

КРЫЛЬЯ

РОДИНЫ

11'90

Валерий Журавель, мастер спорта СССР, неоднократный чемпион Союза, с радиоуправляемой моделью-копией самолета «Злин-50Л».

Фото Вячеслава Тимофеева

F-117A;
Me-262; G-41.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

1990. № 11(482)

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990.

Издатель — ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»

ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАША РЕДКОЛЛЕГИЯ



Генерал-майор авиации Баскаков Алексей Сергеевич — зам. начальника политуправления Военно-Воздушных Сил. Родом с Урала. Дорогу в небо открыл ему 3-й Московский аэроклуб. Закончив в 1957 году Сызранское истребительное авиационное училище летчиков, два десятилетия отдал летной

службе. На «яках», «мигах» различных модификаций постигал и оттачивал нелегкое искусство воздушного боя, будучи летчиком, командиром звена. Пристрастился к работе с людьми, в 1970 году закончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина, а через 16 лет еще одну — Военную академию Генерального штаба Вооруженных Сил СССР. Возглавлял политотдел соединения истребительной авиации, а с прошлого года — на нынешнем ответственном и нелегком посту. Перестройка политорганов в военно-политические органы, коренное обновление партполитработы требуют уйму сил и времени. Об увлечениях — рыбалке, охоте — пришлось забыть. Но для работы в редколлегии и представления на страницах журнала проблем ВВС выкраивает часы.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ
Редакционная коллегия: А. КРИКУНЕНКО (ответственный секретарь), А. БАСКАКОВ, П. БЕЛЕВАНЦЕВ, И. ВОЛК, Н. ГРОМЦЕВ, В. ЛЕБЕДЕВ, И. МЕРКУЛОВ, К. НАЖМУДИНОВ, А. НАЗАРОВ, А. НИКОЛАЕВ, Ю. НОВИКОВ, Е. ПОДОЛЬНЫЙ, Ю. ПОСТНИКОВ, А. САВОСЬКИН, А. СКВОРЦОВ, А. СОРОКИН, В. ТКАЧЕВ (зам. главного редактора), Ю. ФИЛИМОНОВ, О. ШОЛМОВ.

Художественный редактор А. Грищенко.
Корректор М. Ромашова.

Сдано в набор 14.09.90 г. Подписано в печать 31.10.90 г. Формат 60×90¹/₈. Бумага глубокой печати № 1. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 1280/3. Цена 40 коп.

Адрес редакции:
107066, Москва, ул. Новорязанская,
дом 26.
Провозд — метро «Комсомольская»
Телефон 261-68-90

3-я типография Воениздата

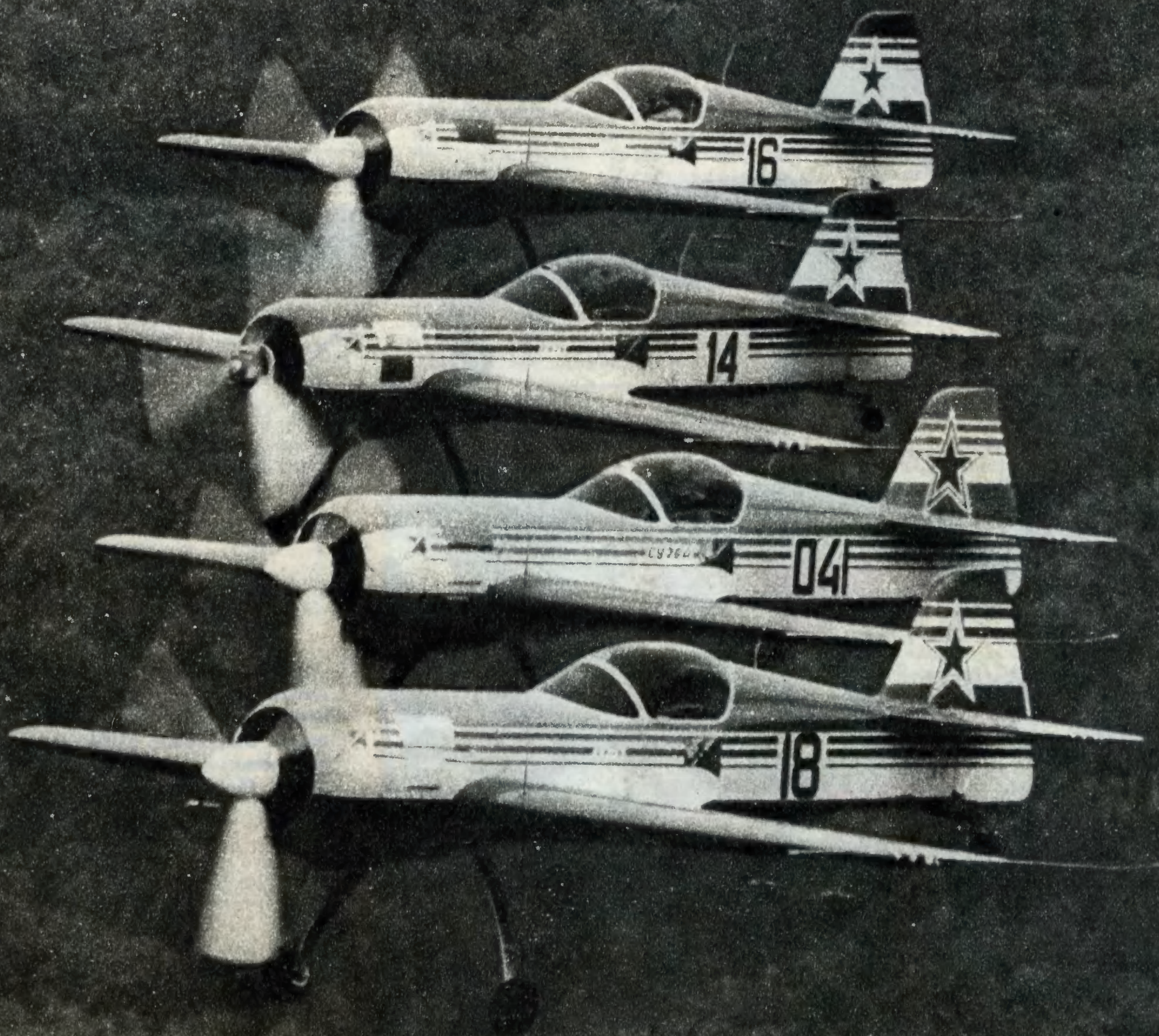


Пятнадцатый чемпионат мира по высшему пилотажу состоялся в Швейцарии на аэродроме в городе Ивердоне. На этот раз он был очень представительным по числу команд, спортсменов и самолетов. Из семнадцати стран мира состязались 79 участников, среди них 17 женщин.

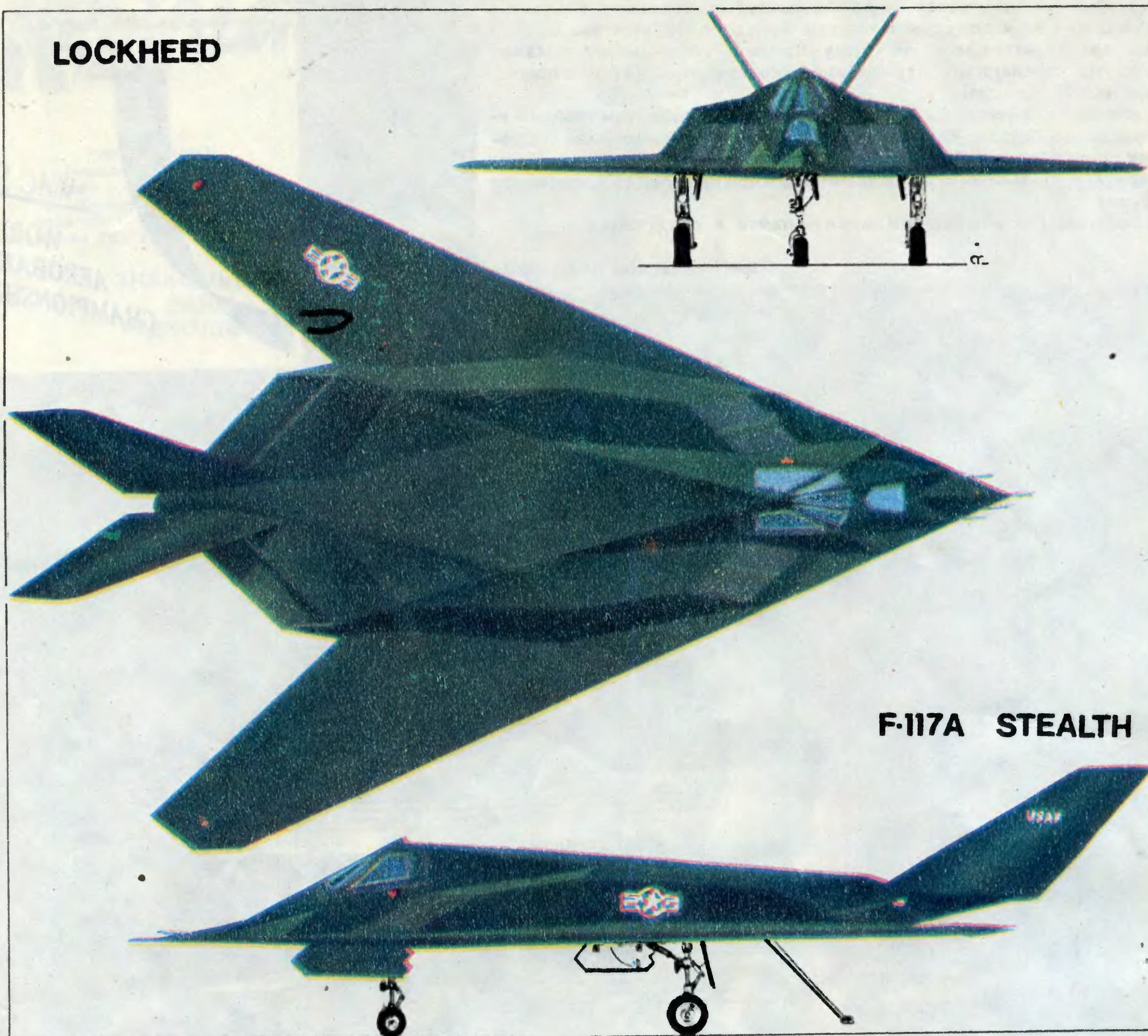
Главные итоги нашей команды: звание абсолютной чемпионки мира присвоено Наталье Сергеевой. Сильнейшими в финальном упражнении стали Юргис Кайрис, Халида Макагонова. В произвольном комплексе (2-м упражнении) титул чемпиона мира присужден Александру Любарцу.

Материалы о чемпионате мира читайте в следующем номере.

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА



LOCKHEED



F-117A STEALTH



«Сильвер Буллет» — самый маленький в мире спортивный реактивный самолет. На авиакосмическом шоу в Оклахоме, США, его отменные пилотажные качества продемонстрировал Лине Герингер.

Фото Сергея ФЕДОРОВА

Виталий ЯСТРЕБА

НАЙТИ — И ОБЕЗВРЕДИТЬ!

РАССКАЗЫВАЕМ ВПЕРВЫЕ: АВИАЦИЯ ГАИ

Я отправился в Главное управление ГАИ МВД СССР, в ведении которого находятся вертолеты дорожно-патрульной службы, и с позволения подполковника милиции В. Юрьева, для начала ознакомился со скудными строками документов. Вот, скажем, выдержки из донесения, поступившего из Узбекистана:

«У ГАИ МВД Узбекской ССР в надзоре за движением транспорта на автодорогах республики были задействованы два вертолета Ка-26, которые имеют специальную окраску и оснащены средствами связи. Патрулирование на вертолетах показало, что в условиях осложнения оперативной обстановки с аварийностью, оно является наиболее эффективной формой несения дорожно-патрульной службы...»

«...Вертолетное патрулирование огромную помощь оказывает в борьбе с наркомафией. В период проведения операции «Черный мак» совместно УУР МВД Узбекской ССР, отделами уголовного розыска УВД Ташкентского, Ферганского, Андижанского и Наманганского облисполкомов выявлено и уничтожено 250 нелегальных посевов опийного мака на приусадебных участках граждан, общей площадью более 26 гектаров...»

«...За 1989 г. личным составом спецвзвода вертолетного патрулирования ГАИ УВД Ташкентского облисполкома и группами вертолетного патрулирования отделов ГАИ УВД Ферганского, Наманганского и Андижанского исполкомов пресечено 38 610 наиболее опасных нарушений правил дорожного движения...»

«...С 23 мая и до конца июня 1989 г. огромную помощь вертолеты ГАИ оказывали во время массовых беспорядков в городах Фергана, Коканд, Маргилан и других населенных пунктах по нормализации обстановки. Под их прикрытием осуществлялось перемещение турок-месхетинцев (всего около 14 тыс. человек), а также автоколонн (всего 70), перевозивших правительственные комиссии и подразделения внутренних войск МВД СССР.

Вертолеты использовались для своевременного обнаружения мест скопления экстремистских групп, выявления направления их движения и своевременного оповещения об этом оперативного штаба. В эти же дни с воздуха выявлено более 100 очагов пожаров, найдено 33 человека, пострадавших во время беспорядков и в автодорожных происшествиях...»

Убедительная статистика, не правда ли? И хоть я преднамеренно взял в качестве примера одну из «горячих» точек нашей страны, смею заверить читателей, что и в других регионах вертолеты дорожно-патрульной службы не простаивают без дела. В том числе

и в ГАИ Московской области. Вот, к слову, какую историю поведал мне совсем недавно заместитель командира полка ДПС майор милиции Сергей Кирсанов...

Сообщение о крупном мошенничестве (порядка 20 тысяч рублей) поступило в РОВД г. Ступино в 13 часов 25 минут. Было также указано, что преступников трое и скрылись они на «Москвиче» с номерным знаком И 25-50ММ. Предполагалось, что машина движется в сторону г. Москвы по Каширскому шоссе, о чем тут же была дана информация всем постам ГАИ по этому направлению. А уже в 14 часов инспекторы Мартынов и командир взвода Малюков засекли бешено мчащуюся легковушку на 85-м километре Каширского шоссе.

Желто-синий вертолет вынырнул из-за ближайших деревьев почти бесшумно и, безошибочно вычислив «свой» «Москвич», прочно «сел» на него. Водитель машины даже не сразу заметил нежелательное соседство. А когда понял что к чему, заметался, точно раненый зверь, стараясь затеряться в общем потоке. Однако сделать это было невозможно, так как винтокрылый страж порядка неотрывно висел над «Москвичом» всего в трех-пяти метрах, а в эфир беспрестанно летели точные координаты его нахождения.

И тогда водитель преследуемой машины сделал шаг, которого только и ждали милицейские автоэкипажи. Отчаявшись уйти от погони на открытом со всех сторон шоссе, он рванул на проселок, где «Москвич» и был классически задержан у деревни Шебенцево инспекторами ГАИ Кочетовым, Ильиным и Рынденковым при участии сотрудников Домодедовского РОВД Пономарева и Ширинина. Произошло это в 14 часов 50 минут, всего через полтора часа после первого сообщения.

