

**ПИОНЕРЫ
КОСМОСА**

**ЛЮБИТЕЛЬСКИЙ
СПУТНИК —**

*экспонат
выставки
„Связь-81“*



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

ЯНВАРЬ

1

• 1982 •

60-ЛЕТИЮ СССР — ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

ВСЕСОЮЗНЫЙ СМОТР-КОНКУРС ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ

В НАШЕЙ СТРАНЕ широко развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу славного юбилея — 60-летия СССР. «60-летию образования СССР — 60 ударных трудовых недель!». Этот почин москвичей горячо поддержали на харьковском авиационном заводе имени Ленинского комсомола. Самолетостроители встали на трудовую юбилейную вахту. Многие рабочие пересмотрели намеченные рубежи и обязались выполнить план двух лет текущей пятилетки к 1 сентября 1982 года. Среди передовиков социалистического соревнования — активисты ДОСААФ, авиационные спортсмены — парашютисты-многоборцы, авиамоделлисты, вертолетчики. Их девиз: достигнуть в юбилейном году новых успехов в труде и спорте. Решено вовлечь в секции по техническим и военно-прикладным видам спорта десятки новичков, провести межцеховые и заводские соревнования по нормативам ГТО, парашютному многоборью, авиамоделлизму.

Патриотический почин москвичей нашел горячий отклик в стране.

Дальнейшему росту боевитости оборонных коллективов в свете требований

XXVI съезда КПСС способствует объявленный ЦК ДОСААФ СССР Всесоюзный смотр-конкурс на лучшую постановку военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы в первичных организациях ДОСААФ. Он посвящен 60-летию образования Союза Советских Социалистических Республик.

Смотр-конкурс проходит с 30 декабря 1981 года по 30 декабря 1982 года. К его участию важно привлечь все первичные организации оборонного Общества.

Победителями будут считаться те коллективы, которые с наилучшими показателями обеспечивают выполнение требований Устава ДОСААФ, ведут систематическую пропаганду и глубокое разъяснение членам Общества заветов В. И. Ленина, решений XXVI съезда КПСС, Конституции СССР по вопросам защиты социалистического Отечества и укрепления обороноспособности страны, революционных, боевых и трудовых традиций Коммунистической партии, советского народа и его Вооруженных Сил; воспитание досаафовцев в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма, дружбы народов СССР, постоянной готовности к защите Родины.

Формы военно-патриотического воспитания в оборонных коллективах самые различные. Это месячники и недели оборонно-массовой работы, Ленинские чтения, встречи с ветеранами партии, войны и труда, воинами армии и флота, походы по местам революционной, боевой и трудовой славы, вахты памяти, поисковые экспедиции «Летопись Великой Отечественной», военно-спортивные игры «Зарница» и «Орленок», смотр-конкурс первичных комсомольских и досаафовских организаций и экзамен допризывной и призывной молодежи по фи-

зической и военно-технической подготовке.

Важные показатели работы первичных организаций — участие членов ДОСААФ в социалистическом соревновании и выполнении ими взятых обязательств на 1982 год; привлечение досаафовцев к занятиям техническим и военно-прикладным видам спорта, — наличие 4—5 команд и их участие в районных и городских соревнованиях, подготовка спортсменов-разрядников, сдача нормативов ГТО по пулевой стрельбе. Это дальнейшее развитие и укрепление материально-технической базы.

Каждая первичная организация — победитель Всесоюзного смотра-конкурса — награждается грамотой ЦК ДОСААФ СССР.

С первых дней нового года во Всесоюзный смотр-конкурс включается все больше и больше оборонных коллективов. Весом вклад многих из них в производственные дела, общий успех. Тот в социалистическом соревновании зают, например, досаафовцы Куйбышевского завода «Экран». Более 100 рабочих на финише 1981-го начали трудиться в счет второго года пятилетки. В почете здесь и спортивная работа. Главное внимание уделяется развитию ее массовости. Молодежь с увлечением занимается дельтапланеризмом, стрельбой, радио- и другими военно-прикладными видами спорта. Более пятисот производственников в своем заводском типре уже сдали нормы комплекса ГТО по стрельбе. На юбилейный 1982-й взяты новые повышенные обязательства.

Долг каждой первичной организации ДОСААФ активно участвовать во Всесоюзном смотре-конкурсе, достойно встретить всенародный праздник — 60-летие образования СССР.

МЕСЯЧНИК ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЫ

В ЦЕЛЯХ дальнейшего улучшения воспитания трудящихся, комсомольцев и молодежи на героических революционных, боевых и трудовых традициях Коммунистической партии, советского народа, Вооруженных Сил СССР, совершенствования военно-патриотической и оборонно-массовой работы среди населения ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР с 23 января по 23 февраля 1982 года проводят традиционный месячник оборонно-массовой работы, посвященный 64-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Важнейшая задача месячника — активная пропаганда заветов В. И. Ленина, положений Конституции СССР о защите социалистического Отечества, материалов XXVI съезда КПСС, указаний Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева по вопросам укрепления обороноспособности страны.

В учебных и спортивных, в том числе и авиационных организациях ДОСААФ, в эти дни будут проводиться лекции и доклады, беседы, те-

матические вечера, встречи с ветеранами армии, авиации и флота, соревнования по техническим и военно-прикладным видам спорта, военнизированные походы, смотры-конкурсы технического творчества.

По согласованию с командованием и политорганами воинских частей, авиационных подразделений, соединений и кораблей в гарнизонах состоятся массовые военно-патриотические мероприятия, воинские ритуалы, в которых примет участие молодежь допризывного и призывного возрастов.

В целях более широкого привлечения юношей и девушек к оборонно-спортивной работе, занятиям техническим и военно-прикладным видам спорта, как того требует постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», перед молодежью выступят лучшие спортсмены ДОСААФ, чемпионы мира и Советского Союза, летчики, парашютисты, планеристы, представители других видов спорта.

Всесоюзный месячник оборонно-массовой работы будет способствовать дальнейшему вовлечению трудящихся и прежде всего молодежи в члены ДОСААФ, улучшению деятельности первичных организаций оборонного Общества.

Разработанная советскими специалистами аппаратура «Аэрофлот» даст возможность вести автоматизированный скоростной обмен информацией между наземными службами и экипажами воздушных судов. Вычислительная техника позволит использовать для передачи данных от различных источников на борту самолета один единственный канал связи. Это разгрузит пилота, а наземная служба УВД получит сведения о местонахождении самолета на трассе, скорости и высоте полета, запасе горючего в топливных баках, работе бортового оборудования и метеоситуации в той точке, где в данный момент находится самолет.

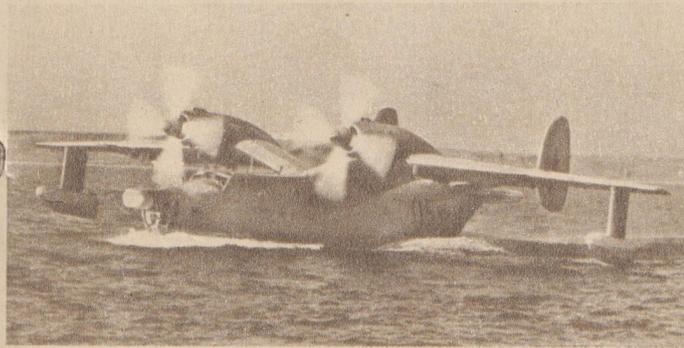
Экипаж будет избавлен теперь от необходимости постоянно прослушивать эфир и улавливать в его разноголосице информацию, адресованную на

борт. Это как раз и делает бортовой компьютер: он распознает сигнал и включит канал связи только после того, как убедится, что информация попала по адресу. О неполадках на борту наземные службы будут автоматически поставлены в известность.

А пассажиры прямо с борта самолета могут забронировать номер в гостинице, отправить телеграмму, заказать такси.

Помимо бортового оборудования в состав системы «Аэрофлот» войдут автоматизированные приемные и передающие радиостанции. Они обеспечат надежное снабжение информацией одновременно со всеми авиалайнерами в зоне аэропорта и около трехсот — на трассе.

☆☆☆



Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве мировых рекордов достижения советских летчиков на турбовинтовом самолете М-12 «Чайка» в классе гидросамолета и самолета-амфибии — об этом сообщил в редакцию ответственный секретарь авиационной спортивной комиссии ФАС СССР А. Тырсин.

Летчик Геннадий Ефимов, вылетев на самолете М-12 «Чайка» в классе амфибии, набрал высоту 6000 м за 11 мин 21 с. У летчика Николая Шлынова результат 9000 м — за 25 мин 32 с. Высота горизонтального полета, достигнутая летчиком Виктором Торубаровым на са-

молете того же класса, составила 9970 м.

Другие рекорды установлены на М-12 «Чайка» уже в классе гидросамолета. Летчик Владимир Белов достиг высоты горизонтального полета — 9850 м. Василий Авершин поднял самолет на 8312 м с грузом 5000 кг. «Чайка», пилотируемая Владимиром Ефимовым, поднялась с грузом 7029,2 кг на высоту 2000 м.

Теперь в таблице ФАИ зарегистрирован по классу гидросамолетов и самолетов-амфибий с турбовинтовыми двигателями 41 рекорд. И все они установлены в Советском Союзе на самолете М-12 «Чайка».

☆☆☆

С каждым годом растет интерес молодежи Молдавии к техническим видам спорта. Немало любителей авиаспорта объединяет в своих рядах Кишиневский аэроклуб ДОСААФ имени С. А. Шестанова. В его учебных классах и на аэродроме овладевают секретами мастерства планеристы, авиамоделисты, парашютисты. Предметом особой заботы является подготовка молодежи к службе в рядах Советской Армии.

На снимке: группа спортсменов-парашютистов клуба: Светлана Мунтян, Владимир Урсакый, Нина Карабанова, Раиса Ткач и Анатолий Голенок.

Фото ТАСС



За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 1 (376) 1982

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», 1982.

За массовость физкультуры и спорта!	2
Б. Байтасов. Крылья Казахстана	4
Январь сорок второго	6
А. Федоров. Обеспечивая выброску десанта	8
В. Чернявский. Рядом с летчиками	8
Г. Нечаев. Слово о герое	10
В. Турьян. Икары, вам взлет!	11
Б. Неринга. Не ходить в отстающих	14
Б. Киселев. Кордовики должны побеждать	15
Ю. Протасов. В условиях, максимально приближенных к боевым	16
В. Махов. Посмотри глазом хозяина!	18
Б. Раушенбах. Ученый, конструктор, организатор	20
В. Бирулин. «Как на острие иглы»	23
В. Чистяков. Мастер высокого класса	24
100 000 километров небесными дорогами	25
В. Траман. Встретились парашютисты-многоборцы социалистических стран	26
Читатели предлагают, уточняют, информируют	27
Вести со спортивных аэродромов	28
В. Морозов. В угаре ядерной амбиции	29
Б. Покровский. Второй взлет	30
П. Кукушкин. Воениздат в новом году	31
Н. Ляшенко. «Крылышки». Устройство микродвигателей Вуки Королева	32
	34
На 1-й стр. обл. — Дельтаплан. Фотоэтид В. Рубана. (На фотококурсе). Снимки В. Понкина.	

Главный редактор
Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия:
А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, Н. Н. ГУСЬНОВ, А. П. КОЛЯДИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь),
А. Ф. МАЛЬКОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, В. А. ТАРХАНОВСКИЙ (зам. главного редактора), **Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ, М. П. ЧЕЧНЕВА.**

Художественный редактор
Л. В. Шарапова

Корректор М. П. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.11.81 г.
Подписано в печать 15.12.81 г.
60×90¹/₈, 5 п. л. Р-41388.
Тираж 55 000. Зак. 1323.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

РЕКОРДЫ ПОД ОБЛАКАМИ

У ПАРАШЮТИСТОВ Военно-Воздушных Сил стало доброй традицией — заканчивать спортивный сезон соревнованиями на побитие мировых рекордов. В безоблачном небе Грузии на этот раз они установили 9 всесоюзных рекордов по групповой акробатике, все они значительно превышают мировые достижения.



РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

ЗА МАССОВОСТЬ ФИЗКУЛЬТУРЫ И СПОРТА!

...КОМИТЕТ ДОСААФ авиационного завода имени Ю. А. Гагарина города Комсомольска-на-Амуре, опираясь на помощь комсомольских и профсоюзных активистов, ведет большую оборонно-спортивную работу, добивается массовости спорта. Здесь воспитание высоких морально-политических качеств, военная подготовка и спортивная работа представляют собой единый процесс. Молодые труженики предприятия учатся прыгать с парашютом, метко стрелять, водить автомобиль и мотоцикл, летать на планере и дельтаплане, строить и запускают авиационные модели. Действует школа юных планеристов. Заводские спортсмены известны далеко за пределами города. Постоянные физические тренировки закаляют волю, укрепляют здоровье. А чем оно крепче, тем больше у человека сил и энергии, тем выше его производительность труда и готовность к защите наших завоеваний. Юноши, уходящие в армию с завода, кроме значка ГТО получают

разряды по одному, а то и по нескольким видам спорта, что помогает им в кратчайший срок стать настоящими воинами, в совершенстве овладеть военной специальностью.

В условиях развитого социализма роль физкультуры и спорта возрастает — они должны всемерно способствовать росту экономического и оборонного могущества Родины. В центре внимания нашей партии, Советского государства — воспитание гармонически развитых, духовно зрелых, физически закаленных борцов за коммунизм.

Новым ярким проявлением повседневной заботы о здоровье народа, о том, чтобы наша молодежь вступала в жизнь физически совершенной, является постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». В этом важном документе в соответствии с решениями XXVI съезда КПСС намечены большие и ответственные задачи по

развитию физкультурного движения в стране. «Забота о здоровье людей, — говорил товарищ Л. И. Брежнев на XXVI съезде КПСС, — неотделима от развития физической культуры и спорта. ...Но все же для большинства людей спорт остается пока лишь зрелищем. Такое положение надо исправлять. Физическая культура должна входить в повседневную жизнь широких слоев населения и особенно детей».

Именно в свете этих ответственных задач должны рассматриваться перспективы дальнейшего развития технических и военно-прикладных видов спорта в оборонном Обществе — важной составной части советского физкультурного движения.

Очередной, VII пленум ЦК ДОСААФ СССР обсудил задачи организаций ДОСААФ, вытекающих из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Это постановление стало для всех организаций оборонного Общества боевым руководством к действию, программой по физическому воспитанию советских людей, особенно юношей и девушек, детей и подростков, повышению массовости технических и военно-прикладных видов спорта — действенного средства гармонического развития личности, физической закалки молодежи, формирования у нее высоких нравственных качеств, активной жизненной позиции, готовности к труду и обороне Родины.

Выполняя указания партии, комитеты, клубы, коллективы ДОСААФ накопили опыт оборонно-спортивной работы, вышли на новые рубежи. Техническими и военно-прикладными видами ныне занимается около 30 миллионов спортсменов.

Сделано немало. Но мы не должны обольщаться достигнутым. Надо идти к новым вершинам, борясь за массовость спорта. В этом суть требований



Команды по четыре человека, отделившись от самолета высоте 2750 м, соревновались между собой — кто из них за 35 с «рабочего времени» в свободном падении построит наибольшее количество разных фигур. Ночью среди женских четверок победили Е. Короткова, Л. Корычева, В. Нечехова, Н. Дороднова, а среди мужчин — А. Осипов, В. Маляев, В. Ершов, В. Алексеев. Обе четверки построили по 11 фигур. Днем Е. Бахтин, В. Гаврилов, А. Коротков и В. Младинов образовали в небе 21 фигуру, Е. Ползикова, Н. Младинова, Е. Алексеева, Л. Новосельцева — 19 фигур.

Восьмерка мужчин ночью за 50 с свободного падения собрала 4 фигуры, а октет женщин — две.

Кроме того, установлено три мировых рекорда в прыжках с образованием в небе «звезды» из 10 человек, где спортсмены в свободном падении должны встать в круг и взяться за руки. Ночью десятка мужчин сомнула кольцо за 8,0 с, десятка женщин — за 13,2 с, днем — женщины — за 3,4 с.

Материалы о новых достижениях советских спортсменов направлены в Международную авиационную федерацию для утверждения их в качестве мировых рекордов.

к оборонному Обществу, изложенных в постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР.

Пленум выработал конкретные меры по широкому привлечению досоафовцев к регулярным спортивным занятиям. Важнейшая задача должна решаться прежде всего в оборонном коллективе. Между тем, как отмечалось на пленуме, отдельные комитеты и первичные организации ДОСААФ еще по-настоящему не занимаются оборонно-спортивной работой, особенно с допризывной и призывной молодежью. Не получили должного распространения, скажем, военно-прикладное многоборье, авиационный моделизм, недостаточно пропагандируется военно-прикладное значение парашютного, планерного и дельтапланерного спорта.

Комитеты, клубы и общественный спортивный актив Общества, взяв на вооружение опыт передовиков, обязаны направить свои усилия на то, чтобы трудящиеся, молодежь привлечь к спортивным занятиям непосредственно на предприятиях, в колхозах и совхозах, учебных заведениях и учреждениях.

Большое внимание надо уделить стрелковому, парашютному спорту, военно-прикладному многоборью. Широкую популярность, особенно в школах, должен получить авиационный и ракетный моделизм, не требующий сложных спортивных сооружений, дорогостоящей техники.

Необходимо серьезно позаботиться об улучшении качества физической подготовки молодежи допризывного и призывного возрастов, искоренять факты формализма в приеме нормативов комплекса ГТО. В некоторых оборонных коллективах вместо планомерной работы по широкому внедрению комплекса ГТО практикуются авральные сдачи нормативов, что неизбежно рождает всевозможные приписки, липовые цифры и приводит к упущениям в деле физического воспитания молодежи.

Достоин внимания и распространения опыт спортивной работы с учащимися школ по месту жительства. Например, в Перовском районе Москвы немало юношеских дворовых клубов, спортивных площадок, созданных совместно районными спортивным и досоафовским комитетами. Во многих школах, скажем, в 785-й, 787-й есть технические кружки, регулярно устраиваются соревнования по нормативам ГТО, а также встречи авиамodelистов на первенство жэка, района.

Физкультурников и спортсменов станет значительно больше, если в городах и селах будет больше спортивных тиров, площадок, полос препятствий, кордодромов, клубов в жилых микрорайонах. Целесообразно наметить и осуществлять планы укрепления материальной базы спорта. С 1982 года взяла старт ударная комсомольская трехлетка по строительству простейших спортивных сооружений. Успех ее во многом будет зависеть от того, насколько деятельность комитетов и коллективов ДОСААФ контактирует с комсомолом, профсоюзам, другими общественными организациями.

Широкой пропаганде спорта способствует Всесоюзный смотр-конкурс первичных досоафовских и комсомольских организаций и экзамен призывной и допризывной молодежи по физической и военно-технической подготовке (они проводятся в 1982—1983 годах) и VIII летняя Спартакиада народов СССР, начавшая свою историю в 1981 году. Хорошо, если все без исключения спортивные старты будут тщательно готовиться, привлекая как можно больше участников. В первичных, городских и районных организациях соревнования следует устраивать только в свободное от учебы и работы время, а областные и краевые — в субботние и воскресные дни. Нужна обоснованная система соревнований любого ранга, предусматривающая сокращение числа республи-

канских, краевых и областных встреч, а также разъездов сборных команд краев и областей.

Большие задачи встают перед центральными и местными авиационными клубами. Их долг — повышать качество обучения молодежи, готовящейся к службе в Вооруженных Силах. Интересы дела требуют усиления роли клубов и как учебно-тренировочных центров и опорных пунктов массового развития авиаспорта. К сожалению, далеко не все они являются такими центрами, многие клубы занимаются лишь сборными командами, что неправильно.

Важнейшая обязанность авиационных клубов — помогать первичным организациям ДОСААФ, особенно сельским, готовить общественных инструкторов, тренеров, судей, создавать секции и кружки, предоставлять аэродромы и учебные классы для занятий и тренировок.

Коренное улучшение оборонно-спортивной работы в первичных организациях следует рассматривать как главное условие надежного обеспечения массовости спорта и на его основе роста мастерства авиационных спортсменов, способных достойно защищать флаг Родины на международной арене. К сожалению, медленно повышается выучка ведущих спортсменов. Огорчили неудачные прошлогодние выступления за рубежом наших вертолетчиков. Надо расширять масштабы и повышать качество научных, медико-биологических исследований по проблемам спорта, по выработке рекомендаций, определяющих оптимальные режимы учебно-тренировочной работы.

Организации оборонного Общества, руководствуясь решениями Коммунистической партии и Советского правительства о дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта, сделают все для повышения постоянной готовности молодежи к труду и обороне любимой Родины.



РЕШЕНИЯ XXVI СЪЕЗДА КПСС — В ЖИЗНЬ!

КРЫЛЬЯ КАЗАХСТАНА

Генерал-майор Б. БАЙТАСОВ,
председатель ЦК ДОСААФ
Казахской ССР

...Старый Жилкибай, чабан совхоза «Кенбидаин» Целиноградской области, немало повидал на своем веку. Хлебнув изрядно горя и лишений, он думал о счастливой доле для своих детей. Свою дочь Жамилю он хотел видеть педагогом — чтобы учила она ребятишек. Но Жамиля как-то в дни летних каникул, когда вместе с отцом пасла совхозные стада, над безбрежной новыльней степью увидела маленький двукрылый самолет. Она зачарованно смотрела за полетом необычной птицы. С той поры Жамиля только и думала о полетах в небо. Упорная, настойчивая девушка добилась своего. Окончив аэроклуб, затем Центральную летно-техническую школу ДОСААФ, Ж. Жилкибаева в совершенстве освоила технику пилотажа, уверенно управляла учебно-спортивными самолетами. Работала инструктором в Алма-Атинском аэроклубе, открывая небо для молодых курсантов. Потом была пилотом гражданской авиации. В ее судьбе, как и в судьбах тысяч других казахов, ярко и отчетливо отразилась новая жизнь и гигантские преобразования, которые прошли на древней казахской земле за годы Советской власти.

В декабре народы нашей страны будут отмечать 60-летие образования Союза Советских Социалистических Республик. Претворяя в жизнь ленинскую национальную политику, под руководством Коммунистической партии, советские люди за эти годы добились выдающихся успехов во всех областях государствен-

ного, хозяйственного и культурного строительства. Нерушимая дружба народов СССР имела огромное значение в достижении победы над фашистской Германией во время Великой Отечественной войны, восстановлении народного хозяйства в послевоенные годы.

Мудрая национальная политика, обеспечивающая равноправие всех наций и народностей, дала возможность поднять экономику всех республик.

Ныне Казахстан в братской семье народов СССР стал одним из развитых индустриально-аграрных районов нашей Родины, республикой высокой культуры и спорта.

Широко развернулась подготовка к достойной встрече 60-летия образования СССР. Как и все советские люди, в нее активно включились и члены оборонного Общества. Организации ДОСААФ Казахстана стремятся озаnamenовать славный юбилей новыми успехами в социалистическом соревновании. Особое внимание обращается на воспитание молодежи в духе советского патриотизма, единства наций и народностей СССР, верности принципам интернационализма и дружбы народов, сплоченности их вокруг Коммунистической партии. В честь этой даты проводятся вечера и встречи, организовываются походы по местам революционной, боевой и трудовой славы. Организация ДОСААФ республики идет к этой дате с новыми успехами в военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работе. В его рядах — более шести с половиной миллионов членов, объединенных в 18 704 первичные организации.

Одно из важных направлений в деятельности ДОСААФ — это оборонно-спортивная работа, вовлечение трудящихся в занятия техническими и военно-прикладными видами спорта. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров

СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» подчеркивается: «усилить работу по физической подготовке молодежи допризывного и призывного возрастов, искренить факты формализма в приеме нормативов комплекса ГТО, повысить внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта, особенно к подвижному, мотоциклетному, парашютному, стрелковому». Это указание Коммунистической партии и Советского правительства стало программой деятельности оборонного Общества Казахстана.

ЦК ДОСААФ республики, комитеты, клубы и школы патриотического Общества наметили конкретные меры по улучшению оборонно-спортивной работы, где главная задача — добиться массовости, привлечь как можно больше юношей и девушек к занятиям по техническим и военно-прикладным видам спорта, подготовке к стартам VIII летней Спартакиады народов СССР. Ведущие спортсмены, инструкторы клубов обязались расширить сеть парашютных и авиамодельных кружков на предприятиях, заводах, в учебных заведениях.

Хотелось бы более подробно остановиться на развитии авиационных видов

● У самолета Як-52, недавно полученном Алма-Атинским аэроклубом ДОСААФ, — авиационный техник-бригадир Геннадий Глуценко, ударник коммунистического труда, член комсомольского бюро клуба; начальник аэроклуба подполковник запаса Василий Жовтый, бывший летчик-истребитель, участник Великой Отечественной войны; инженер Александр Скобелин, спортсмен-летчик 1-го разряда, председатель комиссии по рационализаторской работе.

спорта в Казахстане. Этот спорт у нас еще очень молод, но с каждым годом получает все большее распространение. За последнее пятилетие подготовлено 85 мастеров, 805 судей по авиационным видам спорта.

За этими цифрами стоят живые люди, настоящие энтузиасты нашего оборонного Общества, которые после напряженного трудового дня на предприятиях идут в авиаспортилубы и садятся за штурвалы самолетов, совершают прыжки с парашютом, строят модели воздушных кораблей. Их девиз: «Первые в труде — первые в спорте». Многие из них успешно выполняют производственные задания, планы 11-й пятилетки, являются ударниками коммунистического труда, победителями соцсоревнования.

Хорошо известно в Строительно-монтажном управлении № 15 Алма-Аты имя маляра Гульсары Бадыгеевой. Она прославилась своими трудовыми успехами, работой с высоким качеством. А вечером и в выходные дни спешит девушка в аэроклуб, на занятия в парашютную секцию. Комсомолка Гульсара — перво-разрядница, совершила несколько сотен прыжков.

Другой пример. Эльмира Ахмадеева — мельник главного корпуса обогатительной фабрики № 1 производственного объединения «Каратау» Джамбулской области. Добросовестный труженик, она полюбила парашютный спорт и все свободное время проводит в местном авиационно-техническом спортивном клубе, заслужившем добрую славу в республике. Кстати, клуб этот финансируется ордена Ленина производственным объединением «Каратау». Генеральный директор Анатолий Иванович Шейн лично занимается делами клуба, оказывает спортсменам большую помощь. В 1981 году энтузиасты клуба совершили 4306 прыжков.

Следует отметить и карагандинских спортсменов — чету Корытинных — Людмила работает машинистом крана комбината стройматериалов и конструкций треста «Карагандинстрой», а Владимир — слесарем объединения предприятий «Карагандаэнергоуголь». Оба передовики производства и отличные парашютисты. В Караганде трудится и чемпион оборонного Общества 1978 года в одиночных прыжках на точность приземления электрик Алексей Терехов. Радиотехник из Целинограда Геннадий Назаров завоевал звание абсолютного чемпиона республики по планерному спорту.

Доброе слово хочется сказать о наших летчиках.

...На одной из оживленных магистралей столицы Казахстана — улице Розыбакиева — у здания Алма-Атинского аэроклуба возвышается на пьедестале самолет Як-18А с бортовым номером «100». О многом мог бы поведать этот скромный аэроплан. Он, подобно легендарному У-2, сыграл большую роль в судьбах многих тысяч молодых патриотов, помог им сделать первые шаги в небо. У необычного экспоната часто оганавливаются люди, на него обращают свой взор члены аэроклуба, начиная свой напряженный учебный день.

Алма-Атинский аэроклуб ДОСААФ — один из старейших в стране. Семеро его питомцев стали Героями Советского Союза, сотни других летчиков отмечены орденами и медалями за подвиги в годы Великой Отечественной войны и мирное время. Сейчас в аэроклубе работают звенья по самолетному и парашютному спорту, авиамодельная лаборатория. Здесь трудятся 30 мастеров, 23 кандидата в мастера, 40 перво-разрядников. 1981 год стал для летчиков поршневой авиации годом освоения новых типов учебно-спортивных машин Як-52. И коллектив клуба, возглавляемый участником Великой Отечественной войны бывшим летчиком-истребителем В. Жовтым, успешно справился с этой задачей. Впервые за последние 12 лет удостоверение об окончании программы полетов получили сразу 45 летчиков-спортсменов клуба.

С доброй завистьюмотришь, как летают наши спортсмены. Разные они по возрасту, характерам. Среди них — Талгат Мусабаев — замполит местного авиапредприятия, перво-разрядник, Сергей Крицкий — слесарь-электрик производственного монтажного комплекса, Нурлан Молдыбаев — инженер КазНИИ энергетики, Мирагам Мусаев — научный сотрудник Казахского государствен-

ного университета, Александр Чеботкин — второй пилот вертолета Бурундайского авиапредприятия. С ними в воздухе тренер Юрий Ельцов. Казахи, русские, украинцы, узбеки, уйгуры... Все они увлечены одним интересным делом — авиационным спортом. И в небе и на земле их отличают теплые товарищеские отношения, подлинная дружба. И праздники 60-летия образования Советского Союза авиаторы аэроклуба, как и все досафовцы республики, встречают новыми успехами и совершенствовании оборонно-массовой и военно-спортивной работы.

Одним из самых массовых и любимых молодежью авиационных видов спорта является парашютный. Тысячи казахстанцев прошли парашютную подготовку в организациях Осоавнахима и ДОСААФ, отважно сражались на фронте. Хорошо известны в стране имена Марии Трубочкиной, Ирины Кравченко, Павла Дмитриенко, Виктора Шулика, Анатолия Толкачева и других. Все они в 50—60-е годы становились мировыми рекордсменами, чемпионами страны и спартакиад народов СССР. В это же время высокое мастерство демонстрировала карагандинка Магира Алпысбаева, одна из первых казашек, ставшая мастером спорта и чемпионкой республики.

Ныне многие юноши и девушки носят голубой значок с эмблемой белого купола, показывают свое мастерство в затычных прыжках, исполнении акробатических фигур, снайперском приземлении в центр круга. Хорошие условия для занятий спортом созданы в Усть-Каменогорске, Целинограде, Алма-Ате. Средний балл подготовки парашютистов для Вооруженных Сил составляет 4,79. Добросовестно трудится по обучению молодежи заместитель начальника Алма-Атинского аэроклуба С. Питаленко, командиры парашютных звеньев столичного клуба Л. Куриченко, Карагандинского — С. Жовнер. Возьмем к примеру Чимкентский авиаспортилуб ДОСААФ. В его стенах обучаются начинающие парашютисты и спортсмены-разрядники. Многие из них, пройдя школу ДОСААФ, успешно служат в воздушно-десантных войсках. Главную задачу коллектива клуба видит в том, чтобы как можно больше привлечь молодежи для занятий спортом смелых. Поэтому у клуба хорошие связи с первичными организациями ДОСААФ предприятий, учебных заведений города и районов области.

В последние годы клуб возглавляет офицер запаса Георгий Лелеко. Умелым наставником молодежи является инструктор парашютно-десантной подготовки Владимир Козлов. Он дал путевку в воздушно-десантные войска многим молодым патриотам. В 1981 году чимкентцы стали победителями чемпионата Казахской ССР и заняли второе место по программе парашютного многоборья.

Этот молодой вид спорта приобретает все большую популярность в Казахстане. Военно-прикладное значение его особенно очевидно.

