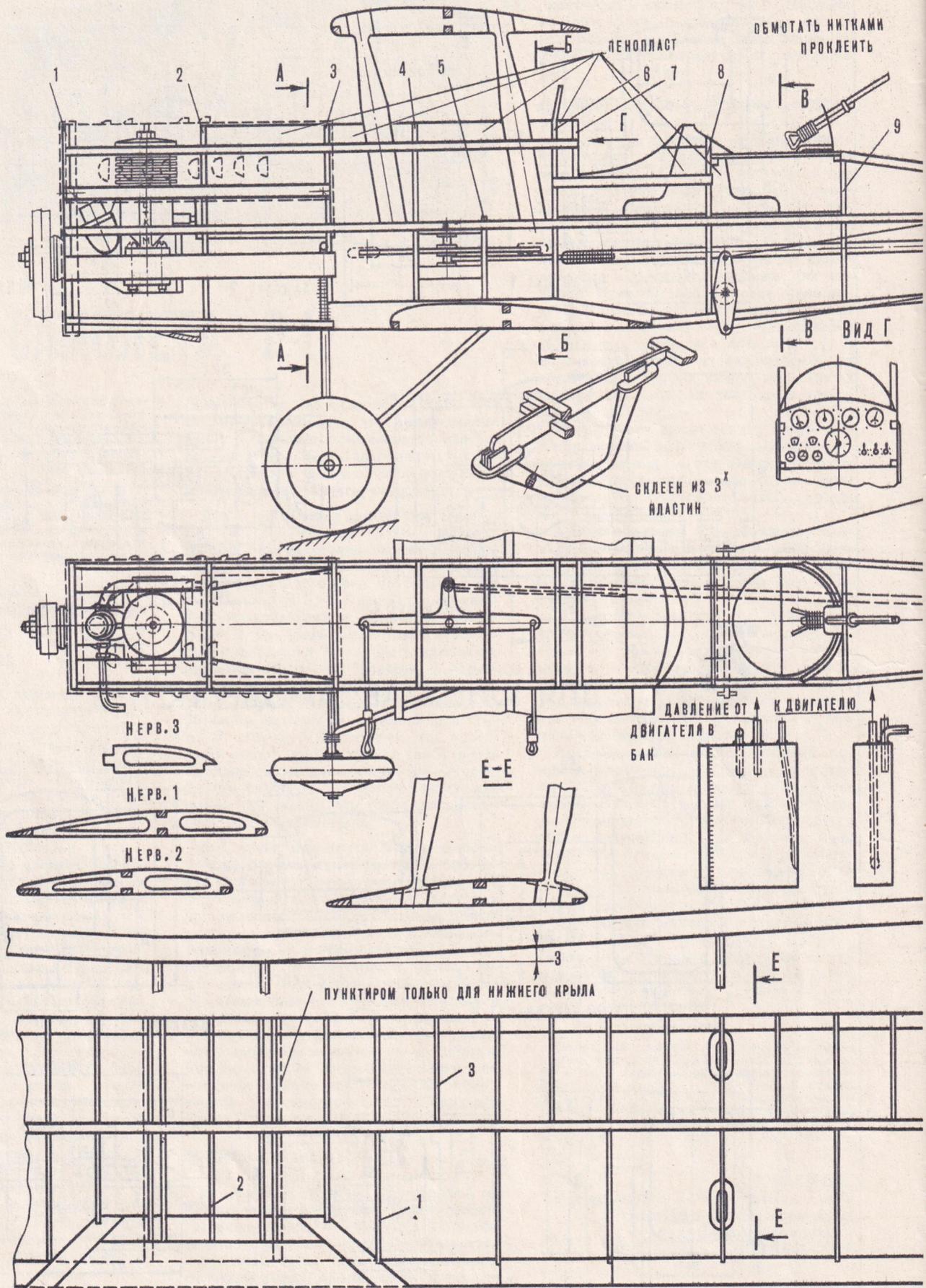


Шпангоут 10

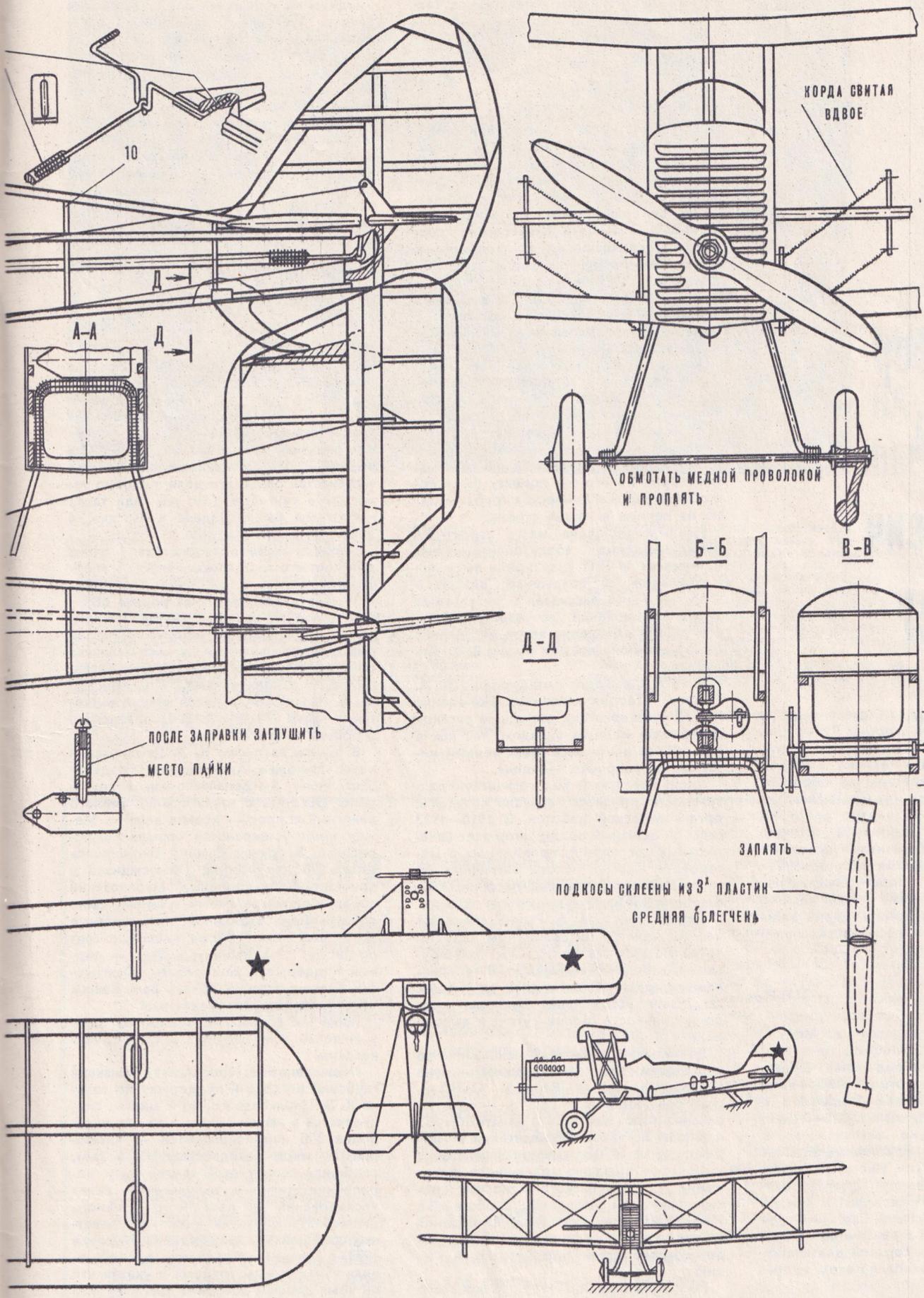


НЕРВЮРА ФАНАРА 1мм. 24 шт.

МОДЕЛЬ-КОПИЯ САМОЛЕТА Р-1



МОДЕЛЬ-КОПИЯ САМОЛЕТА P-1



КОРДА СВЯТАЯ
ВДВОЕ

ОБМОТАТЬ МЕДНОЙ ПРОВОЛОКОЙ
И ПРОПАЯТЬ

Б-Б

В-В

Д-Д

ПОСЛЕ ЗАПРАВКИ ЗАГЛУШИТЬ
МЕСТО ПАЙКИ

ЗАПЯТЬ

ПОДНОСЫ СКЛЕЕНЫ ИЗ 3^х ПЛАСТИН
СРЕДНЯЯ БЛЕГЧЕНА

Профессор Николай Алексеевич РЫНИН

В последнем академическом издании «Атлас обратной стороны Луны» приведены сведения о выдающихся деятелях мировой науки и техники, именами которых названы кратеры на обратной стороне Луны. Среди них и имя Николая Алексеевича Рынина: «Автор работ по воздухоплаванию, реактивной технике, межпланетным сообщениям и освоению стратосферы. Экспериментально изучал проблемы влияния инерционных нагрузок на живой организм. Издал первую энциклопедию по истории и теории реактивного движения и космических полетов».

☆☆☆

...Н. А. Рынин родился в Москве 11 (23) декабря 1877 г. Отец его был аудитором военного ведомства. В пять лет мальчик лишился отца и вскоре вместе с сестрой и матерью переехал в Симбирск. Там поступил в классическую гимназию и успешно закончил ее в 1896 году. После вступительных экзаменов он стал студентом Института инженеров путей сообщения в Петербурге.

В 1901 г. институт окончен. В списке 176 выпускников Николай Рынин — третий по успехам. Его рекомендуют для подготовки к профессорской деятельности и оставляют преподавателем института.

Н. А. Рынин стал одним из основоположников высшего авиационного образования в нашей стране. Его научные интересы, отразившиеся в многочислен-

ных трудах (свыше 250), охватывают воздушные сообщения, авиацию и аэродинамику, завоевание стратосферы, межпланетные сообщения и реактивную технику, строительную механику и строительное искусство.

☆☆☆

Увлечение Н. А. Рынина воздухоплаванием начинается в 1907 г. Он знакомится с полетами, активно участвует в организации Всероссийского аэроклуба, ведет пропаганду новой отрасли техники.