Однако в машине оказался только один из преступников: некий Золотарев Игорь Викторович, житель города Москвы. С его слов стало известно, что сообщники — Буланов В. Е. из Пензы и Барсуков А. М. из города Дзержинска — скрылись на машине ГАЗ-24 «такси» № 31-67 МЕБ. Этих данных было вполне достаточно, чтобы опять-таки с помощью патрульного вертолета вскоре обнаружить и задержать остальных мошенников. Так закончилась одна из многих операций по пресечению противоправных действий с использованием вертолета дорожно-патрульной службы.

Формы использования винтокрылых машин в системе МВД довольно разнообразны. Это и вылет оперативных групп на места происшествия, и розыск преступников, а также угнанного и скрывшегося с места ДТП транспорта, поиск пропавших без вести, участие в

рейдах, оказание помощи пострадавшим и многое другое. Одним словом, как говорится, вертолет — надежный помощник милиции.

Однако, в противовес захватывающим сюжетам, существуют здесь и проблемы. И первая из них, на мой взгляд, главная, МВД не имеет штатных вертолетов и экипажей. МВД союзных и автономных республик, УВД краев и областей арендуют машины и людей в региональных авиаотрядах и платят за них кругленькую сумму. Размер же затрат на аренду строго ограничен и переступить его мало кто изъявляет желание. Вот и получается, что такой территориально обширной республикой, как, скажем, Узбекистан, в целях дорожно-патрульной службы используется всего два вертолета. А ведь именно там горел жаркий костер межнациональной розни и, как знать, может, его размеры были бы гораздо меньше, будь более пристальной разведка с воздуха за передвижением групп экстремистов и их своевременное блокирование.

Правда, винить одно МВД за отсутствие штатной малой авиации будет несправедливо, хотя и приходилось слышать мнение отдельных его сотрудников, что так, дескать, спокойнее — ответственности меньше. Пусть даже в ущерб оперативности. Думаю, это мнение неправомерно. Согласен с другим: средств на содержание нашей милиции выделяется мизерно мало.

Вторая проблема: само качество применяемых для оперативных целей вертолетов. Спору нет: Ми-2, Ми-8, Ка-26 — машины отменные, но для выполнения других задач. Милиции же нужны легкие, маневренные вертолеты, способные, что называется, чергу на рога сесть. Согрешу против истины, если умолчу, что в качестве эксперимента для несения дорожно-патрульной службы уже использовались легкомоторные самолеты М-3. Они, а вернее час полета на них, дешевле почти в 10 раз против вертолетного, обладают неплохими маневренными качествами и, в принципе, могут применяться для выполнения оперативных задач. Но, увы, широкого внедрения практика их использования пока не получила и неизвестно, как дела пойдут дальше.

И третье, на чем бы хотелось заострить внимание, в авиации МВД должны быть не летчики — «варяги», а свои штатные. Пусть это тоже кому-то покажется накладным, но согласитесь, марка профессионала в любом деле непременно ценилась во все времена, а в такой сфере, как милицейская служба, — особенно. Конечно, можно возразить: главное, мол, чтоб человек машиной владел мастерски. На это отвечу: мастерство мастерству — рознь. Летящий над сушей часто не может осилить искусство полета над морем. А у милицейских вертолетов и самолетов — своя, отдельная специфика, следовательно, летчики должны обладать суммой определенных профессиональных навыков. Так почему не вводить в штат МВД выпускников училищ МГА и авиаклубов ДОСААФ? Добровольцев, конечно. Думаю, такие найдутся, и от этого выиграет общее дело.

Евгений ПОДОЛЬНЫЙ



В КАЧУ — ЗА УДАЧЕЙ

Порог КПП Качинского высшего военного авиационного училища летчиков переступаешь с волнением. Еще бы, ведь оно старейшее в стране. Его история берет свое начало с Севастопольской офицерской школы авиации, сформированной 21 ноября 1910 года близ реки Качи «на пожертвования народов России», как значится в документе. Есть в этом событии, с современной точки зрения, неординарные моменты: первые казармы и учебный корпус благословил и окропил святой водой полковой священник, куратором же крылатого воинства Отечества стал великий князь Александр Михайлович, а офицеры-летчики первого выпуска были представлены лично его величеству императору Николаю Романову...

И какие славные имена связаны с Качей! Здесь учились Константин Арцеулов, Яков Алкснис, Александр Беляков, Георгий Байдуков, Петр Стефановский, Григорий Кравченко, Яков Смушкевич, Дмитрий Глинка, Александр Покрышкин... 291 воспитанник училища был награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза, 14 удостоены этого звания дважды, а Александр Иванович Покрышкин — трижды.

Ну, а где еще встретишь подобное разнообразие боевой техники, на которой обучали учлетов? Начальник музея Юрий Алексеевич Мансуров не без гордости показывает фотографии прославленных машин Поликарпова, Яковлева, Микояна... И вдруг сюрприз: перед глазами словно романтические призраки проплыли «фарманы», «блерио», «нюпоры», «бристоли», «антуанетты». На фотографиях запечатлены портреты и сцены из прежней аэродромной жизни тех далеких времен, когда на аэродром к обеду (чтобы побыстрее да попроще) привозили самую неприятзательную русскую еду — отвар-

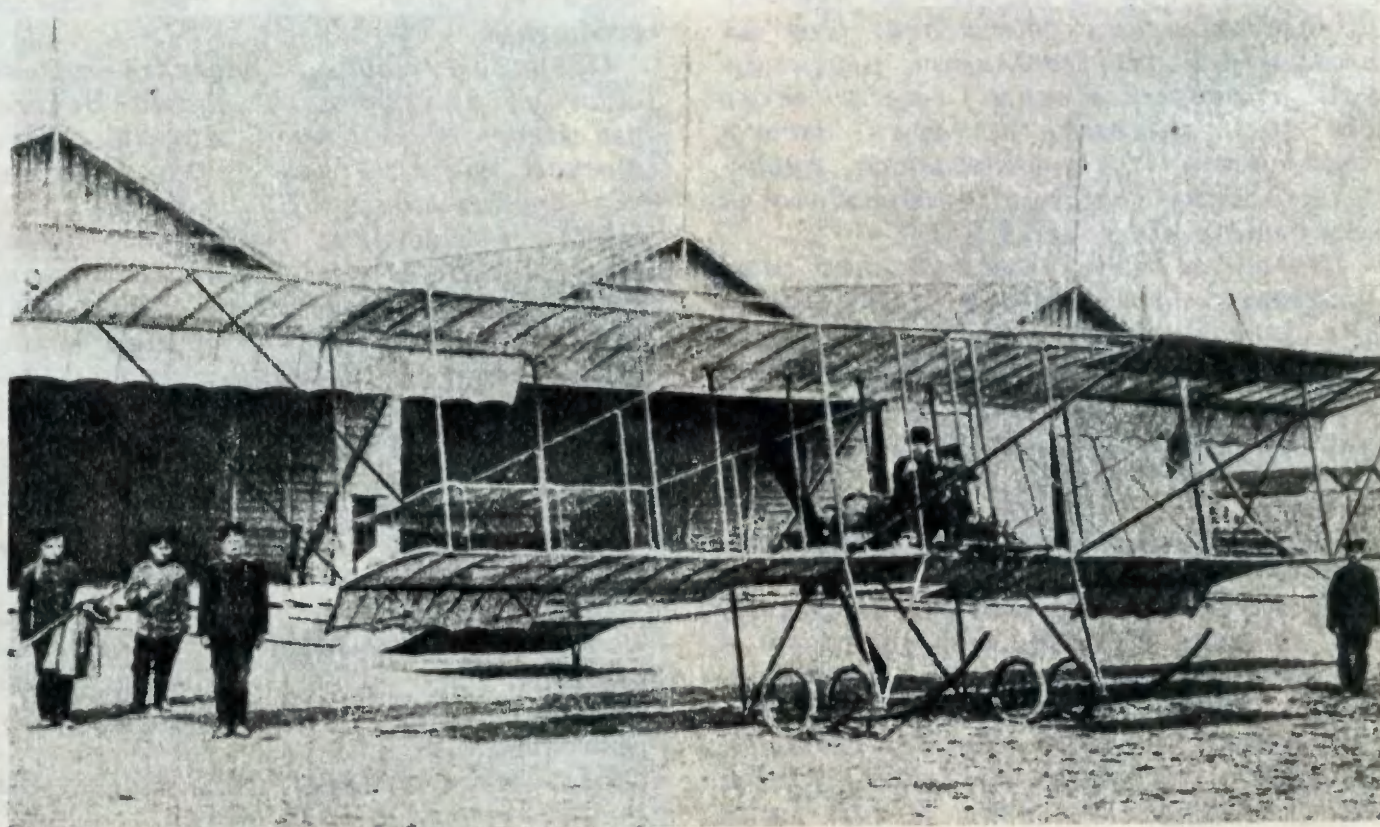
ную осетрину. А вот сравнение техники, безусловно, в пользу нашей индустриальной действительности. На том же «фармане», не то что авиаторизонта — простейшего прицельного визира не было, и целились боевые авиаторы на глазок, «плюс-минус десять аршин». Зато у того времени, вследствие малочисленности и элитарности летно-подъемного состава были свои преимущества: прежнему куратору Качи великому князю Александру Михайловичу так и не довелось, хотя бы единожды услышать жалобу от бравого авиатора на то, что маловато жалованье и нет «фатеры»... Да, нынче не те масштабы, а с ними пришли и неведомые «в старые добрые времена» неотступные проблемы.

— Мы обучаем курсантов на Л-29 и МиГ-21 бис, — поясняет ситуацию

начальник училища генерал-майор авиации Юрий Филиппович Шемелин. — Сейчас переориентируемся на Л-39, как наиболее пригодный и удобный для начального обучения самолет. Он очень экономичный, оборудован современными системами и, безусловно, будет осваиваться всеми курсантами наиболее качественно.

Рациональность в суждениях начальника училища налицо. Но сразу же возникает вопрос, за который, надеюсь, Юрий Филиппович нас простит: а разве нельзя было гораздо раньше осуществить этот переход? Ведь он экономически чрезвычайно выгоден. На Л-39 давно обучаются курсанты в Ставропольском, Тамбовском и других ВВАУЛ. И даже, как ни удивительно, в Вяземском аэроклубе ДОСААФ.

— Особое внимание в ходе перестрой-



ки, — сказал генерал Шемелин, — мы уделим решению социально-экономической программы: повышению культуры жизни, обустройству военных городков, улучшению бытовых условий для курсантов, офицеров и прапорщиков.

Программа, бесспорно, крайне необходима. Когда я знакомился с училищем, то наряду с прекрасно оборудованными аудиториями, классами и лабораториями, не встретил ни одного современно оформленного культурного объекта. Старший инструктор политотдела подполковник Юрий Азанов без энтузиазма пояснил:

— В канун юбилея училища как-то неудобно говорить о том, что у нас до сих пор нет стационарного спортзала, курсантского клуба, солдатской чайной.

Начальник клуба майор Геннадий Тихонов по этому поводу только сокрушенно разводил руками:

— У нас есть кружки — фото, хоровой, эстрадного оркестра. А курсанты требуют, чтобы нашли место для репетиций танцевального и драматического кружков, рок-группы. Но это невозможно. Под клуб кое-как оборудовали казарму. Но туда просто неприлично пригласить артистов, когда те приезжают к нам на гастроли. Так и кажется, вот сейчас распахнутся двери и дневальный зычно оповестит: «Р-рота, выходи строиться!»...

Впрочем, для определения этих фактов и анализа не требуется: они лежат на поверхности и всякому заметны. Сама же работа политотдела имеет свое глубинное течение. Начальник политотдела полковник Александр Иванович Широков, сам летчик и человек, как видно, уравновешенный, обстоятельный, реально представляет огромный объем предстоящей работы, рассказывает о проблемах, не сглаживая острые углы:

— Время сейчас для политотдельцев, может быть, самое сложное. В связи со ставшей ныне «модной» критикой армии на страницах печати, сокращением ВВС, всевозможными материальными затруднениями неуклонно продолжает падать престиж авиационных профессий, и даже такой, как военный летчик. Приходится предельно напрягать

старание и искусство в агитации абитуриентов для очередного набора в училище. Пока еще сохраняется конкурс. Два года тому назад было 6 человек на одно место. В этом году — всего лишь три. Ну, а контингент, что это за люди? Одна часть поступающих — юноши из семей военнослужащих. Это по традиции. Другая — парни из «простых» семей. Этих ребят абсолютное большинство. Короче говоря, наша авиация все больше становится рабочей-крестьянской. А тут еще дебаты о деполитизации, многопартийности. Военная реформа, конечно, будет проведена, она необходима. Но тезис о деполитизации армии, по-моему, это фикция. По крайней мере, в мире нет ни одной армии вне политики.

Было много встреч, разговоров по душам. Не обошлось и без шуток. Кто-то из курсантов выдал афоризм: «Приезжайте в Качу попытать удачи!» И пытаются. Посудите сами. Вот Артем Бажан из Харькова, худенький, стройный, подтянутый паренек. С 14 лет он начал прыгать с парашютом, а с 15 уже летал (сначала нелегально, конечно, по «протекции») на Ми-2. За два года получил солидный налет, но парня так тянуло «на подвиги в истребительную». Ведь все в семье были летчиками-истребителями, — и дед, Василий Федорович, который воевал на «яках» здесь же, над Волгоградом, а затем — в Корее и Китае, но уже на «мигах». И отец, Игорь Васильевич. Он был летчиком-инструктором в Харьковском ВВАУЛ (вот она откуда, «протекция»!).

Курсант Миша Муравьев делится: «Учился я в АСК в Жуковском, но душой стремился сюда, в Качу. Друзья посоветовали. Нелегко было пробиться. Но вот добился своего, и не жалею».

Судьбы некоторых курсантов прямо-таки напоминают детективные сюжеты. Курсанты Андрей Шашков, Николай Зайцев и Сергей Кузнецов с 3-го курса(!) уволились в запас и «рванули» в кооператоры. Торговали шыллыками и джинсами, зашибали 600—800 рублей в месяц. Чего бы, казалось, еще?

Однако через год возвратились ребята в Качу: «Просим восстановить... Не мужское это дело — на базаре толкаться. Хотим летать.» Их заслушали на ученом совете училища и... восстановили. Теперь Шашков, Зайцев, Кузнецов — brave офицеры ВВС.

Что же определяет удачу в Каче? Об этом мы разговорились с начальником лётно-методического отдела училища полковником Юрием Александровичем Скрябиным.