И этому спорту мы уделяем большое внимание. В 1981 году чемпионат республики был самым представительным — участвовали команды всех авиаспортилубов. Абсолютным чемпионом Казахской ССР стал плавильщик Усть-Каменогорского свинцово-цинкового комбината им. В. И. Ленина Владимир Гололов. В упражнениях победили шоферы Николай Петинцев (Усть-Каменогорск) и Виктор Шейн (Караганда), студент Александр Калугарев (Целиноград). Заметьте, победители — не штатные инструкторы, а люди, работающие на производстве. Справедливо ради хочу отметить, что, если казахстанцы ослабили свои позиции на всесоюзной арене в «классическом» парашютизме, то по программе многоборья сборная команда республики выступает успешно. В этом году наши спортсмены выиграли групповые прыжки, были вторыми в одиночных прыжках и вышли на пятое место в общем зачете. Так что мы будем еще настойчивее развивать парашютизм во всех его направлениях, чтобы сделать его поистине массовым.

Авиамодельные кружки имеются во многих школах республики, дворцах и домах культуры, дворцах пионеров, на станциях юных техников. Свыше 13 тысяч человек занимаются авиамоделизмом, в том числе 42 мастера, 400 кандидатов в мастера спорта и перво-разрядников, свыше 2 тысяч спортсменов других разрядов.

Среди чемпионов республики — инженер из Усть-Каменогорска мастер спорта Е. Наумов, электрик завода «Поршень» имени XIII съезда КПСС С. Зуев (Алма-Ата), студент Института народного хозяйства А. Амелин, инструктор зональных курсов переподготовки руководящих работников ДОСААФ А. Мальцев и другие.

Особо хочется сказать об одном из видов модельного спорта — ракетомоделизме. Пионерами его стали энтузиасты города Джамбула. Одним из первых занялся изготовлением и запуском моделей ракетных кораблей электромеханик радиосвязи джамбулской дистанции Алма-Атинской железной дороги мастер спорта Анатолий Ключков. Он не раз успешно выступал в чемпионатах страны по другим видам авиамodelей. А тут решил посвятить себя целиком новому виду, создал группу энтузиастов. Молодого конструктора моделей ракет вскоре заметили, включили в сборную команду страны. В 1980 году Анатолий выступил в чемпионате Европы в Испании. Тогда сборная СССР завоевала золотые медали за общеконструкторскую победу. В числе награжденных был и наш земляк. Он демонстрировал свою модель-копию * ракеты-носителя космического корабля «Союз».

В прошлом году заведующий авиамодельной лабораторией Дворца пионеров Владимир Корчагин, выступая на чемпионате Европы, завоевал две золотые медали в классах ракет с парашютом. Ученик 8-го класса 35-й школы Джамбула Салих Байбулин показал высокое мастерство на первенстве страны.

Успехи казахстанских авиаторов, конечно, радуют. Но мы не можем закрывать глаза на то, что в развитии авиационных видов спорта имеются и серьезные недостатки. Достигнутое не может нас удовлетворять. На них обратил внимание и Центральный Комитет Коммунистической партии Казахстана.

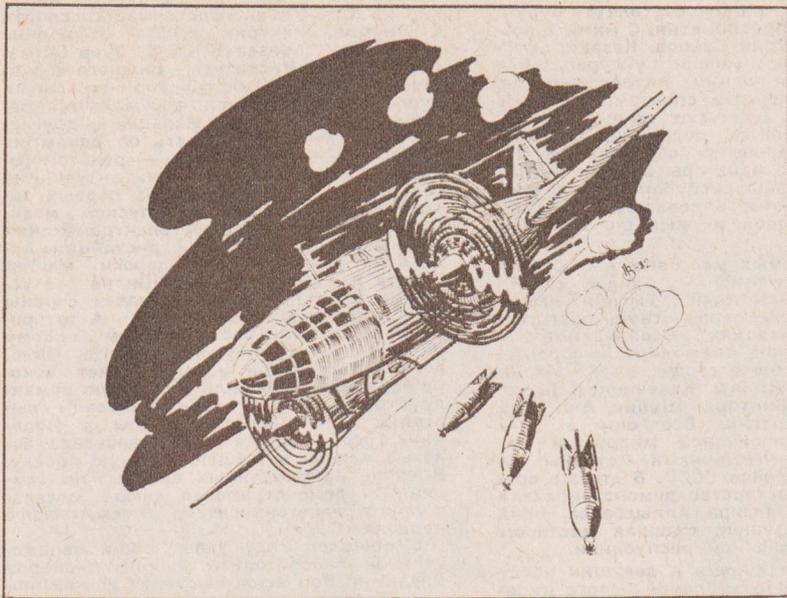
Уровень работы ряда авиационных организаций ДОСААФ Казахстана не отвечает в полной мере современным требованиям. Неблагополучно пока обстоят дела по подготовке начинающих парашютистов в Уральском авиаспортилубе. До сих пор не создана здесь авиамодельная лаборатория. Да и в других клубах необходимо значительно увеличить количество занимающихся парашютным спортом. Ведь именно на развитие парашютизма обращается внимание в упомянутом выше постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Существенные недостатки имеются и в развитии авиамodelизма, особенно в Карагандинской, Уральской, Целиноградской областях, где вообще-то имеются условия для вовлечения членов ДОСААФ в занятия этим видом спорта.

В свое время Министерство просвещения республики и Бюро Президиума ЦК ДОСААФ Казахской ССР приняли совместное постановление «О мерах по дальнейшему развитию военно-технических видов спорта среди школьников». Но, к сожалению, оно во многом не выполняется. Мало проводится соревнований по военно-прикладным видам спорта среди учащихся школ, техникумов, профессионально-технических училищ.

Нуждается в дальнейшем совершенствовании и учебно-материальная база авиационных организаций. Многие зависят от самих клубов, их умения использовать все возможности для улучшения качества учебно-тренировочной и спортивной работы, поддерживать постоянные деловые контакты с первичными организациями ДОСААФ, комсомолом, профсоюзом, шефами.

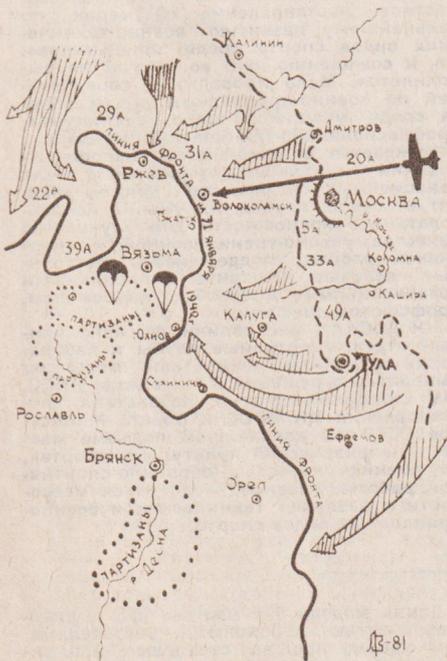
ЦК ДОСААФ республики, его авиационный отдел, спортивные клубы и лаборатории наметили конкретные меры по выполнению решений XXVI съезда КПСС, XIV съезда Компартии Казахстана, постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта», улучшению качества оборонно-спортивной работы. Главное — добиться массовости в развитии технических и военно-прикладных видов спорта.

* Длина модели 895 мм, вес 496 г, снабжена пятью пороховыми двигателями. Она удачно прошла стендовые испытания, а затем совершила показательный полет: модель произвела взлет, а затем рассстыковку и отделение 1 ступени ракеты и приземление с помощью парашюта.



ПОДВИГУ КРЫЛАТЫХ— 40 ЛЕТ

Контрнаступление советских войск под Москвой продолжалось. Враг потерпел первое крупнейшее поражение во второй мировой войне. «Когда меня спрашивают, что больше всего запомнилось из минувшей войны, я всегда отвечаю: битва за Москву». — Г. К. Жуков, Маршал Советского Союза.



БИТВА ЗА МОСКВУ — немеркнущая славная страница боевой истории нашего социалистического Отечества. В ней одержал победу наш советский народ, его героическая армия, ведомые партией коммунистов. Участники этой грандиознейшей битвы удостоены медали «За оборону Москвы». В их числе — кавалер многих боевых орденов и высшей награды Родины — Золотой Звезды Героя — летчик Николай Александрович Шмелев.

Крылья в небо, как и тысячам других летчиков-героев, ему дало оборонное Общество — Осоавиахим, предшественник ДОСААФ. В годы войны Н. А. Шмелев совершил более 800 боевых вылетов. Ныне он — полковник в отставке, активист ДОСААФ, ведет большую военно-патриотическую работу, выступает перед молодежью учебных заведений, предприятий, совхозов, воинских частей Подмоскovieя.

Особая дружба ветерана войны, летчика-штурмовика связывает с учащимися 78-й московской специальной школы, где создан музей боевой славы 707-го авиационного краснознаменного, ордена Кутузова штурмового полка, в котором служил Н. А. Шмелев. Недавно в школьном музее летчик-герой провел несколько бесед с молодежью нашей столицы. Он рассказал о подвигах однополчан, крылатых защитников Отчизны, о величии нашей победы под Москвой. Мы публикуем запись его выступления.

★★★

Январь сорок второго. Суровая зима — морозная, снежная. Но настроение авиаторов бодрое — под натиском наших войск враг отступает. Дороги Подмоскovieя забиты брошенной техникой, и неисправной, и целой, нетронутой — противнику нечем заправить моторы и бензобаки. Склады сожжены и взорваны. И это, как говорится, дело рук авиаторов. Они летают с утра и до вечера, до наступления темноты. Бомбят, штурмуют, бьют врага в воздухе и на земле.

Гитлеровцы, готовя нападение на Страну Советов, рассчитывали уничтожить первыми ударами промышленный, экономический потенциал, армию и, конечно, авиацию. Господство в воздухе им было

необходимо так же, как и преимущество в танках. Вот почему они запланировали на первый этап боевых действий такие задачи: разрушить или захватить основные наши авиационные заводы, закрыть приток новых боевых самолетов в Военно-воздушные силы фронтов. Но советский народ совершил чудо: из западных областей страны и из центра, из-под бомбовых ударов были срочно переброшены десятки авиационных предприятий — за Волгу, за Урал. И там, часто на голом месте, поначалу без крыш, в неимоверно короткие сроки возводились цеха новых самолетостроительных и моторных заводов.

Во второй половине 1941 года, вопреки расчетам врага, выпуск боевых самолетов удвоился. Впечатляющим был гигантский скачок в постройке новых машин: в втором полугодии сошло с конвейера не 249, как в первом, а 1293 самолета Ил-2; не 458, а около 1500 Пе-2... Рабочая гвардия без устали ковала оружие Победы.

Мужество летного состава, защищавшего столицу, героический труд техников и механиков, выпускавших машины в воздух, самоотверженность героев тыла, снабжавшего фронт самолетами, — все это дало нам возможность в конце 1941 года на этом участке добиться господства в воздухе и прочно его удерживать.

Враг от Москвы отступал в западном направлении. Содействуя наступающим советским войскам, авиация совершала большое количество самолетов-вылетов в сутки. По противнику непрерывно наносились удары с воздуха. Наши войска 4 января овладели опорными пунктами противника — городами Боровск и Малоярославец, затем освободили Калугу, завязали бои за Сухиничи.

После 4 января усилия войск Западного фронта были направлены на окружение и уничтожение медынь-кондровской группировки. Для усиления их поддержки на аэродроме южнее Москвы была сосредоточена авиагруппа под командованием генерала Е. М. Николаенко. Чтобы отрезать пути противника из района Медыни, было решено высадить воздушный десант. Переброска его возлагалась на авиацию фронта и гражданскую авиацию. Для обеспечения высадки десанта летчики вели разведку, наблюдали за аэродромами противника, нанесли ряд отвлекающих ударов по войскам в районах Гжатска, Можайска, Юхнова, а 4 января — по аэродромам в районах Вязьмы и Юхнова.

При штурмовке аэродромов отличились летчики многих авиационных полков, особенно 120-го истребительного. Вооруженные самолетами МиГ-3 и И-153 «Чайка», они, исходя из возможностей своих самолетов, выработали соответствующую тактику. «Миги», как наиболее скоростные, прикрывали «Чаяк» при полете к аэродрому противника и во время штурмовки. После чего менялись ролями: «миги» приступали к штурмовке, а «Чайки», освободившись от бомб и эрзосов, ставшие вновь легкими и маневренными, прикрывали атакующих, отсекали от них фашистских истребителей.

СОРОК ВТОРОГО

На обратном пути «миги» вновь прикрывали «Чаек».

А какова была тактика фашистских истребителей? В основном, не изменилась, осталась прежней, как и в те осенние месяцы, когда немецкие войска шли на Москву, предвкушая победу. Парами, группами по четыре-шесть самолетов «мессера» появлялись внезапно, как хищники, фашисты старались ударить отставшего, добить подбитого. Если это не удавалось, в бой не вступали. Шли в стороне, изображая зловещий эскорт. Наши, идя на задание, их тоже сначала не трогали, делали вид, будто не обращают внимания. Лучшее, когда фашисты вот так, на виду. Попытки схватиться с ними в открытую, всегда безуспешны: враги уходили немедленно, как только увидят опасность. И так же внезапно возвращались, пытаясь застать врасплох. И снова сопровождали, идя в стороне или сзади. Только не спереди — знали силу реактивных снарядов.

Но при явном тактическом или численном превосходстве фашисты нападали обязательно, и бой вели затяжной, рассчитывая на малый остаток горючего на наших машинах, возвращавшихся после выполнения боевого задания. Так они напали на звено «Чаек», возглавляемых командиром эскадрильи старшим лейтенантом М. Цыгановым. наших было трое, фашистов — десять. Гитлеровцы сразу пошли в атаку. Бой был продолжительным, но именно численное превосходство и явилось помехой вражеским летчикам. При наличии низкой облачности, ограниченной видимости, фашисты не смогли использовать летно-тактические качества своих самолетов и прежде всего преимущество в скорости. Немцы торопились, каждый хотел быть непременно первым: «Чаек» ведь только три, вдруг не достанется. Атакуя, они мешали друг другу. А наши летчики встали в оборонительный круг и, когда один из фашистов попытался войти в него для атаки одной из «Чоек», как тут же попал под огонь идущего сзади комэска. На этом бой и закончился. Потеряв один самолет, фашисты ушли восвояси.

Завершая контрнаступление, войска Западного фронта при поддержке авиации отбросили врага на 40 — 100 км, а войска Брянского фронта на своем правом крыле продвинулись на 20 — 70 км.

★★★

В ходе этой беседы Н. А. Шмелеву был задан вопрос: на каком участке фронта воевал авиаполк, в котором он служил, принимая участие в битве за Москву. Ветеран рассказал, что 707-й авиаполк, вооруженный вначале легкими ночными бомбардировщиками, а затем штурмовиками Ил-2, вел активную боевую работу на северном фланге фронта — в районе Калинина — Клина, успешно выполнял боевые задачи.

Используя успех наступающих войск, Ставка Верховного Главнокомандования в начале января 1942 года спланировала

наступление на всех стратегических направлениях. Главный удар наносился Калининским и Западным фронтами, которые во взаимодействии с Северо-Западным и Брянским должны были окружить и разгромить главные силы группы фашистских армий «Центр». В выполнении этой задачи большая роль отводилась и авиации.

В развернувшихся боях на ржевском направлении уже на второй день фашисты начали стягивать резервы. Воздушные разведчики обнаружили интенсивное движение вражеских колонн на дорогах. В результате сосредоточенных ударов авиаторы одного из полков уничтожили 53 автомашины с пехотой и грузами, 7 орудий и много другой техники и живой силы противника.

4—7 января, несмотря на сложные метеоусловия, активно действовали летчики 5-го гвардейского истребительного полка, 193-го истребительного и 569-го штурмового. Нанеся удары по аэродромам противника в районе Ржев и Великие Луки, они сожгли на земле 9 самолетов Ю-52.

Авиация врага, хотя и не имела господства в воздухе, однако действовала активно. Бомбардировщики наносили удары по нашим войскам и объектам, истребители вели борьбу с бомбардировщиками. И в этих сложных условиях наши летчики, проявляя мастерство и отвагу, успешно выполняли боевые задания.

...Группа наших истребителей барражировала над своими войсками. Возглавлял ее лейтенант Иван Калабушкин, ныне Герой Советского Союза, генерал-майор авиации запаса. Еще издали он увидел пару Ме-109. Они приближались, не маскируясь ни солнцем, ни облачностью. Калабушкин удивился. Неужели пара отважится атаковать

группу, превышающую ее по численности. Это не похоже на гитлеровцев, так демонстративно они не действовали, напротив, проявляли всегда осторожность. Но вот гитлеровцы, будто неожиданно увидев наших истребителей, резко отвернули в сторону и быстро пошли со снижением.

Калабушкин бросился за уходящим врагом. Группа — вслед за командиром. И вдруг его осенила догадка: пара «мессеров» — это приманка. Что делать? Продолжая погоню, Калабушкин еще раз осмотрелся. Так и есть! Справа, метров на тысячу ниже первой пары, тем же курсом шла большая группа Ме-109. Враги рассчитали так: догоняя уходящую пару, советские истребители выйдут в переднюю полусферу идущей внизу группы и будут немедленно атакованы. Но Калабушкин уже принял смелое решение. Продолжая идти со снижением, он уменьшил скорость и, маскируясь солнцем, пропустил группу фашистов немного вперед, затем повернулся и внезапно атаковал ее. Потеряв один самолет, подожженный Калабушкиным с первой пулеметной очереди, гитлеровцы бросились врассыпную. Расчет врага не оправдался.

11 января в результате налета нашей авиации на аэродром Ржев враг потерял 5 самолетов Ю-52 на земле и 4 в воздушном бою. Кроме того, была нарушена проводная связь в районе Ржев, Зубцов, Погорелое Городище, уничтожено 15 автомашин и разбито 2 орудия.

Большую роль сыграли дальние бомбардировщики. Наибольшей эффективностью бомбовых ударов выделялся 748-й авиаполк под командованием майора Н. В. Микрюкова. Поддерживая наступательные действия Калининского и Западного фронтов на направлении

Боевое дежурство. Летчик Н. Тараканчиков (1942 год). Фото В. Федосова



Ржев, Сычевка, Вязьма, полк в течение января произвел около 100 боевых вылетов. Систематическими бомбоударами он нарушал железнодорожные перевозки на участках Ржев — Вязьма, Вязьма — Гжатск, препятствовал переброске резервов противника к линии фронта. Полк наносил последовательные удары по объектам тыла противника, железнодорожным узлам Витебск, Смоленск, Ярцево через каждые 4—5 дней. В дни интенсивных перевозок эти узлы подвергались ударам ежедневно.

Исключительным героизмом и отвагой отличался летный состав 750-го дальнебомбардировочного полка под командованием подполковника Б. В. Бицкого. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР трем летчикам этой авиачасты, майорам П. П. Глазкову, И. М. Заикину и Ф. А. Минкевичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

Ощутимые потери врагу нанесли части 1-й бомбардировочной авиационной дивизии под командованием полковника Е. Ф. Логинова (впоследствии маршала авиации). Дивизия действовала по аэродромам Вязьма, Смоленск, Витебск. За короткий срок ее летчики уничтожили на земле 42 самолета Ю-52, 21 железнодорожный эшелон, 3 склада с боеприпасами и горючим, вывели из строя 4 железнодорожных узла и 2 моста, 43 раза бомбили автоколонны, уничтожив при этом до 200 автомашин с грузами.

★★★

...И еще раз был задан вопрос крылатому защитнику Москвы И. А. Шмелеву о его боевых делах в тот период. И он рассказал о том, как горел в самолете, как обмороженный, истекая кровью, полз через снежные заносы к своим, как снова вставал в строй и поднимался в воздух на выполнение боевых заданий. Но битва под Москвой — только начало в его фронтовой биографии, и он больше рассказывал не о себе, а о своих товарищах, о других героях московской битвы. Сражение за Москву научило их многому, закалило их волю, еще больше укрепило веру в победу. И 707-й штурмовой авиаполк, взяв курс на запад, с боями дошел до Вены, был удостоен орденов Красного Знамени и Кутузова...

Шли последние дни и ночи января сорок второго. Трудные, кровопролитные бои вели наши воины против гитлеровских захватчиков под Ленинградом, на Украине, в Крыму и на других участках фронта боевых действий. Но главное внимание всего мира, всего прогрессивного человечества было по-прежнему приковано к Москве, к столице Страны Советов.

В январе, в основном, и была завершена первая крупнейшая наступательная операция нашей армии, имевшая стратегическое значение. Весь мир увидел: фашистская армия потерпела поражение, миф о ее непобедимости развеян. Даже бывшие гитлеровские генералы, как, например, Вестфаль, говорили об этом весьма красноречиво: «немецкая армия, ранее считавшаяся непобедимой, оказалась на грани уничтожения».

Так заканчивался первый месяц сорок второго года.

★★★

ОБЕСПЕЧИВАЯ ВЫБРОСКУ ДЕСАНТА

ЯНВАРЬ 1942 года. Разгромив немецко-фашистские войска у стен Москвы, войска Западного и Калининского фронтов погналы врага на Запад.

У Гжатска противник, однако, создал мощную оборону, и нашим войскам пришлось остановиться. Было решено высадить в районе Озеречни (под Вязьмой) части 4-го воздушно-десантного корпуса. Для участия в этой операции выделили группу самолетов «Петляков-3» 9-го отдельного авиаполка.

Ночью на одном из подмосковных аэродромов сосредоточилась 8-я бригада десантников. Перебросить ее в тыл врага должны самолеты Ли-2. Сопровождать их предстояло нашей группе.

До высадки десанта оставалось несколько часов. Необходимо разведать обстановку на маршруте и в районе десантирования. Погода — хуже не придумаешь: снегопад, низкая облачность, и, по сведениям синоптиков, перемены раньше полудня ожидать не приходилось.

Идти в разведку вызвались командир эскадрильи капитан А. Парфенов и штурман полка майор Ф. Ключев. Они были неразлучными друзьями, понимали друг друга с полуслова. Не раз привозили ценные сведения из глубокого тыла врага.

— Теперь, товарищи летчики, на вас смотрят все десантники, — сказал командир бригады.

— Все будет сделано, — ответил я за летчиков, — не подведем.

На рассвете Пе-3, оторвав колеса от взлетной полосы, вскоре скрылся в мгlistой дымке. Сплошная облачность помогла экипажу благополучно пройти линию фронта.

В зоне разведки облачность оказалась неплотной. Снизилась до тысячи метров, и весь район — словно на ладони. Ф. Ключев быстро отыскал глазами гвардейцев-кавалеристов. Они удерживали обширный луговой участок, прикрытый с запада лесами. Именно на этом участке и предстояло высадить десант.

Капитан А. Парфенов перешел на малую высоту. Штурман Ф. Ключев тщательно просматривал подступы и точные десантирования. Обменялись установленными сигналами с теми, кто находился на земле — вел оборонительный бой.

Самолет лег на обратный курс.

Когда до линии фронта оставалось километров тридцать, на перехват Пе-3 ринулась группа вражеских истребителей. Ведущий неприятельской пары начал круто набирать высоту, готовясь к атаке. Капитан Парфенов бросил «пешку» — перестроение, развороты, сближение займут у противника немало драгоценных секунд. Их надо выиграть. И Парфенов выиграл, а затем на бреющем полете, прикрываясь огнем своей зенитной артиллерии, расположенной у самого переднего края, взял курс на родной аэродром.

Через час пятьдесят минут после возвращения разведчиков стартовал первый десантный эшелон. В четком строю, надежно прикрытые Пе-3, шли двадцать семь транспортных Ли-2 с личным составом 1-го полка 8-й воздушно-десантной бригады.

В пути встретились с «мессерами», которые пытались было пойти в атаку, но, увидев мощное прикрытие, убралась восояси. Численное превосходство на сей раз было не на их стороне.

Вот уже справа остался контрольный ориентир. Парфенов вывел машину чуть вперед, покачал крыльями и встал во главе колонны.

Капитан Павел Артюхов ведет два звена Пе-3 на высоту, чтобы барражировать в зоне высадки.

Далеко внизу вспыхивают острыми языками пламени две линии огня. Вот он, передний край разгоревшегося боя. Ельник то мелькает, то исчезает под на-

шими машинами. Слева прямо по курсу ложится пучок трасс.

В ответ гулко застучали передние огневые точки наших «пешек». Еще один заход — бомбометание. И противник замолк.

Сигнал: «Пора!» — и первая группа десантников покидает самолеты. В небе «вспыхивают» десятки парашютов. Кучно приземлились молодые воины. Быстро освободились от парашютов — и в цепь для атаки. А в воздухе раскрывались все новые купола...

И вот уже весь десант на земле. Самолеты выстраиваются в пеленг, чтобы бортовым огнем помогать наступающим парашютистам. На флангах полка появились советские кавалеристы. Фашисты не выдерживают натиска. С высоты отчетливо видно, как огненные волны боя откатываются все дальше и дальше.

Разворачиваю группу, становимся в общий строй с десантно-транспортными машинами. Отчетливо вижу, как артоховское звено чуть ли не отвесно сваливается в пике, обрушивая бомбовый залп на гитлеровскую артиллерию.

Теперь — домой!
Высадка десанта продолжалась и на следующий день. С первыми проблесками рассвета к уже знакомому месту вновь вылетела большая группа машин с надежным прикрытием. А в полдень на разведку завоеванного плацдарма отправился лейтенант Баланин. Через полтора часа вернулся, дымя левым мотором. С большим трудом удалось ему посадить изрешеченную машину.

— В десяти километрах к западу от Вязьмы атаковало звено «мессеров», — доложил лейтенант. — Гитлеровские истребители барражируют парами и звеньями над всем районом.

Решаю направить в разведку экипаж Беллева. Через час — точно такой же результат. Что делать? А уточнить обстановку в районе боевых действий 8-й бригады было очень важно.

— Разрешите нам, товарищ командир, — обратился ко мне Александр Афанасьевич Парфенов, подталкивая вперед своего занадичного друга Филиппа Кузьмича Ключева.

Даю «добро». Не прошло и десяти минут, как самолет устремился вверх. Скоро слышу по радио голос Ключева:

— Атакваны звеном Ме-109, уходим вниз...

И оторвались! «Петляков» устремился по длинной просеке, расклевывая сосновый бор, к району действий десантников...

Вернувшись на свой аэродром, доложили, что десантники вместе с гвардейцами-кавалеристами завязали бой за Вязьму.

Сведения разведчиков были высоко оценены командованием Западного фронта. Смелчанов наградили орденами Красного Знамени.

А. ФЕДОРОВ,
командир отдельного
9-го бомбардировочного авиаполка
в период битвы под Москвой

РЯДОМ С ЛЕТЧИКАМИ

В НАЧАЛЕ войны наш 660-й батальон аэродромного обслуживания базировался недалеко от Москвы. Аэродрома по существу не было. Обыкновенное поле, поросшее мелким кустарником — местами болотистое и неровное. Предстояло соорудить взлетно-посадочную полосу 1200 на 120 метров, переместить до 50 тысяч кубометров грунта, осушить и засыпать песком, гравием заболоченные участки, выкорчевать пни и кустарник, оборудовать десятки напониоров, сорок пять землянок (для личного состава, а также для складирования и хранения боеприпасов, горючего, продуктов), оборудовать мастерские, места зарядки аккумуляторов...

Словом, работы в обычных условиях хватило бы на несколько месяцев. «Все должно быть готово через пятнадцать, максимум, двадцать дней» — таков приказ командования.

Выполняя поставленную задачу, мы трудились бунвально без сна и отдыха. Самоотверженность проявляли все — ря-

ПОДВИГ В АРКТИКЕ

Документальная повесть «Над просторами северных морей»*, вышедшая недавно, рассказывает о боевых действиях Особой морской авиационной группы — ОМАГ, созданной в конце 1941 г. для прикрытия союзных морских конвоев. Факты и события, положенные в основу повести, сами по себе представляют интерес. Как известно, согласно протоколу Московского совещания, подписанному 1 октября 1941 года, Англия и США обязались поставлять в Советский Союз танки, самолеты и другое оружие. Всего в 1941—1942 гг. в Архангельск через Норвежское, Баренцево и Белое моря проследовало 19 морских конвоев с оружием, за это же время из Архангельска на запад ушло 16 конвоев с сырьем — для нужд военного производства союзников. Охрана этих транспортов от ударов вражеских кораблей, подводных лодок и авиации была трудным делом. Известно, что в Арктике вообще нелегко летать, а ведь надо было еще и драться в воздухе!

Автор показывает, в каких невыносимых тяжелых условиях пришлось выполнять поставленные задачи нашим летчикам: огромная протяженность района поиска и обеспечения, исключительно сложные погодные условия при практическом отсутствии наземных средств навигации. Тем более велик подвиг летчиков и штурманов К. Усенко, В. Богомолова, К. Обойщикова, Л. Мяло, И. Койпыша, Г. Зубенко и других героев книги. Почти никто из них до назначения в ОМАГ не имел опыта боевых действий в условиях Арктики. С болевой горечью автор о трагических потерях, каждая из которых была уроком для оставшихся в живых, примером для высокого мужества и самопожертвования во имя грядущей Победы.

Документальная повесть — особый жанр. Он дает автору право на художественное, образное видение описываемых людей и событий и в то же время предъявляет жесткие требования к достоверности материала. Перед писателем — нелегкая задача...

Особым достоинством повести в данном случае является то, что ее автор — Павел Иванович Цупко — сам в прошлом морской летчик, принимавший участие в Великой Отечественной войне в составе боевых частей авиации Черноморского, Краснознаменного Балтийского и Северного флотов. На его счету 254 боевых вылета. В работе над книгой он широко использовал воспоминания фронтовиков-однополчан, а также архивные материалы.

Подполковник А. СЕНИКОВ,
кандидат военных наук

довые и офицеры, коммунисты и беспартийные.

Особенно запомнились прибывшие из запаса лейтенанты Горячев, Бородин, Калитченко. Душой молодого воинского коллектива был его командир майор А. Буреев. Алексей Николаевич за плечами имел уже солидный жизненный опыт. Он был требовательным к себе и подчиненным. В отличие от многих других, вчерашних штатских, он, участник гражданской войны, хорошо знал воинскую службу. Особую заботу командир проявлял об автотранспорте. «Без транспорта, — говорил он, — мы ноль.»

Автомобильная рота, которой командовал младший лейтенант А. Горячев, имела в своем составе около сотни машин. Большинство их мы получили с предприятий и из колхозов. Были они, естественно, далеко не первой свежести, а многие нуждались в серьезном ремонте. Такой ремонт мы организовали на месте. Запасные части добывали где только могли. В глубине лесного массива, вблизи аэродрома, под навесами устанавливали станки, верстаки, аппарат для вулканизации покрышек, мастерскую по ремонту аккумуляторов. Работали в две смены.

Аэродром ввели в строй к сроку. Вылетавшие на боевые задания эскадрильи обслуживаемого нами полка необходимо было обеспечить всем — бензином, маслом, сжатым воздухом для запуска моторов, боекомплектами, а летчиков, технически молодых авиационных специалистов накормить. Шоферы батальона непрерывно сновали между базовыми станциями снабжения и летным полем. Ночью рейсы совершали при погашенных фарах.