Осенью следующего года в институте с помощью Николая Алексеевича создается студенческий кружок воздухоплавания. В нем слушались и активно обсуждались доклады и рефераты по проблемам авиации, с которыми выступали и студенты и их руководитель. Вскоре кружок начал издавать свой письменный журнал «Аэромобиль».

А еще через год Николай Алексеевич начал создание и чтение систематического курса воздухоплавания в Институте инженеров путей сообщения.

12 ноября 1909 г. Совет института утвердил проект аэромеханической лаборатории, предложенный Рыниным. В лаборатории по его же проекту была сооружена аэродинамическая труба — одна из первых в нашей стране.

Рынин представлял нашу страну на Международных воздухоплавательных конгрессах: в 1911 г. в Турине выступил с докладом о воздушных винтах, в 1913 г. в Генте рассказал о результатах своих исследований по аэродинамике. Его работа «Давление ветра на здания» была удостоена премии имени В. Ф. Голубева.

В 1917 г. выходит монография Н. А. Рынина «Теория авиации». По оценке Н. Е. Жуковского она явилась «в русской литературе ценным вкладом, так как в ней собран почти весь современный материал по вопросам авиации».

Свою научную и педагогическую деятельность энтузиаст авиации сочетал с организаторской работой. В 1910—1913 годы он активный организатор всех авиационных состязаний, проводимых в Петербурге. Изучает полеты различных летательных аппаратов как пассажир, наблюдатель и аэронавт.

Летом 1910 г. Н. А. Рынин совершил восемь полетов на свободном аэростате из Петербурга по разным маршрутам — в Вильно (Вильнюс), Лугу, Финляндию, район Саратова... В этих полетах были установлены рекорды продолжительности (более суток) и высоты полета (6400 м).

Деятельность Николая Алексеевича по подготовке авиационных кадров широко развернулась после Великой Октябрьской революции. В 1918 г. он — один из организаторов народного авиатехникума и школы летчиков-наблюдателей в Петрограде. В 1920-м создается Институт инженеров красного воздушного флота имени Н. Е. Жуковского в Москве и новый факультет воздушных сообщений в Институте инженеров путей сообщения в Петрограде. Организатором и первым деканом этого факультета стал Н. А. Рынин.

По рекомендации Н. Е. Жуковского Николай Алексеевич избирается первым профессором по кафедре воздушных сообщений института. На факультете воздушных сообщений под руководством

его декана проводилась большая работа по разработке учебников, учебных пособий и научных монографий.

Одним из первых Николай Алексеевич занялся изучением изменений в организме человека во время полетов. Для этого были спроектированы специальные центробежные машины и с их помощью проведены опыты над животными.

В журнальной статье «Воздушные сообщения России» Н. А. Рынин (1921 г.) впервые обосновал общий план создания сети воздушных сообщений нашей страны. В течение многих лет принимает активное участие в работе Аэрофлота, Осоавиахима. В двадцатые годы совершает многочисленные экспериментальные полеты на дирижабле «Астра», на самолетах.

☆☆☆

В ноябре 1931 года Николай Алексеевич вместе с Я. И. Перельманом, В. В. Разумовым и др. стал одним из организаторов и активистов созданной в Ленинграде при Осоавиахиме Группы изучения реактивного движения (ЛенГИРД), объединившей на общественных началах энтузиастов ракетного дела, подобно тому как в сентябре того же года такая же группа была создана в Москве, а затем и в других городах.

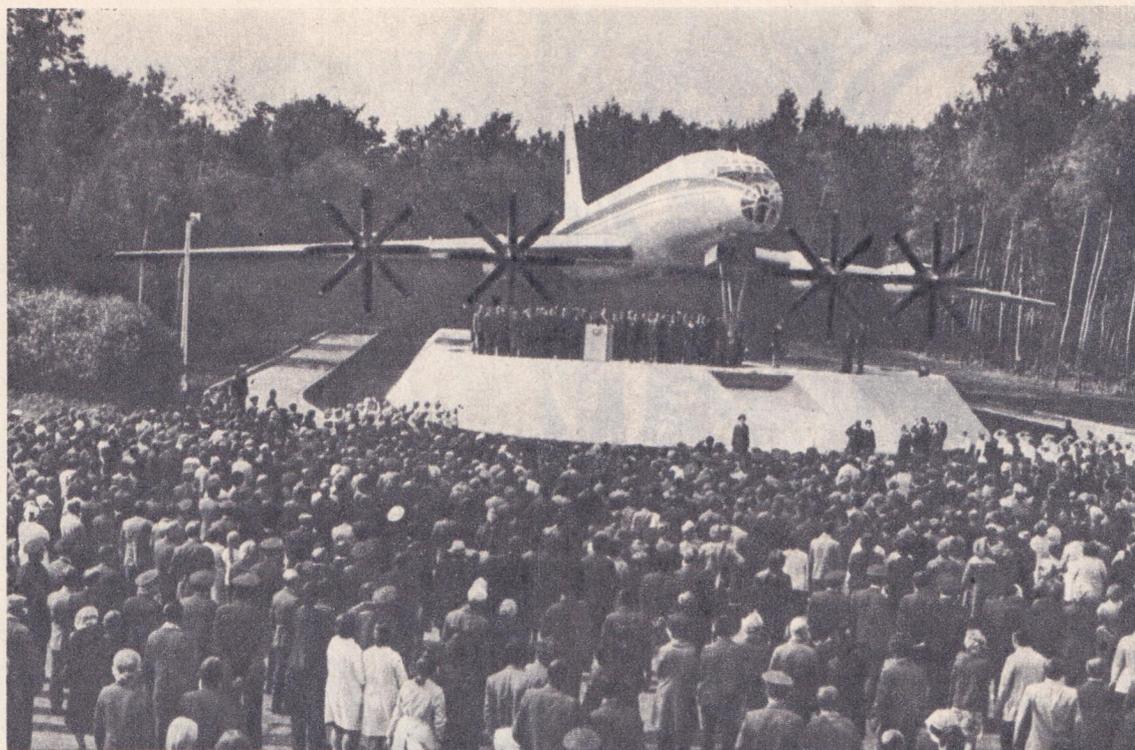
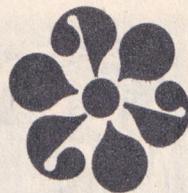
Особое место в творчестве ученого занимает его труд «Межпланетные сообщения», который он издал в 1928—1932 гг. в девяти выпусках общим объемом более 200 печатных листов. Это первая энциклопедия по истории и теории реактивного движения и космических полетов. Один из выпусков был посвящен К. Э. Циолковскому. По просьбе Н. А. Рынина он написал вводную статью к главе «Ракеты К. Э. Циолковского и проект полета на них».