— Как правило, хорошая летная подготовка у тех курсантов, которые требовательны к себе, — сказал он. — К примеру, Давран Машаинов из Узбекистана. Еще на «гражданке» благодаря настойчивости он попал в школу с военно-спортивным уклоном. А Сергей Савченко, с Украины, можно сказать вырос в Херсонском Доме юных техников, строил радиоуправляемые модели. Для него авиация, это то, без чего он не мыслит своей жизни. Или Олег Дудко. В их отдаленном районе не было аэроклуба, и летать он возможности не имел. Но парень с увлечением изучал историю авиации, серьезно занимался спортом, окончил школу с серебряной медалью. Именно такие ребята нам ко двору! Талант, трудолюбие и мужество — вот что в первую очередь мы ценим в курсантах.

И они не подводят. Особенно гордимся Олегом Брыскиным с 4-го курса. При заходе на посадку в девяти километрах от аэродрома на высоте 300 метров на его МиГ-21 бис внезапно отказал двигатель. Ситуация сложилась крайне опасная, но Олег проявил завидные спокойствие и сообразительность. Всего 11 секунд ему потребовалось, чтобы развернуть самолет в безопасном направлении, произвести все необходимые действия с агрегатами и арматурой в кабине и произвести посадку с убранными шасси.

Но все-таки и Кача познала нынешние неурядицы авиавузов. Инструктор Валерий Васильев с горечью делится:

— Курсанты очень изменились. Нередко грубят старшим по званию, путая вседозволенность с демократией. За последние два с половиной года от нас ушли на «гражданку» 12 способных курсантов.

Майор Виктор Тараканов добавляет:

— Регулируется ли количество выпускников вузов ВВС? Лет восемь назад не хватало летчиков-инструкторов, теперь же — перебор. В войсках все чаще отказываются от пополнения. Мы вынуждены все больше выпускников оставлять у себя на должности летчика-инструктора. Но есть же предел. Создается впечатление, что у нас нет механизма серьезного планирования кадров.

Ну а как обстоят дела на кафедрах? Преподаватели-ветераны полковник Анатолий Романович Шух и подполковник Петр Игнатьевич Лесной на кафедре самолетовождения, что называется, с головой ушли в компьютеризацию процесса обучения. Надо сразу заметить, что в других училищах, например, в Тамбовском, этот этап давно уже завершен. Ничего не поделаешь, приходится наверстывать...

Подполковник Лесной уточняет:



— Особенно остро проблема компьютеризации встает в связи с переходом на самолет Л-39. Ведь в нем много новых систем, связанных с решением более сложных навигационных задач. Ранее курсанты не встречались с радиоволновым устройством «Искра», — системой, автоматически определяющей направление и дальность полета. Несколько большие, чем у Л-29, скорость и скороподъемность нового самолета, а, следовательно, расчет всех навигационных параметров должен производиться в более скором режиме. Мы стимулируем развитие научной деятельности курсантов.

Позже я видел плоды этой работы. Курсанты Павлов, Яковлев, Певцев выпустили брошюру «Штурманский глазомер и расчеты в уме». Курсант Игнатович разработал методику «Типы решений навигационных задач». Курсант Фомин опубликовал брошюру «Анализ точности места определения самолета». В прошлом году вышел солидный рукописный альманах «Качинский аэронавигатор» с авторством тридцати курсантов.

Недавно «тихую» Качу всколыхнуло важное общественно-политическое событие: в училище был проведен межвузовский слет курсантов. По форме это новшество отражает плюрализм и демократизацию армейской жизни. А по содержанию? Приведу несколько фрагментов из этого события.

За 5 лет перестройки, отметили старшекурсники, они не ощутили существенных сдвигов в методике преподавания. Да и условия жизни на аэродромных точках далеки от минимального комфорта: приходится ютиться в полуразвалившихся помещениях. Курсанты, к тому же, хотят знать свои перспективы: нужны ли они будут после значительного сокращения Вооруженных Сил?..

Да, острые вопросы. А вот резолюция принята в традиционно бодрых тонах: «С честью нести эстафету старших поколений... Иметь четкие идейные и политические ориентиры... Всемерно бороться за повышение престижа ВВС!» Правильные слова. Но сколько раз мы их уже слышали! Стоило ли ради этого съезжаться со всех концов Союза?

Однако Кача есть Кача — альма матер многих прославленных авиаторов Отчизны. Мы верим, что это замечательное училище, которое стоит сейчас на трудном переломном этапе, имеет и свое замечательное будущее. И тем ребятам, которые твердо решили в него поступать, сообщаем адрес: 400010, Волгоград-10, Качинское ВВАУЛ.

Биплан «Фарман-Бристоль» на старте. 1912 год.

Начальник Качинского ВВАУЛ генерал-майор авиации Ю. Шемелин с первокурсниками А. Бажаном, С. Реушенко, А. Князюк (слева направо).

Однополчане поздравляют бывшего воспитанника Качи Александра Покрышкина с очередной победой в бою. 1944 год.

Фото и репродукции Сергея ФЕДОРОВА

Окончание. Начало см. в № 8, 9.

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ

Григорий Серебрянников продолжает отвечать на вопросы нашего корреспондента («КР», № 8).

В соревнованиях краев, областей, республик первое место заняла команда ЦАК СССР (Д. Степанов — капитан, Н. Гладков, С. Щукин, П. Полосухин, В. Расторгуев и В. Иванов).

Гладков станет известным парашютистом страны, заслуженным мастером парашютного спорта СССР.

— Какие значительные рекорды установили наши спортсмены в то время?

— В 1940 году в высотных и затяжных прыжках В. Хараонов выполнил прыжок с высоты 13 025 м и пролетел в свободном падении 11 755 м. Группа парашютистов из 16 человек выполнила групповой затяжной прыжок с высоты 8400 м и раскрыла парашюты на высоте 1000 м. В эту группу входил В. Романюк, ставший впоследствии заслуженным мастером спорта, заслуженным тренером СССР, неоднократно приводивший сборную команду СССР к победам на мировых чемпионатах парашютистов.

— Но ведь война наверняка «разрушила» парашютный спорт?

— В годы Великой Отечественной было, конечно, не до развития спорта, парашютисты воевали. Потом — послевоенная разруха, голод. Но уже в сентябре В. Романюк выполняет затяжной прыжок с рекордной высоты 13 108 м. Задержка в раскрытии парашюта —

В программе были прыжки на точность приземления, точность задержки — одиночные и групповые, а также маршбросок и стрельба. Чемпионами СССР по упражнениям стали В. Волков (Рязань), Н. Есинова (Москва), И. Савкин (Воронеж).

С 1950 года на чемпионатах СССР начали присваивать звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту. В этом же году прошел 36-й чемпионат СССР по классике, 15-й чемпионат СССР по парашютному многоборью и 9-й чемпионат СССР по групповой акробатике. Наши спортсмены получили новые управляемые парашюты Т-2, Т-2 сер. 4, Т-2 сер. 4м, Т-4ш, Т-4 сер. 4, УТ-2к, УТ-2 кр, а также УТ-15 — планирующий парашют типа ПО, который был признан лучшим парашютом на чемпионате мира.

Однако долго замалчивалось то, что отечественные спортивные парашюты (кроме УТ-15) всегда были на порядок ниже западных образцов как по тактико-техническим данным и весовым характеристикам, так и по дизайну.

Как мужал и развивался наш спорт, как росла его массовость, как повышалась интенсивность в работе парашютистов звеньев ДОСААФ, можно проследить по представленной таблице. Липь следует отметить нерадостную статистику: количество клубов осталось приблизительно то же, что и в довоенное

Год	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Кол-во прыжков	262	299	276	291	330	347	344	365	364
Год	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Кол-во прыжков	399	401	401	425	452	448	461	503	503
Год	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Кол-во прыжков	549	553	580	758	791	866	917	1011	1032

167 сек. За это время он пролетел в свободном падении 12 137 м. В июле 1947 года группа парашютистов в составе В. Романюка, Н. Гладкова, П. Стороженко, А. Колоскова, А. Петкевича, И. Савкина, П. Ищенко и В. Скрыпника выполнила рекордный групповой прыжок с высоты 11 200 м. А женская шестерка в составе Г. Пясецкой, Е. Владимировой, А. Гусаровой (Кольчугиной), В. Селиверстовой, И. Коняевой, А. Султановой в сентябре 1950 г. — первый ночной групповой затяжной прыжок с высоты 5600 м.

Постепенно начали возобновлять работу аэроклубы страны. В июле 1949 года парашютисты приняли участие в воздушном параде в честь Дня Воздушного Флота СССР. В этом же году была введена спортивная классификация по авиационным видам спорта. По ее нормативам на Тушинском аэродроме были проведены III Всесоюзные соревнования парашютистов, в которых приняли участие 30 команд, 130 спортсменов.

время. Правда, они стали мощнее по оснащению авиационной и парашютной техникой, но, увы, далеко не удовлетворяют спрос советских людей.

— Эту таблицу мы опубликуем. А какова взаимосвязь количества и качества, то есть безопасность работы в воздухе?

— С увеличением количества прыжков почти в 2 раза возросла их безопасность. За последние 10 лет налет на самолетах Ан-2 составлял постоянно 52—53 тыс. часов, количество прыжков увеличивалось.

— Что-то маловато. В «брежневское время» мы слышали о массовости парашютного спорта...

— Конечно, годы, которые теперь принято называть «застойными», сказались негативно. Бензин разворовывался, моторесурс самолетов списывался под это разворованное горючее. Приписывались «налеты», за которые исправно платили. Однако в 1981—1982 годах была проанализирована работа парашютных подразделений ДОСААФ, и на

сборах командиров парашютных звеньев и начальников аэроклубов показана работа передовых и отстающих клубов. Изменены документы, регламентирующие летную и парашютную работу, программа подготовки, структура соревнований и форма их проведения, возрастной ценз — прыгать теперь разре-

чишин и С. Шозек (Франция).

Пожалуй, одним из наиболее представительных стал третий чемпионат, прошедший в 1956 году в Москве, в Тушине. А абсолютными чемпионами стали спортсмены ЧСФР М. Максова и Г. Коубек.

Думаю, в блокнот каждого парашютиста, да и просто любителя авиации,

включены в программы соревнований. Но это были лишь отдельные упражнения. Годом рождения групповой акробатики как вида парашютного спорта считается 1981-й, когда в Могилеве был разыгран первый кубок СССР по групповой акробатике. В 1982 г. создана сборная страны по этому виду спорта, и с этого года начали проводиться чемпионаты в СССР. Сборную возглавил заслуженный тренер СССР В. Гурный. На чемпионат мира наши спортсмены вышли впервые в 1985 году в Югославии.

На 8 чемпионате мира в Испании (1989 г.) наши спортсмены завоевали серебряные награды. Сборную к этим соревнованиям готовил В. Газетов.

Этот вид парашютного спорта в 1990 г. заложен в программе соревнований чемпионата ДОСААФ, проводятся и чемпионаты Вооруженных Сил СССР. Следующий вид — парашютное многоборье. Полное развитие этот вид парашютного спорта получил в восьмидесятые годы. Многоборье включает в себя прыжки на точность приземления в индивидуальном и групповом зачете, плавание, стрельбу, кросс. Это спорт молодых — им начинают заниматься с 12 лет. Сейчас по парашютному многоборью имеется спортивная классификация, проводятся соревнования.

— А теперь вопрос странный и непонятный, но взят он, увы, из писем некоторых читателей. А зачем это нужно — «посреди кризиса» прыгать во имя своего удовольствия? Делать что ли нечего?

— Парашютный спорт имеет прикладное значение. Наши клубы проводят большую работу по подготовке молодежи к службе в армии. В стране кроме авиационно-спортивных клубов и аэроклубов сейчас работают более 1000 «самодельщиков», секций и детско-юношеских спортивных школ. Руководят ими бывшие воины-десантники. Но существующая сеть клубов не может принять всех желающих. Очень тормозит работу дефицит парашютной техники, запасных частей к ней, страхующих приборов, парашютных высотомеров и прочих «мелких» вещей, без которых не обойтись при организации и проведении занятий.

Вместе с парашютным спортом и спортивными парашютами развиваются и средства спасения летного состава. Сейчас наши летчики имеют возможность «выпрыгнуть» с парашютом с 0 скорости и 0 высоты, т. е. со стоянки самолета, а также на скорости полета, значительно превышающей скорость звука. Эту систему спасения разработал коллектив, возглавляемый Героем Социалистического Труда Г. И. Северным, а парашютист-испытатель О. Хомутов катапультировался с ее помощью.

Парашютный спорт сейчас признан Олимпийским видом спорта. В 1988 г. по инициативе президента Международной парашютной комиссии ФАИ У. Бекмана и ответственного секретаря Б. Уорта сборная команда лучших парашютистов приняла участие в церемонии открытия Олимпийских игр в Сеуле. От нашей страны в этом красочном представлении принимал участие Николай Урмаев.

Как видите, делать есть что. А если не убедил читателей, пусть напишут. Готов и ответить, и поспорить.

Год	Место соревнования	Достижения
1958	Братислава	Н. Прякина, П. Островский — абсолютные чемпионы мира. В командном зачете мужская и женская команды — 1.
1960	София	В командном зачете мужчины — 1, женщины — 2
1960	США, Ориндж	Мужчины в командном зачете — 3 место. Е. Ткаченко — победитель в упражнениях по акробатике. В. Зубова — точность.
1964	ФРГ, Лейтрих	Мужчины — 2, женщины 3. В. Селиверстова — победитель в упражнениях по акробатике.
1966	Лейпциг	Л. Еремина, В. Крестьянников — абсолютные чемпионы мира. Мужчины, женщины — 1 место.
1968	Австрия, Грац	Т. Воинова, Е. Ткаченко — абсолютные чемпионы мира. В командном зачете женщины — 1, мужчины — 2.
1970	Югославия, Блед	Л. Ячменев — абсолютный чемпион мира.
1972	США, Телекуа	Мужчины, женщины — 1.
1974	Венгрия, Сольнок	Н. Сергеева, Н. Урмаев — абсолютные чемпионы мира. Женщины — 1 место.
1976	Италия, Рим	В. Закорецкая, Г. Сурабко — абсолютные чемпионы мира. Мужчины — 1, женщины — 2.
1978	Югославия, Загреб	И. Терло — абсолютный чемпион мира. Женщины — 1, мужчины — 2.
1980	Болгария, Казанлык	Н. Урмаев — абсолютный чемпион мира. Мужчины — 1, женщины — 2.
1982	ЧСФР, Лучемец	Л. Корячева — абсолютный чемпион мира. Мужчины, женщины — 2 место.
1984	Франция, Виши	Мужчины, женщины — 1 место.
1986	Анкара	Мужчины, женщины — 1 место.

шалось с 15 лет. Разработаны и введены новые спортивные классификации по классическому парашютному, парашютному многоборью и групповой парашютной акробатике.

Увеличилось количество прыжков в год. Появилась массовость, возросло мастерство спортсменов. На международную арену выходят три основных вида парашютного спорта — парашютное многоборье, классический парашютизм и групповая акробатика.

— Каким было наше участие в соревнованиях мирового масштаба?

— Первый чемпионат мира по парашютному спорту состоялся в 1951 году в югославском городе Бледе. В нем участвовало 6 стран. Наших спортсменов, к сожалению, не было там. Первыми абсолютными чемпионами по парашютному спорту стали французы М. Лярош и П. Лард.