Сорок лет минуло с той поры, но память и сейчас хранит имена водителей Долгова, Воронина, Громова, Володина. Несмотря на усталость, систематическое недосыпание, а чего греха таить, часто и недоедание, они выполняли свой солдатский долг образцово, самоотверженно. Нередко попадали и под жестокие вражеские бомбежки и штурмовки. Первые месяцы войны фашистские самолеты, как известно, гонялись по дорогам бум-

важно за отдельными машинами, повозками и людьми.

Однажды колонну наших машин атаковали фашистские пикировщики. Осколками бомбы тяжело ранило водителя Василия Евграшина. Тогда шофер другой машины, Леонид Посохин, рискуя жизнью — машина Евграшина загорелась, — бросился товарищу на помощь. Он погасил пожар, вытащил друга из кабины, сделал ему перевязку. Потом грузиную боеприпасами поврежденную машину взял на буксир и доставил на свой аэродром.

В конце ноября и в декабре 1941-го наступили жестокие холода, начался снегопад. Снежные заносы на дорогах доходили до метра и более высотой. На пути водителей вырастали, казалось, непреодолимые преграды. Однако все трудности преодолевались, грузы доставлялись на место. Ночами личный состав работал на расчистке и укатке взлетной полосы, рулежных дорожек, чтобы с рассветом самолеты могли вылетать на задания. Но как бы трудно ни было, аэродром содержался в постоянной боевой готовности.

Вначале мы обслуживали один полк, затем, уже на новом аэродроме обеспечивали боевые действия двух и даже трех авиачастей. Причем, 50 солдат и офицеров в самый напряженный период сражения на подступах к Москве ушли в наземные войска, на передовую.

Добрим словом хочу вспомнить руководителя нашей аэродромной метеорологической службы А. И. Паринаго. Инженер-капитан А. И. Паринаго добровольцем пришел к нам из МГУ в первые дни войны. Это был не только великолепный специалист, но и большой души человек. Он сразу же наладил работу метеослужбы. Летчики всегда имели самые точные сведения о погоде в районе боевых действий. К нему шли за советом и помощью молодые специалисты метеостанции. Он учил их, как обобщать сведения, работать с картой. Ко мне Паринаго, в свою очередь, обратился за тем, чтобы научили его, сугубо гражданского человека, уметь обращаться с оружием, метко стрелять. На тренировках по огневой и физической подготовке, на занятиях по изучению уставов и наставлений, профессор Паринаго был самым прилежным и старательным. Мы очень жалели, когда вскоре после разгрома немецко-фашистских захватчиков под Москвой отозвали его от нас обратно в МГУ.

За первый год войны 660-й БАО обслужил несколько десятков авиационных полков, которые летали в общем на 15 типах самолетов. Воинами батальона доставлено было несколько тысяч тонн авиационного бензина, 50 тонн масла, свыше 65 тысяч авиабомб, 40 тысяч снарядов...

Воины-патриоты, как и все советские люди, внесли в фонд обороны Родины 284 310 рублей. Кроме того, собрали и сдали на оборонные предприятия тысячи тонн черного и цветного металла, эвакуировали из прифронтовой полосы и подмосновных лесов в виде металлолома 75 сбитых вражеских самолетов.

Мы гордимся тем, что внесли свой скромный вклад в общую историческую победу под Москвой над ненавистным и злейшим врагом.

В. ЧЕРНЯВСКИЙ,
бывший военком 660-го батальона
аэродромного обслуживания



● Военком батальона обучает владеть винтовкой начальника метеослужбы части капитана-инженера профессора А. И. Паринаго. Осень 1941 года.

● Воины батальона аэродромного обслуживания на занятиях по огневой подготовке.



* Цупко П. И. Над просторами северных морей. М., Молодая гвардия, 1981. 175 стр. 35 к.

СЛОВО О ГЕРОЕ

...ЭТО БЫЛО 11 июля 1943 года под Белгородом. Четверка Ла-5 вылетела на поддержку советских войск в районе Соломино—Безлюдовки, где гитлеровцы пытались форсировать Северный Донец. Погода стояла солнечная. Когда подходили к реке, из-за кучевых облаков внезапно выскочил истребитель Ме-109 и сходу атаковал одного из Ла-5. По почерку, манере удара было ясно, что фашист опытный, матерый. Наш самолет задымил и круто пошел вниз. Но другой летчик быстрым маневром зашел «мессеру» в хвост, открыл огонь. И тут же попросил: «Олег, добей гада, у меня отказало оружие». Тот, к кому обращались, вырвался вперед и еще добавил фашисту. Ме-109 резко спикировал, понесся над своими танками, скопившимися на поле. Но летчик нагнал его и добил — «мессер» врезался в землю.

Пострадал и Ла-5 Олега: танки обстреляли его из пулеметов. Боевым разворотом летчик ушел в сторону, к лесу, стал набирать высоту. Поднявшись на тысячу метров, ниже увидел бой: Ил-2 отбивался от пары Ме-109.

«Надо помочь товарищу», — решил Олег и пошел на сближение. Снизаясь, он видел, как один из Ме-109 зашел «илу» в хвост, но летчик маневрировал, дал возможность стрелку открыть по врагу огонь, отогнать его. Атаку второго «мессера» сорвал Олег. На аэродроме после посадки летчик «ила» — им оказался командир штурмового авиационного полка — горячо поблагодарил Олега за выручку.

Кто же он, этот Олег? Младший лейтенант Олег Смирнов — воспитанник московского аэроклуба Метростроя, летчик 31-го истребительного авиационного полка. В составе звена были старший лейтенант Каюков (ведущий), лейтенант Нечаев и младший лейтенант Кабанов.

Боевое крещение Смирнов получил в марте 1943 года в районе Миллерово, вскоре после окончания Черниговской авиашколы. С боевыми вылетами, боя-

ми совершенствовалось мастерство летчика-истребителя, увеличивалось число сбитых фашистских самолетов. Армейская газета «Защитник Отечества» от 14 сентября 1943 года сообщила, что летчик Смирнов за один только день сбил два вражеских истребителя ФВ-190, а спустя несколько дней — еще один.

Однажды Смирнов чуть не погиб. Это случилось 28 ноября 1943 года в районе Кривого Рога. В тот день Иван Быстров, Константин Кабанов, Сергей Кузнецов и Олег Смирнов завязали бой с шестью Ме-109. Смирнов видел, что кто-то из товарищей поджег один «мессер», и тоже, уловив момент, зашел в хвост другому, прицелился. Но перед тем, как открыть огонь, быстро оглянулся: нет ли сзади опасности. И не зря это сделал: «мессер» был уже рядом... Смирнов среагировал мгновенно, бросил машину в переворот, но противник все же его упродил, успел дать очередь. В кабине раздался треск, пахнуло гарью, самолет потерял управление.

Летчик оставил кабину, но стоило только открыть парашют, как вновь появился «мессер», атаковал. Дымная трасса прошла совсем рядом. Но это была его последняя трасса. Подоспел Быстров и метким огнем сбил фашиста. Олег благополучно приземлился на своей территории.

Боевому мастерству Смирнов учился у товарищей, командиров, признанных асов и, прежде всего, у своего первого комэска капитана Николая Петрова, у командира полка Григория Ануфриенко, у Николая Краснова... Да и сам он много думал о проведенных боях, анализировал их, оценивал с точки зрения тактики свои действия и действия противника. Самоотверженно сражался он при освобождении Украины, участвовал в Яско-Кишиневской операции, при освобождении Румынии и Болгарии. Он был командиром звена, заместителем командира эскадрильи, которой командовал старший лейтенант Николай Скоморохов, ныне маршал авиации, дважды Герой Советского Союза.

В сентябре 1944 года войска 3-го Украинского фронта вступили на землю Югославии. Однако первыми пересекли болгаро-югославскую границу летчики 17-й воздушной армии, в которой служил Смирнов. Они провели в небе Югославии самостоятельную операцию по срыву железнодорожных перевозок вражеских войск на участке от Салоник до Белграда, активно участвовали в Белградской операции, которую проводили советские войска и части НОАЮ — Народно-освободительной армии Югославии.

17 октября советские войска совместно с югославскими приступили к штурму Белграда, в котором большая роль отводилась ударной силе авиации. Для осуществления более тесного взаимодействия с наземными войсками на передовой аэродром, расположенный на острове Темисезигете, были посажены два истребительных полка (среди них и 31-й) и полк штурмовиков. Летчики работали здесь в неимоверно трудных

условиях. Аэродром — небольшая площадка со взлетом и посадкой в одном направлении, на лес. В дождливые дни Дунай поднимался и вода заливала летное поле. Даже форсируя моторы, летчики еле-еле успевали оторвать машины от земли у самой границы аэродрома. Не легче было и при посадке: самолеты застревали в сплошном месиве грязи. С полосы их буксировали тракторами. Горы на левом берегу Дуная затрундяли и взлет и посадку...

Вспоминая то время, Михаил Попов, ведомый Смирнова, рассказал случай из боевой практики его командира. Этот случай — яркое свидетельство тактической зрелости.

Шестерка Ла-5 во главе со Смирновым, расстреляв у населенного пункта Рума автоколонну с боеприпасами, возвращалась на аэродром. В семидесяти километрах южнее Белграда летчики заметили необычный состав: два паровоза тянули семь вагонов и две платформы. На стенах и крыше среднего вагона, на фоне белых кругов были видны красные кресты. Казалось, поезд санитарный. Однако Олег разгадал роль врага. «Это — путеразрушитель! — передал он по радио. — Атакую! Бить только по паровозам! Путеразрушитель — бич железных дорог. Он так уродовал полотно, что восстановить его было почти невозможно, а наступавшие советские войска крайне нуждались в дорогах для подброски резервов.

Группа вытянулась в колонну, встала в круг. С поезда начали бить зенитки. «Вот тебе и санитарный!..» Атака — и паровозы окутались паром. Кто-то восторженно крикнул: «Порядок!» Но его перебил Смирнов: «Отставить! Пар пущен умышленно, паровозы целы. Повторяем атаку!..»

Набрав высоту, Олег почти отвесно бросил машину в пике на первый паровоз. За ним последовал Михаил Попов. За Поповым — Вячеслав Соловьев, Илья Дудоров, Владислав Данов. «Вот теперь — порядок!» — заключил Смирнов после атаки. Действительно, паровозы заволочло дымом и паром.

Во время штурма Белграда истребители и штурмовики действовали в интересах наступавших советских войск и югославских частей. Три линии оборона врага на подступах к городу были вально нашпигованы зенитными орудиями. Поэтому первыми сюда приходили истребители. В порядке помощи штурмовикам они подавляли огонь зениток. Потом появлялись штурмовики и выполняли свою задачу: обрабатывали предназначенные для них цели.

— 20 октября, возвратившись на аэродром, — продолжал рассказ Попов, — мы узнали радостную весть: Белград освобожден! Это была общая победа, общий праздник, но надо было видеть, как ликовали югославы!

Гитлеровцы стремились ликвидировать плацдарм советских войск и частей НОАЮ в районе Батина и Алатина. Все самолеты 17-й воздушной армии были брошены на подавление врага. Почти каждый вылет заканчивался боем.

— Как сейчас помню, — рассказывал Попов, — наше звено барражировало над плацдармом, когда со станции наведения передали: «Сзади, слева четыре Ме-109». Смирнов ответил: «Вижу!» И тут же предупредил нас, что «мессере» — не главная цель, за ними долж-



● Встретились фронтовые друзья — Герой Советского Союза О. Смирнов, Г. Онуфриенко (сидят), М. Цыгин, дважды Герой Советского Союза Н. Скоморохов и Герой Советского Союза П. Якубовский.

ны появиться вражеские бомбардировщики, и повел нас не навстречу истребителям, а навстречу еще не видимым бомбардировщикам. И он не ошибся. Когда звено находилось под темными рваными облаками выше группы Ме-109, с юго-запада появилась сначала одна девятка Ю-87, а затем и вторая...

Смирнов и Попов на встречных курсах открыли огонь по первой девятке, проскочили ее, развернулись, настигли и снова атаковали. Смирнов сбил флагмана, от огня Попова загорелся и отвалил в сторону один из ведомых. По команде ведущего Дудоров и Данов атаковали в лоб вторую девятку «юнкерсов», одного сбили.

Увидев все это, фашистские истребители круто пошли в набор высоты с намерением атаковать нашу четверку, помешать ей вести бой с «юнкерсами». Смирнов, зорко следя за обстановкой, сразу это заметил и приказал паре Дудорова связать истребителей боем, а сам, вместе с Поповым, продолжал атаковать бомбардировщики. Фашисты, наконец, не выдержали, стали неприлично сбрасывать бомбы, уходить на юю территорию.

Боевая задача была выполнена, запас горючего на машинах наших летчиков подходил к концу, вдобавок появилась еще четверка Ме-109, очевидно, поднятая в помощь своим, и Смирнов вывел звено из боя.

Так сражался в небе Югославии Олег Смирнов. За короткое время он сбил четыре фашистских самолета, за что был награжден югославским золотым орденом «Партизанская звезда» I степени.

Олег Смирнов участвовал в боях за освобождение от фашизма Венгрии и Австрии. Свой боевой путь он начал рядовым летчиком, а завершил командиром эскадрильи. Всего он выполнил 404 боевых вылета, провел 120 воздушных боев, лично сбил 20 и в группе — 7 вражеских самолетов. В 1945 году ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Когда ветерана войны спрашивают, что способствовало его боевым успехам в небе, он отвечает, что это физическая закалка, спорт, затем богатый опыт старших фронтовых товарищей, перенимая который, он вырабатывал свой «почерк» ведения боя, а также высокие летные качества и мастерство летчиков его эскадрильи, его воспитанников.

На первое место Смирнов поставил спорт не случайно. По окончании в 1938 году десятилетки он учился в Московском центральном институте физической культуры и спорта. В борьбе, в спортивных состязаниях куется характер, смелость, формируется воля к победе.

В конце 1940 года Смирнов поступил в аэроклуб Метростроя, учебу в котором закончил накануне войны. Затем были Черниговская военная школа летчиков, стажировка на боевых самолетах и — фронт...

В настоящее время Олег Николаевич Смирнов работает на одном из московских предприятий. Ветеран войны встречается с однополчанами — летчиками, техниками, механиками. Он ведет большую общественную работу, активно участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи.

Г. НЕЧАЕВ

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ



ИКАРЫ, ВАМ ВЗЛЕТ!

В 1929 году в планерном кружке при ленинградском заводе «Красный выборжец» рабочие построили аппарат с парусным крылом. Смельчанам удалось подняться на 6 метров и пролететь расстояние 150 метров за 2,5 минуты.

Смелые люди... Они были, есть и будут во все времена, у всех народов. История знает имен немало. Не будем обращаться к уходящей в тысячелетия легенде об Икаре, дерзнувшем на восковых крыльях устремиться к солнцу. Не будем вспоминать более живые примеры последнего столетия. В наши дни есть свои Икары.



...Первый Всесоюзный чемпионат дельтапланеристов, икаров XX века, проведенный на дельтадроме Бом, неподалеку от Кызыла, столицы Тувинской АССР, стал важным событием в развитии отечественного дельтапланерного спорта. По существу, это первый всесоюзный смотр наших реальных сил и возможностей, в котором участвовали спортсмены девяти союзных республик, Москвы, Ленинграда, Тувинской АССР, ведомственные команды МАП и Вооруженных Сил. Не были представлены команды от Таджикистана, Армении, Молдавии, Азербайджана, Туркмении и Киргизии.

В спортивной борьбе участвовало 40 дельтапланеристов, чьи результаты оценивало 35 судей.

Личное первенство разыгрывалось по следующим видам полетов: на максимальное количество облетов вешек; по заданному маршруту с точным приземлением; на дальность.

Наибольшее количество вешек — 12 за 3 мин 41 с в первом туре удалось облететь А. Кареткину (РСФСР-1). Набрав в трех турах 204,4 очка, А. Кареткин намного оторвался от своих противников (С. Дробышев — 173,5 и Д. Нор-Аревян — 170,9 очка). При полете по заданному маршруту, который заканчивался точным приземлением в круг диаметром 50 м, размеченный в квадрате 100 × 100 м, вперед вышли В. Янцев (Вооруженные Силы) — 128,8 очка, выступавший вне конкурса из-за отсутствия требуемой условиями чемпионата документации, Е. Гриненко (Украина) — 118,1 и А. Кареткин (РСФСР-1) — 113,1. Немного отстали от них: А. Перельштейн (Ленинград) — 91,6 очка, В. Какурин (Москва) — 86,3, Д. Нор-Аревян (РСФСР-2, Ростов-на-Дону) — 81,0, А. Лексис (Литва, Каунас) — 70,3.

У лидирующей тройки — В. Янцев, Е. Гриненко, А. Кареткин — результаты трех туров на точность приземления, выраженные в метрах от центра круга, соответственно, следующие: 4 — за кругом — 4,6; 8,8 — 1,3 — 3,5; 11,0 — 18,8 — 1,6. Призерами, таким образом, стали: 1. Е. Гриненко, 2. А. Кареткин, 3. А. Перельштейн.

Два тура полета на дальность принесли победу Ю. Комлеву (Красноярский край, РСФСР-2) — 1654 м [110 очков], В. Какурину (Москва) — 1012 м [104] и С. Казанцеву (Узбекистан, Ташкент) — 938 м [95,7].

Итог трех упражнений утвердил победу москвича А. Кареткина — 373 очка.

За ним — Е. Гриненко (Украина) — 358,3 и Д. Нор-Аревян (РСФСР-2) — 334,2.

Следовательно, А. Кареткин стал абсолютным чемпионом СССР по дельтапланерному спорту 1981 года.

Облет максимального числа вешек удался не всем спортсменам. Многие из них, несмотря на старт с вершины Бом высотой в 430 метров, смогли

● В. Жеглов — капитан команды-победительницы РСФСР-1.

● Д. Нор-Аревян (РСФСР-2).

● Е. Гриненко (Украина).

Фото В. РУБАНА



● На дельтадроме Бом (Кызыл), 27 сентября 1981 г.





● А. Кареткин — справа (РСФСР-1) и В. Янцев (Вооруженные Силы).

облететь лишь 5 — 6 вешек из 12, а неудачные расчеты на посадку, как правило, завершались приземлением даже не вне круга, а вне квадрата 100×100 метров.

Выполняя полет по маршруту, стартуя с той же вершины, каждый участник, выходя над дельтадромом, должен был пройти входную вешку, обогнуть остальные и приземлиться в том же квадрате. Однако многие пилоты не рассчитали своих возможностей. Стремясь обогнуть побольше вешек, они теряли драгоценные метры высоты и приземлялись вне квадрата.

Неудачным для некоторых спортсменов оказался и полет на дальность. Безрезультатный поиск восходящих потоков приводил к потере высоты, а, следовательно, и расстования, на которое мог спланировать аппарат.

★★★

Первый чемпионат Советского Союза по дельтапланерному спорту — это не только первый чемпион, первые технические результаты участников и команд. Он показал, что в этом виде спорта нет места благодушию, беспечности, небрежности — начиная с оформления всей документации и кончая техническим состоянием летательных аппаратов. Правда, предшествовавшие зональные и республиканские соревнования позволили устранить ряд недочетов в отборе участников, проведении стартов, работе судейской коллегии, методике подведения результатов, но чемпионат, скажем прямо, открыл глаза большинству спортсменов, заставил пересмотреть свои позиции. Об этом говорили и многие участники соревнований, например, ветеран дельтапланеризма доктор физико-математических наук М. Гохберг, руководитель команды Вооруженных Сил В. Мишенин, ростовчанин Д. Нор-Аревян и другие.

Отдадим должное мандатной комиссии, которую возглавлял С. Рожков, медицинский инженер, занимающийся с 1978 г.

организационными делами в Московской областной федерации дельтапланеризма. Вдумчивая и последовательная работа этой комиссии дала возможность каждому из участников увидеть и прочувствовать все свои огрехи, небрежность в оформлении документации. Не взирая на внешнюю убедительность доводов, приводимых в свою защиту некоторыми участниками, комиссия, к ее чести, оставалась непреклонной. И это еще раз убеждало в правильности линии, взятой отделом дельтапланерного спорта ЦК ДОСААФ СССР и Всесоюзной федерацией дельтапланеризма.

Жизнь подтвердила, что большой труд отдела по созданию руководящих методических материалов, активное его участие во всех спортивных встречах сезона, подготовительная работа к чемпионату не пропали даром. Хочется отметить вклад начальника этого отдела И. А. Вишнякова, а также председателя федерации дельтапланеризма СССР Е. Н. Елзарова.

Бесспорно, чемпионат сыграл свою воспитательную роль в отношении всех участников, спортсменов и судей и, безусловно, окажет влияние на дальнейшее развитие дельтапланеризма в стране.

Чемпионат убедительно доказал наше преимущество перед зарубежной техникой. В чем оно проявляется, это преимущество! В том, что у нас дельтапланеризм стал массовым движением инженерно-конструкторской мысли. Разумеется, чемпионат открыл отличные аппараты, не уступающие по летно-техническим данным лучшим зарубежным образцам, но главное, — он стал смотром постоянно прогрессирующей технической мысли.

Видимо, целесообразно наряду с созданием серийных учебно-тренировочных и спортивных дельтапланов иметь в стране опытную лабораторию — для конструкторских поисков, для совершенствования имеющихся дельтапланов и

Командное первенство. Приводим количество очков и места, занятые соответственно по упражнениям на максимальное количество облетов вешек, полет по заданному маршруту с точным приземлением и полет на дальность: РСФСР-1 — 515,3(1); 213,9(1); 210,4(3). РСФСР-2 — 413,6(2); 158,5(5); 241(1). Украина — 330,1(4); 159,6(4); 159,4(7). Белоруссия — 212,6(9); 157,8(6); 171(5). Узбекистан — 283,9(5); 144,7(8); 220,9(2). Казахстан — 73,6(12); 69,8(11); 85,8(10). Грузия — 76,2(11); 31,9(12); 68,1(12). Литва — 250,3(6); 165,3(7); 108,4(9). Латвия — 217,2(8); 87,4(10); 109,6(8). Эстония — 223,1(7); 102,8(9); 70,0(11). Москва — 370,2(3); 166,2(2); 164,9(6). Ленинград — 115,9(10); 160,6(3); 177,3(4).

Вне зачета: МАП (265,8; 146,2; 167,1). Вооруженные Силы (101,6; 128,9; 87,6). Тувинская АССР (287; 144; 139,4).

В общекомандном зачете: 1. РСФСР-1 — 939,6; 2. РСФСР-2 — 813,1; 3. Москва — 701,3; 4. Узбекистан — 649,5; 5. Украина — 649,1; 6. Белоруссия — 541,4; 7. Литва — 514,8; 8. Ленинград — 453,7; 9. Латвия — 414,2; 10. Эстония — 393,9; 11. Казахстан — 229,2; 12. Грузия — 176,2.

Вне зачета: 1. МАП — 599,1; 2. Тувинская АССР — 570,4; 3. Вооруженные Силы — 318,1.

создания новых. Теперь уже можно твердо сказать, что дельтапланеризм — один из творческих видов авиационного спорта. Так пусть это творчество, которое успешно развивается на местах, будет иметь и своего рода головную конструкторскую организацию.

Сорок восемь аппаратов различной конструкции — такова техника чемпионата. Аппаратов, тщательно проверенных и придирчиво оцененных по установленным требованиям технической комиссией, возглавляемой Е. Новинским — инженером и дельтапланеристом. О требовательности и принципиальности комиссии говорят сами факты. Из 48 дельтапланов к полетам допущено лишь 33. После такого тщательного отбора программа — около 500 полетов — была выполнена успешно, без предпосылок к летным происшествиям. От членов технической комиссии спортсмены получили много полезных советов и безотлагательно реализовывали их.

Отрадно, что большинство аппаратов было хорошо подготовлено к стартам: имели надежное крепление и контроль всех деталей, отполированы и окрашены в приятные цвета.

Комиссия и сами участники чемпионата, еще раз подчеркнем, единодушно сошлись в том, что большинство наших аппаратов по своим летно-техническим данным не уступает лучшим зарубежным образцам. И это закономерно: среди 40 участников 34 инженера и 6 спортсменов со среднетехническим образованием.

★★★

О Первом чемпионате СССР по дельтапланеризму можно сказать как о соревнованиях, образцово организованных и проведенных. В оргкомитет чемпионата вошли представители местных партийных и советских органов. Областной комитет ДОСААФ (председатель Ю. Камышев) начал подготовку задолго до сроков проведения чемпионата. Учитывая опыт, накопленный дельтапланерной федерацией республики, которую возглавляет

В. Ли — пилот-инструктор Тувинского авиапредприятия гражданской авиации, опыт проведения ряда встреч спортсменов на дельтадроме Бом, областной комитет ДОСААФ провел большую предварительную работу.

С самого первого и до последнего дня чемпионата четко и безупречно функционировали все службы — питания, быта, транспорта, медицинского обслуживания, проведения полетов на дельтадроме. Все распоряжения и команды во время полетов передавались через мегафон. Перед началом каждого тура в воздух поднимался дельтапланерист на разведку погоды. Старт и финиш имели телефонную связь.

Успешно была решена и такая проблема, как доставка спортсменов и аппаратов на стартовую площадку в горах. Сюда курсировали автобусы и специальные машины с приспособлениями для крепления дельтапланов, технически разработанными и внедренными председателем обкома ДОСААФ Ю. Камышевым. Благодаря этому все стартовые туры выполнялись четко, без задержек.

Полеты проходили при большом количестве зрителей. Пропаганда Первого чемпионата проводилась всеми средствами — через печать, радио, телевидение. Еще в аэропорту Кызыла становилось ясно, что в республике начался большой спортивный праздник. На мачтах — флаги Советского Союза, РСФСР и ДОСААФ. Подробные объявления сообщали о программе соревнований. Местное издательство выпустило содержательную брошюру, рассказывающую о чемпионате и знакомящую участников, всех гостей с кратким историко-экономическим очерком Тувинской АССР. Каждому, кто прибыл на чемпионат, вручался красочный билет участника. Было разослано много пригласительных билетов.

Организаторы чемпионата буквально предупреждали каждый запрос участников и принимали все меры к тому, чтобы его удовлетворить. К командам — участникам чемпионата были прикреплены шефы с предприятий и организаций Кызыла. Реализована большая программа политико-воспитательных и культурно-массовых мероприятий.

Опыт партийных и хозяйственных руководителей республики, обкома ДОСААФ заслуживает всестороннего поощрения и заимствования.

В. ТУРЬЯН,
член бюро федерации
дельтапланеризма СССР

☆☆☆

— А я летаю так!



НЕ ХОДИТЬ В ОТСТАЮЩИХ



Чемпионат парашютистов оборонного Общества — это смотр работы авиационных клубов республик, это отчет о сделанном за год. В нынешнем первенстве в Брянске участвовали спортсмены всех союзных республик.

Отрадно отметить, что все 149 участников (кроме двух спортсменов) совершали прыжки с планируемыми парашютами-крыльями ПО-9. Это несомненно сыграло большую роль в повышении мастерства, особенно — в прыжках на точность приземления. Несмотря на то, что впервые на внутрисоюзных соревнованиях применялся «электроноль» с пятисантиметровым нулевым центром, достигнуты высокие результаты. Больше половины приземлений (407 из 745) точное попадание в цель или отклонение от нее не более 5 сантиметров!

☆☆☆

Думаю, нелегко пришлось соревноваться, ведь тренировку спортсмены проводили на обычную «шайбу» (диаметр 10 см), так как «электроноль», тем более с пятисантиметровой нулевой мишенью, имеется еще не во всех клубах и республиках. Естественно, это новшество усложнило парашютистам работу не только с технической точки зрения (как ударить по такой маленькой цели, чтобы зажечь на табло три «ноля» — точное попадание), но и чисто психологически привыкнуть к мысли: я могу поразить эту цель!

Большинство участников справилось с задачей и показало высокие результаты. Семь парашютистов выполнили норматив мастера спорта новой классификации, 36 — подтвердили это почетное звание.

Чемпионами оборонного Общества по упражнению стали известная спортсменка страны мастер спорта международного класса Ирина Крючкова (РСФСР) и мастер спорта Александр Войтюк (Грузия). Александру — 20 лет, он воспитанник Тбилисского аэроклуба ДОСААФ, работает монтажником в Домостроительном комбинате № 1. Прыгать начал в 16 лет, выступал на соревнованиях по парашютному многоборью. На его счету более тысячи прыжков.

Немалый шаг вперед сделан и в индивидуальной акробатике. Десять спортсменов показали среднее время выполнения трех комплексов: мужчины — менее 7,3, женщины менее 8 с. Эти результаты на уровне лучшей десятки мира! Рекордных показателей достигли чемпионы первенства заслуженный мастер спорта Григорий Сурабок (Украина) 5,93 с и мастер спорта международного класса Елена Маракца (Белоруссия) — 7,0 с. Елена хорошо выступила и в прыжках на точность приземления, особенно отличившись на последней решающей попытке: приземлилась точно в

цель! Ей присвоено звание абсолютной чемпионки ДОСААФ.

Среди мужчин первое место в сумме двоеборья занял мастер спорта Александр Милованов (РСФСР-1).

Александр — воспитанник Тульского авиаспорта клуба ДОСААФ. Закончив службу в воздушно-десантных войсках, он снова вернулся в родной клуб. «К сожалению, — сетует Александр, — мало в нашем клубе спортсменов. Хочется перевернуть все, чтобы Тула стала центром подготовки парашютистов высшего класса».

Среди команд отличались высоким мастерством спортсмены Украины. Неудивительно. Большинство из них — члены сборной команды страны, опытные парашютисты, закаленные во многих стартах на международной и внутрисоюзной арене. Как и в былые годы, хорошо выступали команды Российской Федерации, Москвы, Белоруссии.

Особенно радуют достижения парашютистов Ленинграда и Литвы. Известно, что прибалтийская погода не балует солнцем и чистым небом. Но за последнее время здесь сделано много для развития авиационных видов спорта. Парашютисты Ленинграда с восьмого места передвинулись на пятое. В чем секрет такого скачка вперед? «С приходом в клуб нового руководства многое изменилось в лучшую сторону, — говорят спортсмены. — Наконец-то покончено с нарушениями дисциплины, случаями употребления спиртных напитков в рабочее время, равнодушием. Поработали нынче на славу: каждый член сборной команды Ленинграда впервые в истории нашего города совершил по 300 и более прыжков до соревнований».

Тренер сборной команды парашютистов Литвы мастер спорта Янина Брунзене критически смотрит на выступление своих питомцев, хотя они вошли шестерку сильнейших команд. «Ребята отпрыгались нормально, показали хорошие результаты, а вот женская команда подвела немного, значит я что-то не доработала», — сокрушается тренер.

В республике действует школа высшего мастерства по военно-техническим видам спорта. Парашютный спорт курирует тренер Я. Брунзене. Регулярно здесь проводятся сборы — парашютисты стараются тренироваться круглый год, не только совершая прыжки, но и закаляясь на земле. Ведущие спортсмены выполнили до соревнований по 300—400 прыжков. В десятку сильнейших парашютистов оборонного Общества вошел Римас Кашюшкявичюс, студент Вильнюсского педагогического института.

К сожалению, в некоторых республиках парашютный спорт развит, прямо скажем, слабо. Из года в год последние места в турнирной таблице занимают команды Туркмении, Азербайджана, Киргизии, Армении. И что удивительно, в географическом отношении эти рес-

публики расположены так, что прыгать с парашютом можно в любое время года. Ведь многие спортсмены из Европейской части страны едут совершенствовать свое мастерство зимой или поздней осенью в Среднюю Азию, Закавказье — за солнцем, хорошей погодой. А на местах? И ехать никуда не надо, и погода есть, самолетов, парашютов — тоже предостаточно, а работы нет...