В одном из писем К. Э. Циолковский писал Николаю Алексеевичу: «Издавая Вашу книгу, Вы делаете очень хорошее дело. Осветить с точки зрения ученого ракетный вопрос — крайне важно». Между ними установилась оживленная переписка. В архиве Рынина сохранилось свыше 70 документов, относящихся к Константину Эдуардовичу Циолковскому. Циолковский подарил ленинградскому ученому свою работу «Воля вселенной. Незвестные разумные силы». Через несколько лет он писал Н. А. Рынину: «...Вы... — первый поддержали мои работы. Фактически больше всего я обязан Вам, Вашим трудам, жертвам и смелости...»

Такие же дружеские отношения были у Николая Алексеевича и с Н. Е. Жуковским.

«Межпланетные сообщения» вызвали глубокий интерес и поддержку не только К. Э. Циолковского, но и многих специалистов в нашей стране и за границей. Более 300 корреспондентов — читателей, по мере выхода выпусков в свет, сообщили автору свои замечания и дополнения, делились результатами своих исследований в области реактивного движения и развития идей межпланетных сообщений. Академик В. П. Глушко в 1973 г. назвал «Межпланетные сообщения» «уникальным трудом» и указал, что он «был ценным пособием для всех, кто начинал работать в области ракетной техники».

Н. ЗЕНЗИНОВ



САМОЛЕТ НА ПЬЕДЕСТАЛЕ

На привокзальной площади Московского аэропорта Домодедово установлен на бетонном пьедестале турбовинтовой пассажирский самолет Ту-114. Это своеобразный памятник труженику неба.

Летная биография «сто четырнадцатого» закончилась — он больше не летает по трассам Аэрофлота. Безбрежные просторы пятого океана сейчас бороздят новые «илы», «яки», «ту».

«Сто четырнадцатый» прошел яркую летную жизнь. Больше 50 тысяч полетов совершили воздушные корабли Ту-114, перевезли свыше 6 миллионов пассажиров. Долгое время их называли флагманами советской гражданской авиации. Они проложили первый беспосадочный маршрут из Москвы в Хабаровск, затем в Ташкент, Алма-Ату, Новосибирск... Первый советский турбовинтовой межконтинентальный лайнер открыл трассу Москва — Гавана, приземлялся в Нью-Йорке, Токио, Дели и других городах мира.

На Ту-114 было установлено 32 официальных мировых авиационных рекорда.

Неумолим закон трудовой жизни самолета: выработал свой ресурс — «уходи в отставку». Уже давно роль флагмана Аэрофлота перешла к более совершенному Ил-62, заменившему Ту-114 на магистральных больших протяженности. В ближайшие годы на воздушных дорогах появится первый советский аэробус — 350-местный Ил-86. Именно на этих самолетах и на других машинах типа «ту», «як» авиаторы будут решать большие задачи, поставленные перед гражданской авиацией XXV съездом КПСС. За десятую пятилетку предстоит увеличить в 1,3 раза объем перевозок пассажиров и более чем на треть — перевозки грузов и почты.

Всегда с теплотой и благодарностью мы будем вспоминать воздушный лайнер Ту-114, хорошо потрудившийся на трассах Аэрофлота.

На снимке: Ту-114 на вечной стоянке в аэропорту Домодедово.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

КОНКУРС НА ЛУЧШИЙ ФОТОСНИМОК

Редакция журнала «Крылья Родины» объявляет конкурс на лучший фотоснимок, посвященный советской авиации и советскому авиационному спорту.