Советская команда приняла участие во втором чемпионате мира, который проходил в 1954 году в г. Сент-Яне (Франция). Союз представляли И. Федчишин, В. Марюткин, П. Косинов, Ф. Неймарк, В. Селиверстова.

Наши спортсмены сразу заявили о себе. Чемпионами по комбинированным прыжкам стали В. Селиверстова и В. Марюткин, по точности приземления И. Фед-

полезно внести такую таблицу.

— И эту таблицу мы опубликуем, но кто же конкретно из наших спортсменов добивался славы Отечеству?

— Пожалуй, самым популярным парашютистом в мире является наш прославленный спортсмен-парашютист, заслуженный мастер спорта СССР Н. Урмаев. Это пока единственный спортсмен в мире, дважды завоевывавший звание абсолютного чемпиона мира.

Долгое время старшим тренером команды был П. Сторчиенко. После его ухода сборной командой продолжительное время руководил его ученик, заслуженный тренер СССР В. Жариков. В его бригаде работали А. Дунаев, Ю. Соболев, В. Лапицкий, В. Гурный, И. Тёрло, В. Покатилов. А вот сборную СССР по классике к 20 чемпионату мира готовил старший тренер заслуженный тренер СССР В. Лапицкий.

— Какие же виды парашютного спорта сейчас культивируются?

— Назову и охарактеризую каждый. Групповая акробатика. В 1958 г. в небе Тушина на воздушном параде впервые были выполнены прыжки со схождением в свободном падении пары парашютистов. Выполнялся и прыжок пирамиды из трех человек. Затем прыжки с передачей эстафеты в воздухе были

Александр СОРОКИН

В ТИСКАХ НУЖДЫ

КАК ИЗ НЕЕ ВЫБРАТЬСЯ АЭРОКЛУБАМ?

Бедность, говорят, не порок, но порог. Иногда труднопреодолимый. Порой опасный, особенно если речь идет о полетах и парашютизме. А речь идет именно об аэроклубовской бедности. Сюда, правда, просилось бы слово — нищета, более откровенное, да язык не поворачивается: все же молодые романтики неба познают радость управления крылатой машиной и куполом, несмотря на досадные помехи, разного рода барьеры, отнюдь не звуковые. Энтузиазм и мужество помогают им брать высоты спортивного мастерства, готовиться к службе летной и воздушно-десантной. Но насколько успешней проходила бы такая подготовка, если бы не приходилось растрачивать силы и энергию на каждодневную непрерывную борьбу с нуждой, чем особенно «плотно» заняты наставники аэроклубовских питомцев.

В предыдущем номере журнала приведена беседа в Севастопольском АСК о необходимости внедрения хозрасчета и в эту область ДОСААФ. Разговор, безусловно, насущный, но вот чем он вызван — тут у читателя, далекого от аэроклубовских невзгод, может сложиться превратное представление о том, что же заставляет крымчан примериваться к хозрасчету: «отстегивают» ежегодно сотни тысяч из госбюджета на каждый АСК, а они о каком-то затягивании поясов поговаривают. Но вот что говорят товарищи из других авиаорганизаций, из иной, не субтропической зоны, и автор может подтвердить сказанное: был там, своими ушами слышал.

Хабаровск. Начальник АСК Анатолий Георгиевич Дудаков:

— Для всех мы бедные родственники. С аэродрома выживают, летать скоро негде будет. Готовиться к полетам — тоже. Положено иметь более десятка классов, у нас лишь три и те оборудовать нечем. И обслуживать самолеты скоро некому будет: техники уходят — жилья мы им предложить не можем. Это летчик обречен стоять в очереди с семидесятих годов, как наш Басалаев, или, как Бородин, жить вчетвером в шестнадцатиметровой комнатенке, а техник ищет человеческие условия. Да и мало радости обслуживать нашу «пожилую» матчасть. В ремонт ее отправлять не успеваем. Впрочем, нам и регламентные негде проводить: своей ТЭС нет. Отправляли

недавно четыре самолета, кран искали по всему свету, выпросили, ну с нас и сорвали полтысячи. При нашей-то бедности... Я не могу ни руководителя полетов содержать, ни шоферу десятку прибавить, ни сторожу за охрану самолетов. И правы они, что уходят, — платим-то им меньше уж некуда.

Его заместитель М. Асадчий, дополняя шефа, рассказал, как нелегко приходится с организацией обеспечения. К примеру, с питанием. Своей столовой нет, в депо питаются. А цены там договорные: цыплята стоили рубль девяносто, теперь — до шести рублей. Ассигнования же прежние. Ухудшилось и вещевое снабжение. Ездить приходится за тридевять земель, аж в Новосибирск, а там то нужных размеров одежды нет, то вовсе не завезли. Летно-технические костюмы и нормальных-то сроков носки не выдерживают, кое-кому приходится в заплатках щеголять...

Иркутск. Председатель обкома ДОСААФ Владимир Михайлович Безбоков не мог спокойно говорить, когда речь зашла о трудностях в авиационной организации.

— Если за полгода нашим авиаторам не дали ни капли бензина, то куда уж дальше! За это великое «спасибо» Совмину РСФСР. Если б мне не удалось выбить 20 тонн, то самолеты пришлось бы поставить на прикол. Или вот еще. Наш АСК переведен на первый разряд еще в прошлом году, а штаты ждем-пождем. И ничего поэтому не поступает из обеспечения. Это уж наш родимый ЦК раздевает нас. Ни копейки на чемпионат не перечислить — это как?! За собственные гроши призы покупать приходится, куда такое годится! Раньше хоть на взносы что-то приобретали, теперь и их нет. На воровство нас что ли толкают? И без того чуть ли не уголовщиной приходится заниматься. Химичим, чтобы выгадать что-то.

Начальник здешнего авиаспортклуба Леонид Иннокентьевич Панов подтверждает: соседям задолжали уже тонн 50 топлива. Превратились в попрошайки, доставал, выбивал, а иначе полеты и парашютные прыжки станут просто невозможны.

— Можете себе представить: к двенадцати самолетам, порядком изношенным, мы ни одной запчастей не получили. И на счету ни копейки денег. На ремонт автомобилей дают такой мизер,

что приходится то и дело пускать в оборот «жидкий доллар» — конвертируемую бутылку. Без нее здесь ничего не достанешь. Бартерные сделки «дашь-на-дашь» заключаем. Вот и мечешься в поисках того-сего, вместо того, чтоб делом, полетами заниматься. Без выходных, без отпусков кручусь уже шесть лет... Не хватит ли у костров летать? Ждали помещение, присылают... полказармы. Щитовой... Будто невдомек снабженцам нашим, что морозы у нас за пятьдесят.

Юрий Алексеевич Щепель, замполит АСК, недоумевает, как еще люди у них держатся. Водителей на весь клуб трое, рабочий день у них 10—12 часов, а оплачивают им, как положено, за 7. Врач на 150 рублей один на две смены полетов, на которые вставать приходится в пять утра и вечером допоздна. Жилья тоже не вымолишь. За десять лет получили одну квартиру. Отдали ее многодетной семье инструктора по парашютному спорту, Людвигу Ивану Карловичу, чей самоотверженный труд стал здесь нарицательным.

— Наш клуб, — говорит Юрий Алексеевич, — вырастил около двухсот мастеров парашютного спорта. Ежегодно до шестисот разрядников готовим. А желающих тысячи. Если вам кто-то скажет, что молодежь отвернулась от рискованных видов спорта, не верьте: когда идет запись, сюда не протолкнуться. А мы вынуждены из десятков брать единицы, как в космонавты отбираем. Парашютов не хватает, вот почему. «Запрыганные» донельзя. Прыжки записываем через один, иначе и вовсе отпрыгаемся. А ребята в Уликане и Магистральном ночуют на посадочных площадках, поджидая самолет на выброску. Люди работают до упора, что называется, на голом энтузиазме. Мы даже летающих стартовым завтраком не можем обеспечить — средств не хватает. Посмотрите, сколько строим на аэродроме и в чем там живем. Семьями. В контейнерах, цистернах...

Видел я их времянки. Возле каждой — огородик. Капитальное же все возводится для переменного состава и техники. «Хапспособом» делается, поэтому сроки пуска не называются.

Кемерово. Петр Леонидович Бородин, тренер здешней АО по парашютному многоборью, считает, что лучшая деталь экипировки его подопечных — нищен-

ская сума. Чего ни хвати — придется канючить с протянутой рукой. Категория изношенности матчасти — запредельная. А еще нет помещения для укладки парашютов, нет складов, нет плакатов для обучения и схем. Нет, нет, нет...

— Цены им нет, нашим людям! — восклицает Петр Леонидович. — Кубок Сибири взяли, зону выиграли, на чемпионат пробилась.

Здесь многое тоже делают сами. Мастер парашютного спорта Андрей Барабаш с гордостью показывал мне свое детище — тир, оборудованный им в подвале гостиницы. Есть где многоборцам становиться снайперами. Хорошо смотрятся и классы по вертолету и двигателю, аэродинамике и штурманской подготовке. В этом, как мне сказали, «повинен» Владимир Белобородов, организовавший умельцев. Здесь мне впервые довелось наблюдать за классной работой мастеров вертолетного спорта, за изяществом почерка Ми-2. А они в ответ на мои восторги с такой тоской заметили: «Сброситься что ли на настоящую спортивную машину?..»

Собрался было к планеристам, но меня отговорили: секция есть, а планер один и тот списанный...

Омск. Старший инспектор обкома ДОСААФ по авиационной и парашютной подготовке Геннадий Александрович Кузнецов начал с того, что их летчики-спортсмены на зональных чемпионатах неизменно завоевывают первые места на Л-29. Машины тоже почтенного возраста, ждали обновления, но из других авиаорганизаций прислали еще более заезженные. Создана планерная секция вообще без единого аппарата. Есть талантливые авиамоделисты, например, Валентин Залужский. Им созданы оригинальные модели: «летающий топор», «летающая дверь». Поддержать бы материально, но ведь не из чего. В дельтатальной аппараты сами строят. Валерий Русаков стал перворазрядником, мог бы поехать в Венгрию на соревнования, да нет экипировки. Попросту говоря, не в чем.

Приводить перечень нехваток из монолога начальника авиаорганизации омского ДОСААФ Р. Лютого, значит во многом повторять высказанное его коллегами. Много нареканий в адрес центральных органов пришлось услышать за время редакционной командировки этого путешествия из Хабаровска в Москву. Однако не все можно признать справедливым. Иногда эмоции дают пережест. Задерживает ЦК фонды на новый учебный год, и они поступают спустя несколько месяцев, когда уже наделано долгов — запасы совершенно иссякли. Задерживаются штатные расписания. Только после бесконечных проволочек удовлетворяются заявки. Все это вызывает законные претензии. Но и в этих случаях необходимо разобраться досконально. Ведь иногда виной тому собственная неразворотливость, несвоевременность представления заявок и запросов. Не так ли получилось у иркутян, когда они, образно выражаясь, пролетели с горючим?.. Не секрет, что средства, отпускаемые из бюджета на АСК, доходят в урезанном виде, частью оседают в краевом или областном комитете. Кстати, подмечено, что бич

досаафовских аэродромов — текучка кадров не захватывает местную комитетскую верхушку. Там состав стабилен...

Бывает, однако, что и отпущенными, полностью полученными средствами не всегда могут на местах распорядиться с умом. Вот хабаровчане жалуются на стесненность учебной базы, а ведь предоставленные ЦК ДОСААФ деньги и вроде бы немалые — 70 тыс. рублей они использовали не лучшим образом: вручили хороший аванс кооператорам, те, прихватив его, ушли по-английски, не прощаясь, оставив на память плохо сработанный фундамент неудачно спроектированного помещения. Что же, опять просить?

Не все учитывают, в какое время мы живем, какие трудности испытывает страна, как истощены ее ресурсы.

Большинство все-таки считается с положением, и поэтому-то и заходят разговоры о том, как бы это сделать так, чтобы не вытягивать последние соки из нашей несчастной экономики, а зарабатывать самим, обрести способность самосодержания, самокупаемости, научиться предприимчивости, деловой оборотливости? Когда встают на повестку дня рыночные отношения, все чаще авиаторы наши задумываются о внедрении элементов хозрасчета в практику полетов и парашютизма. Некоторым романтикам неба все еще режут слух выражения: «делать деньги», «коммерческий полет», «экономическая целесообразность» и проч. Да ничего, как видно, не попишешь, нужда заставляет, где можно, прирабатывать, хотя бы на «карманные» расходы, чтобы не терпеть тех лишений, которых можно избежать, если проявить минимум интереса к подвернувшемуся выгодному делу. Суждения, однако, высказываются самые полярные на этот счет. Вот лишь некоторые из них.

Председатель Хабаровского краевого комитета ДОСААФ Леонид Львович Цукерман:

— Считаю, что возможность перехода на хозрасчет или внедрения его элементов есть полная. На чем могут заработать наши авиаторы? На показательных полетах и прыжках. На спортивных праздниках. На доставке почты, перевозке небольших срочных грузов, отдельных пассажиров, деловых людей. Платные прыжки. Платное летное обучение желающих получить права пилота. Авиамоделлисты могут тиражировать свои изделия для реализации. Словом, если подумать... Нет, я оптимистически смотрю в будущее.

Менее оптимистичен А. Дудаков:

— Можно заранее считать убытки, — заявил Анатолий Георгиевич. — Ну кто за деньги будет смотреть показательные полеты? Забор что ли до неба построят? Ладно, платит тот, кто приглашает. Ну раз завод пригласил, ну два. И хватит: удовольствие-то не дешевенькое. Выходит, заработок эпизодический. Перевозки, говорите? А во-он они, наши конкуренты, аэрофлотцы. О, эти не позволят перехватить заказ! У них целая армада малых самолетов, да и выучка экипажей несравнимая с нашей в рейсовых-то полетах. Платные прыжки? Начни только взимать по два червонца за

прыжок — это где вы найдете такого юношу-толстосума, который бы оплатил подготовку хотя бы на третий разряд? А подготовка пилота? Что ни час — 120 рэ выкладывай. Смысл? Никакого — у нас ведь не как в Штатах, где личных самолетов немногим меньше, чем автомобилей. Нет, если авиаспорт не возьмет под свое крыло богатый спонсор — захиреем.

Юрий Щепель считает, что надо создавать региональные аэроклубы и хотя бы пару лет дать им возможность поработать самостоятельно. Хорошо бы также сократить до минимума весь управленческо-бюрократический аппарат, чтобы резко уменьшить расходы.

Председатель Кемеровского обкома ДОСААФ Владимир Алексеевич Табашников:

— За прошлый год только на показательных выступлениях наши ребята заработали тысяч пятьдесят чистой прибыли. Интересно, что пропагандировать наши виды спорта помогают сами приглашающие. Секретарь парткома совхоза Елыковский — Александр Иванович Грищенко уже в годах, но прыгал с парашютом. Боюсь, говорит, страшно, но ведь надо молодежь водухе-влять. Особенно хорошо нас принимают угольщики. Объединение «Кемеровуголь» выделило 60 тыс. долларов валюты для приобретения импортной техники. Сейчас у нас нарасхват идут воздухоплаватели на своих шарах. В Новокузнецке мы с бедностью нашей не потянули авиаспортклуб и закрыли его, так сколько обид было! Просят на свое полное содержание...