Каких можно ждать результатов от спортсменов, например, Азербайджанской ССР, если они по существу не тренировались. Вот количество прыжков, выполненных членами сборной команды республики в текущем году до встречи в Брянске: Кагаков — 85, Дубровин — 89, Аникин — 40, Ястремский — 251. Говорят, мешают, дескать, тренировкам сильный ветер. Но ведь уже многие годы этому клубу что-то мешает. Неужели невозможно найти выход из создавшегося положения? Почему бы не договориться о совместных тренировках с другим клубом или не найти другую площадку для прыжков? Тут хочется спросить руководителей аэроклуба ЦК ДОСААФ республики: почему отпущенные средства на тренировки — сборы тратятся из года в год не по-хозяйски, можно сказать, «на ветер».

В положении о соревнованиях написано: «Участники каждой команды должны быть одеты в разнообразную форму... Спортсмены Азербайджана в торжественный строй встали одетые кто в чем... Мелочь? Нет! Где же престиж республики?»

Не лучше положение в Туркмении. В республике не нашлось трех спортсменов, чтобы выставить женскую команду на соревнования. Не раз в Ашхабаде тренировались сильнейшие парашютисты страны, зарубежные спортсмены. Лучшую школу мастерства, чем такие совместные сборы, придумать трудно. Но обычно в этот период местные парашютисты совсем не прыгали, не участвовали на просмотрах видеозаписей, лекциях. А ведь все зависело от руководства клуба, ЦК ДОСААФ республики... И сборная команда СССР не отказала бы в помощи.

В Армении есть все условия для занятий спортом. Аэродром хорошо оборудован, есть прекрасная гостиница, техника, а настоящего спорта нет. А в Киргизии? Тоже никто не жаловался, что не хватает техники, парашютов, другого инвентаря или что плохие погодные условия. Но команда выступает неважно.

Мне хочется напомнить, что парашютизм — дорогой для государства вид спорта. И отпущенные средства необходимо использовать рационально, чтобы каждый день тренировки проходил с наивысшим коэффициентом полезного действия.

Закончился год, во всех организациях оборонного Общества подведены итоги, анализируется работа за прошедший сезон, намечаются планы на будущее. Хочется надеяться, что Центральные комитеты ДОСААФ и аэроклубы Туркмении, Киргизии, Армении, Азербайджана тщательно проанализируют состояние дел парашютного спорта на местах и найдут пути, чтобы повысить мастерство своих спортсменов, добиться массового развития спорта смелых.

Б. НЕРИНГА

Брянск

КОРДОВИКИ ДОЛЖНЫ ПОБЕЖДАТЬ

В 50-м ЮБИЛЕЙНОМ ЧЕМПИОНАТЕ СССР ПО КОРДОВЫМ МОДЕЛЯМ САМОЛЕТОВ (ПИЛОТАЖНЫЕ, СКОРОСТНЫЕ, ГОНОЧНЫЕ, КОПИИ) УЧАСТВОВАЛИ СПОРТСМЕНЫ 13 СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИК, МОСКВЫ, ЛЕНИНГРАДА, ВЕДОМСТВЕННЫЕ КОМАНДЫ. НЕ ВЫСТАВИЛИ КОМАНДУ ТУРКМЕНИЯ И ТАДЖИКИСТАН. СОРЕВНОВАНИЯ, НА СТАРТЫ КОТОРЫХ ВЫШЛО 130 СПОРТСМЕНОВ, ПРОХОДИЛИ В ЦЕНТРЕ КИШИНЕВА В ПАРКЕ ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА. ОНИ ОТКРЫЛИСЬ ТОРЖЕСТВЕННЫМ ПАРАДОМ С ВОЗЛОЖЕНИЕМ ЦВЕТОВ У МЕМОРИАЛА ВОИНСКОЙ СЛАВЫ.

☆☆☆

...В первом туре встретились экипажи гонщиков: В. Крамаренко — С. Кузнецов, С. Ткачев — В. Ефремов и В. Барков — В. Сураев. Победу одержал экипаж В. Барков — В. Сураев: 3'31". За ним идут С. Бурцев — А. Короткий — 3'39" и К. Шаталов — Я. Мазняк — 3'46,9". Второй тур с лучшим результатом закончил экипаж В. Титов — В. Югов — 3'41,5". А в полуфинал вышли экипажи: Е. Тынинков — А. Тынинков 3'53,1", В. Барков — В. Сураев — 3'31", В. Титов — В. Югов — 3'41,5", Е. Попов — Э. Беликов — 4'20,2", А. Иванько — Ю. Иванько — 4'26", К. Шаталов — Я. Мазняк — 3'46,9", П. Печенежский — В. Николенко — 4'03", С. Бурцев — А. Короткий — 3'39", В. Крамаренко — С. Кузнецов — 4'03,7". А такой сильный экипаж, как Онуфриенко — Шаповалов, не сумел попасть в полуфинал.

Упорная борьба в полуфинале определила трех лидеров, вышедших в финал: В. Крамаренко — С. Кузнецов — 3'39,8", С. Бурцев — А. Короткий — 3'48", К. Шаталов — Я. Мазняк — 3'54,2". Экипаж В. Барков — В. Сураев не смог показать результат из-за отрыва первой и второй модели в полуфинале. Очевидно, увеличение скорости полета должно сопровождаться более тщательным подходом к соблюдению технологии изготовления ответственных узлов крепления модели.

Ни одному из финалистов не удалось прийти к финишу из-за тактических неправоподобных построения гонки. Так, на одной из промежуточных заправок, поторопившись, экипаж Шаталов — Мазняк не пропустил шедшую на посадку модель экипажа Крамаренко — Кузнецов. Получился обгон снизу, за что экипаж был снят. В сложившейся ситуации пилоту Крамаренко пришлось пройти лишний круг с остановленным двигателем. Но легкая модель и механику не попала: за несколько метров от него она вошла внутрь круга и достать ее для продолжения гонки было невозможно. Жаль: этот экипаж являлся лидером гонки. Удалось засечь время прохождения моделью первых 100 кругов, оно составило 3'39".

Таким образом, финал не получился. Сначала Кузнецов — Крамаренко и Шаталов — Мазняк сошли с дистанции, а за 7 кругов до окончания гонок небрежность Короткого привела к тому, что модель при старте закатилась в круг. Экипаж Бурцев — Короткий не смог пройти базу из-за поломки винта при взлете, что послужило причиной остановки внутри круга.

Идет первый тур у скоростников. А. Лепин (Белоруссия), Ю. Писарчук (МАП) показали 250 км/ч. В дальнейшем им так и не удалось улучшить своих результатов. Лидером тура стал В. Масленкин (Москва) — 257,1 км/ч. Во втором туре вперед вышел А. Ильинов (РСФСР) — 260,8 км/ч. В третьем, решающем, все попытки наших ведущих авиамоделистов не увенчались успехом.

Чемпионом Советского Союза стал молодой спортсмен А. Ильинов из Подмосковья. Его победа не случайна. Вместе со своим отцом и тренером Владимиром Ильиновым Андрей создал двигатель высшего класса, превосходящий по техни-

ческим характеристикам ряд зарубежных образцов. На протяжении всего спортивного сезона Ильинов неоднократно показывал исключительно высокие результаты и, в конечном итоге, именно стабильность предопределила его успех.

На пилотажном старте основная борьба происходила между А. Колесниковым (Киргизия) и В. Еськиным (РСФСР). Победил В. Еськин.

Из анализа результатов можно сделать вывод о том, что общий уровень мастерства ведущих спортсменов не повысился. Из 19 спортсменов-пилотажников 10 не выполнили даже норму мастера спорта. Только немногие улучшили свое мастерство. Это Н. Васьяков (Белоруссия), А. Корчагин (Киев), В. Свирин (Москва).

Первенство в классе моделей-копии Ан-28, Ан-8, Ли-2 и других оспаривал 21 спортсмен. Как и предполагалось, основная борьба развернулась между киевлянами А. Бабицевым (Ан-8) и В. Федосовым (Ан-28). Эти модели при стеновой оценке получили близкие результаты. А в итоговой таблице разница оказалась всего в 12 очков в пользу В. Федосова.

Вот итоговые данные: В. Федосов (Киев) — 1292 очка, А. Бабицев (Киев) — 1280, А. Журавков (Куйбышев) — 1210.

Чемпионат показал, что многие участники хорошо подготовили спортивную технику. Чтобы показать высокие результаты на чемпионатах Европы и мира, предстоит серьезно и напряженно поработать. Прямо скажем, в каждом классе моделей имеются существенные отставания по сравнению с результатами последнего чемпионата Европы 1981 г. Так, к примеру, для успешного выступления на крупных международных турнирах нашим гонщикам необходимо проходить контрольную базу не ниже чем за 3 минуты 30 секунд, что пока не всегда и не всем удается.

По скоростным моделям отставание еще больше. Необходимо много работать, при этом правильно применять новые образцы микродвигателей.

Все мы помним хорошее выступление нашей команды и результат В. Еськина на чемпионате Европы в Бельгии в 1977 г., где он стал серебряным призером. С тех пор наши пилотажики не принимали участия в крупных турнирах.

Модели-копии самолетов, представленные на чемпионате, были оригинальными по своему исполнению и качеству полета. Можно с удовлетворением сказать, что с такой техникой мы готовы успешно соревноваться на крупных встречах и добиваться высоких спортивных результатов.

В общем зачете среди ведомств первое место заняла команда студентов. За ней — ВВС и МАП.

В работе судейской бригады были случаи, когда арбитры не понимали правил соревнований, что привело к остановке стартов на два часа. На закрытии соревнований команды ведомств не то что не наградили, но даже и не вспомнили о них.

Б. КИСЕЛЕВ,
мастер спорта
международного класса,
судья республиканской категории

В. УНДИНА

Кишинев

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Гонщики: 1. Крамаренко — Кузнецов, 2. Бурцев — Короткий, 3. Шаталов — Мазняк, 4. Барков — Сураев, 5. Титов — Югов, 6. Тынинков — Тынинков.

Скоростники (три тура). 1. Ильинов — 0. 260,8 244,8; 2. Масленкин — 257,1. 0. 235,2; 3. Байдалинов — 219,5. 251,7. 241,6; 4. Петянкин — 235,2. 246,0. 250,0; 5—6. Лепин — 250,0. 0. 236,8; Писарчук — 250,0. 236,8. 0.

Пилотажики (сумма двух туров). 1. Еськин — 2092, 2. Колесников — 2002, 3. Листопад — 1989, 4. Васьяков — 1953, 5. Свирин — 1909, 6. Гаврилов — 1907.

Командный зачет. 1. РСФСР — 8 очков; 2. Украина — 11; 3. Москва — 13; 4. Белоруссия — 21; 5. Киргизия — 27; 6. Ленинград и область — 28; 7. Казахстан — 32; 8. Армения — 35; 9. Узбекистан — 36; 10. Грузия — 37; 11. Литва — 39; 12. Латвия — 42; 13. Эстония — 47; 14. Молдавия — 50; 15. Азербайджан — 56; Ведомства: 1. Минвуз — 7; 2. ВВС — 7; 3. МАП — 10; 4. Центральный Совет физкультуры и спорта — 16.



В УСЛОВИЯХ, МАКСИМАЛЬНО ПРИБЛИЖЕННЫХ К БОЕВЫМ

Десантирование. Экипажи боевых машин, артиллерийские и минометные расчеты готовились к ночной выброске. Из места дислокации надо было доставить платформы, зашвартовать технику и вооружение, загрузить в воздушные корабли все, что подлежит десантированию. На каждую операцию отводятся минуты, а сделать все надо с максимальной точностью. Незначительная ошибка может привести к тому, что многокупольная парашютная система не сработает.

Первыми, перекрыв нормативы, зашвартовали технику воины роты, которой командует гвардии старший лейтенант В. Золотухин. Когда они доложили о готовности боевых машин к загрузке в самолет, командир батальона проверил качество работы. Погрешностей не обнаружил.

Самым строгим экзаменатором воздушно-десантной выучки личного состава батальона стало само десантирование. Когда над площадкой раздался гул мощных реактивных двигателей,

Выполняя решения XXVI съезда КПСС, воины-десантники с особой настойчивостью совершенствуют свою воздушно-десантную, тактическую и огневую выучку, укрепляют морально-политическую и физическую закалку.

Тактическое учение, в котором участвовал парашютно-десантный батальон под командованием гвардии капитана А. Дурнова, отличалось большой напряженностью, обилием тактических приемов. Десантирование проводилось ночью в глубокий тыл «противника», на незнакомую местность. Несмотря на сложность обстановки, максимально приближенной к боевой, воины батальона, среди которых много воспитанников ДОСААФ, показали хорошую боевую выучку.

Многие факторы способствовали успешным действиям воинов, но важнейшими из них явились хорошая воздушно-десантная и тактическая подготовка, техническая грамотность, умело организованная партийно-политическая работа, развернутое социалистическое соревнование и высокая физическая закалка.

стояла полнейшая темнота. Небо поглотило многокупольные системы военной техники, разноцветье людских парашютов. С тяжелым уханьем касались земли БМД, автомобили. Вслед за ними приземлялись люди. Они быстро отыскали свои машины, расшвартовали их, завели двигатели и устремились в район сбора. Считанные минуты понадобились воинам для изготровки к бою.

Тактическая зрелость. Оригинальный замысел, неожиданное решение, выгодный тактический ход... Эти понятия подчеркивают профессиональную грамотность командира, организатора боя, наличие творческого элемента в его действиях. Они свидетельствуют о росте его боевой зрелости, умении выработать решение, наиболее полно учитывающее условия обстановки в тылу противника, характер действий противоборствующей стороны.

Одним из важных направлений творчества в тактике, по мнению гвардии капитана А. Дурнова, должно быть построение такого боевого порядка, ко-

● Гвардейцы-десантники выполнили поставленные перед ними задачи.

Фото прапорщика В. ФИЛИПОВА

торый обеспечивает максимальное использование боевых возможностей батальона, создание превосходства над противником в нужный момент и на решающем участке.

Вот под таким углом зрения и строилась в подразделении тактическая подготовка. На занятиях в классах, в поле, на групповых упражнениях на местности и тактико-строевых занятиях сколачивались отделения, взводы, роты. Конечно, на первых порах не все шло гладко. Управление по радио было нечетким, команды многословные. Не было конкретности в постановке задач...

...И вот батальон приготовился к бою. Командир десанта сразу же вывел две роты в свой резерв, а роте гвардии старшего лейтенанта Золотухина поставил задачу овладеть рубежом и встретить пехоту, и танки «противника», идущие к площадке приземления. Командир роты, понимая, что бой предстоит тяжелый, определив рубеж обороны, приказал немедленно окопать БМД и замаскировать. Систему огня организовал так, что вероятное направление движения «противника» простреливалось всеми видами оружия. На этом офицер не успокоился. Он приказал 1-му взводу занять оборону в стороне от предполагаемого появления «противника», чтобы ударить по нему с фланга.

«Противник» не заставил себя долго ждать. На позицию двинулось до мотострелковой роты, усиленной танковым взводом. Тут-то и сыграл свою роль 1-й взвод. Мощным огнем во фланг он расстроил боевой порядок наступающих, «уничтожил» два танка. Другие взводы «подбили» еще два. «Противник» появился. И тогда в бой вступили главные силы десанта, ближайшие резервы.

Бронетранспортеры всех контратакующих подразделений шли на большой скорости. Все чаще слышался голос гвардии капитана Дурнова. Чувствовалось, что на поле «боя» властвует его воля. Несколько танков «противника», неожиданно появившихся из лоциды, открыли огонь. Послышалась команда Дурнова, и два из них задымили.

Но тут произошла небольшая заминка. Правofланговая рота, не сохранив общего направления атаки, начала сближаться с ротой соседа. Это угрожало расстройством боевого порядка. Но командир батальона быстро восстановил положение, и в бой снова вступили все экипажи. Гвардии капитан Дурнов уверенно подавал команды на уничтожение наиболее важных целей. От меткого огня подчиненных гвардии капитана Ю. Мелькова выходили из строя танки и бронетранспортеры. Прошло какое-то время, и «противник», оставив подбитую технику, отступил. Главные силы десанта овладели объектом и перешли к обороне.

Техническая грамотность. Одним из слагаемых успеха батальона на учении явилась хорошая техническая подготовка солдат и офицеров. На своих БМД им приходилось преодолевать крутые холмы и спуски, ходить по сыпучим пескам и болотистой местности, вплавь пре-

одолевать водные преграды, пробиваться узкими ухабистыми лесными дорогами. И ни одна машина не вышла из строя. Механики-водители показали настоящее искусство в эксплуатации сложной материальной части. Когда же потребовалось заменить выбывшего из строя механика-водителя, за рычаги боевой машины сел гранатометчик гвардии рядовой Н. Новиков и успешно провёл БМД.

Решение задач технической подготовки в батальоне лежит прежде всего на командире — организаторе учебного процесса. Именно он обеспечивает единство тактической и технической выучки, придает занятиям нужную направленность. Конечно, ему помогают штаб, специалисты технической службы, политработники, партийные и комсомольские организации.

Настоящим энтузиастом в пропаганде технических знаний показал себя гвардии капитан Ю. Захаров. Во главе группы специалистов он создал класс, в котором воины постигают все тонкости устройства и функционирования материальной части. Здесь есть плакаты, разрезные макеты, электрифицированный экзаменатор. Сконструировал офицер и установку для демонстрации диафильмов на технические темы.

В каждой роте работают технические кружки, организуются викторины. По инициативе комсомольской организации создана комиссия, следящая за бережением и техническим состоянием БМД. Результаты проверок вывешиваются на видных местах, объявляются на подведении итогов. Передовые экипажи поощряются, отстающие подвергаются суровой критике.

Сила партийного влияния. В книге Леонида Ильича Брежнева «Малая земля», говорится, что настоящий политработник в армии — это тот человек, вокруг которого группируются люди, он доподлинно знает их настроение, нужды, надежды, мечты, он ведет их на самопожертвование, на подвиг. И если учесть, что боевой дух войск всегда признавался важнейшим фактором стойкости войск, то именно политработнику было доверено самое острое оружие в годы войны. Души и сердца воинов закалял он, без чего ни танки, ни пушки, ни самолеты победы нам бы не принесли.

Строки эти справедливы и для мирного времени — так считает заместитель командира батальона по политчасти гвардии старший лейтенант Ю. Калибернов. Перед началом «боевых действий» он встретился с политработниками и партийными активистами подразделений. Офицер подвел итоги партполитработы в подготовительный период. По его мнению, она была целенаправленной и непрерывной. Подтверждение этого — партийные и комсомольские собрания, инструктивные занятия с политработниками, с партийным и комсомольским активом, смотр походных ленинских комбат.

Когда воздушные корабли взяли курс на район учения, редакторы раскрыли боевые листки. Они сразу же пошли по рукам. Как это ценно для солдата, особенно молодого, получить сообщение о важности выполнения предстоящей задачи, короткое напутствие, совет. Сразу приходит спокойствие, вера в себя, в товарищескую взаимопомощь.

Огромную роль в бою играет личный пример командира, политработника. Хорошо понимая это, политработники находились там, где труднее, показывали образцы выполнения боевой задачи. Обращали внимание на то, чтобы отличившиеся воины были своевременно отмечены. Конечно, благодарность, объявленная после учения, сыграет свою роль, но она действует сильнее, если старание воина отмечено в период десантирования, сбора на площадке приземления, в ходе боя.

Когда воины, которыми командует гвардии старший лейтенант Золотухин, первыми прибыли в район сбора, об этом сразу узнал весь батальон. Десантников поздравили гвардии капитан Дурнов и гвардии старший лейтенант Калибернов. Доброе слово, сказанное в трудный момент, прибавляет солдату сил. И рота на протяжении всего учения не сдавала своих позиций. Таких фактов было немало.

Социалистическое соревнование. Ни один день при подготовке к учению и на учении не проходил без соревновательности. Выполнить все учебно-боевые задачи только с высоким качеством — обязательство всего батальона. На «отлично» — обязательство рот, возглавляемых гвардии старшим лейтенантом Золотухиным и гвардии капитаном Ю. Мельковым. Уже первые тактико-строевые занятия показали, что слова воинов не расходятся с делом. Все БМД они отыскивали с опережением нормативов. Первым это сделал механик-водитель гвардии рядовой К. Ермилов.

В батальоне хорошо понимают, что успех соревнования во многом зависит от организаторских способностей командира отделения, взвода. Здесь каждый солдат на виду, каждый получает оценки за свои действия. Здесь есть возможность чаще подводить итоги, нагляднее проводить гласность и сравнимость результатов.

Характерным в организации соревнования было то, что принятие обязательств сопровождалось широкой разъяснительной работой. Поняв природу соревнования, его социально-политическую сущность, увидев себя в большом общественном деле, человек относится к нему более осмысленно и активно. Отсюда и примеры инициативы и творчества. Экипаж БМД, возглавляемый гвардии сержантом П. Ивановым, при переходе роты к обороне быстрее всех окопал свою боевую машину, тщательно замаскировал. Атакующий «противник» нарвался на неожиданный огонь и вынужден был отойти.

...Учение строго проэкзаменовало десантников. «Противник», закрепившись на высоте, вел по наступающим ураганный артиллерийский и минометный огонь. О лобовой атаке не могло быть и речи. И тогда гвардии капитан Мельков принял единственно правильное, как потом оказалось, решение: воины, спешившись, скрытно, используя складки местности, совершили обходной маневр и внезапно нанесли удар во фланг оборонявшихся. Другие роты получили возможность развить атаку. И это было уже в конце учения, когда психологическое и физическое напряжение достигло своей верхней точки.

Полковник Ю. ПРОТАСОВ

Рациональное использование материалов и в особенности цветных металлов, всех видов топлива, электроэнергии, сокращение всякого рода потерь — чрезвычайно важная проблема. Она нашла широкое отражение в материалах XXVI съезда КПСС, в речи товарища Л. И. Брежнева на ноябрьском (1981 г.) Пленуме ЦК КПСС. В стране много делается в свете решений Пленума. Создаются агрегаты, машины с более высоким кпд. Разрабатываются и внедряются принципиально новые технологические процессы. Изы-

скиваются новые источники энергии.

Немало резервов предстоит вскрыть и освоить на местах, в том числе — в организациях оборонного Общества. Практически на любом участке есть у авиаторов возможность улучшить те или иные виды работ: повысить качество их исполнения, сократить сроки, сэкономить дефицитные материалы. Мы будем рассказывать о рационализаторах и новаторах учебных и производственных организаций ДОСААФ. Сегодня репортаж из Костромского аэроклуба.

ПОСМОТРИ ГЛАЗОМ ХОЗЯИ- НА!



Рационализаторская работа в Костромском аэроклубе началась еще в 1961 году. Соответствующая комиссия, созданная в то время, ежегодно обновляется, дополняется. В настоящее время в ее составе 14 человек. Это инженеры по специальностям, летчики, преподаватели. Комиссия занимается прежде всего разработкой тематических планов по рационализаторской работе, ведь недаром говорят, что поставить задачу — значит наполовину приблизиться к цели. Рассматривает рационализаторские предложения, вопросы о вознаграждении авторов, премирования за содействие рационализации. Кроме того, комиссия популяризирует лучшие новаторские работы, организует

выставки и информационные смотры.

Комиссия, руководствуясь Положением об организации работы по изобретательству и рационализации в ДОСААФ СССР, в первую очередь обращает внимание рационализаторов на задачи, связанные с повышением производительности труда, качества и долговечности изделий, с экономией материальных средств, улучшением условий труда и техники безопасности. За 20 лет комиссией рассмотрено и принято 467 рацпредложений, за которые было выплачено вознаграждение в сумме 11 тыс. рублей. За содействие рационализации премированы 35 человек на сумму 2 тыс. рублей. Рационализаторам

за этот период с...
век. Вот лучшие...
по самолету и...
Б. В. Голованов...
жений, В. И. Лад...
счету техника по...
монта Л. А. Ильи...
ний, техника-бриг...
жению Н. П. Кузь...
Техник-бригадир...
оборудованию Н...
дал 19 предложе...
гадир по авиацио...
ванию П. П. Иван

Особенно... те...
работа раци... ли...
од перехода на н...
ную технику — са...
в первые месяцы...
хватка контроль...
аппаратуры и нес...
способлений. За н...
было подано...
предложения. Бы...
стенды для прове...
радиостанции РТЛ...
томера РВ-УМ и...
диоприемника МР...
паса АРК-9, устан...
верки работы эл...
стабилизатора и т...
мы автоматическ...
параметров полет

Кроме того, д...
новки для провер...
та, тахометра, топ

Те аэроклубы...
только предс...
видимо, мо... б...
перенять. Назову...
ные новшества.

Стенд для пр

по 160 чело-
них. Техники
двигателю —
ал 27 предло-
ко — 21; на
полевому ре-
27 предложе-
ра по воору-
нского — 19.
авиационному
Кузьмин по
техник-бри-
му оборудо-
— 17.

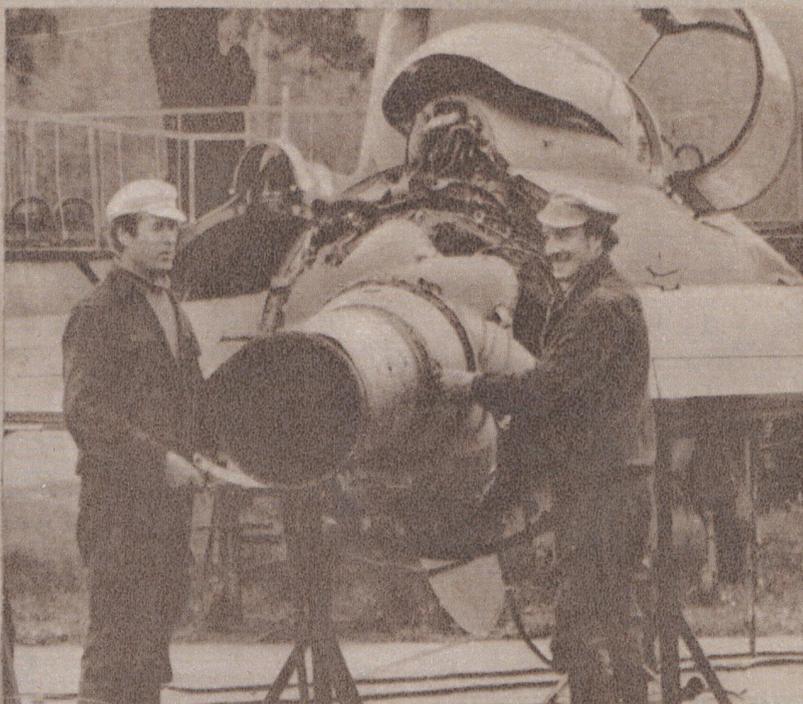
й оказалась
торов пере-
ую авиацион-
лет Л-29, т. к.
щущалась не-
проверочной
одимых при-
откое время
внедрено 42
изготовлены
и параметров
1, радиовысо-
ркерного ра-
56, радиоком-
и для про-
тротомеханизма
ировки систе-
регистрации
— САРПП-12Г.
работаны уста-
авиагоризон-
вомера.

оторым еще
переучиться,
кое-что у нас
наиболее цен-
рки парамет-

ров радиостанции РТЛ-11, соз-
данный инженером К. Д. Мухи-
ным и группой радистов, — это
металлическая конструкция, об-
лицованная пластиком, с двух-
тумбовым столом и одним рабо-
чим местом. На лицевой панели
стенда удобно размещена кон-
трольно-проверочная аппаратура
(КПА), тумблеры, фишки штеп-
сельных разъемов (ШР), световая
сигнализация. В ящиках стола
размещен необходимый рабочий
инструмент. Резиновые коврики
предохраняют поверхность стола
от повреждений.

Установку для проверки рабо-
ты электромеханизма стабилиза-
тора создал техник-бригадир по
авиационному оборудованию
А. Н. Семенов с группой электри-
ков.

Стенд для проверки парамет-
ров радиокompаса АРК-9: авто-
ры — инженер по радиоэлек-
тронному оборудованию К. Д.



Мухин и группа радистов. Эта же
группа создала стенд для провер-
ки параметров радиовысотомера
РВ-УМ и маркерного радиопри-
емника МРП-56.

Новаторы
В. Новожилов (слева)
и В. Евстафьев.

Рационализаторская работа —
дело большой важности, и мы на-
мерены развивать ее и совершен-
ствовать.

В. МАХОВ,
секретарь комиссии
по рационализаторской работе

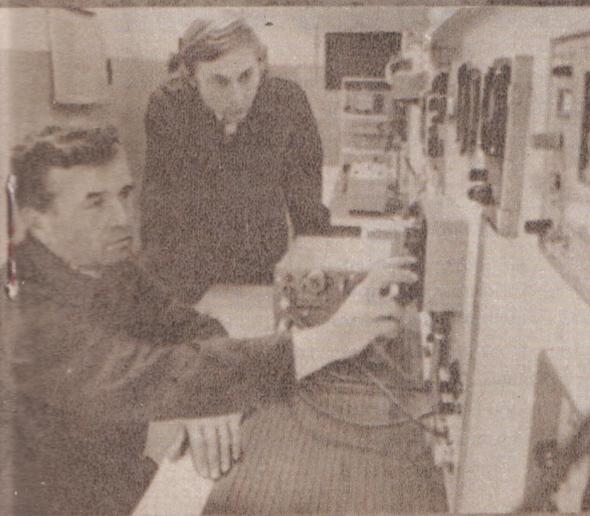
внедрено 42
изготовлены
и параметров
1, радиовысо-
ркерного ра-
56, радиоком-
и для про-
тротомеханизма
ировки систе-
регистрации
— САРПП-12Г.
работаны уста-
авиагоризон-
вомера.
оторым еще
переучиться,
кое-что у нас
наиболее цен-
рки парамет-



▲
Техник по самолету и дви-
гателю В. Ладутько. На его
«боевом счету» — 21 рацио-
нализаторское предложе-
ние.

К. Мухин (на переднем пла-
не) и В. Старков за наст-
ройкой стенда РТЛ-11.

▶
В. Махов — секретарь ко-
миссии по рационализатор-
ской работе.





*К 75-летию
С. П. Королева*

УЧЕНЫЙ, КОНСТРУКТОР, ОРГАНИЗАТОР

В истории науки и техники навсегда остаются те, кто прокладывал новые пути, с чьим именем связаны крупные открытия и достижения, особенно в областях, приобретающих жизненно важное значение для человечества. Среди пионеров новых приложений человеческой энергии в наш век бурного прогресса науки и техники видное место принадлежит ученому, конструктору ракетно-космических систем коммунисту дважды Герою Социалистического Труда академику Сергею Павловичу Королеву. С его именем связаны все первые эпохальные достижения нашей страны в освоении космического пространства: созданы баллистические и геофизические ракеты, ракеты-носители, автоматические и пилотируемые космические аппараты и межпланетные станции. Осуществлены запуски искусственных спутников Земли, открывших новую космическую эру в истории

человечества, первый в мире полет человека в космическое пространство, первый выход из корабля в открытый космос, первые в истории полеты научных станций к Луне, Венере, Марсу.