Темами работ фотожурналистов, фотолюбителей могут быть: жизнь и учеба коллекти-

вов авиаклубов, военно-патриотическая деятельность авиационных организаций ДОСААФ, авиационные спортивные состязания, наиболее яркие моменты из жизни спортсменов — летчиков, парашютистов, планеристов, авиамоделлистов, а также воинов-авиаторов, десантников, тружеников гражданской авиации, передовиков социалистического соревнования авиационных организаций и предприятий ДОСААФ, активистов оборонно-массовой и военно-патриотической работы.

Для победителей конкурса установлены премии:

одна первая — 100 рублей;
две вторых — по 75 рублей;
три третьих — по 50 рублей;

Каждый участник конкурса может прислать в редакцию до десяти снимков, ранее не публиковавшихся. Наиболее интересные будут опубликованы.

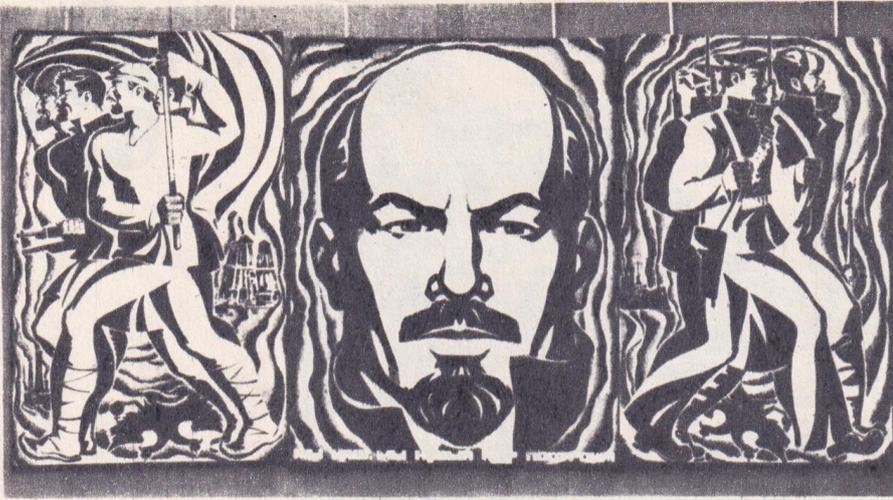
Снимки следует направлять в виде черно-белых отпечатков размером не менее 18×24 сантиметра на глянцевой бумаге, а также в виде цветных диапозитивов 6×6 сантиметров. К каждому из них необходимо приложить краткую подпись, указав дату и место съемки, фамилию, имя, отчество, место работы (учебы) и адрес автора. На конверте ставьте пометку: «На фотоконкурс».

Снимки не рецензируются и не возвращаются.

Последний срок приема работ на конкурс 31 октября 1978 года.

Результаты конкурса будут опубликованы.

Адрес редакции: 107066, Москва, Новорязанская ул., 26.



Москва 1977

Д. КАСИМОВ. Мы наш,
мы новый мир построим.

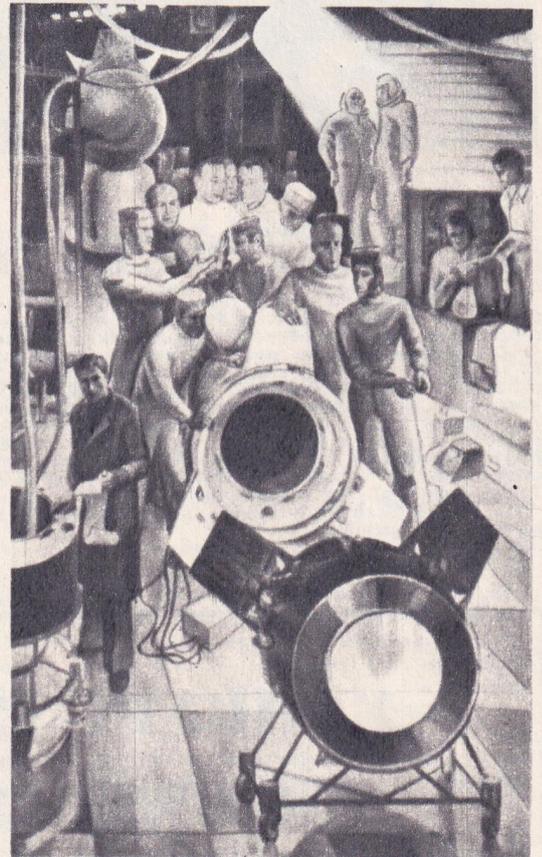
А. ЧЕБАКОВ.
Космос.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД, в 1957 году Московский манеж был передан для организации выставочного зала. За эти годы москвичи и гости столицы увидели здесь более ста московских, республиканских, всесоюзных и международных выставок, приуроченных к знаменательным событиям и датам. И каждый раз эти выставки объединяли многонациональный отряд художников Советского Союза, открытие их всегда становилось праздником.