Омич Г. Кузнецов высказывается за строительство в каждом авиаспортклубе парашютной вышки, пусть и дорого, но окупится быстро и будет приносить немалую прибыль и хоть отчасти утолит жажду молодых попробовать свои силы. Плата-то умеренная.

Данько Юрий Афанасьевич, старший инструктор парашютного звена омской авиаорганизации ДОСААФ заявил:

— Захирает парашютизм, если и дальше пичкать его дотациями и содержать в роли пасынка. Все наши спортсмены выступают за создание аэроклубов прежнего типа. Это авиаторы. А мы, парашютисты, пойдем еще дальше — за создание хозрасчетного парашютного клуба, полное его самоопределение, вплоть до отделения от авиационной организации. Мы, между прочим, все уже рассчитали, и расчеты эти показывают: хозяйственная самостоятельность позволит не только одолеть современную нужду, но еще и обеспечит высокие темпы развития нашего вида спорта. Свои экономические выкладки и обоснования мы представим редакции вашего журнала и вы познакомите с ними всех наших коллег. Пора и нам, спортсменам, вплотную заняться экономикой своего большого труда, чтоб не быть зависимыми от всех и каждого, чтоб не выпрашивать униженно подачки на самое необходимое. Надо оздоравливать психологический климат для спортсменов-авиаторов.

Хабаровск—Иркутск—Кемерово—Омск

«КЛАССНЫЕ ДАМЫ» ВМЕСТО ЛОПИНГА

Это случилось в Грозненском аэроклубе на самолете МиГ-17. При выполнении 4-го разворота курсант Клименко потерял сознание, самолет упал с высоты 200 м и разбился... В Могилевском авиаспортклубе (АСК) на самолете Як-12 летчица-спортсменка Люда Сенгила после 3-го разворота тоже потеряла сознание — и опять трагедия... В Донецком АСК мастер спорта, член сборной команды СССР по самолетному спорту Татьяна Кузнецова попала точно в такую же ситуацию... Впрочем, достаточно, хотя этот страшный перечень можно было бы продолжить.

Итак, техника — в порядке, условия полета — нормальные, а основная причина аварий — потеря работоспособности в результате перегрузок, как следствие... недостаточной физподготовки летчиков.

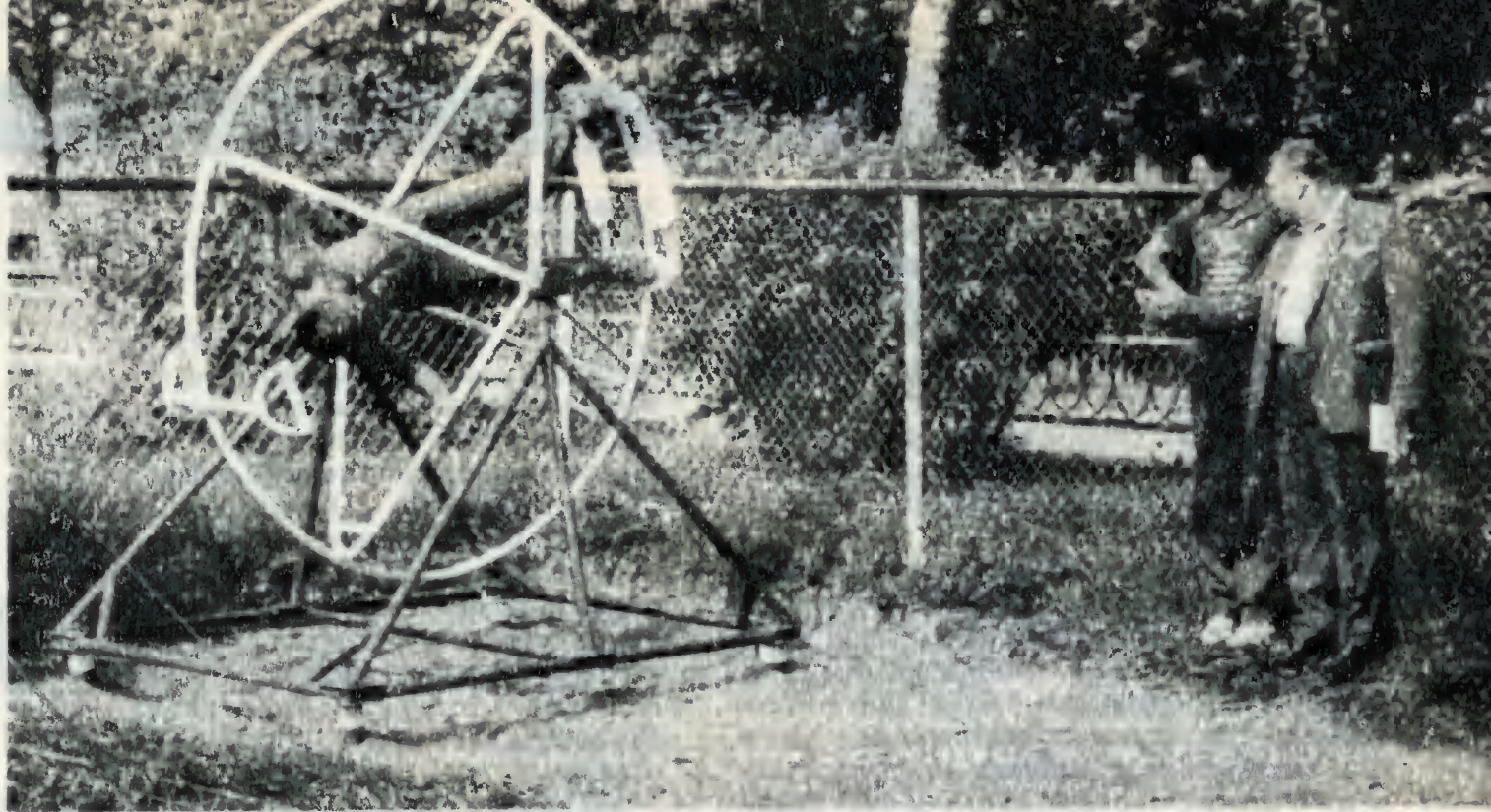
Однако разве совместимы понятия летчик-спортсмен и его недостаточная физическая подготовка?

Этот и многие другие вопросы обсуждались на учебно-методическом сборе помощников начальников училищ, УАО, ЦАК СССР им. Чкалова, заместителей начальников училищ, начальников военных циклов, преподавателей физвоспитания и общественных спортивных организаторов аэроклубов ДОСААФ, состоявшемся в Калуге.

Приведу еще несколько примеров, говорящих сами за себя. До 47% аварийных ситуаций возникают в УАО и АСК ДОСААФ из-за недостатков физподготовки. Установлено, что 7,5—10% случаев нарушения работоспособности в полете сопровождалось потерей сознания, из-за повышенной вестибулярной чувствительности. От 13 до 33% курсантов имеют неудовлетворительные оценки по устойчивости к перегрузкам и по выносливости. Как следствие — отмечено до 33,4% случаев потери работоспособности. Полагаю, что все эти факты достаточно убедительно свидетельствуют о состоянии физподготовки летного состава.

Как же сложилось такое отношение к ней, вроде бы к занятию и нужному, но не обязательному? Словно к утренней зарядке, о необходимости которой много говорят, только многие ли ее делают?.. В каждом авиаподразделении ДОСААФ есть штатный работник, призванный заниматься физвоспитанием непосредственно. Цели и задачи он имеет вполне четкие и конкретные: в рамках общего обучения занятия физподготовкой должны способствовать быстрому освоению курсантами и спортсменами летной профессии на уровне требований безопасности, профессиональной надежности, сохранению и продлению летного долголетия. Между тем уровень физподготовки в некоторых подразделениях ДОСААФ оставляет желать лучшего.

Об этом с тревогой рассказывает



старший инспектор Управления авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР по физподготовке подполковник Игорь Георгиевич Кришкевич. Так, например, в Волгоградской и Ярославской УАО физподготовке решили уделить лишь 3 месяца в году — в летний период, ссылаясь на слабость материальной базы. Отношение к физкультурному оборудованию здесь да и в других местах просто безобразное: из-за отсутствия элементарного ухода инвентарь ржавеет и гниет, спортивные площадки заросли бурьяном. Остается острым вопрос: как удерживать имеющиеся и где найти новые кадры на должность помощников начальников училищ, авиаорганизаций и клубов по строевой и физической подготовке?

За последние два года сменилось 55% работников этой категории. Известны факты использования их не по назначению, совсем для других целей — в качестве старшин рот, этаких «классных дам». И как результат такого отношения — уровень физподготовки курсантов в некоторых подразделениях ДОСААФ «способствует» не улучшению, а ухудшению здоровья. Например, из 585 выпускников аэроклубов и авиаспортклубов в Качинское и Борисоглебское высшие военные училища поступили лишь 46,5%, очень многих не допустили к учебе медицинские комиссии.

Выход из создавшейся ситуации подполковник Кришкевич видит в совершенствовании спортивной базы: необходимо не только выделять добротный инвентарь и спортивное имущество, но и максимально использовать местные ресурсы и силы для создания залов и площадок, качественного их оснащения спортивными снарядами. Необходимо повысить плановость и эффективность физподготовки, работая с группой не более 15—16 человек. Добиться индивидуального подхода. Не должен оставаться в стороне от нее и постоянный летно-технический состав подразделений ДОСААФ...

Так что, нет положительных примеров? Конечно, это не так. Высокий уровень физподготовки и оснащения в Калужской учебной авиаорганизации. Оздоровительный центр, оригинальные спортивные снаряды и оборудование, спортзал и площадка, сделанные курсантами по инициативе начальника Александра Косенкова и его помощника по физподготовке Ивана Тюнина — чего же лучше!

А вот взгляд на проблему начальника научно-исследовательской медико-биологической лаборатории военно-технических видов спорта ЦК ДОСААФ СССР кандидата медицинских наук полковника медицинской службы А. Кривоноса. Среди главных причин аварийности, наряду с ошибками в технике пилотирования и эксплуатации авиационной техники, он видит и недостаточную психо-физическую закалку летного состава. Так, с 1957 по 1983 гг. наблюдалось почти 5-кратное их возрастание (с 17 до 83%), несмотря на многочисленные профилактические меры. Основной причиной стала так называемая «болезнь адаптации», определяемая в значительной мере слабой психо-физической подготовкой летного состава.

А как быть с дефицитом времени, отводимого на физподготовку? В учебно-авиационных организациях ей отводится всего 66—68 часов (при обучении на реактивных самолетах), 56 часов (вертолеты) и 60 часов для постоянного летного состава — в год. Где же взять свободные часы при насыщенной учебной программе? Понятно, что не за счет летной и авиационно-технической подготовки, дающей профессиональные навыки.

— Один из резервов, — говорит Кривонос, — это уменьшение расхода учебного времени частично на марксистско-ленинскую подготовку (на нее отводится около 300 часов). Сравните со временем для физподготовки и приобретения профессиональных навыков, и станет ясна причина многих наших недугов.

Что же думают по этому поводу в ЦК ДОСААФ СССР? Начальник Управления авиационной подготовки и авиационного спорта генерал-лейтенант авиации С. Маслов полностью поддержал и критику, и предложения авиаторов.

Хочется надеяться, что обсуждаемая проблема заставит по-иному взглянуть на организацию физподготовки некоторых начальников подразделений ДОСААФ, что руководители всех рангов уделят ей ту долю внимания, которую она по-настоящему заслуживает. И остается лишь удивляться тому, что на сбор не прибыли как раз те, у кого дела спортивные обстоят неблагоприятно.

Виктор КУЛИКОВ, спец. корр. «КР»

Геннадий РАКОВЩИК

«ПОДПОЛЬЩИКИ»

Белоруссия, соседка «летучей» Литвы, в отличие от нее, республика сугубо «земная» — ни поголовной небесной страсти, ни безусловных и неоспоримых спортивных достижений. Но глубоко будут неправы те, кто решит, что авиаспорт у белорусов в застое. Нет, просто отношение к нему сложилось как бы ровное и спокойное. Кому надо, кому интересно, им занимается.

А моделизм в республике, прямо скажем, приходит в упадок. Когда слышишь рассказы спортсменов Литвы или Украины о своих проблемах, остается только разводить руками — с жиру бесятся мужики, да и только! Ну сложности с кордодромами, ну перебои с материалами, ну недостаточно современно оснащены лаборатории. Что тут такого? У нас вообще нет авиамodelьного клуба. Его создание — дело необозримого будущего, по крайней мере сейчас этот вопрос даже не стоит в повестке дня.

Как же! — воскликнут наиболее осведомленные из читателей, ведь давным-давно вышло постановление Президиума ЦК ДОСААФ СССР о создании авиамodelьных клубов на местах? В том-то и дело, что в этом постановлении есть клапан, перекрывающий нам кислород, то есть открытие возможно «по усмотрению председателей ЦК ДОСААФ республик». Следовательно, Москва финансов не дает, мол, если сможете на месте «вытянуть» — открывайте.

Местные наши товарищи решили, что иметь авиамodelьный клуб в республике — непозволительная роскошь. Причем, по закону они как бы правы: ведь дело ДОСААФ — подготовка специалистов для армии и народного хозяйства, а спорт — это так, в нагрузку. Потому финансы на моделизм ежегодно урезаются. Нет налаженного централизованного обеспечения материалами. Ведь даже «слева» ничего не купишь по той простой причине, что и там ничего нет. Материалы — только в «торговых точках» при ДОСААФ. По сути, это простые магазины, с обыкновенным товарооборотом, от которого зависит премия продавцов. Так что товары продаются в порядке живой очереди, да еще под девизом — в одни руки не больше одного наименования. А норма отпуска знает

какая? Аж 0,4 куба бальзы на всю республику, получается по полтора бруска на область... Летите, голуби!

А кадры? Не секрет, что авиамodelьными кружками зачастую руководят неквалифицированные преподаватели, для которых это место — лишь источник дополнительных средств. Почему? Ответ традиционный — все упирается в зарплату. Тот «мизер», который мы можем предложить руководителям кружков, не позволяет высококвалифицированным специалистам (а к ним относится большинство авиамodelистов-профессионалов) целиком отдаваться любимому делу. Ведь оно ой какое хлопотное!

Например, при Минском аэроклубе находится центральная авиамodelьная лаборатория, на руководителя которой возлагаются обязанности тренера сборной республики как по свободнолетающим, так и по кордовым моделям, а заодно и по ракетам и радиоуправляемым, и по подготовке команд юношей. А между тем это совершенно разные направления авиамodelизма. Стоит ли говорить, что будь ты семи пядей во лбу, всего не охватишь.