Выдающиеся организаторские способности, талант большого ученого и смелого инженера-конструктора, высочайшее чувство ответственности за порученное ему Коммунистической партией дело позволили С. П. Королеву на протяжении многих лет направлять работу ряда научно-исследовательских, конструкторских и производственных коллективов на успешное решение комплексных задач, связанных с созданием ракетно-космической техники и освоением космического пространства. О творческом пути С. П. Королева рассказывает один из его соратников Борис Викторович Раушенбах.

Б. РАУШЕНБАХ,
член-корреспондент
Академии наук СССР,
лауреат Ленинской премии

НА РУБЕЖЕ XX столетия на научном небосклоне взмолло имя К. Э. Циолковского. Тогда он научно доказал возможность выхода человека в космическое пространство. Эта революционная идея первоначально не встретила сочувствия и поддержки в научных кругах. Она завоевывала признание постепенно, спустя годы. Ведь К. Э. Циолковский в области проблем освоения космоса шел существенно впереди своего времени. И у нас в стране и за рубежом работы, как бы продолжающие линию Циолковского, стали появляться примерно лишь через 10—15 лет. Но и тогда вопросы ставились и решались чисто теоретически. Доказывалась принципиальная возможность полета человека в космос, высказывались остроумные технические идеи. Практически реализовать что-либо из того, что предлагалось, никто и не пытался, так как было очевидно несоответствие техники начала века с тем, что требовал полет в космос.

Во второй четверти века наступил период, когда многие ученые и инженеры, опираясь на теоретические основы, заложенные К. Э. Циолковским, занялись не только дальнейшей разработкой этих основ, но и поиском практических путей и средств осуществления мечты человечества о полете к звездам. Среди этих ученых и инженеров совершенно исключительное место принадлежит С. П. Королеву. Если проследить всю деятельность С. П. Королева с начала 30-х годов, когда он вплотную занялся проблемами ракетной техники, до последних дней его жизни, то поражают не только энергия, с которой он работал, но и строгая целеустремленность. Создается впечатление, что с первых же дней своей работы в этой зарождавшейся области науки и техники он уже видел грядущий полет Гагарина. Понимая условность периодизации жизни и работы такого человека, как Королев, все же мне хочется разделить ее на основные этапы. Их, на мой взгляд, четыре.

В первый период — двадцатые годы — Сергей Павлович занимается авиационной

техникой, работает в авиапромышленности, сам конструирует и строит планеры, легкий самолет. Одновременно с окончанием Московского высшего технического училища завершает учебу в Московской школе летчиков, знакомится с трудами К. Э. Циолковского. Они увлекают молодого инженера возможностью практического создания летательных аппаратов ракетного типа. Это определило его творческую жизнь в последующие три периода.

Во втором периоде (1930—1946 гг.) Королев с головой уходит в работу, связанную с созданием ракетной техники, первых ракетных двигателей и установкой их на специальные крылатые летательные аппараты, а на серийные боевые самолеты в качестве дополнительных к поршневым для кратковременного улучшения летных характеристик машин. Следует отметить, что разработка первых жидкостных ракет классической схемы вначале велась на общественных началах, в группе изучения реактивного движения (ГИРД), организованной в Москве под эгидой Осоавиахима при активнейшем участии энтузиаста межпланетных полетов Фридриха Артуровича Цандера и самого Сергея Павловича Королева.

Вскоре после организации ГИРДа выяснилось, что хотя все члены группы работали лишь в свободное от основных занятий время бесплатно, тематика и практические результаты деятельности группы весьма перспективны. И Центральный Совет Осоавиахима, помимо помощи материалами, выделил ГИРДу штатные должности, помещение. В мае 1932 г. Сергей Павлович назначается руководителем ГИРДа. Собственная, хотя и очень скромная производственная база позволяет вести работы одновременно по нескольким направлениям: проектирование и постройка первого ракетоплана, проектирование, постройка и испытание вертикальных (сейчас мы назвали бы баллистическими) жидкостных ракет и крылатых ракет, аппаратов с воздушно-реактивными двигателями, широкая устная и печатная пропаганда ракетного полета.

Работы во всех четырех тематических бригадах ГИРДа шли весьма интенсивно. Люди смело решали новые задачи, не опускали рук при неудачах, настойчиво преодолевали трудности. Вскоре пришла первая крупная победа: 17 августа 1933 г. на полигоне под Москвой с вертикальных направляющих взлетела в небо первая советская жидкостная ракета «ГИРД-09»,

созданная под руководством С. П. Королева по проекту М. К. Тихонравова.

«Первая советская ракета на жидком топливе пущена, — писал Сергей Павлович в стенгазете ГИРДа. — День 17 августа несомненно является знаменательным днем жизни ГИРДа, и начиная с этого момента, советские ракеты должны летать над Союзом Республик».

Через три с небольшим месяца, 25 ноября 1933 г., гирдовцы осуществили запуск ракеты «ГИРД-Х», большей по массе и тяге жидкостного ракетного двигателя с вытеснительной подачей топлива, созданной под руководством Королева по исходным проработкам проекта, выполненным Ф. А. Цандером. Таким образом, можно сказать, что «ГИРД-09» и «ГИРД-Х» положили начало практическим полетам жидкостных ракет в нашей стране, были в какой-то степени прародителями тех могучих машин, которые вынесли в космос первый в мире искусственный спутник Земли и первого космонавта нашей планеты.

Понимая, что дальнейшее развитие зарождающейся области техники требует соответствующих кадров, Сергей Павлович организует первые в мире курсы по подготовке специалистов в этой новой области техники. К чтению лекции привлекались видные ученые и инженеры смежных областей, в первую очередь, авиационной науки. Но стоит отметить, что наряду с дисциплинами, имеющими непосредственное отношение к ракетной технике, читался курс авиационной медицины, то есть излагались особенности поведения человеческого организма при высотных полетах. Это показывает, что Сергей Павлович еще в то время имел в виду пилотируемые полеты, в том числе высотные на аппаратах с ракетными двигателями.

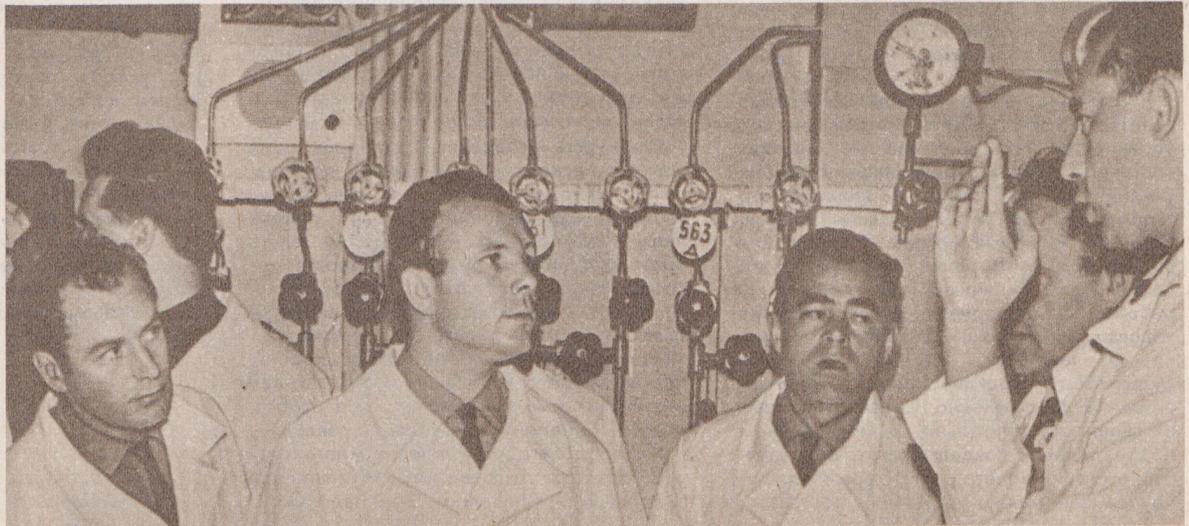
Одновременно с Москвой и даже несколько раньше широкий поиск путей использования ракетного движения шел в Ленинграде. Их вели коллективы ученых и инженеров газодинамической лаборатории (ГДЛ), и Артиллерийской академии им. Дзержинского, особенно по практическому применению ракет в военном деле. В основном это были ракеты на твердом топливе. Там же в газодинамической лаборатории (ГДЛ) инженер В. П. Глушко вел работы по жидкостным ракетам и двигателям.

ГДЛ была организацией государственной, работала по техническим заданиям Народного Комиссариата по военно-

● Академики С. П. Королев и И. В. Курчатов в Кремле. 1958 г.

● Космонавты должны иметь всестороннюю подготовку. На очередном занятии в научно-исследовательском институте космонавты первого «гагаринского» набора. 1965 г.

Фото Д. ПЕРЕВЕРЗЕВА



морским делам, и ее работа, направляемая строгими планами, продвинулась достаточно далеко. Решением правительства оба центра нового направления в технике — ГДЛ в Ленинграде и ГИРД в Москве — были объединены в единый, первый в мире государственный реактивный научно-исследовательский институт — РНИИ. В этой научно-исследовательской и опытно-конструкторской организации Сергей Павлович Королев с начала 1934 г. возглавлял отдел ракетных летательных аппаратов.

В 1934 г. в Ленинграде состоялась Всесоюзная конференция по изучению стратосферы. Мне довелось быть на этой конференции, и я хорошо помню доклад Сергея Павловича об использовании крылатых ракет для завоевания стратосферы и доклад Ю. А. Победоносцева — о первой в Советском Союзе сверхзвуковой аэродинамической трубе. Через год по инициативе Сергея Павловича в Москве собирается другая конференция — по применению ракет и ракетных летательных аппаратов в освоении стратосферы, где Сергей Павлович сделал доклад «Крылатые ракеты для полета человека».

В этот, второй период своей кипучей деятельности в ракетостроении Сергей Павлович почти ничего прямо не говорит о завоевании космического пространства, хотя, судя по некоторым его письмам и «неофициальным» высказываниям, уже думает об этом.

Для деятельности Королева на посту начальника ГИРДа, а затем в РНИИ, в качестве руководителя одного из ведущих тематических направлений этого института, характерна инициатива и смелость постановки задач — все его работы имели четкую практическую направленность и могли быть реализованы. Основные усилия Королев в это время направлял на разработку крылатых летательных аппаратов. По его проекту были созданы крылатые ракеты с ЖРД «201» и «212». Эти ракеты были снабжены уже системами автоматического управления полетом, а ракета «201» еще и радиосистемой дистанционного наведения на цель.

Крылатые ракеты для тридцатых годов характерны потому, что в те времена тяга двигателей была порядка 100—300 кг. Такой тягой нельзя было поднять большой груз. Если же сделать летательный аппарат крылатым, то можно поднять груз в соответствии с численным значением аэродинамического качества этого аппарата, то есть в 6—7 раз больше, чем тяга двигателя. Значит при тяге 150 кг оказывалось возможным поднять тонну груза.

В отличие от ракетопланов боевые ракеты должны иметь автоматическое управление. Его создание — сложная техническая задача, требовавшая больших усилий как в области инженерного творчества, так и в области теории. Понимая, насколько трудна для решения эта проблема, Королев делает то, что потом стало типичным для его метода работы, — он привлекает к решению узловых задач ученых. В работу включился, в частности, Институт механики Московского Государственного университета. Одновременно Сергей Павлович в своем сравнительно малочисленном подразделении создает группу по разработке теории полета ракет с автопилотом. Группа занималась и устройством авто-

пилота, его установкой, доводкой. Для Королева это тоже было характерно; если он заказывал работу «на стороне», то немедленно создавал у себя подразделение, которое вело ту же работу и могло контролировать внешнюю организацию, направлять ее и, если надо, дополнять.

В этот период я и познакомился с Королевым. Если говорить точнее, мы были уже знакомы, встречаясь на Всесоюзных планерных слетах в Крыму, в которых участвовали аппараты его конструкции. Но там оно было «шапочным». Первый разговор шел в маленьком, отгороженном от небольшого общего зала кабинетике Королева. Сергей Павлович говорил о главном направлении моей будущей работы в отделе, о ее значении.

— Вот все вы, молодые люди, хотите обязательно строить ракеты или ракетные моторы и считаете, что все дело в них, а между тем сегодня это уже не так! Необходимы и системы управления. Как строить ракеты и моторы, мы уже знаем, а управление полетом, устойчивость движения, стали «узким местом».

Вспоминаю сейчас эти слова С. П. Королева, хочется отметить две особенности метода его работы, которые уже проскальзывали в этом разговоре и которые ярко проявились в последующие годы. Эти особенности можно назвать системным подходом и продуманной очередностью работ.

Понимать высказывание С. П. Королева о том, что в 1937 г. мы уже умели «строить ракеты и ракетные моторы» буквально, было бы ошибкой. От скромных ракетных конструкций середины 30-х годов до ракеты, поднявшей «Восток» с Гагариным, лежал огромный и тяжелый путь. Но в 1934—1937 годах уже было осуществлено несколько запусков небольших крылатых и бескрылых ракет с жидкостными ракетными двигателями, существовали подразделения С. П. Королева, проектировавшие ракетные летательные аппараты, и В. П. Глушко, разрабатывавшие ракетные двигатели, специалисты видели заманчивые перспективы таких аппаратов. В то же время устойчивость их полета была неудовлетворительной. Без установки на них соответствующих устройств, автоматической стабилизации и управления, получение сколько-нибудь серьезных результатов от запусков ракет было невозможным. Уже в те годы С. П. Королеву было ясно, что ракетный летательный аппарат представляет собой сложную систему, состоящую, как мы сейчас сказали бы, из ряда подсистем, одинаково важных для достижения конечного результата. Именно конечный результат был всегда единственной целью Сергея Павловича, а поэтому все, что было нужно для достижения этого «конечного результата», он считал своим кровным делом.

Сложность создания приборов для автоматического управления полетом ракет состояла в том, что они будут успешно функционировать в полете лишь в том случае, если еще на земле правильно «настроены», а их характеристики точно согласованы с аэродинамическими характеристиками ракеты и траекторией ее полета. В авиации эта задача решалась сравнительно просто: летчик в полете испытывал и отработывал автопилот, имея возможность в любое мгновение перейти на ручное управление, и мог проделать это в течение многократных полетов. В ракетной технике это полностью исключалось. Все надо было

рассчитать и предусмотреть еще до полета ракеты, к тому же единственного. Так из, казалось бы, чисто конструкторской задачи — установки автомата на ракету — рождалась сложная научная проблема. Подобное переплетение конструкторских и научных задач вообще характерно для современной техники и с самого начала становления ракетной техники было ее отличительной чертой.

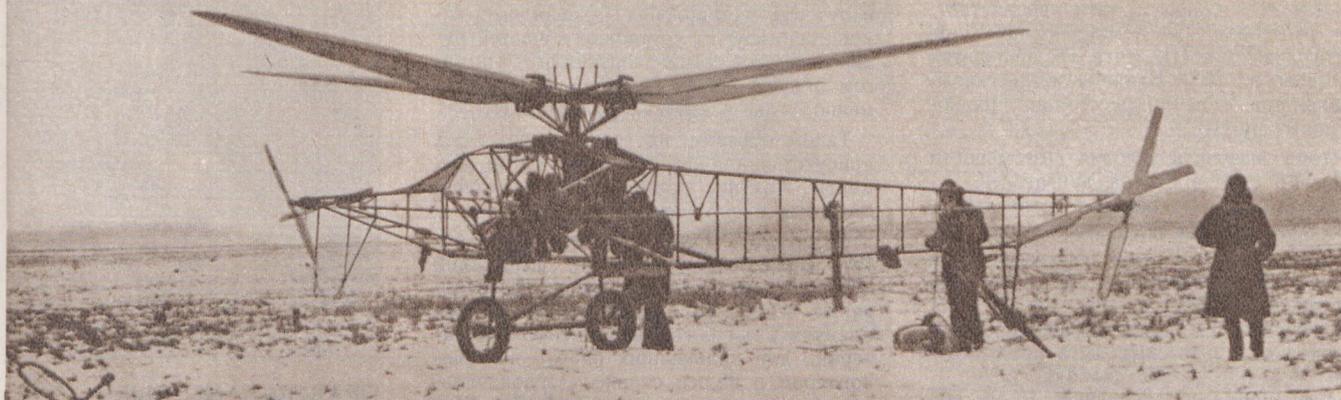
Стоит отметить, что в те годы созданная Сергеем Павловичем группа по приборам управления опередила по результатам соответствующей работы в авиационной промышленности, где вопрос об автопилоте стоял не так остро, как в ракетной технике. В общем, к 1937 г. проектирование боевой крылатой ракеты с автопилотом, предназначенной для стрельбы на расстояние 80 км, — огромного расстояния для того времени — было закончено. В ней уже присутствовали все основные элементы ракет 50—60 годов. После наземных испытаний в 1939 г. начались пуски этих ракет.

В этот же период С. П. Королев доводит до летных испытаний сконструированный им ракетоплан РП-318-1. В феврале 1940 года летчик В. П. Федоров совершил на нем первый в Советском Союзе полет, практически доказав возможность установки ракетных двигателей и на пилотируемых человеком летательных аппаратах. Полет РП-318 произвел большое впечатление. Вскоре в КБ, возглавляемом В. Ф. Болховитиновым, конструкторы А. Я. Березняк и А. М. Исаев создали ракетный истребитель-перехватчик БИ, на котором летчик Г. Я. Бахчиванджи в 1942 году выполнил серию полетов.

★★★

Нападение фашистской Германии на нашу страну вынудило приостановить широко развертывающиеся опытно-конструкторские работы дальней перспективы. В интересах обороны Родины все основные силы РНИИ были сосредоточены на создание твердотопливных ракетных снарядов для самолетов (эрэсы) и для вскоре ставших знаменитыми «катюш». Сергей Павлович Королев все годы Великой Отечественной войны работает над повышением летно-тактических качеств боевых самолетов, оснащая их жидкостными ракетными ускорителями, сам участвует в качестве бортинженера в их испытаниях в воздухе. А нужно учесть, что установка жидкостных ракетных двигателей на самолеты требовала чрезвычайно высокой степени надежности. Если можно было смириться с вероятностью взрыва ракеты, запускаемой из бункера, то допустить, чтобы произошел взрыв на самолете, в котором сидит летчик, даже в мыслях было невозможно. И поэтому в военные годы происходит невидимая для большинства, крайне важная работа по созданию ракетных систем высочайшей надежности. И она оказалась очень полезной впоследствии, когда после войны возобновились работы по созданию мощных ракет с жидкостными двигателями.

(Окончание в следующем номере)



«КАК НА ОСТРИЕ ИГЛЫ»

ЧУТЬ БОЛЕЕ 50 лет назад, на большом подмосковном аэродроме, где в то время базировалась авиаэскадрилья имени В. И. Ленина, впервые в нашей стране оторвался от земли винтокрылый аппарат — вертолет. Этот вертолет, названный I-3А (первый экспериментальный аппарат), был создан в секции особых конструкций ЦАГИ.

Ранним сентябрьским утром 1930 года, когда воздух был прохладным и спокойным, вертолет I-3А подготовили к полету. Один из создателей этого аппарата, инженер-конструктор А. М. Черемухин, который стал летчиком-испытателем первого советского вертолета, записал тогда свои впечатления: «Понемногу прибавляю газ моторам. Вращение винтов становится быстрее, и аппарат начинает как бы облегаться и отделяться от земли. Добавляю газ. Аппарат поднялся на 3—4 метра и как бы остановился на этой высоте, все время покачиваясь со стороны на сторону, но поддаваясь управлению. Попробовал чуть убавить газ — аппарат снизился и завис над самой землей. Опять прибавил газ и, поднявшись на несколько метров, продержался некоторое время над землей, стараясь почувствовать и понять, как реагирует машина на движение ручки управления, что трясется и как держатся обороты моторов. После этих нескольких напряженных минут

спуск на землю, мягкий, почти без толчка».

Первый полет на высоте до 10—12 м продолжался 5—6 минут. До конца 1930 г. было выполнено множество полетов. Черемухин летал все увереннее, привыкал к машине.

Необходимо пояснить, что в те годы название «вертолет» еще не было общепринятым. Развивались два типа винтокрылых летательных аппаратов, принципиально отличавшихся друг от друга — автожиры и вертолеты. *Autogyre* (французское слово от греческих *autos* — само и *gyros* — круг, вращение) — это летательный аппарат, у которого подъемная сила создается ротором (несущим винтом), свободно вращающимся в горизонтальной плоскости под действием набегающего потока воздуха, а движение вперед осуществляется тянущим винтом (пропеллером).

Вертолет (от греческого *helix* — спираль, винт и *pteron* — крыло) — летательный аппарат, у которого подъемная и пропульсивные силы создаются одним или несколькими несущими винтами, приводимыми во вращение силовой установкой через трансмиссию. В сороковые годы началось бурное развитие вертолетов, а работы над автожирами прекратились.

В 1950 г. было узаконено слово «вертолет», вместо иностранного слова «ге-

ликоптер». Сохраняя черты истории, будем пользоваться в нашем рассказе прежней терминологией.

В ряде стран: во Франции, Италии и Америке — тоже строили вертолеты. Изучая многочисленные проекты и конструкции летавших вертолетов, созданных за рубежом, приходишь к выводу: в конструкциях, за малым исключением, было много фантазии, но мало науки. Аппараты отличались большой сложностью, а следовательно, нежизненностью, их параметры не всегда отвечали законам механики. Именно поэтому, хотя работы по вертолетам велись многие годы, результаты оставались весьма скромными. Высота полета достигала всего нескольких метров, скорость не превышала 20 км/ч, а продолжительность полета — нескольких минут.

Наш талантливый ученый Б. Н. Юрьев, в то время начальник экспериментально-аэродинамического отдела ЦАГИ, все работы по созданию вертолета с первого дня поставил на серьезную научную основу. Базируясь на своих изобретениях (одновинтовой вертолет с рулевым винтом и автомат перекоса), сделанных еще в 1910—1911 гг., на вихревой теории винта Н. Е. Жуковского и импульсной теории несущего винта (разработана Г. Х. Сабининым и Б. Н. Юрьевым), Борис Николаевич с 1925 г. вновь занялся проблемой создания вертолета. Он организовал в ЦАГИ секцию особых конструкций, куда пригласил молодых инженеров-энтузиастов:



● Вертолет I-3А.

Основные данные: взлетный вес 1145 кг; вес пустого 982 кг; скорость полета — 20—30 км/ч. Обороты несущего винта — 153 об/мин; конечная скорость лопасти — 85 м/с; нагрузка на диск — 12,05 кг/м²; нагрузка на мощность — 4,76 кг/л. с.

● Пионеры советского вертолетостроения — Б. Н. Юрьев, А. М. Черемухин, А. М. Изаксон.

А. Изаксона, А. Черемухина, К. Бункина, А. Леймера, И. Братухина, Г. Солнцева. Инженеры провели целый комплекс исследований на моделях несущих винтов и стендах. Исследовали, в частности, влияние экрана («земли») на тягу и потребляемую мощность несущего винта (НВ). Оказалось, что с приближением НВ к земле тяга возрастает: при расстоянии до земли, равном четверти диаметра НВ, тяга увеличивается примерно на 20%. Влияние земли сказывалось при этом до расстояния, равного диаметру НВ.

Чтобы выяснить условия безопасности полета в случае отказа двигателей, исследовали НВ на режиме авторотации.

Геликоптер, как показали опыты, может безопасно снизиться и сесть при работе НВ в режиме авторотации, если быстро уменьшить общий шаг. (Для обеспечения свободного вращения НВ в трансмиссии должна быть предусмотрена, конечно, муфта свободного хода). Коэффициент сопротивления (C_x) НВ при вертикальном снижении на режиме авторотации достигает 0,7. В этих условиях при нагрузке на диск 10 кг/м^2 вертикальная скорость (V_y) равна примерно 10 м/с . На подходе к земле летчик может резко увеличить угол установки лопастей — и тем существенно снизить скорость приземления.

Исследовалась работа НВ и при соевой обдувке. Впервые были опробованы управление НВ с помощью автомата перекоса и работа трансмиссии.

Исследования моделей НВ диаметром от 0,32 до 6,0 м в 1925—1928 гг. позволили накопить необходимые сведения и перейти к проектированию экспериментального геликоптера. Была выбрана одновинтовая схема с рулевыми винтами. Единственным подходящим типом двигателя в то время был ротативный «РОН» мощностью 120 л. с. Так как на режиме висения, вертикальных подъемах и спусках в отличие от самолета, на геликоптере нет набегающего потока воздуха, охлаждение мотора обеспечивалось вращающимися вместе с картером цилиндрами. На геликоптер установили два двигателя «РОН» — по бокам средней части фюзеляжа, носками внутрь.

Для вертикального взлета требовалось, чтобы тяга НВ была больше веса машины. Это строго лимитировало вес аппарата и заставило сделать фюзеляж без обшивки в виде пространственной фермы из стальных труб. Впрочем, для малых скоростей полета внешние формы и не имели существенного значения.

Между двигателями был закреплен главный редуктор, передававший мощность от обоих моторов на вал несущего винта и валы привода рулевых винтов.

Первоначальная конструкция лопастей НВ была цельнометаллическая, клепаная. Лонжерон, нервюры, стрингеры и обшивка — дюралюминиевые. В производстве лопасть получилась с большими искажениями формы, и при первых же испытаниях была забракована и заменена смешанной конструкцией: лонжерон — дюралюминиевый, нервюры и стрингеры — деревянные, обшивка — фанера, обтянутая полотном.

Четыре двухлопастных рулевых винта диаметром 1,8 м, расположенные парно на носовой и хвостовой оконечностях фермы, и вращающиеся в противоположных направлениях, взаимно ком-

пенсировали возникающие при их работе неуравновешенные боковые силы и реактивные моменты.

Управление машиной осуществлялось так: в продольном и поперечном направлениях — с помощью ручки управления и автомата перекоса, циклически изменявшего углы установки лопастей НВ, в путевом направлении — педалями, изменявшими углы установки лопастей рулевых винтов, а по вертикали — рычагом общего шага, изменявшим одновременно углы установки лопастей НВ.

Таким образом, на геликоптере 1-ЭА присутствовали все конструктивные элементы, позднее примененные на отечественных и зарубежных вертолетах.

Создателям 1-ЭА пришлось разработать специальную методику испытаний машины и обучения летчика. Исследования велись по научно обоснованному плану и дали богатый практический материал для дальнейших работ по геликоптерам в нашей стране. Первоначально испытания велись на жесткой привязи: проверили работу двигателей, трансмиссии, несущих и рулевых винтов, управления. Затем машину закрепили на свободной привязи, позволявшей отрываться от земли на 400—500 мм. Стояла задача удержать аппарат во «взвешанном» состоянии по высоте, крену, тангажу и направлению, не допуская перемещений над точкой висения.

Проводились исследования и в свободном полете на различных, свойственных только этому типу летательных аппаратов режимах: висение, вращение на месте, полеты в бок, назад, вертикальный набор высоты и снижение и др.

Талант А. М. Черемухина позволил при тогдашней самой элементарной технике летных испытаний получить многое. Ведь скорость и направление ветра у земли определялись по «колбасе», ветер на высоте оценивался по дыму из заводской трубы, колебания (удивительно точно!) «замерял» сам пилот. А жесткий несущий винт, создавая на поступательных режимах полета завал аппарата в бок и солидный кабрирующий момент, заставлял почти до предела отклонять ручку управления вперед. Словом, неустойчивость машины давала, по выражению Александра Михайловича, ощущение работы «на острие иглы».

Забегая вперед, можно рассказать такой эпизод. Когда опытный военный летчик-испытатель Д. А. Кошачи, много летавший на автожирах, попробовал полететь на 1-ЭА, то после нескольких неудачных попыток изрек (намекая на титул А. М. Черемухина): «На нем могут летать только профессора, а у меня среднего образования».

Еще несколько лет в секции особых конструкций, а затем в отделе особых конструкций ЦАГИ велись работы по исследованию и совершенствованию геликоптеров-вертолетов. И сегодня, полвека спустя, хочется со словами благодарности вспомнить большой вклад, сделанный в вертолетостроении энтузиастами винтокрылой авиации И. П. Братухиным, К. А. Бункиным, А. М. Изаксоном, Н. И. Камовым, В. А. Кузнецовым, М. Л. Милем, Б. Я. Жеребцовым, Г. И. Солнцевым, — людьми посвятившими всю свою жизнь развитию этой исключительно перспективной области техники.

В. БИРЮЛИН,
инженер-конструктор



**ПРАВОФЛАНГОВЫЕ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО
СОРЕВНОВАНИЯ**

МАСТЕР ВЫСОКОГО КЛАССА

НЕДАВНО в числе других работников ДОСААФ СССР орденом «Знак Почета» награжден и командир звена Ростовского аэроклуба Константин Карасев, человек, замечательный своим трудолюбием и скромностью.

Не последнюю роль в развитии этих качеств сыграло, видимо, увлечение авиамоделизмом. Костя мог просиживать за разработкой схемы и постройкой авиамодели бундально часами, забывая порой о еде и отдыхе. Зато какое наслаждение испытывал, когда модель, построенная его руками, поднималась в воздух. Все чаще становился участником соревнований, пока не вышел на уровень мастера спорта. А когда минуло восемнадцать лет, поступил в аэроклуб, чтобы учиться летать на вертолете.

Серьезных намерений в области вертолетного спорта у Константина тогда еще не было, но постепенно, шаг за шагом, он овладевал теорией, изучал материальную часть. Первый ознакомительный полет окончательно утвердил решение стать вертолётчиком. Закончив программу обучения в клубе, Карасев поступил в Центральную объединенную летно-техническую школу ДОСААФ. Через два года вернулся в родной клуб уже в качестве инструктора.

Было это десять лет назад. За эти годы Константин Карасев дал путевку в небо шестидесяти юношам и девушкам. И все они летали уверенно, грамотно. Этому способствовали прежде всего личные качества инструктора. Дисциплинированность, постоянное чувство ответственности за выполнение каждого полета — инструкторского или с курсантами, настойчивость и упорство в достижении цели, выдержка и терпение в работе с учениками, чуткость и постоянная требовательность. Курсанты старались быть похожими на своего учителя, прилежно осваивали сложную науку. Уже первая его летная группа стала называться отличной. Потом эта оценка подтверждалась не раз. Карасеву было присвоено звание ударника коммунистического труда. А год назад его как одного из лучших инструкторов выдвинули на должность командира звена.

Забот прибавилось. Начал Карасев с налаживания методической работы с инструкторами. Передает им свой богатый

опыт. Еще рано судить о его достижениях на новом посту, но не ошибусь, если скажу, что выбор был сделан правильный.

С первых дней работы в клубе Карасев начал делать и первые шаги в вертолетном спорте. Поначалу результаты не радовали. Но упорство и труд взяли свое. Константин стал мастером спорта СССР. Был неоднократным призером республиканских и всесоюзных соревнований, а в 1977 году завоевал первую золотую медаль на чемпионате страны.

Молодого спортсмена заметили, пригласили в сборную страны для участия в III чемпионате мира. Тогда стал призером по двум упражнениям. Ему было присвоено звание мастера спорта СССР международного класса.

— Константин сразу показал себя в сборной с наилучшей стороны, — говорил о нем старший тренер команды А. Бесфамильный. — На земле он сдержан, сиромен. В воздухе полностью раскрывает свое дарование. Его пилотаж — захватывающее зрелище.