На Всероссийской и Всесоюзной художественных выставках, посвященных 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции, были показаны сотни работ. Рядом с заслуженными мастерами выступала молодежь. При всем разнообразии форм, творческого почерка для произведений, экспонировавшихся на этих выставках, характерны серьезность, углубленность мысли художника. Живописцы, графики, скульпторы обращаются и к истории родной страны, видя в героическом прошлом ключ к постижению настоящего и к событиям современности.

Мы публикуем фотоснимки нескольких произведений, представленных на этих выставках.

Фото В. РУБАНА



Н. ДВОРЕЦКАЯ.
Три Ивана.



А. СЕМЕНОВ. Чуткая тишина.



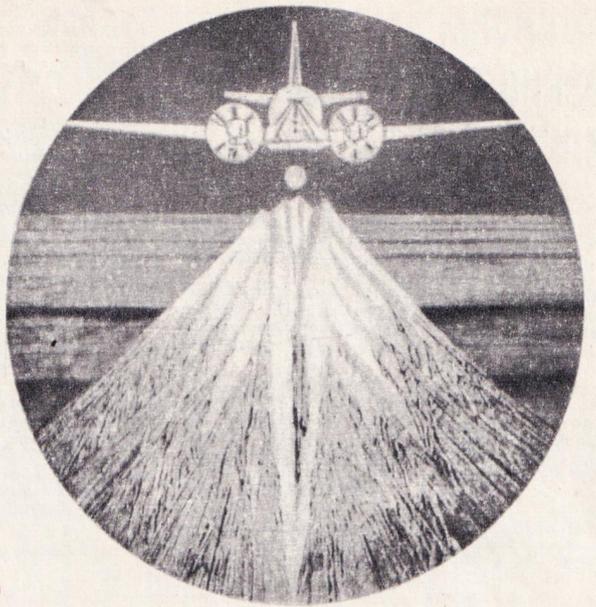


Я. СКРИПКОВ.
«Союз» — «Аполлон».

А. ЯКУШИН.
Луна, вулкан
и самолет.

У портрета
заслуженного
летчика-испытателя
СССР В. Хапова.

Худ. В. ПЕРЕЯСЛАВЕЦ.



60 лет

ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

В. ФЕДОРОВ.
Навстречу Октябрю.



Ю. ВЕЧЕРСКИЙ.
Мальчик
с самолетом.
Из серии
«Москва
и москвичи».



ЧЕМПИОНЫ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

Авиаторы-авиамodelисты свои традиционные соревнования на первенство Военно-Воздушных Сил посвятили 60-летию Великого Октября.

Впервые в командный зачет засчитывался двойной результат за выполнение нормы мастера спорта СССР. Это наложило отпечаток на личную и особенно командную борьбу.

На харьковских кордродомах шли упорные поединки. На старте кордовых пилотажных моделей с первого тура лидерство захватил мастер спорта международного класса Листопад. Его пытались преследовать мастера спорта Гизатулин и Корчагин, но безуспешно. Листопад — первый — 2092 очка.

По скоростным моделям особых неожиданностей не произошло. Здесь встретились старые соперники. Отличил-

ся Байдалинов, молодой спортсмен, продолживший спортивный путь своего отца. Его результат — 240 км/ч.

Авиамodelный воздушный бой — один из увлекательнейших номеров программы. Много было поломок моделей от столкновения в воздухе и ударов о землю. Экипаж Князев — Юров выиграл предварительные схватки, вышел в финал и одержал победу.

Запуски гоночных моделей, в отличие от других классов, к сожалению, не радовали. После двух предварительных туров судьи не смогли по результатам набрать девять экипажей для проведения полуфинала. В финальной гонке победил экипаж Беликов — Попов — 8 минут 12 секунд.

На других стартах зачетные таблицы возглавляют: Борзов — модели-копии — 1089 очков; Горынин — модели планеров — 1260 очков; Юров — резиномоторные модели самолетов — 1260 очков; Тюпа — таймерные модели — 1260 очков; Потапов — пилотажные радиомодели — 1175 очков; Муковозчик — радиоуправляемые планеры — 751 очко.

В командном зачете впереди авиамodelисты Одесского военного округа.

Капитан В. ЛИТВИНОВ,
заслуженный тренер РСФСР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 1 1978

На страже социалистического Отечества	1
А. Пономарев. Крылья Советской державы	2
Советские летчики-интернационалисты	4
С. Шевченко. Летчик Кузьма Белоконов	6
Оборонное Общество — фронту	8
В. Митин. Огненный таран	8
Крылья великой Победы	9
В. Лесовой. Черниговцы	10
В. Семенов. Возвращенное небо	12
Д. Петряев. «Самолетный доктор»	13
Н. Ушмаев. Спартакиада дружибы	14
А. Павлов, П. Донцов, К. Кайтанов. Первый в России	16
П. Белоконов. Каждый второй — ударник коммунистического труда	18
С пользой для военного дела	18
А. Коваль. Стартуют сильнейшие	20
Б. Васина. Девушки штурмуют стратосферу	22
А. Винокуров. Умелец из Таллина	24
Н. Фефелов. Работоспособность космонавта в полете	26
В. Наумкин. 70-я генеральная конференция ФАИ	27
Опытные самолеты периода второй мировой войны	28
Д. Пилипенко. Ключ к обучению	30
А. Шаповалов. Клубы обмениваются опытом	31
С. Прокофьев. По примеру отца	31
Ю. Зельвенский. Москва, Волгоградский район	32
И. Жарковский. Все — за, а толку мало	34
Г. Частный. Копия самолета Р-1	36
Н. Зензинов. Профессор Николай Алексеевич Рынин	40
Самолет на пьедестале	41

На 1-й стр. обл.: Абсолютный чемпион СССР по планерному спорту Леонид Васильев, чемпионы по упражнениям Витаутас Сабчикис и Олег Пасечник.