Или само проведение соревнований? На этот год — их было 24 наименования. Перерыв между ними в весенне-летний период — два-три дня, максимум неделя. Наверное, это оправданно, если на каждый класс моделей имеется свой руководитель, а если за все отвечает один человек? Фигаро здесь, Фигаро там? Практически — нигде. Причем соревнования и сборы в летнее время зачастую проводятся в курортных местах. Купить билеты для поездки туда просто невозможно.

В трудовой книжке у бедолаг-тренера скромная запись — «инженер-авиамodelист». Практически это означает, что оклад тренера — 160 рублей — не зависит от роста мастерства (как, например, у тренеров-преподавателей в авиамodelьных клубах), ни от количества подготовленных чемпионов, ни от выслуги лет. Вот и получается, что растят подрастающую смену люди, которым все «до лампочки».

И смены-то уже не видно. Витебская и Гродненская области несколько лет не принимают участия в соревнованиях на первенство республики, да и все остальные команды существенно ниже

уровня пяти-семилетней давности, не способны «летать на моделях», приближенных к 1 классу.

Можно, конечно, все «смахнуть» на неперспективную молодежь и плохих наставников. Но не получается. В нашей лаборатории занимаются 4—5 групп. Согласно санитарным нормам и нормальным условиям труда спортсменов минимальная ее площадь должна составлять 300—350 м, то есть 4,5 м² на человека. У нас же — 130 м², вместе с коридором. Конечно, выкручиваемся, проводим занятия в две смены. Для начинающих это простительно, но если говорить о высококвалифицированных спортсменах, членах сборной, то у них должно быть свое, индивидуальное рабочее место. Но его нет.

Десять лет назад на базе Минского аэроклуба был построен один из лучших в то время авиамodelьный комплекс. 5—7 лет здесь проводились ежегодно всесоюзные соревнования, что, конечно, здорово само по себе, явилось своеобразным допингом для белорусских спортсменов. Потом на кордодроме решили сэкономить — упразднили должность сторожа, отдали комплекс на «откуп» близлежащим деревням. Теперь это место встречи местной молодежи или площадка для кулачных боев. Жители растаскивают сетку и шифер, вырезают стекла. Вот и приходится тренерам и спортсменам ежегодно делать капитальный ремонт, занимающий как минимум неделю драгоценного летнего времени, не говоря уже о том, сколько сил и средств уходит на «пробивание» стройматериалов, таких дорогих и дефицитных.

О всесоюзных соревнованиях на нашем кордодроме нет и речи, проводим только сборы. А сборы — это практически незаконное, так сказать, подпольное мероприятие. Потому что нет такого постановления, которое бы официально освобождало спортсменов от работы для участия в чемпионатах страны...

Но руководство у нас, несмотря ни на что, весьма строгое. Собеседования на тему «место на чемпионате СССР — любой ценой» проходят регулярно. Что ж, в принципе задача выполнима. Дело за малым: надо лишь выпустить авиамodelизм из «подполья».

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

157, 199, 266, 273,
Баллиста
1/72 Модели Москвы,
Минска, чертежи

170, 256, 407, 408, 258, 349,
266, 400

208, Б-25, 197

1/72 Донецка, Баку, Ташкента,
чертежи 1/72, 1/48

415, 431, 402, 232, 357, 197,
214, 243

310085, Харьков, ул. Продольная, 1а-129
Кузнецов П. Д.

142284, Московская обл., Серпуховский
р-н, п. Протвино, Фестивальный проезд,
17-109, Цибин Ю. В.

111558, Москва, ул. Молостовых, д. 16,
к. 4, кв. 120
Мохначев А. Ю.

Александр АНДРЮШКОВ

НАД АМУРОМ-БАТЮШКОЙ

Белохвостый орел встрепенулся. Мощно взмахнул крыльями, крутой спиралью начал набирать высоту.

— Смотри, нас атакуют! — Владимир Шубин поворачивается ко мне вполоборота, ветер срывает с его губ слова. Шубин берет на себя поперечную штангу трапеции мотodelьтаплана, и «Космос» боевым разворотом уходит от птицы в сторону.

Впервые «летающее крыло» подняло человека с местных сопки в 1975 году. В то лето многие мальчишки Комсомольска-на-Амуре вдруг «заболели» небом, добавив своими разговорами о каких-то полетах над рекой немало хлопот родителям. Правда, узнав в чем дело, они спокойнее стали относиться к новому увлечению своих чад. При авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина, на котором работало много пап и мам новоявленных «икаров», энтузиасты-конструкторы построили простенький — парус да три металлических прута с поперечной — дельтаплан. Кто-то из сторонних наблюдателей сказал: «Не полетит!» и ошибся — упругий дальневосточный воздух стал надежной опорой самодельному летательному аппарату.

С 1979 года мотodelьтаплан получил в Комсомольске-на-Амуре постоянную прописку. Рядом продолжали тихо парить те, кто не изменил просто крылу. Но уживались мирно. Неба хватало на всех, и открывало оно свои объятия всем, кто уважал его законы.

У истоков клуба самодельного авиационного творчества в Комсомольске-на-Амуре стоял Шевяков. Олег Валентинович фанатично влюблен в Пятый океан, в авиацию. К нему в клуб шли и отличники учебы, и отчаянные парни с пригородной Силенки, на которых местная милиция давно рукой махнула, мол, неисправимые.

На снимке: «Космос», автор и пилот-инструктор В. Шубин.

Генеральный директор авиационного производственного объединения Анатолий Михайлович Петров за глобальностью стоящих задач не терял из поля зрения работу клуба, поддерживал его руководителя морально и материально — завод, производящий современную технику по заказам Минобороны, мог поделить своими доходами, зная, что завтра воспитанники Шевякова придут в его цеха и конструкторские отделы.

Но жизнь, словно радуга — разноцветная. Год назад разладились отношения генерального с руководителем клуба. Как говорится, бог с ними, с личными амбициями, лишь бы делу они не были помехой. Но в Комсомольске-на-Амуре сложилось так, что не только мотodelьтапланам, но и кордовым моделям из-за склок и сведения счетов руководителей едва не пришел конец.

Я не ставлю сейчас своей целью решать, кто прав, а кто виноват. Знаю, что был период, когда едва не заросла тропинка к порогу авиаклуба, не оборвалась их взлетная полоса в небо. К счастью, этого не случилось. Нашлись сильные руки и горячие сердца, не давшие погаснуть огоньку творчества.

В самый разгар конфликта между Шевяковым и администрацией завода клуб любителей авиации возглавил Владимир Шубин. По специальности — авиаконструктор. По призванию — пилот. По увлечению — человек, раз и навсегда заболевший небом, жаждающий полета. Было бы неправдой сказать, что Шубина не затронули волны конфликта — он ведь фактически занял место, на котором до недавнего времени находился Шевяков. Назначен был соответствующим приказом, имеющим юридическую силу. Только приказ приказом, а в действительности, каким преемником оказался Владимир Анатольевич, возглавив клуб?

И вот я в здании бывшей оранжереи, где расположен клуб. Возраст

слушателей широк по диапазону. Старшему госавтоинспектору капитану милиции Юрию Марченкову, например, недавно исполнилось сорок пять, школьнику Игорю Ивакину — пятнадцать, дочке Шубина Светлане и того меньше — двенадцать. Всего же «пацанов» в клуб любителей авиации приходит более пятидесяти, да еще двадцать человек занимается в звене планеристов.

Вспоминаю свою аэроклубную досафовскую юность в Луганске и признаю: в 1966 году нас было меньше. На сердце сразу потеплело. Может, вскоре не придется стискивать до боли зубы, услышав, что в авиаклубе города Квебек (Канада) состоит 15 тысяч членов, и уже мой канадский коллега будет втайне мечтать, чтобы русский пилот-любитель поднял его в небо России. Дай-то бог! Есть на что посмотреть в наших просторах с высоты птичьего полета...

— Полетим на «Космосе», — говорит мне Владимир Шубин и ведет к какой-то этажерке на маленьких колесах-дугах. Уловив мое недоумение, поясняет, что само крыло находится в ангаре — пробили накануне при посадке камешком, а винт с двигателя сняли для починки — скололи кусочек древесины... «Не было еще ни одного случая отказа в воздухе и грубой предпосылки к летному происшествию на земле!», — спокойно говорит Шубин, и мы одновременно, как бы невзначай стучим костяшками пальцев по подвернувшейся деревяшке.

Инициативных у нас любят: предложил — делай. Шубин выкладывает передо мной груды книг. Некоторые из них похожи на «амбарные» для учета складских запасов. Другие вызывают уважение переплетом и тиснением букв. В первых — расписание занятий по метеорологии, особым случаям в полете и действиям в нестандартных ситуациях, технике выполнения фигур пилотажа на мотodelьтаплане, поименный список слушателей с отметками о посещениях: два пропуска занятий, на третье «разрешается» не приходиться — все равно не пустят. Дисциплина жесткая, но не в тягость, и на занятия слушатели идут не из-под палки. Книжки с тиснением — это документы: инструкция по производству полетов, методические указания по безопасности, временное положение о порядке выдачи технических заключений на самодельные воздушные суда, их испытаний, регистрации, эксплуатации и выдачи свидетельств на управление ими.

Документы и инструкции согласованы с командованием ВВС округа, ПВО, руководством Единой системы управления воздушным движением, ДОСААФ СССР, Министерством авиационной промышленности. Солидно, нечего сказать. Но замечаю, что многие положения разных документов повторяют



друг друга, а иные находятся в полном противоречии.

— Каждое ведомство свои документы плодит, — говорит Шубин, — а единства нет. Да и вообще самодеятельные авиаклубы для всех обуза: ни ВВС, ни МАП, ни ДОСААФ серьезно нами заниматься не хотят.

Прав, тысячу раз прав Шубин! Не от него одного слышал я о том, что самодеятельное авиационное творчество в нашем Отечестве, словно сопливое дите в руках мачехи. Вот и стараются Шубин и его помощники Александр Беликов, Олег Куценко, Чернышев Виктор, Александр Литвинов поменьше привлекать к себе внимания инстанций. А для этого много и не надо: с просьбами не вылезать да летать без происшествий.

— Мы, — говорит Александр Литвинов, пилот-любитель, он же инструктор и штурман клуба и обладатель еще доброго десятка технических профессий, — сами разработали и отпечатали на заводе формуляр моторного дельтаплана, летную книжку пилота-любителя, проспекты своих летательных аппаратов...

Хотелось бы сказать: ай, да молодцы ребята! Вот только язык не поворачивается. Во всем мире технические виды спорта — дорогое удовольствие. Мне рассказывали спортсмены-парашютисты во Франции, что у них не всегда найдутся деньги заплатить за прыжок (у нас наоборот: клуб спортсмену платит), в Канаде членство в авиаклубе обходится спортсмену тоже в трехзначную сумму. Правда, когда Литвинов учился на пилота-дельтапланериста в Феодосии, он тоже выложил за 20 дней учебы 1300 рублей из своего кармана. И все, что дельталетчики сейчас производят у себя в Комсомольске-на-Амуре, тоже бьет по семейному бюджету и честолюбию: перед генеральным директором завода за каждой гайкой не наклоняешься. Благо Петров сам к авиации равнодушен — не только рублем, но и твердой валютой самоделщиков «подкармливает».

Инструктирует меня у мотodelьтаплана Володя Шубин. Он говорит, что «Космос» — аппарат производства французской фирмы Ля Муэт, обошелся в 4000 долларов. Двигатель на нем установлен австрийской фирмы Ротакс. Летать на «Космосе» одно удовольствие. Сложный пилотаж можно крутить с перегрузками плюс 6 и минус 4 единицы! Маневренность, как у стрижа...

А какую отечественную технику может предложить любителям авиации клуб самодеятельного авиационного творчест-

ва в Комсомольске-на-Амуре? Пока мизер. Построили своими силами несколько экземпляров типа «Эльф» и «Пегас». Но летать на них после «Космоса» все равно, что скакать, сменив мустанга на корову. Но Шубин подводит меня к одному из аппаратов. Он не похож на своих собратьев по прописке, отличается и от французского образца. А эту самоделку назвали «Фрегат». С двигателем фирмы Ротакс он по своим характеристикам очень близок к «Космосу»...

...Ранним утром мы собрались у бывшей школьной оранжереи. Втроем за десять минут сложили «Космос» и без особого труда погрузили его в кузов бортового «газика». Лишь полтора метра упакованного в красно-синий чехол «летающего крыла» торчало наружу из-под брезента.

От клуба до аэродрома около трех километров. Дорога тянется по городской окраине района Дземги. На ней живого места нет: щербины и ухабины. Стараясь не смотреть на стонущий всеми сочленениями «Космос». От мысли, что на нем предстоит сейчас подняться в воздух, знобит.

У кромки взлетной полосы выгружаемся. Поднимается вертикальная штанга. Оснащенное нервюрами, распрямляется крыло. Еще через пять минут, то, что я вчера обозвал про себя «этажеркой», становится летательным аппаратом.

К вертикальной штанге крепится крыло, двигатель, двухступенчатое кресло. «Не поместимся», — думаю я, натягивая меховой японский костюм для горнолыжников. «Солидно» выглядит и Шубин. Но, к моему удивлению, мы размещаемся, не стесняя друг друга: впереди у руля трапеции — Володя, за ним — я. Под нами два десятилитровых бензобака. Расход топлива — 8 литров на час. Протяженность нашего маршрута над Амуром сто пять километров в одну сторону. Лететь будем на скорости до 100 км/час, с переменным профилем от метра до 4 тысяч.

Шубин предупреждал меня, что разбег будет коротким. Но 15 метров — это фантастика! А «Космос» уже набирает высоту, мы словно вспухаем над землей, и встречный ветер выжимает слезы из глаз, и с непривычки — избаловала герметическая кабина истребителя! — мне трудно проморгаться. Шубин же чувствует себя в родной стихии: обжал ладонями в поношенных перчатках руль и, словно дирижер палочкой, управляет парусом, моментально реагирует на каждый порыв ветра. «Космос» летит над Амуром плавно, без рывков и ныряний.

— Володя, — наклоняюсь к Шубину, — разреши попилотировать.

Только бы не отказал! Но Шубин кивает головой и убирает руки с трапеции. «Космос» и впрямь становится мустангом! Он рыщет по горизонту, хочет встать на дыбы, чтобы тут же лечь на крыло и булькнуть в Амур. Уже не слезы, а пот застилает глаза. До чего же ноют минут через пять руки, словно целый день мешки с цементом ворочал. Шубин почувствовал мои мучения, пожалел, взял управление на себя, и «Космос» вновь стал тихим и послушным мотodelьтапланом.

— Курсанту-новичку, — скажет мне потом Шубин, — мы даем три часа налета перед самостоятельным подъемом. Практически все юноши и девушки осваивают аппарат без затруднений...