В этом мы особенно убедились на аэродроме в Ростове-на-Дону, во время VII Спартакиады народов СССР. Тогда на старт вышло двенадцать команд, шестьдесят шесть спортсменов — это самые лучшие вертолетчики страны, мастера высокого класса. Спортивная борьба была очень упорной и в ней личную победу одержал Карасев, став абсолютным чемпионом спартакиады. И команда РСФСР, в составе которой он был, вышла на первое место.

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

На следующий год Константин занял в многоборье третье место, уступив первое Валерию Смирнову, а второе — Анатолию Смирнову. Но по числу медалей он оказался впереди них — одна золотая, две серебряные и бронзовая.

Не остается Карасев безучастным и в подготовке к соревнованиям молодых спортсменов аэроллуба. Его опыт и наставничество помогли стать чемпионкой спартакиады Татьяне Янчук. Ныне уверенно идет в гору спортсменка Прудникова, тоже называющаяся Карасева своим учителем.

Знает в клубе Карасева и как активного общественного, постоянно выступающего перед молодежью, рассказывающего о достижениях советского вертолетного спорта, и как рационализатора.

Внимательно, с чувством большого удовлетворения вчитывался Константин Карасев в Постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта». Особенно запомнились строки: «В условиях развитого социализма физическая культура должна всемерно способствовать росту экономического и оборонного потенциала страны, удовлетворению духовных потребностей советских людей, быть действенным средством всестороннего гармоничного развития личности, формирования активной жизненной позиции».

Это постановление, решения седьмого пленума ЦК ДОСААФ СССР показали, как много еще предстоит сделать авиационным спортсменам и ему — мастеру спорта международного класса, активисту оборонного Общества, командиру звена, призванному привлекать широкие массы молодежи к техническим, военно-прикладным видам спорта.

— Высокая государственная награда обязывает меня, — говорит Константин Карасев, — работать еще лучше, высоко нести знамя советского вертолетного спорта.

В. ЧИСТЯКОВ,
командир подразделения аэроллуба



**ЧЕМПИОН
ПРИШЕЛ
В РЕДАКЦИЮ**

100 000 КИЛОМЕТРОВ НЕБЕСНЫМИ ДОРОГАМИ

**В РЕДАКЦИИ ПОБЫВАЛ МОСКВИЧ
МАСТЕР СПОРТА СССР МЕЖДУНАРОДНОГО
КЛАССА ОЛЕГ ПАСЕЧНИК,
АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН СОВЕТСКОГО
СОЮЗА ПО ПЛАНЕРНОМУ СПОРТУ.
ВОТ ЧТО ОН РАССКАЗАЛ В БЕСЕДЕ С
КОРРЕСПОНДЕНТОМ «КРЫЛЬЕВ РОДИНЫ».**

★★★

АВИАЦИОННЫЙ инженер Олег Вениаминович Пасечник — планерист, мастер спорта СССР международного класса. Олег родился 20 июня 1948 года. В восемнадцатилетнем возрасте начал летать в Серпуховском авиаспортиклубе ДОСААФ. Он неоднократно выступал за сборную команду страны, двукратный абсолютный чемпион Советского Союза по планерному спорту, призер многих международных соревнований.

— Олег Вениаминович, как вы стали планеристом?

— О том, что я тоже буду летать, как-то подразумевалось само собой: мои родители — оба летчики. Мать Вера Сергеевна — воспитанница Подольского аэроллуба Осоавиахима; отец Вениамин Михайлович — участник Великой Отечественной войны, командир экипажа пикирующего бомбардировщика Пе-2. Поэтому мысль о полетах у меня не случайная. Проблема была другая — трудно добираться до аэроллуба. Жили тогда под Чеховом, а ближайший клуб — в Серпухове. Семнадцати лет хотел записаться на летное отделение, но самолетное звено закрыли... Решил годик, пока кончу школу, полетать на планерах. Учился у инструктора Владимира Карabanова, ныне начальника Серпуховского авиаспортиклуба. Я очень ему благодарен за науку. И наверное, его «вина», что влюбился тогда в планерный спорт окончательно.

— Чем привлек вас планеризм?
— Красотой. Парить в поднебесье — любоваться землей с высоты птичьего полета. Под тобой леса и реки, луга и

поля... А ты летишь от облака к облаку, вокруг тишина, лишь мелодично посылывает встречный ветер... А сами планеры? Какие они изящные! И спорт, я бы сказал, высокоинтеллектуальный, требующий знаний, раздумий... Нет, я не лирик, не умею красиво говорить, но полет на планере, поверьте, — это счастье, которое хочется снова и снова испытать.

— Самая памятная ваша победа?

— Самая памятная — это первая победа, определившая мой дальнейший путь как планериста. Летал тогда в клубе третий год. Нам сказали, что в Серпухове закрывается планерное звено, так как, якобы, нет условий для парения. Нам дали последнюю возможность отличиться, послали на соревнования, а там «кто куда пробьется...» Полеты на планере мне уже нравились настолько, что о переходе в самолетное звено не могло быть и речи. Поэтому старался изо всех сил, чтобы хорошо выступить. После зональных подал на первенство Российской Федерации, занял второе место и завоевал право участвовать во всесоюзных соревнованиях. На чемпионате СССР победил на самой длинной дистанции — 500-километровом маршруте. И хотя по многоборью выступил неважно, меня, видимо, заметили. Позже я был приглашен на тренировку сборной команды страны.

— Вы занимаетесь планерным спортом уже 15 лет. Много раз побеждали на различных дистанциях, а какое упражнение любите?

— «Пятисотка». Привлекает дальность, сложность прохода маршрута, да и берет мне на ней. Марина Африканова, неоднократная абсолютная чемпионка страны, при моей неудаче на короткой дистанции шутит: «Не унывай, отыграешься на «пятисотке». И правда, почти всегда на этой дистанции велю, выигрываю даже приз, учрежденный Генеральным конструктором Героем Социалистического Труда Олегом Константиновичем Антоновым. Но, к сожалению, это упражнение не часто разыгрывается на внутрисоюзных соревнованиях.

— Как оцениваете спортивный сезон 1981 года?

— Считаю его довольно удачным. Советские спортсмены завоевали крупную победу на соревнованиях планеристов социалистических стран. Антанас Рунас стал абсолютным чемпионом в открытом классе, Владимир Извенков — в стандартном, Надежда Рятилова — бронзовый призер среди женщин. Такого успеха мы давно не добивались. Но он не случаен. Мы усердно готовились к этой встрече, техника на этот раз у нас не хуже зарубежной, пилоты опытные и работали слаженно.

На всесоюзных соревнованиях тоже показали высокие результаты. Повезло с погодой. Почти все участники довольно легко преодолевали назначенные маршруты, поэтому и разрыв в очках между призерами невелик.

— В этом году вы летали в паре с Антанасом Рунасом. Знатки-планеристы называют вас «слетанной парой». И действительно, оба добились побед: один в Венгрии, другой — на всесоюзных. Каково ваше мнение о совместных полетах?

— Если пара хорошая, если летчики или планеристы понимают друг друга, как говорить, с полуслова, уверен, успех обеспечен. И вообще летать вдвоем лучше, чем в одиночку, надежнее. Весной прошлого года, в Кишиневе, при подготовке к международным соревнованиям мы начали летать с Антанасом Рунасом. Он хороший, опытный пилот, спокойный, думающий, с ним легко и в воздухе и на земле. А главное, мы твердо знали свою задачу: забитись не о себе, не о своих личных результатах, а об общих, коллективных — ведь мы представляли команду Советского Союза. Поэтому мы помогали друг другу, вместе боролись за общее дело.

— Назовите самый запомнившийся, самый трудный полет на последних соревнованиях в Венгрии.

— Это полет в намеченный пункт с возвращением обратно — 195 километров. Нас подняли в воздух. Чувствовалась грозная обстановка. С Антанасом посоветовались, поняли, что ждать лучшего нет смысла и, как только разрешили стартовать, «ушли» на маршрут. Погода по пути была сложная: дымка, кое-где разбросаны облака с очень слабыми восходящими потоками. До намеченного

пункта долетели нормально. После поворота нас предупредили: на пути гроза, думайте сами. Вскоре на горизонте показались темные полосы, изредка озаряемые светло-розовыми вспышками. Что делать? Идти влево нельзя — там близка граница с Югославией. Вправо? Можно, конечно. Но сколько лететь? Далеко ли уйдешь от линии пути, обходя грозовой фронт? Ответа нет. И мы решились рискнуть — попытаться пробить дождевую стену. Минут семь-десять шли под проливным дождем. И только благодаря тому, что мы были вдвоем, удалось выкарабкаться... Нам не хватило буквально метров 150 высоты, чтобы дойти до аэродрома. Антанас мог протянуть еще километра три, но не стал, сел рядом на площадку. Мы прошли 164 км — дальше всех. И в других упражнениях, работая вместе, мы быстрее находили правильные, более выгодные решения, работали наперняка, не гоняясь за личным результатом. Поэтому, думаю, добились победы.

— Кто из зарубежных соперников, с которыми приходилось встречаться, произвел наибольшее впечатление?

— Одним из самых сильных наших соперников считаю чехословацкого спортсмена Франтишка Матуоушенку. Он летает на планере «Нимбус-2». Его полет отличается от других большой аккуратностью, надежностью расчета и минимумом риска. Надо отметить, все планеристы Чехословакии умеют летать если надо и парами, и даже целой командой. Они не стараются во что бы то ни стало победить в упражнении, они стремятся пройти дистанцию ровно, без срывов, показать стабильные результаты. В этом их сила. У Матуоушенки большой опыт, хорошая интуиция. В сложных ситуациях он ошибается редко, и обычно в одинаковых погодных условиях пролетает дальше всех. Умеет использовать для этого малейшую возможность.

У польских планеристов преобладает школа индивидуальных гонок, хотя, Франтишек Кемпка, летая в паре, трижды становился бронзовым призером чемпионатов мира.

Летать с сильными соперниками интересно. Есть у кого поучиться. Наблюдая, как они поступают в той или иной воздушной обстановке, сравнивая со своим решением, проверяешь потом, кто был прав. Но надо быть самостоятельным! Думать самостоятельно! Если все время идти в хвосте за сильным, то никогда не научишься и никогда не будешь первым.

— Как настраиваетесь на полет?

— Перед стартом обычно готовишь планер. Пока оттираешь его тряпкой до блеска (очень важна для планера ровная, чистая поверхность — улучшается обтекаемость), конечно, думаешь о полете. Прикидываешь в уме: сколько понадобится времени для преодоления дистанции, в каком интервале «от и до» ты должен стартовать. Если есть возможность, то до подъема в воздух изучаешь маршрут, отмечаешь характерные ориентиры по пути, чертишь курс на карте, ну а остальное приходится решать в воздухе. После взлета оценишь обстановку окончательно, уточнишь свои решения и — вперед...

— Как вы относитесь к аутогенной тренировке?

— Только положительно. Научиться управлять собой, отключиться в нужный момент — это очень важно. К сожалению, о ней мы мало знаем.

— Говорят, у вас спокойный характер?

— Не знаю, спросите у жены (кстати, жена Олега Гаяля тоже планеристка, мастер спорта. — Ред.). Но считаю, надо сдерживать себя и не показывать чрезмерного возбуждения, будь это радость или неудача. Все вопросы можно и нужно решать спокойно.

— Какой у вас общий налет, километров?

— Около 3200 часов и 100 тысяч километров.

— А средний в последние годы?

— 250 часов, 7—12 тысяч километров в год.

— У ваших соперников?

— У польских и чехословацких друзей налет примерно такой же, у спортсменов капиталистических стран — эти цифры посромнее. Им приходится платить за все: аренда планера, горючее для самолета-буксировщика — все это

обходится очень дорого. Цена планера от 20 до 40 тысяч долларов!

— Что нужно, чтобы стать чемпионом мира?

— Хорошая техника, опыт, многократное участие в соревнованиях. Чтобы не просто налетать в год, допустим 5—10 тысяч километров, а чаще встречаться со своими соперниками в воздухе, изучать их в работе, а не по скупым сведениям в прессе, которых тоже, кстати, не получаем.

— Как выступала сборная команда СССР в чемпионатах мира?

— На международной арене наибольшего успеха достигли в 1972 году. В сумме многоборья Е. Руденский завоевал серебряную медаль, Ю. Кузнецов занял 8-е место. По крайней мере они тогда доказали, что советские пилоты при одинаковой технике летают не хуже и могут вполне соревноваться за первенство.

— Что можете сказать о планерной технике сегодняшнего дня?

— Чуть больше десяти лет работает в стране Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации — единственный завод, выпускающий планеры. За это время сделано очень многое. Теперь не только сборная команда обеспечена высококачественными планерами открытого класса ЛАК-12, они стали поступать и в авиационные клубы. Планер удачен, удобная кабина, хороший обзор, высокие тактико-технические данные. По сравнению с другими планерами открытого класса, на которых летали спортсмены социалистических стран — ЛАК-12 вполне выдержал экзамен.

В зарубежной прессе после нынешнего чемпионата мира появились сообщения о новой технике — «Нимбус-3», «ASW-22», по рекламным данным — размах крыла 24 м, качество 55. На Пренайском заводе тоже ведутся разработки новых планеров, и будем надеяться, что скоро они появятся на аэродромах ДОСААФ.

— Что можете сказать о развитии планерного спорта в стране?

— Seriously работают планерные клубы в Литовской ССР. Здесь имеются хорошие материально-технические базы, построены капитальные административно-учебные здания, ангары, созданы все условия для учебы и отдыха спортсменов. Поэтому и не удивительно, что спортсмены Литвы всегда в числе призеров на всесоюзной арене и международных соревнованиях.

— Что по-вашему нужно, чтобы поднять планерный спорт на более высокий уровень?

— Надо, чтобы руководство клубов давало своим спортсменам больше летать, смелее назначало маршрутные полеты, увеличивая их дистанцию. Чаще принимать участие в соревнованиях.

Кроме того, мне представляется, надо совершенствовать систему подготовки планеристов, учитывая их опыт, профессиональные навыки, летную выучку. При составлении программ обучения необходимо более дифференцированно обозначать задания для спортсменов разного уровня, чтобы создать наиболее благоприятные условия для роста мастерства.

Недавно состоялся VII пленум ЦК ДОСААФ СССР, где обсуждались вопросы дальнейшего развития и подъема массовости технических и военно-прикладных видов спорта. Поставлены очень важные задачи. Мы, спортсмены-планеристы, приложим все усилия, чтобы не только добиться новых успехов самим, но будем передавать свой опыт молодым спортсменам, поможем им овладеть тайнами «хождения» под облаками.

— Что бы вы посоветовали молодым, может быть, пока избирающим путь в небо?

— К полетам готовить себя заранее. Как? Читать книги об авиации, авиационных видах спорта, изучать математику, физику, метеорологию, аэродинамику. Конечно же, закалять себя физически. Рекомендую заниматься легкой атлетикой, лыжным спортом, плаванием — всеми видами, которые воспитывают силу, ловкость, смелость.

Если есть в городе или селе юношеские планерные школы, обязательно займитесь в них. Здесь узнаете много интересного, полезного, сможете проверить себя, определиться.

Вести со спортивных аэродромов

ВСТРЕТИЛИСЬ ПАРАШЮТИСТЫ-МНОГОБОРЦЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

УЧАСТНИКИ XI международных соревнований по парашютному многоборью встретились в Лейпциге (ГДР). За победу боролись команды Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, Польши, СССР и Чехословакии — всего 32 спортсмена.

Цель соревнований: проверить подготовку молодежи к военной службе, к защите отечества и стран социалистического содружества; дальнейшее укрепление дружбы и спортивных связей между оборонными и спортивными организациями, обмен опытом.

Программа встречи: одиночные и групповые прыжки на точность приземления, стрельба, плавание и кросс; оценки технических результатов по всем упражнениям многобо-

ЧИТАТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ

ЗАОЧНАЯ ЧИТАТЕЛЬСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

В редакцию постоянно идет поток писем: читатели спрашивают, советуют, уточняют... Сверх того, что принес за год почталон, мы получили еще около 600 ответов на анкету, опубликованную в конце 1980 года. На большинство вопросов читателей мы ответили, но есть замечания, оценки, пожелания, требующие коллективного обсуждения. Итак, читатели предлагают.

«Второй год подписываюсь на журнал, многое в нем нравится. Особенно интересны разделы «Молодежи о ВДВ», «Самолеты и их создатели» и серия «Опытные самолеты периода второй мировой войны». Хочется попросить, чтобы в этой серии были помещены описания и самолетов других стран... Кроме того, прошу открыть «Парашютный музей», в котором можно было бы проследить историю развития парашюта: от первого ранцевого РК-1 до ПО-9. Хотелось бы здесь увидеть описания тренировочных, спортивных, десантных и спасательных парашютов... Учусь в 10-м классе и занимаюсь в аэроклубе ДОСААФ».

Ю. КУПЛЕВАЦИЯ, г. Харьков

Беседу вела Бэа ВАСИНА

рья стали более «жесткими» в сравнении с прошлым годом.

...Первое упражнение. Стрельба из малокалиберной винтовки, в положении лежа без упора в круглую мишень, расстояние — 50 м, 5 пробных и 20 зачетных выстрелов. Оценка результатов: за 180 выбитых очков в мишени — 1000 зачетных баллов. За каждое очко в мишени выше или ниже указанного норматива ± 10 зачетных баллов.

Первую золотую медаль завоевал Александр Мазакос, показав результат 193 выбитых очка. Серебряным призером стал также спортсмен нашей сборной Петр Кошелев — 192.

Далее многоборцы продолжили соревнования в небе — совершали групповые прыжки с парашютом на точность приземления с высоты 1000 м, радиус зачетного круга — 6 м, нулевой центр — 10 см. Оценка: средний результат по всем прыжкам с парашютом 1 м — 1000 зачетных очков. Отклонение от нулевой мишени на 1 см — штраф 2 очка. За приземление в 6 м от центра круга и более зачетные очки не начисляются.

Плохие погодные условия: низкая облачность, порывистый нередко предельный ветер (7 м/с), дожди — затрудняли выполнение упражнения. Однако результаты высокие и плотные. Вот, к примеру, показатели команды Венгрии, прыгнувшей по жребию первой. Электронное табло то и дело высвечивало цифры: 0,19 м; 0,00; 0,00; 0,10! Следующими идут наши спортсмены. Потянул довольно сильный ветер, «заволновался» конус. На кругу, среди парашютистов, наблюдавших за работой нашей четверки, — заметная напряженность.

Неустойчивая погода! Один за другим снижаются ребята и только Николай Усов, самый легкий в команде, заметно отстал от своих товарищей. Спортсмены идут уверенно, красиво. И вот земля.

Мазакос бьет точно — 0,00 м. Антюхин — 0,01 м. Кошелев — 0,01 м! Последний Усов. И как нарочно, когда в воздухе остался самый легкий, усилился ветер. Сильный порыв настиг Николая в считанных сантиметрах от заветной цели, лишив его возможности ударить по мишени. На табло — 0,74 метра.

К сожалению, из-за нелетной погоды удалось выполнить лишь по два прыжка с парашютом. Первое место по групповым прыжкам присуждено команде ГДР, а в личном зачете — К. Карушкову (Болгария), Б. Хеннике и Л. Хофману (ГДР), показавшим одинаковый результат — 0,00 м.

Острая спортивная борьба разгорелась в 50-метровом бассейне. Дистанция 100 м. Оценка: время 1 мин 20 с — 1000 зачетных очков. За каждую $\pm 0,1$ с — ± 1 очко.

Впереди болгарский спортсмен К. Карушков — 1 мин 03,0 с, наш — М. Антюхин — 1 мин 04,4 с, — серебряный призер.

На заключительном этапе многоборья парашютисты состязались в беге по гравейной дорожке — дистанция 3000 м. Оценка: время 10 мин 30 с — 1000 очков. За каждую ± 1 с — ± 3 очка.

Золотую медаль в этом упражнении завоевал венгр Л. Хорват — 9 мин 54 с, у П. Кошелева — «бронза».

Абсолютным чемпионом XI международных соревнований по парашют-

ному многоборью стал Александр Мазакос — капитан сборной команды СССР. Серебряная медаль вручена также советскому спортсмену М. Антюхину, на третьем — К. Васичку (ЧССР).

Четвертое и пятое места также у наших многоборцев Н. Усова и П. Кошелева.

В командном зачете трудные подвиги на земле, в воздухе и на воде выиграла сборная команда парашютистов Советского Союза. Она награждена переходящим призом, учрежденным оборонным Обществом «Спорт и техника» ГДР.

Этот успех нашей команды — результат кропотливого труда спортсменов-многоборцев и их наставников — мастеров спорта В. Лапицкого (ЦАК СССР им. В. П. Чкалова) и Е. Сазанова (Горький).

Наша сборная завоевала убедительную победу. Однако быстрый рост мастерства и плотность результатов по всем упражнениям многоборья требуют увеличения объема тренировок, необходимо также повысить уровень и интенсивность занятий по всем видам многоборья, больше проводить соревнований.

В свободное от состязаний время советская спортивная делегация побывала на товарищеской встрече с рабочими теплоэлектростанции г. Лейпцига, которая построена в ГДР с помощью советских специалистов.

Встреча в Лейпциге прошла в теплой дружественной обстановке.

В. ТРАМАН,
мастер спорта,
руководитель делегации

Лейпциг—Москва

УТОЧНЯЮТ ●●● ИНФОРМИРУЮТ ●●● ЧИТАТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ ●●● УТОЧНЯЮТ ●●● ИНФОРМИРУЮТ ●●●

«Читаю журнал 10 лет. ...Скажу о рубрике «Построй модель-копию»: очень интересная и нужная. Если возможно, опубликуйте цветное изображение модели-копии. Работа радиотехником на авиационном предприятии. Мне 44 года».

Е. АРХИПОВ, г. Новосибирск

«Читать журнал я стала совсем недавно, но ознакомилась с большей частью номеров за последние два года. ...Меня интересует, как и многих моих товарищей, судьба парашютного спорта. Внимание привлекли разделы: «Авиационный спорт: опыт и проблемы», «Советы тренера», «Самолеты и их создатели», «Новости зарубежного спорта и авиационной техники». Хотелось бы видеть больше материалов о парашютном и молотом, развивающемся спорте — дельтапланерном. Интересно было бы узнать о документальных и популярных фильмах, посвященных авиационным видам спорта. Мне пока посчастливилось посмотреть два: один — о чемпионате мира по высшему пилотажу в г. Киеве, второй — под названием «Небо — любовь моя». На мой взгляд, это не просто интересные, а ценные для спортсменов фильмы».

В одном из номеров «Крыльев Родины» прочла о том, как тренировать вестибулярный аппарат. Очень нужная статья! Работаю плазовым разметчиком. Являюсь членом ДОСААФ».

Е. БЛАШКО, г. Киев

«Я работаю в нефтеперерабатывающей промышленности. Мне 18 лет. Парашютист. Ваш журнал регулярно выписываю уже несколько лет. Я давно хотел прыгнуть с парашютом, но только в 1980 г. моя мечта сбылась. Поэтому с удовольствием читаю все, что касается этого вида спорта, в частности, материалы о войнах-десантных. Получаю № 5 за 1980 год — и... приятная неожиданность: статья о Куйбышевском аэроклубе. На фотографии я узнал своего инструктора, которому многим обязан. Если бы не он, я бы, наверное, не осуществил своей мечты. Статья мне очень понравилась — спасибо вам за нее. Хорошо бы в дальнейшем встретиться на страницах журнала с моим земляком, первым человеком, который совершил 11 тысяч прыжков, Анатолием Осиповым, а также с двукратным абсолютным чемпионом мира Николаем Ушмаевым. Хотелось бы, чтобы вновь появилась рубрика «За безопасность прыжков», думаю, она окажет помощь не только инструкторам, но и парашютистам, которые прыгают в первый раз».

Г. ВЕРЕЙКИН, г. Новокуйбышевск

«У меня есть просьба: расскажите о сельскохозяйственной авиации СССР. Хотелось бы также прочесть очерки о конструкторах Антонове и Бериеве. Мне 22 года, учусь в авиационном институте».

Пинтер ЛАУРЕНУНУ,
г. Бухарест, Социалистическая
Республика Румыния

Благодарим за письма. Многие из того, что предлагается, уже внесено в редакционный план работы. Например, введена (с января 1981 г.) новая рубрика «Фотовикторина». Надеемся, что в этом конкурсе будет участвовать все больше читателей, в том числе курсанты авиаучилищ, студенты авиационных техникумов и вузов, которым историю авиации необходимо знать особенно хорошо.

Очередные вопросы фотовикторины мы даем в январском номере.

Какие еще темы вам хотелось бы назвать? Что понравилось и запомнилось из напечатанного в прошлом году?

Благодарим весь наш читательский актив за внимание и помощь. Пользуясь случаем, просим вас напомнить вашим товарищам (и тем, кто выписывал журнал, и тем, кто брал его в библиотеках), что «Крылья Родины» поступают в розничную продажу в ограниченном количестве. Лучше поэтому иметь собственный годовой абонемент. Подписку можно оформить с любого очередного месяца.

Желаем творческих удач в новом году!

ИМЕНИ ГЕРОЯ-РАЗВЕДЧИКА...

«Образ народного мстителя Кузнецова Николая Ивановича всегда является для меня примером беззаветного служения своему народу, своей Родине. Пусть же слава о храбром партизане Николае Кузнецове останется навсегда в наших сердцах, в сердцах молодого поколения».

Юрий ГАГАРИН,
летчик-космонавт СССР,
Герой Советского Союза

В ГОДЫ Великой Отечественной войны советские люди совершили много героических подвигов как на фронте, так и во вражеском тылу, но подвиг отважного партизана-разведчика Н. И. Кузнецова — явление совершенно исключительное.

Действуя под видом офицера гитлеровской армии, Николай Иванович Кузнецов проводил важную разведывательную работу в оккупированных городах Ровно и Львов, добывал ценнейшие секретные сведения, уничтожал фашистов.

За исключительный героизм, мужество и отвагу Н. И. Кузнецову присвоено звание Героя Советского Союза.

Н. Кузнецову посвящены многие, ставшие традиционными, спортивные соревнования на приз его имени. Шесть лет тому назад, по инициативе парашютистов Ровенской области, поддержанной авиаспортивными клубами ДОСААФ Свердловска, Львова и Винницы, где отважный

разведчик жил и воевал, было решено провести соревнования на кубок имени Н. И. Кузнецова. Из года в год популярность этой встречи среди парашютистов растет. И межобластные соревнования, посвященные 70-летию со дня рождения Н. Кузнецова (прошедшие на базе Львовского авиационно-спортивного клуба ДОСААФ), привлекли 97 участников из Киева, Одессы, Кишинева, Кировограда, Ивано-Франковска, Брянска, Прикарпатского военного округа.

Во время открытия состязаний в торжественном строю вместе с молодыми парашютистами стояли ветераны Великой Отечественной войны, боевые соратники разведчика: братья Николай и Ростислав Струтинские, Николай Мазур, Борис Сухенко, который в августе 1942 г. прыгал вместе с Кузнецовым в тыл врага — в Саранские леса Ровенской области.

Тепло приветствовал парашютистов Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н. Исаев, почетный гражданин города Львова.

Перед началом спортивной борьбы за почетный приз встреча с ветеранами минувшей войны была настоящим уроком мужества. Думаю, каждого юношу и девушку не могли не взволновать их выступления. Я видел, как посуровели лица парашютистов, когда говорил боевой друг Кузнецова, полковник Н. Струтинский. После такой необычной встречи почетный приз стал спортсменам во много раз дороже и ближе. Выступления

ветеранов-фронтовиков дополнил фотостенд о жизни и боевой деятельности Кузнецова, показ художественных и документальных фильмов о героях-разведчиках.

В результате упорной борьбы в общекомандном зачете переходящий кубок имени Героя Советского Союза Н. Кузнецова завоевали парашютисты Одесской области. В личном зачете победили также воспитанники Одесского авиаспортивного клуба С. Чеченышкина и А. Прейсман.

В один из свободных от соревнований дней для всех участников и судей была организована поездка в древний город Львов. Вместе с ветеранами войны, партизанами-медведедцами они побывали на Холме Славы и возложили цветы на могилу и у памятника Н. И. Кузнецову.

И. ЛИСОВ,
судья международной категории
Львов

ИДЕТ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ...

В Белой Церкви был разыгран приз Киевского областного комитета ДОСААФ. Во встрече участвовали 2 мастера спорта СССР международного класса, 14 мастеров, 30 кандидатов в мастера и 6 перворазрядников.

Победили студенты Харьковского авиационного института — В. Сидоренко, В. Колесник, Д. Рябов и И. Сухих. За ними команды Киевской области — Л. Собченко, Л. Узарский, С. Тыртычный и И. Савицкий и Одесской — В. Небувайло, В. Бартошевич, И. Гаврилов, С. Коноваленко.

В личном зачете впереди экипаж Б. Киселев — Б.Иценко (Москва, МАТИ).



● Курсант-приборист
В. Сербин
возвращается
на старт
после третьего прыжка.
Фото автора

СТАЛИ РАЗРЯДНИКАМИ

ИЗ ПИСЕМ В РЕДАКЦИЮ

Преподаватель электроники Криворожского авиационно-технического училища гражданской авиации Владимир Иванович Ежов в прошлом воин-десантник. Он — общественный инструктор-парашютист, имеющий на своем счету тридцать восемь прыжков различной сложности. Вот уже десять лет В. Ежов ведет парашютный кружок при училище.

Непременное условие, чтобы быть членом этого кружка, — хорошая успеваемость. В прошлом сезоне Владимир Иванович подготовил очередную группу курсантов-техников к парашютным прыжкам. Кружковцы изучали теорию и технику прыжка, материальную часть, укладку парашюта, действия в воздухе, прошли наземную подготовку.

Выполнив по три прыжка на аэродроме Днепропетровского авиаспортивного клуба ДОСААФ, прибористы Иван Добровольский, Вадим Калюжный, Юрий Щербаков, Анатолий Непомнящий, радисты Олег Булавин, Михаил Березин — всего тридцать два курсанта стали спортсменами-парашютистами третьего разряда. Командир парашютного звена Днепропетровского авиаспортивного клуба ДОСААФ В. Н. Тихоненко дал высокую оценку их выучки. Все кружковцы выдержали экзамен на мужество с оценкой отлично.

В. СЫТНИК,
Днепропетровск

В. СЫТНИК,
мастер спорта

В УГАРЕ ЯДЕРНОЙ АМБИЦИИ

АМЕРИКАНСКИЙ президент Р. Рейган с приходом в Белый дом объявил новую программу дальнейшего наращивания «мускулов» всех видов вооруженных сил США, в том числе — стратегических ядерных. Программа охватывает и весь ракетный комплекс. Одним словом, поставлена цель — добиться во что бы то ни стало военного превосходства над Советским Союзом.

В опубликованной в прошлом году записке президента по поводу этой сверхпрограммы гонки вооружений подчеркивается, что она будет самой крупной программой развертывания американских ядерных сил за несколько последних десятилетий и определит их характер вплоть до 21 века.

Хотя господин Р. Рейган, поясняя мотивы принятия новой милитаристской программы, и рассуждал о необходимости, дескать, восстановления мифического «резерва безопасности» и ликвидации, так называемого «окна уязвимости», он не мог скрыть ее главного предназначения — открытой претензии быть самым сильным и решать все мировые проблемы с позиции диктата и гегемонизма.