Фото А. КОВАЛЯ

На 4-й стр. обл.: «Звезда».

Фото С. КИСЕЛЕВА

ШАРАДЫ

К какой цифре надо прибавить букву, а затем название города во Франции, чтобы получить летательный аппарат?

К какой единице атмосферного давления надо прибавить первоначальное название Волги, а затем букву, чтобы получить название заграждения в воздухе, препятствующего пролету самолетов противника?

Составил В. ШИРЯЕВ

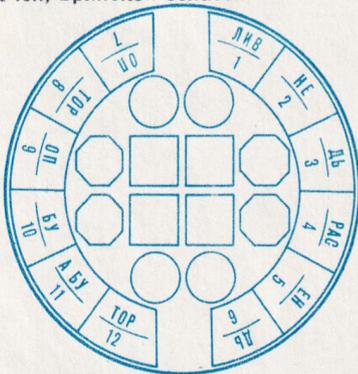
Братск

ГОЛОВОЛОМКА

Расставьте буквенно-числовые сочетания на изображенные в круге фигуры так, чтобы по двум центральным: вертикальным и горизонтальным рядам, а также в четырех кругах, квадратах и шестигранниках сумма была одинаковой. Сделав это правильно, прочтите зашифрованный здесь текст.

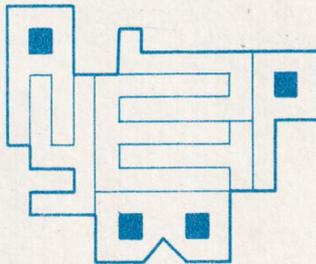
Составил С. КОВАЛЕНКО

Почеп, Брянской области



ОТВЕТЫ (См. «Крылья Родины» № 12 за 1977 год)

РАЗРЕЗНАЯ ЗАДАЧА



ВСПОМНИТЕ ИМЕНА ГЕРОЕВ

По кругу: 1. Осипенко. 2. Макарова. 3. Розанова. 4. Никулина. 5. Смирнова. 6. Худякова. По секторам: 7. Гареев. 8. Паршин. 9. Мыхлик. 10. Глинка. 11. Клубов. 12. Сивков. 13. Климух. 14. Леонов.

КРИПТОГРАММА

Кордит. Возничий. Варокамера. Стыковка. Пегас. «Работы в космосе предстоит много, причем самой разной». Леонов.

АВИАЗАДАЧА

1. Техника. 2. Турбина. 3. Лопатка. 4. Потолок. 5. Данилов. 6. Горючее. 7. Вольнов. Туполев, Антонюв.

ЗВЕЗДЫ И СОЗВЕЗДИЯ

1. Рак — Кит. 2. Волк — Конь. 3. Мерак — Корма. 4. Аламак — Компас. 5. Мирфак — Корона.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, М. И. ГОЛЫШЕВ (заместитель главного редактора), Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМИРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА.

Художественный редактор Л. Шарапова.

Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ СССР

Сдано в производство 22.11.77 г. Подписано в печать 14.12.77 г. 80×90% 6 л. 5,5 п. л. Г-91603. Тираж 70 000 экз. Зак. 1392. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

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

САМОЛЕТ «ПИОНЕР»

Самым
юным



Перед тобой — чертеж модели «Пионер».

Построй ее. Для изготовления потребуется плотная чертежная бумага, клей, кисточка для клея, ножницы, карандаши и линейка. Сначала на бумаге вычерти масштабную сетку. Затем по клеточкам чертеж перенеси на бумагу и ножницами вырежь по контуру. После склеивания деталей ты придашь модели форму, которая на рисунке.

Теперь начни «обучение» модели полетам. Перед этим определи ее центр тяжести (ЦТ): установи модель фюзеляжем на ребро тонкой линейки и уравнивь ее в горизонтальном положении. Центр тяжести в этом случае будет находиться строго над линейкой. Чтобы модель хорошо летала, центр тяжести расположи вблизи $1/4$ длины хорды крыла, считая от его носка. Изменять положение ЦТ можно наклейкой дополнительных кусочков бумаги или канцелярской скрепкой.