Да, мотodelьтаплан при соответствующем к нему уважении доступен каждому, кто «видит» на посадке землю. Но как на аппарате можно крутить сложный пилотаж, ума не приложу: единственный прибор — высотомер притянут к левому углу трапеции парашютной резинкой. Есть еще, правда, на правом колене у Шубина планшет со схемой маршрута и другими данными, а на левом — пульт управления радиостанцией.

— Надо устанавливать приборную панель, — говорит Володя, — а где взять? Радиостанцию и ту гражданские летчики подарили, сняли со списанного чехословацкого самолета Л-410, отечественных нет и не предвидится скоро.

Уйдя боевым разворотом от атаки орла, Шубин пикирует к самой воде, и мы несемся над Амуром, провожаемые не совсем дружелюбными взглядами рыбаков. Кое-кто отворачивается. Понятно, у такого только удище в руке, а в Амуре вместо лески многометровая сеть стоит — сверху хорошо видны притопленные поплавки.

Под нами простор воды. Амур действительно очень велик. Не зря зовется Батюшкой.

Шубин что-то сделал с трапецией, и «Космос» шустро побежал по земле.

— Знаешь, где мы приземлились? — спросил Шубин.

Я пожал плечами, мол, откуда. Огляделся. Мотodelьтаплан стоял у кромки поля. По заросшей осокой канаве тяжело текла маслянистая жижа. Туда, где за лозняком виделся Амур. Пыльная дорога, поднявшись в гору, огибала неширокой лентой старое кирпичное здание с выщербленными стенами и замшелой крышей.

— Этот район города называется «Победа». А с этого поля начинал летать Маресьев...

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

258, 233, 232, 245, МиГ-21, Ми-1, По-2

402, 212, 232, 256

415, 217

415, 217

196, МиГ-3-19, Ла-7, Як-9, СБ

197, 171, МиГ-15-21, Ми-1-6-4, Як-24, Ил-28 и др.

243, 197

232, 171

222310, г. Молодечно Минской обл., ул. Янки Купалы, 126-315, Кудлай А. И.

450096, Башкирская АССР, Уфа, ул. Лесотехникума, 26-120, Шарипов В. А.

455011, Магнитогорск, ул. Щербакова, 55 Кривошееву А. Н.

455011, Магнитогорск, ул. Щербакова, 55 Кривошееву А. Н.

Наталья ВАРИЧЕВА

ЛЕТАЮЩАЯ СЕМЬЯ

Как-то так повелось, что если парашютист или летчик женится на парашютистке или летчице, то, как правило, продолжает прыгать или летать только муж, жена же заканчивает свою карьеру в авиации. Очень редко можно встретить «летающую семью». В Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова есть одна такая семья — Шпиговские.

Знакомьтесь. Он — Александр Григорьевич, тренер сборной команды СССР по высшему пилотажу. Закончил Волчанское авиационное училище ДОСААФ. Им освоены самолеты Л-29, Як-18а, Z-326, Як-50, Як-52, Як-55, Су-26. Его общий налет — 3200 часов. Имеет звания «Мастер спорта СССР» и «Заслуженный тренер РСФСР». Она — Галина Анатольевна, летчик-инструктор спортотдела Центрального аэроклуба. Окончила Московский институт инженеров гражданской авиации. Ею освоены вертолеты Ми-1 и Ми-2. Ее общий налет — 1400 часов. Имеет звание «Мастер спорта СССР международного класса». Абсолютная чемпионка СССР 1983 года по вертолетному спорту, многократная чемпионка СССР и РСФСР в отдельных упражнениях, член сборной СССР. У них два сына. Роман — 8 лет и Андрей — 5 лет.

Прежде чем перейти к ответам на вопросы, заданные мною Александру и Галине, позволю себе высказать личное мнение о них. Если быть предельно краткой, то я бы сказала, что его характеризуют увлеченность, целеустремленность, общительность, ее — терпение, чувство долга, сочувствие людям. И так...

— Считаете ли вы, что у вашей жены (мужа) опасная профессия?

Он: Нет, не считаю.

Она: Да, я хорошо знаю, как иногда подводит техника, на которой он летает, и сколько его друзей погибло.

— Вы бы хотели, чтобы ваша жена (муж) бросила (бросил) летать?

Он: Да, хотел бы. Считаю, что кто-то из родителей должен быть все время с детьми, нельзя рассчитывать только на бабушку с дедушкой. Если бы я работал слесарем или еще кем, смог бы больше времени быть дома, тогда думаю, не возникло бы такой проблемы.

Она: Нет. Я знаю, что для него значат полеты... Когда он летает — он красивый, интересный, веселый, добрый. Когда нет — его как подменяют.

— А как вы думаете, ваша жена (муж) желала бы (желал бы), чтобы вы поменяли профессию?

Он: Думаю, что нет.

Она: Да, не раз он заводил разговор о том, чтобы мне уйти из аэроклуба, найти другую работу или сидеть дома с детьми. Но я не сдавалась, и он уступал. Правда, меня здорово выручают мать и отец. Без их помощи пришлось бы что-нибудь предпринимать.

— Вам часто приходится ездить на сборы, соревнования. Как это влияет на ваши взаимоотношения?

Он: Может показаться странным, но это улучшает взаимоотношения. У нас меньше вероятность надоесть друг другу: то разлуки, то встречи.

Она: Частые расставания, конечно, не самое приятное в нашей жизни. Зато каждая встреча — это событие. И мало времени остается на ссоры.

— При знакомстве, когда надо представить жену (мужа), вы испытываете гордость за то, что она (он) — летчик?

Он и она: Да.

— Вы бы хотели, чтобы ваша жена (муж) была бы вашей спортсменкой (был бы вашим тренером)?

Он: Нет, потому что не представляю, как бы я был строгим, подчас жестким, по отношению к близкому человеку. Но, учитывая ее человеческие качества, я бы не отказался от такой спортсменки.

Она: Нет, хотя он мне и помогает своими советами, но, боюсь, что если бы я была его спортсменкой, то не выдержала бы его строгости.

— Знание женой (мужем) вашей профессии изнутри помогает в жизни?

Он: В общем, да. Когда жена знает, что такое 4 зоны в смену и что сборы не прогулка, это в некоторой степени облегчает жизнь. С другой стороны, для «земных» женщин я несомненно отблеск романтики «небесной» работы, а перед летающей женой это уже не козырь.

Она: Помогает. Ведь он знает, что такое напряжение перед соревнованиями и во время них, и поддерживает меня в такие моменты.

— Чем вы будете заниматься, когда получите право выйти на пенсию?

Он: Постараюсь подольше летать. Потом, надеюсь, найдется для меня работа в Центральном аэроклубе. Без спорта и клуба я плохо представляю свою жизнь.

Она: Откровенно говоря, хотелось бы подольше продержаться... О другой работе пока и думать не хочется.

— Ваша семья испытывает материальные затруднения?

Он и она: Нет.

— Чего вам лично не хватает для полного счастья?

Он: Вопрос трудный. В общем-то, я доволен своей жизнью. Поскорее получить отдельную квартиру.

Она: Времени, квартиры, терпения. Чтобы не бояться, что скоро наемнут об уходе.

— А как вы считаете, чего не хватает жене (мужу) для полного счастья?

Он: Чтобы больше давали летать, чаще вызывали на сборы.

Она: Квартиры. И еще. У него не хватило сил совмещать учебу в Ленинградской академии гражданской авиации и сборы. Мне кажется, у него осталась затаенная неудовлетворенность.

— Кто в семье главный?

Он: Я, конечно.

Она: Я уверена, что он считает себя главным. Но жизнь показывает, что он принимает свои решения, а выполняет мой...

— Какая черта характера вашей жены (мужа) вам больше всего нравится?

Он: Женственность. Она хорошая мать.

Она: Доброжелательность.

— А какая не нравится?

Он: Можно, я пропущу этот вопрос?

Она: Бывает несдержан.

— Вы хотели бы, чтобы ваши сыновья стали летчиками?

Он: Да, мечтаю об этом, только не военными. Спорт или гражданская авиация. Стараюсь готовить их физически, чтобы потом хватило здоровья. И вообще, пытаемся развивать их разносторонне. В авиации нужны знания и сообразительность.

Она: Хотелось бы, но если не станут, расстраиваться не буду.

— Всего один вопрос к детям. Кем хочешь стать, когда вырастешь?

Роман: Точно еще не решил. Может быть, милиционером.

Андрей: Солдатом.

От автора: Пока это говорит лишь о том, что милицейская и солдатская форма для мальчишек привлекательнее, чем летная форма летчиков авиации ДОСААФ.



Анатолий КРИКУНЕНКО

ОПАСНАЯ ЗОНА



Сумской аэроклуб ДОСААФ СССР имени В. П. Супруна дал советскому спорту не один десяток вертолетчиков самого высокого класса. Его воспитанники неоднократно представляли нашу страну на крупнейших международных соревнованиях, часто устаиваясь при этом титулов чемпионов и рекорсменов. Постоянно росла надежная смена ветеранам. Однако в последнее время интерес к этому важнейшему военно-техническому виду спорта здесь заметно упал. Гораздо труднее стало обновлять сборные команды различных рангов, начали таять ряды тех, кто когда-то увлекся небом. Они не выдержали испытаний и невзгод, все меньше и меньше желающих приходит сюда, чтобы заняться вертолетным спортом.

Почему же это происходит? Что нужно сделать чтобы вывести этот некогда популярнейший вид спорта из «опасной зоны», в которую он попал? Эти вопросы я задавал многим в Сумах, получилась стихийно как бы встреча за «круглым столом». Своими мыслями поделились абсолютная чемпионка мира заслуженный мастер спорта СССР Любовь Федоровна Приходько, чемпионка страны, мастер спорта международного класса Любовь Татарина, мастер спорта СССР Геннадий Шапочка, начальник Сумской АО Владимир Борисович Снегирев и старший штурман Леонид Васильевич Малев.

Л. Приходько: Причин падения престижа вертолетного спорта много, о них надо говорить обстоятельно и подробно. Начну с того, что у молодежи заметно поубавился к нему интерес. Известно ведь, чтобы заниматься серьезно любым делом, необходимо свободное время. А его-то как раз у спортсменов нет. Нужно на предварительные — для этого требуется полдня, но с работы не отпускают, дескать, хозрасчет. Вырваться на соревнования — проблема: на предприятии громы-молнии мечут, если работник отлучается с производства...

Потом опускаются руки: мол, пропади оно все пропадом. И только большие энтузиасты, наиболее терпеливые и всевыносящие, продолжают бороться за свою мечту. А сколько таких? Единицы.

Они погоды не делают. И если даже мечта осуществилась, спортсмен стал мастером, выбился в призеры или чемпионы, в профессиональном плане у него нет перспективы. Куда он дальше пойдет? Чем займется? Раньше, скажем, в авиационные училища были спецнаборы — спортсменов принимали на льготных условиях. И правильно делали! Спортсмен в совершенстве владеет машиной! Знает ее, как свои пять пальцев. Разве можно сравнивать его с парнем со школьной скамьи? К сожалению, теперь такие льготы отменены. Вот и задумываешься: а что потом, после большого спорта?..

Л. Татарина: Состав команды часто меняется: два-три года — и новый набор. Мы пытались укомплектовать костяк команды из студентов 1-го курса институтов. Надеялись, что через три-четыре года, к концу учебы можно и чемпиона воспитать. Да очень уж неохотно идут к нам ребята. К тому же — никакой, в сущности, рекламы нашего спорта!

Л. Приходько: Реклама у нас никудышная — это верно. Не балует нас ни радио, ни телевидение. Прошел, к примеру, чемпионат Союза по вертолетному спорту, а телевидение даже не показало. Правда, о чемпионате России был небольшой сюжет. И в прессе довольно редко встретишь материал о проблемах нашего вида спорта, его энтузиастах. И стоит ли удивляться, что даже в соседних районах молодежь не слышала о Сумском вертолетном. Откуда же взяться свежим силам? Надо, мне думается, смелее практиковать показательные выступления вертолетчиков в районах, в больших селах. Может быть, тогда удастся привлечь молодежь к авиаспорту.

Корр.: Кстати, я слышал немало об этих проблемах и от высококвалифицированных спортсменов. Им тоже нелегко — и морально, и материально. Уехал, скажем, на тренировочный сбор — и уже недосчитался в де-

нежной ведомости многих рублей... А у него семья...

Л. Татарина: Все это так. А как выйти из положения? Хорошо бы создать специальный спортивный фонд, скажем, при областном комитете ДОСААФ. Разрешить ему иметь три-четыре спортсмена-стипендиата, хотя бы костяк команды, чтобы одни уходили, а их место занимали другие. Хочет парень или девушка серьезно заняться вертолетным спортом, добиться высоких результатов и уже подает надежды на успех — получай стипендию и летай, как говорится, на здоровье. А то сейчас просим руководство предприятия отпустить спортсмена на соревнования без сохранения заработной платы, а начальство упирается. Предположим, его отпустят. А кто ему будет платить? Из каких средств? Вот тут-то и пригодился бы фонд.

Г. ШАПОЧКА: Идею специального фонда я поддерживаю. Но я хотел бы вернуться к проблеме свободного времени для занятия спортом, о котором говорила Любовь Федоровна. Действительно, такого времени у нас нет. Ведь аэроклуб — не авиационно-спортивный клуб: летчику-инструктору некогда заниматься спортом. Вот, скажем, я уехал на соревнования или тренировочный сбор. Кто займется с моей группой курсантов? Скорее всего, командир звена. Но он до предела занят. Ему нужно контролировать работу четырех экипажей, выполнять массу других дел. Значит, коль ему не удастся полетать с моими курсантами, они здорово отстанут. Потом мне придется наверстывать, а это не так-то просто.

Предположим, я выкрою время для тренировки. А кто меня будет контролировать? Кто укажет на мои ошибки, упущения? Судей-то нет. Если даже и раздобуду одного, то он физически не в силах оценить все упражнения. Вот сейчас у нас несколько спортсменов летают по программе 1-го,

2-го и 3-го годов подготовки. Но налет они «накручивают» впустую. Из-за нехватки судей вынуждены летать без прикидок. Скажем, слалом можно самому оценить — тебе все видно. Однако полеты на малой высоте спортсмену оценить довольно сложно — тут нужно больше посторонних глаз — компетентных и всезамечающих. Другими словами, судей. А где их взять? Снова проблема...

Л. Приходько: Вертолетный спорт много теряет от того, что по нему не проводится первенство ДОСААФ. Если бы в соревнованиях участвовали команды постоянного состава аэроклубов да полученные на них очки учитывались бы при подведении итогов их работы, уверена: отношение к нам было бы иное. Нам наверняка удалось бы переломить неблагоприятную и, я бы сказала, опасную тенденцию к спаду интереса к спорту. А то, что получается? Главное внимание в УАО — подготовке курсантов, а спорт — доведок, от которого руководство всячески отмахивается. И, собственно, все зависит от воли и желания начальника: захочет — будет команда, не захочет — никто с него по-настоящему не спросит, никто не взыщет.