Как сообщает западная печать, в рамках новой американской военной программы серьезное место отводится, в частности, разработке и производству стратегического бомбардировщика нового типа В-1. Об этом бомбардировщике разговор в Пентагоне ведут не первый год. С проектом его строительства носились еще при прежней вайнстонской администрации. Но тогда, в 1977 году, его заменили программой развертывания крылатых ракет. И вот теперь, не изменяя «ракетной программы», восстанавливают и самолетную. В-1 предполагают использовать как носитель крылатых ракет, подобно стратегическому бомбардировщику В-52, а также подводным лодкам-ракетоносцам. В соответствии с новой программой будут продолжены работы над бомбардировщиком «Стелс». Вокруг этого самолета-«невидимки» сейчас развернут большой пропагандистско-рекламный шум. Конструкторы «Стелса» обещают сделать его таким, чтобы он был мало уязвим для современных радаров. Осуществляется и модернизация бомбардировщика В-52, а также летающих танкеров — самолетов-заправщиков KC-135.

И все же в центре этой «авиационной» программы стоят крылатые ракеты. О них и в Белом доме, и в кабинетах генералов на Потомаке, и в штабах НАТО в Европе говорят непрестанно. Тема о крылатых доставщиках ядерных зарядов к цели не сходит со страниц газет и журналов буржуазной прессы. Ракеты занимают целые полосы рекламных изданий. Как будто речь идет не об оружии для уничтожения всего живого на земле.

В 50-е годы в США был разработан и принят на вооружение ряд их образцов («Снарк», «Мэйс», «Матадор», «Регулус» и др.). Но уже через несколько лет производство управляемых кры-

латых ракет было свернуто, поскольку они не удовлетворяли все возрастающим стратегическим и тактическим требованиям; они были тяжелы и громоздки, имели весьма большое рассеивание.

На смену всевозможным «снаркам», «матадорам», им подобным пришли баллистические ракеты. Однако опыт агрессивной войны США во Вьетнаме вновь вернул хозяев Пентагона к мысли о крылатых ракетах.

Бесславный итог кровавой вьетнамской авантюры показал заокеанским генералам, что по сравнению с пилотируемыми самолетами беспилотные средства доставки к цели ядерных зарядов в принципе имеют много преимуществ. Главные из них таковы: ракеты могут летать на очень малой высоте, приспосабливаться к рельефу местности и оставаться, дескать, практически неуязвимыми для противовоздушной обороны.

Поклонники этого вида оружия связывают возрастание его роли с рядом технических достижений и, в частности, с разработкой специальной системы управления полетом по картам местности (TERCOM), созданием малогабаритного турбореактивного двухконтурного двигателя, который отличается небольшой массой, малым объемом и низким удельным расходом топлива.

По оценке военных деятелей США, крылатые ракеты как беспилотные управляемые средства доставки ядерного оружия могут оказать большое влияние на способы ведения войны. Министр военно-воздушных сил назвал решение о развертывании крылатых ракет «значительной вехой в истории стратегического устрашения». Это, разглагольствует он, существенным образом скажется на стратегическом балансе сил сторон.

В США в настоящее время осуществляется несколько программ разработки крылатых ракет. На ближайшее десятилетие предусматривается производство более 13 тысяч ракет самых различных типов, в том числе 35—40 процентов в ядерном и 60—65 процентов в обычном снаряжении.

Для военно-воздушных сил создаются стратегическая крылатая ракета авиационного базирования с ядерной боевой частью [мощностью 200—250 кт] и тактическая авиационная противокорабельная — с обычной боевой частью. Стратегическую планируется применять с бомбардировщиков В-52 и других специальных самолетов-носителей. Разрабатывается она в двух вариантах: один с дальностью полета 1200 км, другой — 2500 км.

На базе ракеты «Томагавк» создана и крылатая ракета наземного базирования. В течение 1981—1987 финансовых годов объем программы производства ее составит 560 единиц [все в ядерном снаряжении]. Для пуска ракеты разработана мобильная пусковая установка.

О бредовых замыслах стратегов Вашингтона и НАТО недавно сообщила газета «Нью-Йорк таймс»: «Уже через год стратегические бомбардировщики

В-52 будут оснащены первыми крылатыми ракетами. В следующие шесть лет тысячи таких ракет, оснащенных ядерными и обычными боеголовками, будут поставлены на вооружение подводных лодок, надводных военных кораблей, боевых самолетов, смонтированы на наземных пусковых установках».

По оценкам газеты «Нью-Йорк таймс» общая стоимость этой программы составит сумму в 15 млрд. долларов. Один из ведущих подрядчиков Пентагона — корпорация «Боинг» уже заключила контракт на производство первой партии в 3400 крылатых ракет.

Развертывая крылатые ракеты, другое оружие массового уничтожения людей, США во все больших масштабах раскручивают все новые и новые витки гонки стратегических вооружений, destabilизируют не только отношения между СССР и США, но и международную обстановку в целом.

Говоря об опасности производства и развертывания Соединенными Штатами современных крылатых ракет, нельзя не отметить, что их появление вызовет необходимость ответных мер со стороны СССР, всех стран Варшавского договора. Планы американских человеконенавистников по развертыванию все новых средств массового уничтожения направлены на подрыв безопасности, на подготовку нового мирового, теперь уже термоядерного пожара — пожара, который никого не оставит в стороне. Вот почему народы всех буквальных стран все настойчивей и все громче протестуют против зловещих замыслов заокеанских горилл, требуют обуздать поджигателей ядерных, нейтронных и всех других всеуничтожающих пожаров.

Позиция же нашей страны по вопросам размещения на территории Западной Европы ядерных средств ясна. Она четко изложена Генеральным секретарем ЦК КПСС, Председателем Президиума Верховного Совета СССР товарищем Л. И. Брежневым в ходе визита в ФРГ.

Советский Союз вообще за то, чтобы в Европе не было никакого ядерного оружия — ни средней дальности, ни тактического. Это было бы действительно справедливое для всех сторон решение, горячо одобряемое широкими массами во всем мире, выступающими против угрозы ядерной войны, требующие обуздать охваченных ядерными амбициями человеконенавистников с берегов Потомака.

Заправили нынешней администрации США, генералы НАТО хотели бы, чтобы СССР разоружился в одностороннем порядке. Абсурдность таких условий видит каждый здравомыслящий человек. Советский Союз, Коммунистическая партия, как это неоднократно подчеркивал товарищ Л. И. Брежнев, никогда не поступится интересами безопасности нашей страны, а также наших союзников и друзей.

В. МОРОЗОВ,
кандидат военных наук,
военный обозреватель



ВТОРОЙ ВЗЛЕТ

ОДНОКУРСНИКИ, не скрывая, завидовали Геннадию Смирнову. Бывшего летчика-истребителя, только что получившего диплом инженера-радиота, «распределили» в научно-исследовательский институт, участвующий в подготовке пуска первой советской межконтинентальной баллистической ракеты (МБР). Руководитель отдела, в который назначили Смирнова, кандидат технических наук П. Агаджанов, тоже участник Великой Отечественной войны, при первом же знакомстве с новым работником спросил:

— Не жалеете, что расстались с авиацией? Я ведь знаю вас летчиков, занимался наземным радиообеспечением боевых вылетов истребителей и штурмовиков.

Смирнов лишь пожал плечами. Чего, мол, теперь об этом говорить — дело сделано...

Важнейшей задачей отдела в то время была разработка комплекса радиотехнических измерительных средств для размещения их «под трассой» активного участка полета будущей баллистической ракеты. Комплекс был необходим для всестороннего контроля за «поведением и самочувствием» МБР на этом скоротечном участке полета. Он должен был обеспечить измерения параметров движения ракеты, прием с нее телеметрической информации о функционировании бортовых систем и работе двигателей, вплоть до выключения последней ступени.

● Воспитанник Рыбинского аэроклуба летчик 91-го истребительного авиаполка Г. Смирнов (снимок 1944 года), ныне научный сотрудник, кандидат технических наук. Тов. Смирнов активно участвует в военно-патриотическом воспитании молодежи.

Сотрудники института понимали значение порученного им дела и поэтому работали не считаясь со временем, участвовали в заводских испытаниях аппаратуры, в ее монтаже и настройке на измерительных пунктах. Чтобы убедиться в том, что все технические средства пунктов контроля полета готовы к действию, а личный состав приобрел нужные навыки, было решено провести генеральную проверку с имитацией работы радиотехнического оборудования ракеты. Когда программа проверки была до деталей разработана и утверждена, начальник отдела вызвал Смирнова. Разговор начал с обычного вопроса:

— Ну, как дела, летчик?

— Нормально, Павел Артемьевич! — коротко ответил Смирнов, недоумевая, почему начальник вспомнил его боевую профессию.

— По родной авиации все еще скучаете? — снова, как два года назад, поинтересовался Агаджанов, и не ожидая ответа, с нескрываемым удовлетворением, даже несколько торжественно сообщил: — Вам, Геннадий Дмитриевич, поручается весьма важное и ответственное задание: принять экзамен на готовность комплекса к реальной работе. О результатах сразу будем докладывать «СП».

Смирнову уже приходилось слышать, как уважительно произносят в институте инициалы Главного конструктора ракетно-космических систем, «технического руководителя», так в институтской документации тогда обозначалась подпись Сергея Павловича Королева.

— Подберите себе толкового помощника, не белоручку, — продолжал Агаджанов, — такого, с которым, как говорили на фронте, можно смело идти в разведку...

Последние слова начальника отдела несколько озадачили Смирнова. Это заметил Агаджанов и тут же обстоятельно изложил суть задания: принять комплект аппаратуры, аналогичной уже установленной на МБР, и смонтировать ее на борту самолета.

— Правда, не на Як-3, на котором вы на фронте гонялись за «мессерами», а на транспортном Ли-2, так как «охотиться» будут за вами наши измерительные пункты: радиооборудование, смонтированное на вашем самолете, будет имитировать «борт» МБР...

К предстоящей практической проверке с воздуха большой и сложной работы, выполненной коллективами своей и взаимодействующих научно-конструкторских организаций, сотрудники института и измерительных пунктов готовились с особой тщательностью. Все знали, что оценивать сделанное будет «СП», а главное, что от результатов проверки зависит срок пуска первой советской межконтинентальной баллистической ракеты. Особенно старался Геннадий Смирнов. Предстоящие полеты на переоборудованном в «ракетную» лабораторию Ли-2 позволяли ему вновь вернуться к «небесной» профессии. И он со своим помощником пропадал на аэродроме.

Окунувшись снова в авиационную стихию, Смирнов словно помолодел. Ведь с авиацией была связана вся его юность: питомец Рыбинского аэроклуба до сих пор помнит своего инструктора В. Кузьмина, который привил любовь к небу, учил быть смелым, решительным. Его уроки очень пригодились в годы войны, когда он стал летчиком

91-го истребительного авиаполка, с которым прошел путь от берегов Днепра до Берлина. Вместе с боевыми друзьями огнем и крылом своего ястребка прикрывал наземные войска при форсировании Днепра и освобождении Киева, в Львовско-Сандомирской операции, в битвах за Берлин и Прагу. И теперь, спустя двенадцать лет, вновь довелось по многу часов бывать в воздухе. Патрулируя над измерительными пунктами, Смирнов не раз вспоминал свои боевые вылеты на прикрытие войск и «свободную охоту».

Особенно запомнился день 8 мая 1945 года, когда пришлось с маленьким перерывом сделать три боевых вылета. Усталый, он тогда едва добрался до койки и сразу заснул, а разбудили его ночью залпы зениток, беспорядочная пальба из других видов оружия. «Наверное налет вражеской авиации», — подумал лейтенант, но радостный крик пробегавшего солдата «Конец войне! Победа-а-а!» внес ясность. Ее, долгожданную Победу, ждали все, ждал и он, лейтенант Смирнов, но, откровенно говоря, чувство величия свершившего пришло позже. Ведь для его полка война еще не кончилась. Истребителям пришлось еще не один раз подниматься в небо, действовать против фашистских частей, не сложивших оружия, а затем воевать на Дальнем Востоке, где полк участвовал в разгроме японской Квантунской армии.

...«Геннадий Дмитриевич, подходим к третьему... Включаю, — прервал помощник нахлынувшие воспоминания о фронтовом прошлом.

Работа по «облету» всех пунктов контроля была закончена в срок. «Генеральная репетиция» подтвердила их полную готовность к главному экзамену. Он состоялся 21 августа 1957 года: запущенная в этот день советская межконтинентальная баллистическая ракета, пролетев на огромной высоте свыше 6000 километров, достигла заданного района.

«Испытания ракеты, — говорилось на следующий день в сообщении ТАСС, — полностью подтвердили правильность расчетов и выбранной конструкции». В словах «правильность расчетов» была отражена и безупречная работа измерительных пунктов, которые до пуска проверял и тренировал на своем Ли-2 Геннадий Смирнов и его товарищи.

Возвратившись с совещания, на котором подводились итоги пуска ракеты, Агаджанов пригласил к себе Смирнова, обнял его и, впервые назвав по имени, тепло сказал:

— Молодец, Геннадий! Спасибо, «СП» очень доволен... Теперь, дружище, готовьтесь к новым облетам: они будут посложней, да и летать придется подалше. Надо с ювелирной точностью настроить все пункты командно-измерительного комплекса (КИКа) для его работы по управлению полетом первых наших спутников!

— Да у нас, Павел Артемьевич, вроде уже все готово: самолет мы оборудовали. Новенький Ил-14. По вашему совету разработали новые инструкции и методику испытаний.

Летать действительно пришлось по всей стране: пункты командно-измерительного комплекса были расположены так, чтобы своими зонами радиовидимости перекрыть как можно боль-

ше пространства, в котором будут пролетать спутники.

Во время одного из рейсов командир корабля разрешил Смирнову сесть на место второго пилота. Оказалось, память сохранила все основы техники пилотирования. Бывший летчик-истребитель взглянул на приборы: высота 3000 метров. Вспомнил, как на такой же высоте, в марте 1945 года, в паре с летчиком Марковым в конце патрулирования заметил два истребителя Me-109. Получив от командного пункта разрешение действовать по обстановке, они с боевого разворота заняли выгодную позицию для атаки. Фашистские летчики попытались уклониться от боя. Не вышло. Высокая скорость и маневренность Як-3 позволили быстро догнать «мессеров». Геннадию удалось тогда зайти в хвост вражеской машины и с короткой дистанции открыть огонь. Оставляя за собой дымно-огненный шлейф, «мессершмитт» рухнул на землю. Второму удалось на бреющем полете улизнуть на свою территорию...

— Скоро аэродром, Геннадий Дмитриевич, — произнес командир корабля. — Будем производить посадку.

— Да-да, пожалуйста. Извините. Кое-что вспомнилось, — смущенно произнес начальник воздушной лаборатории и вышел из пилотской кабины...

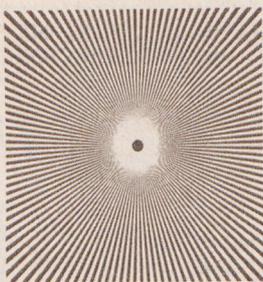
Контрольные облеты измерительных пунктов и станций слежения подтвердили их полную готовность к обеспечению полетов искусственных спутников Земли.

4 октября 1957 года первый в мире советский спутник возвестил о начале космической эры человечества.

С того времени прошло двадцать пять лет. За эти годы в нашей стране на околоземные орбиты и межпланетные трассы выведены многие сотни космических аппаратов. Они отличаются друг от друга по конструкции и основному назначению. Но управление полетами всех без исключения космических аппаратов, в том числе орбитальных комплексов «Салют» — «Союз», осуществляется при помощи командно-измерительного комплекса. Полняются и обновляются его технические средства. «Облетывают» их другие «воздушные» инженеры на современных лайнерах-лабораториях. Но специалисты командно-измерительного комплекса помнят и ценят труд первопроходцев, продолжают их традиции, развивают и совершенствуют созданные ими теоретические, методические и практические основы.

Щедро делится с молодежью своим опытом и кандидат технических наук Геннадий Дмитриевич Смирнов. Труды ветерана войны, авиации и космонавтики «Управление космическими аппаратами», «Навигационные спутники», «Радиолокационные системы с активным ответом», «Электронные цифровые машины», «Космос — народному хозяйству» и другие помогают специалистам наземных служб.

Б. ПОКРОВСКИЙ,
научный сотрудник
командно-измерительного
комплекса



ВОЕНИЗДАТ В НОВОМ ГОДУ

В ТЕМАТИЧЕСКОМ плане Военного издательства на 1982 год почти двести книг, брошюр, альбомов, плакатов. Основное содержание составляют книги по военно-теоретическому наследию В. И. Ленина, пропаганде и разъяснению материалов и решений XXVI съезда партии, руководящей роли Коммунистической партии в Вооруженных Силах, по важнейшим вопросам военной теории, партийно-политической работы, воинского воспитания.

В книге коллектива авторов «Военно-патриотическое воспитание советской молодежи» раскрываются методологические основы, сущность, структура и передовой опыт военно-патриотического воспитания советской молодежи, его особенности на этапе развитого социалистического общества, пути дальнейшего повышения эффективности работы по подготовке молодого поколения и службе в Вооруженных Силах. Книга Н. И. Матюшкина «Армия дружбы народов и пролетарского интернационализма» показывает интернациональную миссию Советской Армии в годы Великой Отечественной войны, интернационализм как характерную черту современных Вооруженных Сил. Авторы книги «Побратимы» — Д. П. Власов и Л. Георгиев — советский и болгарский журналисты рассказывают о славных боевых традициях полков советско-болгарской и болгаро-советской дружбы, о том, как на практике претворяются в жизнь принципы социалистического интернационализма, крепнет боевое содружество воинов армий социалистических стран.

Книгу «Мужество и братство» советские и кубинские историки посвящают зарождению и развитию революционных вооруженных сил Кубы, дружбе и боевому содружеству между народами и армиями Советского Союза и республики Куба.

Рядом интересных книг представлена военно-историческая литература. В очерках И. И. Рощина «Солдатская слава» рассказывается о героических подвигах советских воинов, об обстоятельствах, при которых они были совершены, даются портреты героев. В книге генерал-лейтенанта И. С. Шияна «Новоросийск — город-герой» освещается история становления города, революционные, трудовые и боевые традиции его жителей, подробно рассказывается о событиях на этом участке фронта в годы минувшей войны, о массовом героизме советских воинов. Формы идейно-воспитательной работы в воинских коллективах рассматривает в книге «Служат в роте товарищи» В. А. Воронов.

Специальный раздел плана составляют издания, разоблачающие идеологию и агрессивные устремления империализма, сионизма, антимарксистскую сущность маоизма. Известные журналисты, авторы статей сборника «Грязная работа ЦРУ в Африке» разоблачают проisky ЦРУ и западных разведок против молодых развивающихся стран. Шпионская и подрывная деятельность империалистических спецслужб против СССР и других стран социалистического содружества разоблачается и в книге «С крестом и атомной бомбой». Автор ее — известный журналист-международник В. Б. Касис.

Главная тема военно-мемуарной литературы — великий подвиг советского народа и его доблестных воинов в борьбе за свободу и независимость Родины, за освобождение народов Европы от гитлеровских захватчиков. Многие страницы воспоминаний Героя Советского Союза Г. У. Дольникова «Летит стальная эскадрилья» посвящаются мужеству и героизму летчиков-истребителей 100-го гвардейского авиаполка в годы Великой Отечественной войны.

Дважды Герой Советского Союза К. А. Евстигнеев за время войны сбил 56 самолетов противника, проявив в воздушных боях отвагу и высокое летное мастерство. Свои воспоминания «Крылатая гвардия» он посвятил летчикам 178-го гвардейского орден Красного Знамени и Богдана Хмельницкого истребительно-го авиаполка.

В новых произведениях военно-художественной литературы показывается современная жизнь и учеба советских воинов, боевые традиции армии и флота, говорится о суровых днях гражданской и Великой Отечественной войн, о героизме наших воинов. В документальной повести «Голубая моя планета» летчик-космонавт Герман Степанович Титов с лирической теплотой повествует о годах своего детства и комсомольской юности, о людях, повлиявших на формирование его характера, о дружбе с Юрием Гагариним. Главная тема повестей и рассказов А. М. Хорунжего «Неоконченный полет» — героизм, мужество, товарищество и боевая дружба советских летчиков в годы минувшей войны и в мирные дни.

В сборнике стихов «Вечный летчик» Ф. И. Чуев воспевае высокую и мужественную профессию летчика, подвиги тех, кто стоял у истоков советской авиации, и тех, кто сражался с фашистами в годы войны. Поэт славит новое поколение авиаторов и покорителей космоса. Помимо стихов в книгу вошли произведения о Родине, о нашей современности, о верности и любви. Небольшая книжка молодого поэта Н. В. Субботина «Небо на плечах» (серия «Старт») состоит из лирических стихотворений, посвященных летчикам, жизни отдаленного гарнизона. Автор стремится передать чувства человека, влюбленного в свою нелегкую профессию, в мир тревог, разлук и обыкновенного человеческого счастья.

По-прежнему большое внимание издательство уделяет выпуску общевоинских уставов, литературы по военному искусству, боевой подготовке, спорту и военной технике, гражданской обороне. Продолжается выпуск сборника общевоинских уставов Вооруженных Сил, готовится новое издание учебника «Начальная военная подготовка».

Интересными изданиями представлена литература по авиации. В книге военного летчика 1-го класса, кандидата военных наук В. К. Бабича «Истребители меняют тактику» показаны особенности и изменения тактики современных реактивных истребителей, влияние локальных войн на ее формирование. Герой Советского Союза маршал авиации Г. В. Зимин в годы минувшей войны командовал авиационным соединением. В книге «Тактика в боевых примерах (истребительная авиационная дивизия)» он, используя богатый личный опыт, рассказывает, как развивалась и совершенствовалась тактика истребителей.

Основные вопросы авиационной метеорологии в популярной форме излагаются в книге И. В. Кравченко «Летчику о метеорологии». Автор уделяет большое внимание метеословиям полета на больших высотах и сверхзвуковых скоростях.

Б. А. Пономарев в книге «Настоящее и будущее авиационных двигателей» показал особенности конструкции наиболее распространенных современных газотурбинных двигателей, установленных на самолетах различного назначения, рассмотрел возможные направления их совершенствования, рассказав о перспективных двигателях, находящихся в стадии разработки.

Ознакомившись в библиотеках, в магазинах «Военная книга», у общественных распространителей книги с планом выпуска литературы Военного издательства на 1982 год, читатели могут выбрать для себя и много других интересных изданий.

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

«Сейчас уже известны частые случаи почтовой службы аэропланов в некоторых странах Европы и Америки. В России авиатор Васильев, герой перелета Санкт-Петербург — Москва, совершив перелет из Елизаветполя в Тифлис, доставил туда и корреспонденцию. В Англии известный авиатор Грехэм Уайт за несколько удачных доставок корреспонденции на аэроплане получил даже звание «воздушного почтальона».

«Вокруг света», 1912, № 46.

«МОДЕЛЬ — ПЕРВАЯ ПРАКТИКА БУДУЩЕГО ЛЕТЧИКА»

«В самом юном возрасте, а впрочем и позже, огромную пользу при изучении летного дела оказывает летающая модель — модельный спорт. Модель дешева и всем доступна. Работа с моделями — постройка и пускание их — должны быть первой практикой будущего летчика. Модель научит его... конструкции самолета, научит наглядно, и почерпнутые сведения западут глубоко и прочно. Но, что еще важнее, на модели можно изучить полет: как и почему летает самолет, как влияют на полет устройство и регулировка самолета, а также ветер и погода... Моделизм — лучшая подготовительная школа для будущего летчика и авиарботника. Это выявилось у нас и за границей... Многие юные рекордисты и чемпионы моделизма стали со временем выдающимися пилотами и конструкторами».

«Авиация и химия», 1926, № 1.

ЗАЧЕМ ПЛАСТМАССОВЫЙ САМОЛЕТ?

«Шум (помимо всего прочего) не проходит безнаказанно и для самого самолета. Дело в том, что звуковые колебания могут совпадать по частоте с собственными колебаниями обшивки фюзеляжа и крыла — от 100 до 20 тыс. циклов в секунду. Из-за резонанса в стыках и креплениях возникают усталостные трещины, которые нередко приводят к катастрофе. Кроме того, вибрация оборудования и приборов нарушает их работу.

Это явление — «акустическая нагрузка» — изучено далеко не полностью. Тем не менее определенные успехи уже достигнуты.

Исследователи установили: пластмассы более стойки к повторной «шумовой атаке», чем алюминиевые сплавы. Трещины в них, если и возникают, распространяются с малой скоростью. Такое открытие на руку разработчикам цельнопластмассовых самолетов. Во Франции уже взлетел спортивный самолет, все части которого, за исключением силовой установки, шасси и еще нескольких деталей, сделаны из стекловолнока. В дальнейшем в «пластмассовую веру» надеются обратить даже конструкторов двигателей».

«Техника — молодежи», 1968, № 4.

КТО ВИНОВАТ?

«Греческие власти подали в суд на пилота самолета «ДС-8», принадлежащего швейцарской авиакомпании «Сюисс Эр». ...Этот самолет потерпел катастрофу в Афинском аэропорту, где погибли 14 человек и более 10 получили серьезные ранения и ожоги. Пилот самолета обвиняется в преступной небрежности, которую он проявил при посадке самолета».

«Труд», 11 ноября 1979 г.



Авиархивариус

ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ



«КРЫЛЫШКИ»

13. УСТРОЙСТВО МИКРО-ДВИГАТЕЛЕЙ

КРИВОШИПНО-шатунный двигатель внутреннего сгорания (рис. 1) включает следующие детали. Картер 25 — корпус. Имеет уши для крепления на модели. В двухтактных двигателях картер является также промежуточным резервуаром. В него засасывается и сжимается рабочая смесь до начала ее перепуска в цилиндр. Поэтому внутренняя полость картера должна быть герметичной. Цилиндр 9 — служит камерой для сгорания рабочей смеси, в нем движется поршень 10. Внутренняя поверхность, по которой движется поршень, — зеркальная. В стенках цилиндра продувочные и перепускные окна, а сверху буртик. Им он опирается на рубашку картера. Поршень 10 сжимает рабочую смесь в цилиндре, передает давление газов на шатун 15 и всасывает рабочую смесь в картер. Шатун 15 соединяет мотылевую шейку коленчатого вала 27 с поршнем 10. Коленчатый вал 27 преобразует возвратно-поступательное движение поршня 10 во вращение.

Через этот вал может осуществляться всасывание рабочей смеси. Для этого он выполняется пустотелым с радиальным отверстием в коренной шайке. Поршневой палец 11 соединяет поршень 10 с шатуном 15. Головка цилиндра 6 замыкает верхнюю часть цилиндра 9 и прижимает его к рубашке картера. Сверху на ней расположены ребра охлаждения. К картеру она крепится винтами 5. Герметизация камеры сгорания и регулировка ее объема достигается прокладкой 8, устанавливаемой между торцом цилиндра 9 и головкой 6. Калильная свеча 1 предназначена для воспламенения рабочей смеси в калильных двигателях. Она вворачивается в головку цилиндра 6. Уплотнителем соединения служит прокладка 2.

Для уменьшения сил трения при вращении коленчатый вал 27 монтируется в картере 25 посредством подшипников 24

и 26. К валу 27 через конусную втулку 14 крепится упорная шайба 23. Воздушный винт прижимается к упорной шайбе 23 через шайбу 22 гайкой 13. Для запуска двигателя стартером и уменьшения его лобового сопротивления служит кок 12. Всасывающий патрубок подводит воздух к карбюратору и рабочую смесь через коленчатый вал 27 в картер 25. Диффузор 18 обеспечивает необходимые параметры потока воздуха в карбюраторе, который дозирует и распыляет топливо. Его жиклер 17 — трубка с малым проходным отверстием служит для протекания топлива, а игла 16 регулирует проходное отверстие в жиклере.

Сзади картер 25 закрывается крышкой 20, крепящейся через прокладку 21 винтами.

У некоторых двигателей карбюратор располагают в задней крышке. Рабочая смесь в этом случае попадает в картер через золотник 19.

Компрессорные авиамодельные двигатели для регулировки степени сжатия имеют контрпоршень 4, перемещающийся в верхней части цилиндра под воздействием регулировочного винта 3 и давления газов и цилиндра.

На этих двигателях нет свечи, с целью уменьшения шума может устанавливаться глушитель 7.

В роторно-поршневом калильном двигателе (рис. 2) отсутствует кривошипно-шатунный механизм, что позволяет получить большие обороты и мощность, снизить вес и габариты силовой установки. Ротор 7 треугольной формы, со сторонами, описанными дугами, закреплен на роликовом подшипнике 25, установленном на эксцентриковом вале 24. Этот вал вращается в шариковом и роликовом подшипниках, находящихся соответственно в передней 5 и задней 9 крышках двигателя. Крышки 5 и 9 крепятся к корпусу 8 винтами 4 и для повышения точности сборки соединены еще двумя штифтами 6. Так как ротор 7 установлен на эксцентриковом валу, то его центр движется по окружности, а закрепленная соосно с ним синхронизирующая шестерня 15 обкатывается вокруг неподвижной шестерни 14, соединенной с задней крышкой 9 винтами. Передаточное отношение синхронизирующих шестерен равно 3 : 2. За три оборота эксцентрикового вала 24 ротор 7 поворачивается на один оборот.

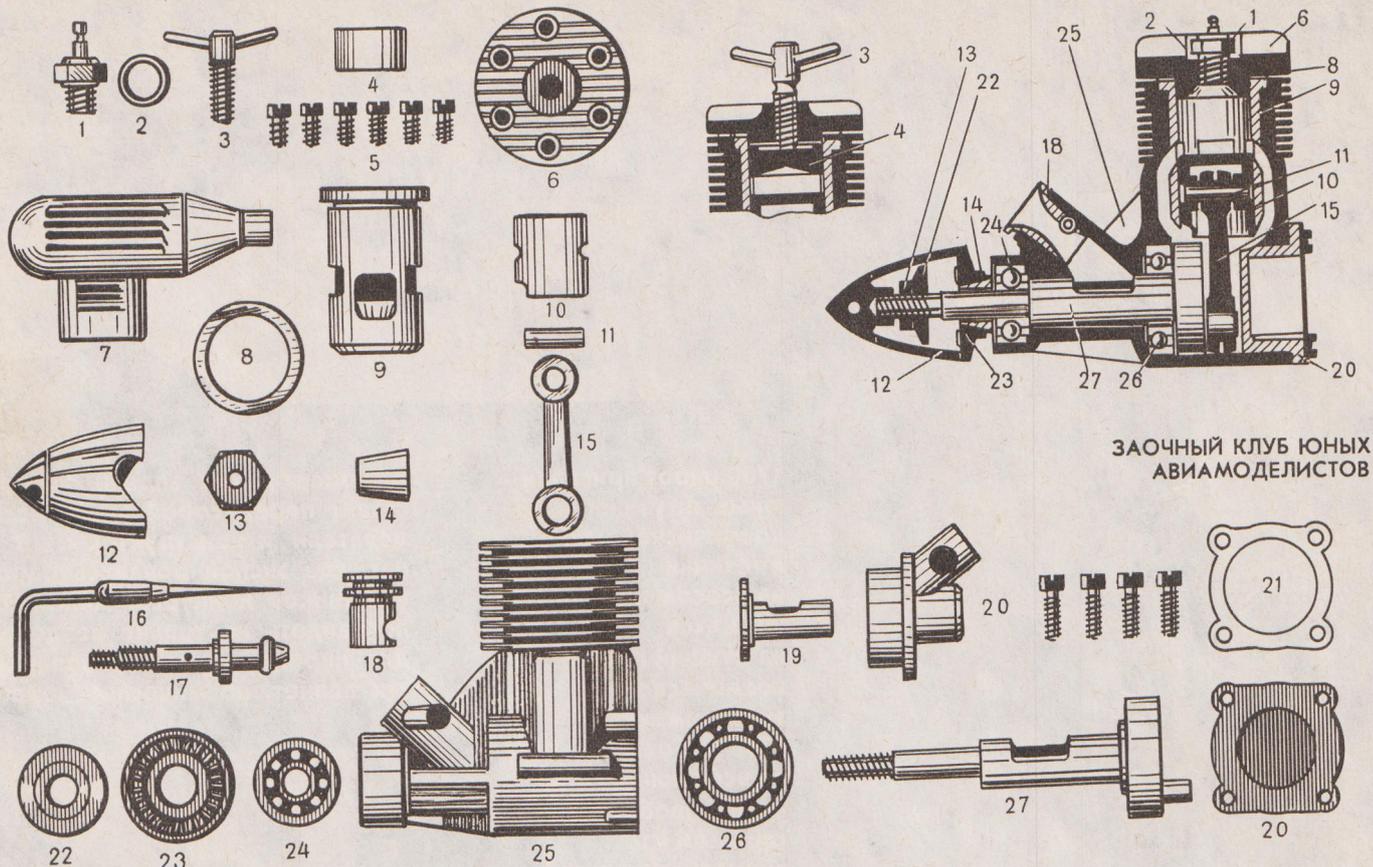
В вершинах ротора 7 установлены радиальные уплотнения 3, состоящие из вкладышей-уплотнителей, поджимаемых к поверхности корпуса 8 пружинами. В корпус 8 ввинчивается калильная свеча и одеваются на него рубашка охлаждения 12, стягиваемая двумя винтами.