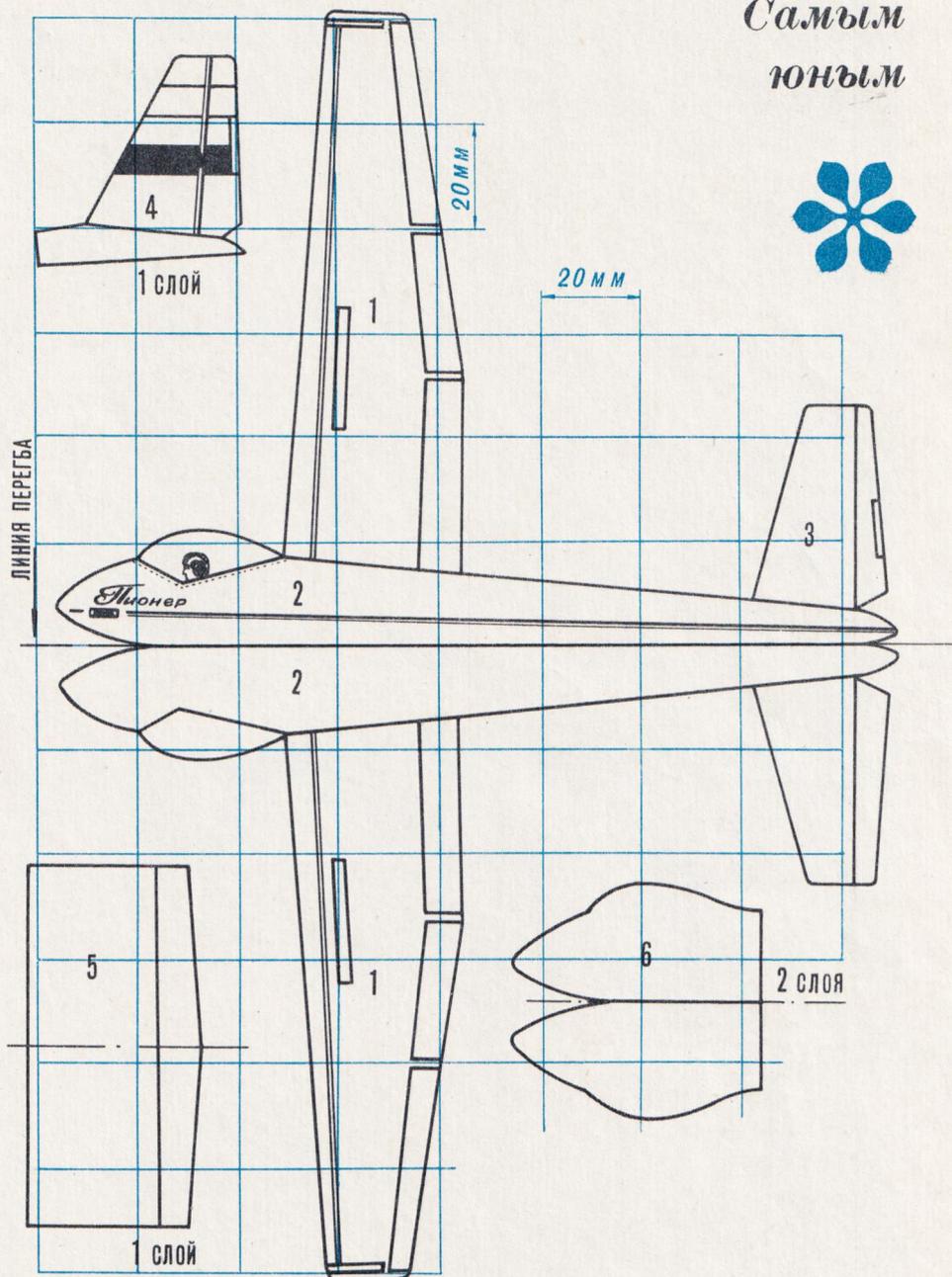
Для запуска модели возьми двумя пальцами за фюзеляж около передней кромки крыла и слегка толкни ее с небольшим углом снижения. При этом возможны три варианта полета.

1. Модель после пуска опускает нос и быстро теряет высоту. Причина — слишком близко к передней кромке крыла находится ее центр тяжести.

2. Модель резко поднимает нос и устремляется вверх, теряет скорость и падает неуправляемой. Причина — слишком задняя центровка, то есть ЦТ смещен далеко назад.

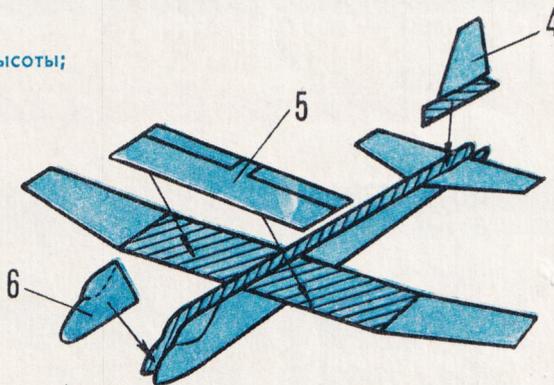
3. Модель плавно, с небольшим снижением летит по прямой линии. Незначительные отклонения ее вверх или вниз исправь небольшими подгибами задней кромки стабилизатора, а кренение — подгибами крыла в месте расположения элеронов.

Н. КАЮНОВ



Обозначения на чертеже:

- 1 — крыло; 2 — фюзеляж;
- 3 — стабилизатор с рулем высоты;
- 4 — киль с рулем поворота;
- 5 — накладка на крыло;
- 6 — накладка на фюзеляже.



6-96



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс
70450

Цена
30 коп.