Спереди на эксцентриковом валу 24 на шпонке 23 посажен маховик 18 и навинчен кок 13. Для уравнивания центробежной силы ротора служит противовес 10, крепящийся на заднем торце эксцентрикового вала 24 с помощью шайбы 22, прокладки 21 и винта.

К задней крышке 9 винтами крепится плита 11 с монтажным кольцом 20. На передней крышке 5 установлен карбюратор 17.

Н. ЛЯШЕНКО,
руководитель заводского клуба юных техников

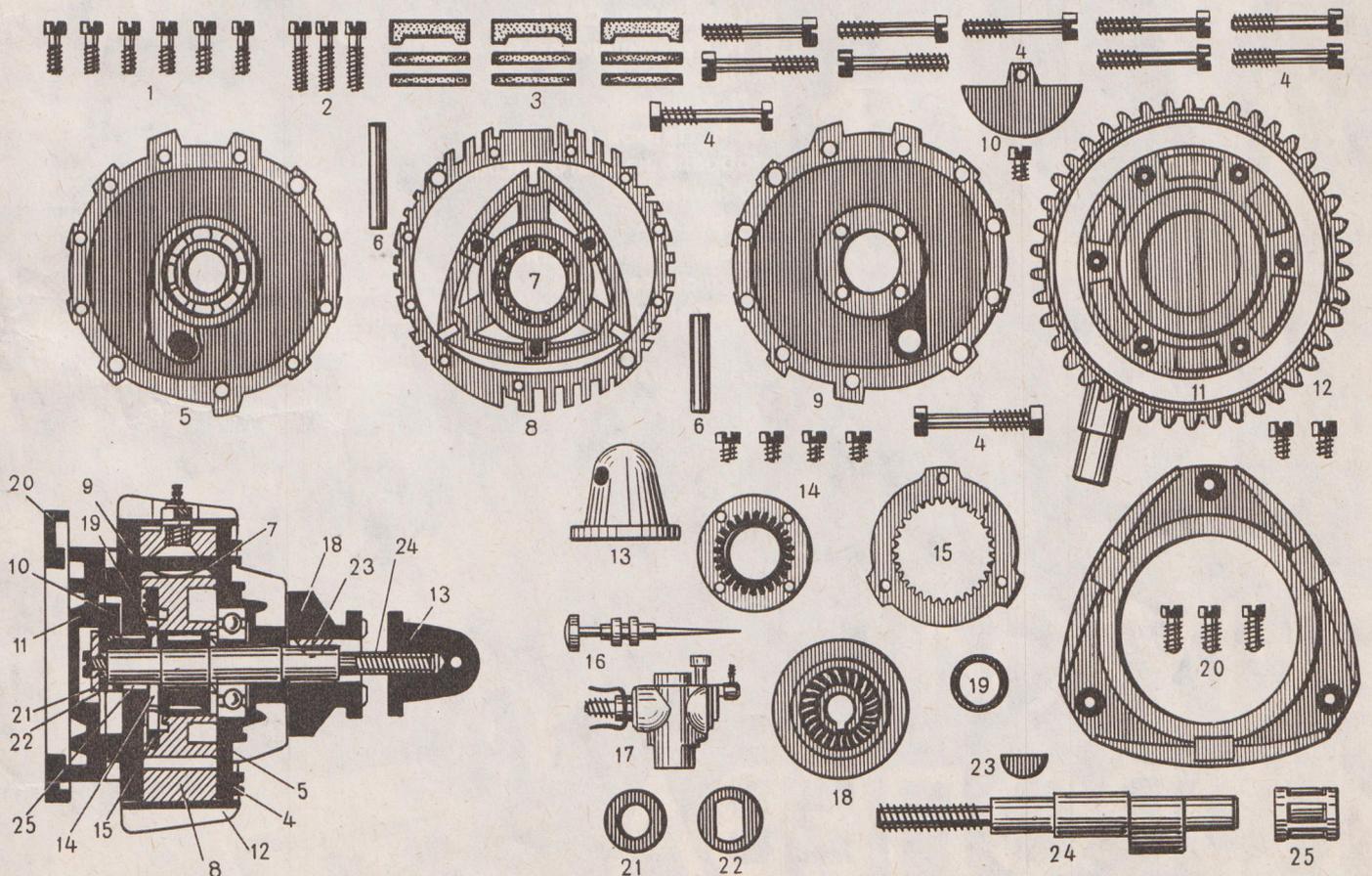
Харьков



ЗАОЧНЫЙ КЛУБ ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ

● Рис. 1. 1 — калильная свеча; 2 — прокладка; 3 — винт контрпоршня; 4 — контрпоршень; 5 — винты; 6 — головка цилиндра; 7 — глушитель; 8 — прокладка; 9 — цилиндр; 10 — поршень; 11 — поршневой палец; 12 — кок воздушного винта; 13 — гайка; 14 — конусная втулка; 15 — шатун; 16 — игла жиклера; 17 — жиклер; 18 — диффузор; 19 — золотник; 20 — крышка картера; 21 — прокладка; 22 — прижимная шайба; 23 — упорная шайба; 24 — шарикоподшипник; 25 — картер; 26 — шарикоподшипник; 27 — коленчатый вал.

● Рис. 2. 1 — винты; 2 — винты крепления шестерни; 3 — уплотнение; 4 — винты; 5 — передняя крышка; 6 — штифты; 7 — ротор; 8 — корпус; 9 — задняя крышка; 10 — противовес; 11 — плата; 12 — рубашка охлаждения; 13 — кок воздушного винта; 14 — шестерня неподвижная; 15 — шестерня ротора; 16 — игла; 17 — карбюратор; 18 — маховик; 19 — шайба; 20 — монтажное кольцо; 21 — прокладка; 22 — шайба противовеса; 23 — шпонка; 24 — эксцентриковый вал; 25 — роликовый подшипник.





1700 работ прислали юные энтузиасты космической науки и техники на Всесоюзный конкурс учащихся на лучший проект космического эксперимента.

1700 работ со всех концов нашей необъятной страны и из социалистических стран. Авторитетное жюри во главе с дважды Героем Советского Союза летчиком-космонавтом СССР Н. Н. Рукавишниковым, академиками В. П. Мишиным и Г. И. Петровым отобрало из этого числа 400 наиболее интересных проектов для участия в заключительном этапе конкурса.

Фото В. ЛУПАНДИНА.

Разнообразны задачи, которые ставят перед собой юные исследователи и конструкторы. В залах, где экспонировались работы участников конкурса, можно было увидеть не только вездеходы для передвижения по поверхности планет, космические корабли



● Председатель жюри — летчик-космонавт СССР Н. Н. Рукавишников с гостями из Болгарии.

и станции, аппараты для исследования Венеры, но и установку для перемещения космонавтов в корабле и беговую дорожку-трена-

ВНУКИ КОРОЛЕВА



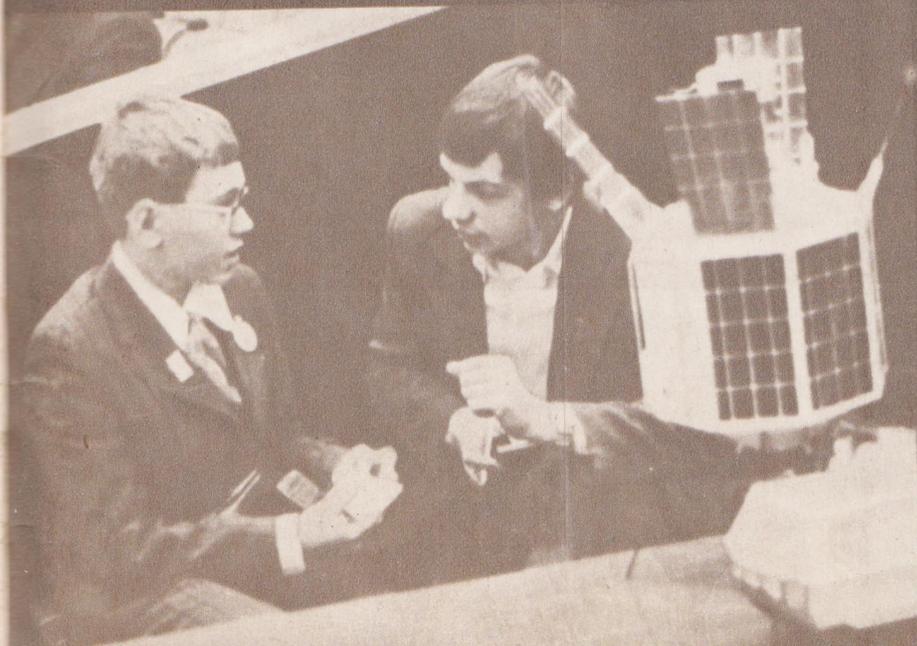
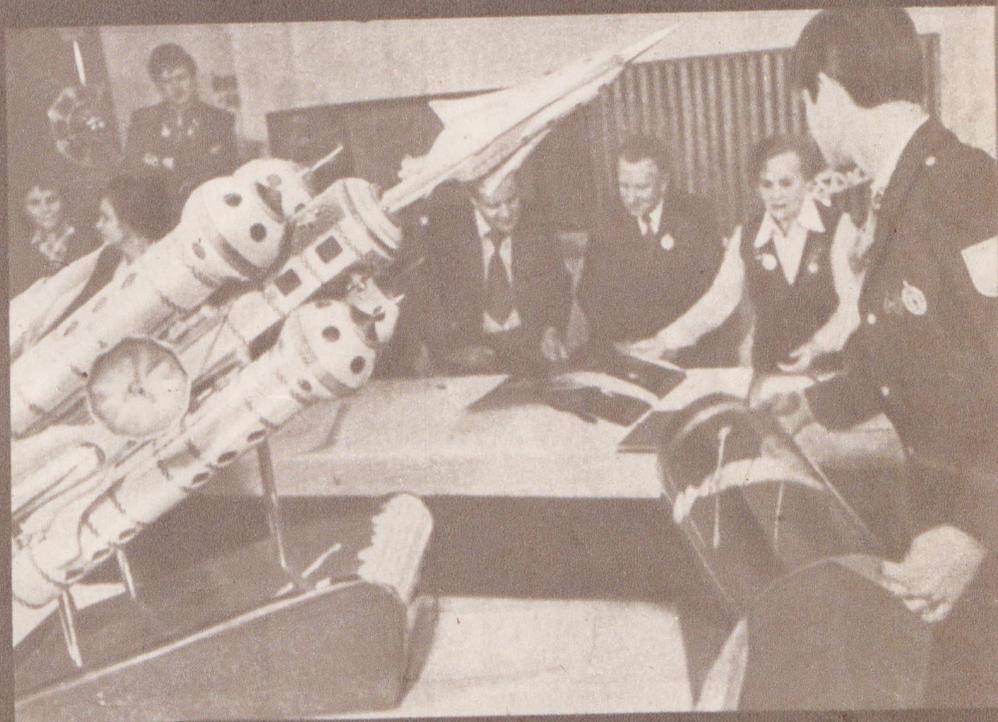


жер с кинопроектором, специальную космическую обувь и даже игральные автоматы для космонавтов. И надо заметить, что, когда знакомишься с творениями ребячьих рук и мысли, невольно обращаешь внимание на то, как оригинально и просто подходят юные конструкторы к решению сложных инженерно-технических проблем.

Участники заключительного этапа конкурса встретились в Москве: в Городском Дворце пионеров на Ленинских горах экспонировались их работы, состоялись защиты проектов. На пленарных заседаниях секций «Техника в дальнем космосе», «Дом на орбите», «Ракетная техника» и других ребята выступали с сообщениями о своих идеях, встречались с известными учеными. Юные гости столицы побывали в Звездном городке, на экскурсиях по Москве.

☆☆☆

Наш фоторепортаж об участниках конкурса.



● В секции «Дом на орбите». Доктор медицинских наук Л. С. Хачатурьянц и кандидат технических наук В. Л. Павлов.

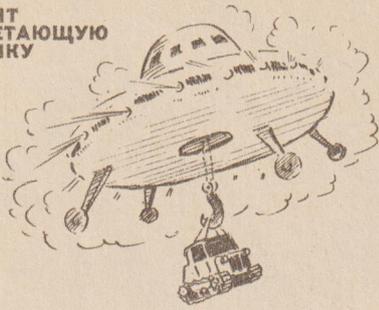
● В зале, где происходила защита проектов «Техника в дальнем космосе».

● Школьница из села Рогачик Херсонской области Лена Бармина демонстрирует жюри модель аппарата для исследования Венеры.

● Семиклассник из Тбилиси Илья Кевхешвили рассказывает о проекте космического корабля «Галантин».

● В фойе перед началом защиты проектов.

ПАТЕНТ НА ЛЕТАЮЩУЮ ТАРЕЛКУ



«Патент на летающую тарелку получил австралийский изобретатель Д. Филлипс, разработавший модель летательного аппарата, который он назвал «подъемным диском». Хотя, по заявлению Филлипса, его изобретение еще находится в самой начальной стадии разработки, летающая тарелка «будет иметь в семь раз большую подъемную силу, чем вертолет». Как поясняет изобретатель, при вращении диска воздух отгоняется в радиальном направлении от центра наружу, благодаря чему над диском образуется зона низкого давления и возникает подъемная сила».

«Наука и жизнь», 1973, № 8.

«СТРОГО ПО РАСПИСАНИЮ»

«Первая в мире ракетная почта функционирует в Австрии около Граца. Ракеты пускаются через регулярные промежутки времени из Сокета в Радегунг и Кунберг и переносят каждый раз 200—300 писем. Письма укладываются в прочную металлическую коробочку, чтобы не было повреждений в случае аварии ракеты. Однако до сих пор ракеты действуют безотказно, строго по расписанию, и ни одно письмо не было потеряно. Письма оплачиваются специальными марками с надписью «ракетная воздушная почта». Ракеты, сконструированные инженером Шмидлем, сделаны из листовой меди с асбестовой прокладкой. Камера сгорания покрыта внутри огнеупорной глиной, а сопло асбестом. Заряд состоит из смеси двух сортов пороха. Ракеты пускаются со станка под углом в 65° к горизонту. В нужный момент, после того, как весь заряд выгорел, автоматически раскрывается парашют и вся ракета плавно опускается на землю. Далее письма доставляются обычным путем».

«Социалистическая реконструкция и наука», 1934, № 7.

«ЧЕРНЫЙ ЯЩИК» ОРАНЖЕВОГО ЦВЕТА

«Знаменитый «Черный ящик» — это особо прочная стальная коробка, в которой спрятан магнитофон-самописец, фиксирующий все, что происходит на борту самолета: радиопереговоры, показания приборов. Этот ящик способен выдержать нагрузку в две тонны в течение пяти минут, температуру в 1100 градусов, он непотопляем и может находиться в течение 36 часов в морской воде, а также в любых жидкостях, имеющих на самолете. Его магнитная лента не портится в морской воде в течение 30 дней. Остается добавить, что на самом деле «Черный ящик» — ярко-оранжевого цвета: так он быстрее бросается в глаза».

«Неделя», 1974, № 16.



Авиаархивариус

У КНИЖНОЙ ПОЛКИ

БОЕВЫЕ МАРШРУТЫ

НЕДАВНО в Военном издательстве в серии «Военные мемуары» вышла книга Героя Советского Союза генерал-полковника авиации Ф. П. Польшина «Боевые маршруты».

Свой боевой путь Ф. П. Польшин начал в 101-м стрелковом полку, в полковой школе, готовившей командиров взводов для своей дивизии. Затем школа летчиков в Оренбурге. Боевое крещение он получил в небе Китая. После учебы на курсах усовершенствования начальствующего состава Польшин снова в Китае, в группе летчиков-добровольцев. Когда начались боевые действия на границе с Финляндией, Польшин назначается командующим ВВС 13-й армии на Карельском перешейке. В дни Великой Отечественной войны он — командир авиационной дивизии, затем авиации Брянского фронта, воздушной армии.

Герой Советского Союза Ф. Польшин рассказывает о судьбах своих товарищей — замечательных авиаторов, штурманов, стрелков, таких как К. Дмитриев, В. Стороженко, Л. Драйчук, Ф. Шинкаренко, И. Иванов, И. Герман и многих других. Многие страницы мемуаров посвящены тем, кто самоотверженно трудился на земле, готовил машины к боевым полетам.

Тепло и сердечно автор говорит о боевых побратимах — воинах Войска Польского, рядом с которыми ему довелось воевать.

Написанная ясным, простым языком, книга легко читается. Она рассказывает о героизме советских людей — патриотов и интернационалистов и, конечно, привлечет внимание широкого круга читателей.

Б. НЕПОМНЯЩИЙ

Польшин Ф. П. Боевые маршруты. М., Воениздат, 1981. 368 стр. 1 р. 60 к.

«А-7 УХОДЯТ В НОЧЬ»

ПОВЕСТЬ В. Казакова под таким названием* рассказывает о комсомольцах сороковых годов — пилотах Саратовской военно-авиационной планерной школы военно-десантных войск. Казаков, который сам был участником описываемых событий, повествует об отважных рейдах в тыл врага в начале Великой Отечественной войны на одном из участков Юго-Западного фронта.

Нелегка задача планериста... Вот как пишет об этом автор: «Он летит в ночь, не ожидая милосердия. Щупает чернотными рассудочными глазами горизонт, ищет сигнал посадки. Садится обязательно мастерски, на неведомый кусок земли, разгружается, без сожаления поджигает планер и становится пехотинцем, партизаном». С этой минуты планерист — наземный боец до тех пор, пока он снова не понадобится как пилот на Большой земле. Возвращение откладывалось на неделю, месяц, полгода, иногда на год... Этим объясняется относительно небольшое число полетов в глубь занимаемой врагом территории, выполненных каждым из планеристов. Например, Михаил Ильин совершил пять боевых вылетов на десантном планере.

Автор рассказывает о ветеранах боевого планеризма — Малиновском, Велеве, братьях Ильиных, Тетерева, Янисове, братьях Донсковых, Водяном, Пидченко и других. Книгу с интересом прочтут молодые читатели и все те, кто интересуется историей авиации и авиационного спорта.

* Казаков В. В. А-7 уходят в ночь. М., ДОСААФ. 1981. 143 стр. 45 к.

ТАРАНЫ В СЕВЕРНОМ НЕБЕ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКИЙ очерк И. Иноземцева «Тараны в северном небе»* рассказывает о героизме советских летчиков в годы Великой Отечественной войны.

За годы войны в небе Ленинграда, Карелии и Заполярья было совершено более ста огненных и воздушных таранов — подвиг во имя великой цели — защиты Отчизны от врага. Автор описывает случаи применения таранных ударов советскими летчиками на северо-западном и северном направлениях — в хронологической последовательности — на фоне общей борьбы советских людей. В книге приводятся все известные и подтвержденные документально огненные и воздушные тараны, которые совершили летчики Северного, Ленинградского, Карельского и Волховского фронтов, Краснознаменного Балтийского и Северного флотов.

Очерк иллюстрирован фотографиями летчиков-героев. Он предназначен для широкого читателя. Подвиги бесстрашных соколов учат молодежь беззаветной любви к Родине, готовности защищать ее.

* Иноземцев И. Г. Тараны в северном небе. М., Воениздат, 1981. 144 стр. 15 к.

«ПОЗДНЕЕ ПРИЗНАНИЕ»

Есть заметная черта, характерная особенность у большинства стихов Виктора Федотова — их достоверность, ясная простота. Не напрягая речь, не нагнетая слова в строфы дабы сказанное помудреннее, поэтичней, не выискивая эффектных, барабанного боя концовок, Виктор Федотов строит стихи, даже не строит, а будто откровенно беседует с тобой. Вот самые первые строки сборника «Позднее признание», вышедшего в «Советском писателе»:

Я люблю свой московский дом,
предаюсь его всяким заботам,
но скучаю по самолетам,
в ясном небе сеющим гром.

Доверительная естественность изложения позволяет автору говорить не только о настоящем моменте, но и спуститься по ступеням времени в давнее прошлое. От Бреста перенестись мыслью в Ленинград, на Пискаревское кладбище. Вспомнить, как увидеть, штыковую атаку на горящем хлебном поле, в атаке заметить, как яростно и красиво идут рядом друзья — морская пехота, покатать раненую гармонь после рукопашной схватки, ощутить холод снежных тропинок, освещенных ракетами в январской ночи.

Ступени воспоминаний ведут не только к военной поре. Это ненавязчивые образы — импульсы мыслей от увиденного при всевозможных поездках по стране. В Ухте он услышит гул северного аэродрома, встретится с земляком-москвичом, на Иртыше — задержится у моста, спроектированного в Ленинграде, на Дальнем Востоке залобуется туманной бухтой Золотого Рога и многоцветьем кораблей...

Я сохранил свой фронтовой блокнот.

В нем имена солдат

подразделения — просто и четко скажет В. Федотов. Задумываясь над противоречиями судьбы (в небе хотелось драться — воевал на земле, хотел жить у моря — живет вдали от него, хотел видеть друзей — нет их рядом), поэт сохранил юношеские порывы души. Она встрепенется то в боевой кабине бомбардировщика, то вблизи летного поля.

Сборник завершает раздел биографических стихов, посвященных дорогим именам и местам, связанным с именами А. Блока, М. Лермонтова, А. Фета, С. Есенина, А. Сент-Экзюпери. Своеобразный поэтический полон естественно входит в сборник «Позднее признание» и оправдывает известную поговорку «лучше поздно, чем никогда».

М. ФЕДОТОВСКИХ

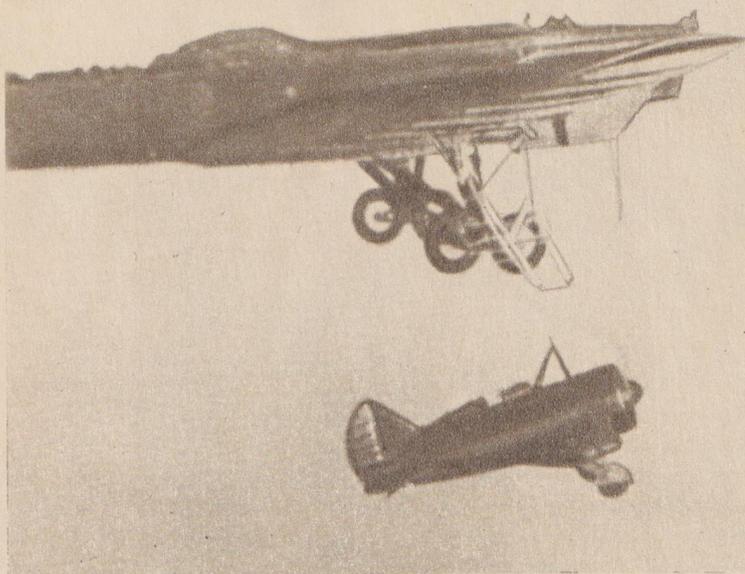
Москва

* Федотов В. Позднее признание. Стихи. Москва, 1981.

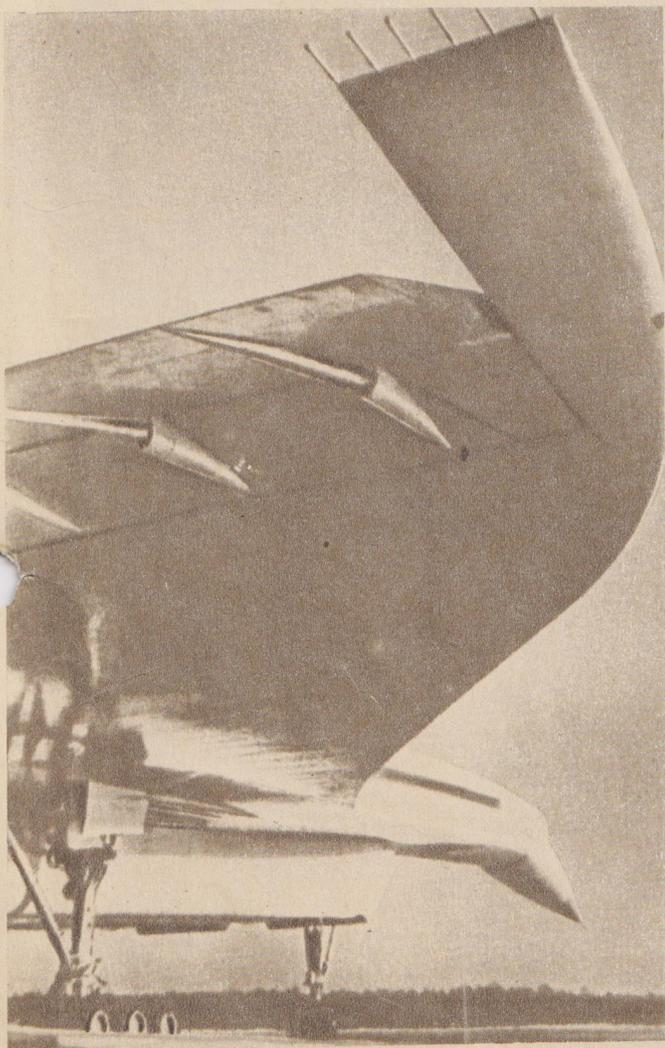
ФОТО ВИКТОРИНА-82



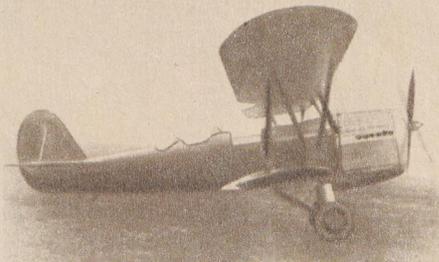
1. Кто из пионеров авиации запечатлен на снимке? Расскажите о нем.



2. Что вы знаете о системе, изображенной на этой фотографии? Назовите конструктора системы.

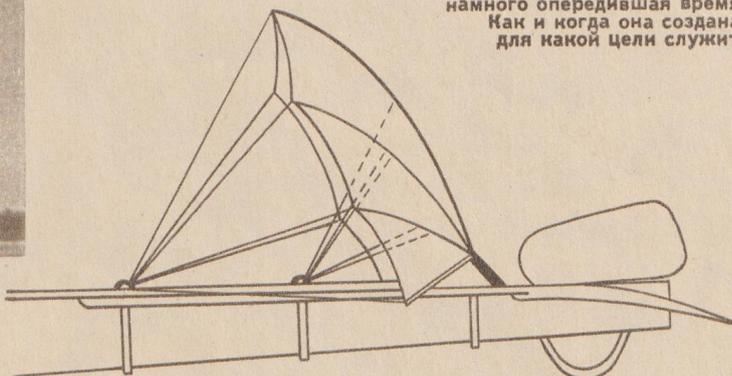


3. Расскажите об этом самолете. Почему конструкторы выбрали для него крыло такой формы?



4. Вы видите самолет-разведчик Р-5 с необычным для этого самолета двигателем, с каким? На каких советских самолетах применялись моторы такого типа и в чем их особенности?

Вниманию участников фотовикторины!
Вместе с ответами на вопросы необходимо сообщить сведения о себе: фамилию, имя, отчество, место работы (для школьников — класс), каким видом авиационного спорта занимаетесь.



5. На этом рисунке — конструкция, намного опередившая время. Как и когда она создана, для какой цели служит?

ЧЕМПИОНЫ-81

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ



ПАРАШЮТИЗМ — ОДИН ИЗ ВОЕННО-ПРИКЛАДНЫХ ВИДОВ СПОРТА. ОН ВЫРАБАТЫВАЕТ У СПОРТСМЕНОВ СМЕЛОСТЬ И МУЖЕСТВО, ВЫСОКОЕ САМООБЛАДАНИЕ, КАЧЕСТВА, НЕОБХОДИМЫЕ ЗАЩИТНИКУ СТРАНЫ СОВЕТОВ.



У ПАРАШЮТИСТОВ — ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ: НАУЧИЛСЯ САМ — НАУЧИ ДРУГИХ. ВСЕ ВЕДУЩИЕ СПОРТСМЕНЫ, КАК ПРАВИЛО, СТАНОВЯТСЯ НАСТАВНИКАМИ. ПОЛЮБИВ НЕБО, ОНИ СТАРАЮТСЯ ОДАРИТЬ ЭТОЙ ЛЮБОВЬЮ ВСЕХ, С КЕМ ПРИХОДИТСЯ ВСТРЕЧАТЬСЯ, БУДЬ ЭТО НА АЭРОДРОМЕ ИЛИ В ШКОЛЕ, НА ЗАВОДЕ ИЛИ В КОЛХОЗЕ. ОНИ ЗНАЮТ: ЭТИ ВСТРЕЧИ ЗАЖИГАЮТ В ЮНЫХ СЕРДЦАХ МЕЧТУ О НЕБЕ, ПОЛЕТАХ, ПАРАШЮТНЫХ ПРЫЖКАХ.

Индекс 70450. Цена 40 коп.

Дом пионеров



● Мастер спорта международного класса Лариса Корычева — чемпионка СССР по прыжкам на точность приземления. Она воспитанница оборонного Общества.

● Сборная команда ДОСААФ: Рания Садынова (Коломна), Антонина Данилова (Москва), тренер Вячеслав Жаринов (Москва), Елена Буркова (Могилев), Ирина Крючкова (Серпухов) — победительница в групповых прыжках на точность приземления.

● К своему земляку дважды абсолютному чемпиону мира и трехкратному абсолютному чемпиону страны заслуженному мастеру спорта Николаю Ушмаеву (Тбилиси) — особый интерес грузинских мальчишек.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

● После победы на 500-километровом маршруте 43-го чемпионата СССР в Орле планериста мастера спорта международного класса Юрия Кузнецова (Москва) первыми встретили жена Светлана и сыновья Юра и Сережа.