Л. Татарникова: Полностью согласна с Любой. Наш вид спорта — сложный, требует больших усилий, терпения и настойчивости. Чтобы попасть на республиканские соревнования, нужно года три упорно заниматься, на все союзные — не меньше четырех. Многие, как говорится, сходят с дистанции, им вертолет оказывается не под силу, тем более, если не чувствуют надежной поддержки со стороны руководства, если испытывают серьезные материальные затруднения...

Корр.: Так где же выход?

Л. Татарникова: Прежде всего в создании спортивного звена. В него следует включить перспективных спортсменов высших разрядов, дать хорошие оклады. Если занял приличное место в соревнованиях — премия денежная, 13-я зарплата. Так сказать, оценка по конечному результату. Будет такое звено —

будет и постоянная толковая команда, появятся заинтересованность, надежда на достойную смену.

Г. Шапочка: Я тоже за спортивное звено. Но и ему нужно предоставить возможности для тренировок.

Л. Малев: А у нас возможности для тренировочных полетов крайне ограничены, если не сказать, отсутствуют. Все парково-хозяйственные дни, дни предварительной подготовки мы отдаем нашему парашютному звену — у него нет своей площадки, поэтому использует наш аэродром. В остальные дни — полеты с курсантами. Больше полетных дней нет. Круг, как видите, замкнулся. Тут надо думать и думать... А спортивное звено хорошо бы иметь...

В. Снегирев: Конечно, его надо бы создать. Такое звено в Новосибирском аэроклубе когда-то было. Его создал большой энтузиаст вертолетного спорта Владимир Леонидович Смирнов. Однако через какое-то время звено прикрыли. И неизвестно, то ли не оправдало оно себя, то ли кому-то не понравилось. В Кемерове поступили по-другому. При учебно-авиационной организации открыли школу юных пилотов, освободили от работы с курсантами летчика-инструктора Гранова Василия Ивановича, и он готовил ребят к соревнованиям. Кстати, они участвовали даже во всесоюзных соревнованиях. В Саратове в штат аэроклуба включили двух перспективных спортсменов, которые в основном занимались спортом.

Что же касается создания спортивного звена у нас, то в принципе оно реально. Его могла бы возглавить Любовь Татарникова. Ей можно было бы выделить летчика-инструктора, тренера. Но тут одна загвоздка: фонд зарплат не позволяет...

Л. Приходько: Да мы и сами можем кое-что заработать. К примеру, подвозить грузы для народного хозяйства, осмотреть автотрассы по просьбе и заказу госавтоинспекции, устроить платные показательные выступления спортсменов. Хорошо бы заключить какие-то договоры хозрасчетные. Ко-

нечно, нужны дополнительные ресурсы, лимиты горючего, разрешения вышестоящего начальства. Однако в принципе мы, спортсмены, заработать можем...

В. Снегирев: Само собой разумеется, нашему спорту требуется хорошая техника. Машины у нас устаревшие. Ми-2 годится только для первоначального обучения. Нужны новые современные вертолеты, которых мы давно ждем.

Л. Татарникова: Действительно, машины у нас старые, ненадежные, инвентарь спортивный допотопный, судейство не всегда квалифицированное, приборы контроля примитивные.

Л. Приходько: Знаете, поражаешься нашему отставанию в организации соревнований. Выполнишь упражнение, ждешь-ждешь результатов и теряешь всякое терпение. Почему не упростить и ускорить информацию о результатах? Ведь как в других видах: забила команда гол — и на электронном табло это видно. У нас до сих пор нет фотофиниша, нет электронных часов... А как мы собираемся на международные соревнования? На первенство мира готовилось восемь экипажей, а поехало лишь пять. Почему не взять хотя бы семь? Ответ один: не хватает средств. А американцы выставили девять экипажей. Конечно, кто-то из них и пробьется в призеры или даже чемпионы — выбор-то гораздо больший, чем у нас.

В. Снегирев: Сегодня поднято много острых вопросов, высказано немало интересных предложений. Надо всем нам их тщательно продумать, вернуться к ним еще раз и перевести эти предложения в практическую плоскость. Вертолетный спорт необходимо выводить из опасной зоны. Это однозначно...

* * *

Вопросы, проблемы... Как их решить? Кто поможет вертолетчикам обрести былую славу? Как заинтересовать молодежь заняться авиаспортом? Хорошо бы, если бы и читатели внесли свои предложения на этот счет, подсказали пути преодоления препятствий и выхода на широкую дорогу.

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

231, 341, 154, 232, 431, 407

161, 176, 258, 266, 294, 273,
294 Аэрокобра (Ревелл) и др.
214, 415, 245, 233, 408, 291,
408, 266

302, 258, 400, 199

167, 256, 204, Эркобра (ПНР)

Ла-7, 402, 157, Боинг 707

232, 407

333, 415, 212, 214, 239, 157, 169,
157, 164, 161

262, 400, 391, 394, 405, 187, 247, 409

168, 197, 243, 333, 212, 341, 199

415, 217, Ту-144, МиГ-21

Ил-2 (ПНР), Як-3, 400

Як-3, Ла-5, ЛаГГ-3,
И-15-16; МиГ-1-3, 196 и др.

121108, Москва Г-108, ул. Кастанаев-
ская, 42, кор. 2, кв. 7,
Титов М. В.

226005, Латв. ССР, Рига, Дунтес, 56-40
Кузьмин А.

744001, ТССР, г. Ашхабад, ул. 50 лет
ТССР, 70-1,
Кудряшов А. Г.

346300, г. Каменск-Шахтинский, Ростов-
ской обл., ул. Заводская, 13
Пануровскому А.

682704, Хабаровский край Комсомоль-
ский р-н,
п/о Хурба-2, д. 5-29
Мороз В. П.

630079, Новосибирск, ул. Степная, 55-37,
Задорожному В. В.

127486, Москва, ул. Ивана Сусанина,
д. 2 кор. 1, кв. 95,
Козлову В. П.

Издательство «Патриот» выпустило книгу «Вождь. Хозяин. Диктатор.», развенчивающую культ личности Сталина и сталинщину [Сборник. Сост. А. М. Разумихин. — М.: 1990 г., 575 с. Тираж 100 000 экз.]. Судя по читательской почте, книга вызвала большой интерес. «Очень мал для страны ее тираж, — пишет В. Луканин из Петропавловска-Камчатского. — Не могли бы вы хоть как-то познакомить нас с содержанием книги. Слышал, что в ней есть глава, посвященная оборонному Обществу».

Таких просьб немало. Выполняем их публикацией отрывков из этой главы.

Алексей МАМАЕВ

ПОДВИГИ И УТРАТЫ ОСОАВИАХИМА

Праздничные колонны одетых в комбинезоны молодых людей с винтовками, авиационными моделями в руках... Проплывающие в небе спортивные аэропланы, составляющие слова «Сталин», «СССР»... Звуки «Марша энтузиастов» и «Все выше, и выше, и выше». Таким лентой довоенной кинохроники запечатлели образ Осоавиахима — в ореоле славы и романтики, «в буднях великихстроек»...

Как возник и был организован Осоавиахим? Известно, что В. И. Ленин, Коммунистическая партия придавали огромное значение привлечению трудящихся к участию в военном строительстве, призывали их настойчиво работать над повышением обороноспособности страны, всемерно поддерживали и развивали инициативу по распространению военных знаний, созданию массовых оборонных общественных организаций.

Первой из них стало Военно-научное общество (ВНО), созданное в 1920 году при Военной академии РККА (впоследствии академии имени М. В. Фрунзе) и переименованное в 1926 году в Общество содействия обороне (ОСО).

В 1923 году создается Общество друзей Воздушного Флота (ОДВФ), в 1924 году — Добровольное общество друзей химической обороны и промышленности (Доброхим), объединившиеся в 1925 году в одну организацию — Общество друзей авиационной и химической промышленности (Авиахим СССР).

К началу 1927 года Авиахим насчитывал в своих рядах два миллиона, а ОСО — более 300 тысяч человек. Жизнь, интересы дела настоятельно требовали дальнейшего объединения усилий в оборонно-массовой работе. По инициативе обеих организаций 23 января 1927 года состоялось совместное заседание делегатов съезда Авиахима и участников пленума Центрального совета ОСО. В принятом на этом заседании решении говорилось: «Учитывая мощное развитие двух добровольных рабоче-крестьянских общественных организаций Советской страны — Авиахима и ОСО, значительную близость их задач в области социалистического строительства и обороны СССР, 1 Всесоюзный съезд Общества Авиахим и пленум Центрального совета ОСО постановляют слить оба Общества в одно — Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству (Осоавиахим). Так была создана единая массовая оборонная организация трудящихся, которая с 1951 года стала называться Всесоюзным добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР).

Страшные противоречия тех лет жестоко отразились на судьбах и всего оборонного Общества, и многих из тех, кто стоял у его истоков. Вспомним некоторых из них.



Именно при Центральном совете Осоавиахима возникла Группа изучения реактивного движения — ГИРД. Под руководством будущего Главного конструктора ракетно-космической техники Сергея Павловича Королева Группа внесла свой вклад в создание и испытание реактивных двигателей и снарядов. Это были первые шаги к нашим будущим космическим успехам, но какими же трудными они были!

Не награды, к сожалению, поначалу ждали энтузиастов. Многих из них ждала расправа. Так, одним из организаторов ГИРДа был Василий Иванович Шорин, в недавнем для тех дней прошлом — полководец, герой гражданской войны. Уместно вспомнить, что в начале 1920 года 1 Конная армия, командующим и членом РВС которой соответственно были С. М. Буденный и К. Е. Ворошилов, и 8-я армия (член РВС — И. В. Сталин) вошли в Юго-Восточный (с января 1920 года — Кавказский) фронт, которым командовал В. И. Шорин. Армии проявили медлительность при выполнении приказов командующего фронтом, что привело к срыву операции. Поплатился за это В. И. Шорин: он был отозван в Москву, а в 1925 году уволен из рядов Красной Армии. С созданием Осоавиахима активно включился в его работу, много сделал для распространения военных знаний в массах. Поддержал идею разработки проблем реактивного движения, создания и освоения ракетной техники. Но ни заметить, ни оценить этого не смогли руководители высшего эшелона. Сталин, Ворошилов, Буденный помнили о том, что соратник по гражданской войне знает об их неблагоприятной роли в решающих ее сражениях, фальсификации истории. Участь В. И. Шорина была предрешена: 68-летнего ветерана арестовывают и в 1938 году расстреливают.

Ныне хорошо известно, что в те же годы на основе клеветнических доносов были обвинены во вредительстве, арестованы, подвергнуты пыткам и осуждены как «враги народа» другие организаторы ГИРДа.

Инженер Реактивного научно-исследовательского института С. П. Королев по доносу был арестован 27 июня 1938 года. Ему предъявили странное обвинение в том, что он является членом троцкистской организации, тайно существующей в институте и поддерживающей связь с контрреволюционными центрами на Западе. К тому же экспертная комиссия приписала С. П. Королеву и вредительские действия, «изобличила» его в причастности к гибели на испытаниях ряда опытных образцов ракетной техники.

Долго и упорно отрицал С. П. Королев все предъявленные ему обвинения. Однако Военная коллегия Верховного суда СССР под председательством В. В. Ульриха приговорила Сергея Павловича к 10 годам содержания в исправительно-трудовом лагере.

В июне 1939 года после обращения в ЦК ВКП(б) прославленных летчиков Героев Советского Союза В. С. Гризодубовой и М. М. Громова с просьбой разобраться в ложных обвинениях против С. П. Королева, пленум Верховного суда отменил приговор и вынес решение о проведении доследования. Особое совещание под председательством Л. П. Берия отменило прямое обвинение С. П. Королева в причастности к антисоветским организациям, но оставило в силе «факты вредительской деятельности». Он продолжал содержаться под стражей, но теперь уже в тюрьме Особого технического бюро НКВД, где под руководством А. Н. Туполева велись работы по созданию пикирующего бомбардировщика.

Лишь 27 июля 1944 года Президиум Верховного Совета СССР досрочно освободил С. П. Королева из заключения и снял с него судимость. В апреле 1957 года Военная коллегия Верховного суда СССР полностью отменила постановление Особого совещания при НКВД.

Примерно на такую же участь были обречены многие соратники С. П. Королева. Нетрудно представить себе, сколь пагубно сказались это на развитии ракетного оружия, как задержало это прорыв человека в космос.

В конце 1938 года председателем ЦК Осоавиахима стал П. П. Кобелев — участник гражданской войны, в зрелом возрасте овладевший профессией летчика и самолюбивно полюбивший небо. Ветераны вспоминают, что, видимо, именно он стал инициатором перебазирования ЦС из центра Москвы, с Никольской (ныне улицы 25 Октября) в Тушино, в учебное здание, расположенное рядом с Центральным аэроклубом и его аэродромом.

И уж коль зашла речь об авиации, роли ее в развитии Осоавиахима, как не вспомнить, что яркими страницами вошли в нашу историю дальние беспосадочные перелеты, вести о которых разносились по миру как наглядное подтверждение достижений Страны Советов. Одним из героев был авиационный конструктор Алексей Николаевич Туполев, на машинах которого устанавливались рекорды высоты и дальности. Его творениям рукоплескало человечество, а сам он был репрессирован, содержался в застенках, под охраной НКВД.

Другим героем перелетов был Валерий Павлович Чкалов — поистине самородок, летчик, что называется, милостью божьей. Осоавиахим гордился Чкаловым, немало поработавшим в его составе, воспитывал на примере летчика молодежь, авиационных спортсменов. Его имя стало вторым из тех, что были присвоены Центральному аэроклубу оборонного Общества.

Немало испытавший трудностей и принявший наказание в начале пути за самовольство и воздушное хулиганство, он был в середине 30-х годов в ореоле славы и наград, обласканный и допущенный в свое окружение «великим вождем и учителем».

Но и В. П. Чкалова ждал трагический финал. 15 декабря 1938 года он погиб при выполнении первого испытательного полета на новом самолете Н. Н. Поликарпова И-180: заглохший мотор и малая высота не позволили дотянуть до границы аэродрома 500 метров и посадить машину. До сих пор этот эпизод содержит неясности, некоторые исследователи прямо говорят: это была расправа.

Едва не стал жертвой репрессий и другой выдающийся летчик, воспитанник аэроклуба Осоавиахима Александр Иванович Покрышкин. Вспомним кратко основные вехи его пути.

Покрышкин рано начал работать на Новосибирском заводе «Сибсельмаш» и почти сразу стал посещать занятия планерного кружка. Потом заводской комитет комсомола направил его в авиационную школу, которая, к сожалению, уже в ходе обучения стала готовить не летчиков, а техников. Но, и став техником, Покрышкин не оставил мечту о полетах, поступил в Краснодарский аэроклуб. Окончив его, был снова, в порядке исключения, принят в военное училище, из которого вышел летчиком-истребителем. С первого и до последнего дня Великой Отечественной войны — на фронте.

И вот после горечи разочарований и утрат первых месяцев войны, после многих боевых вылетов и побед случилось непредвиденное — Покрышкина отстранили от полетов, вывели за штат и исключили из партии. Было отозвано

представление на присвоение ему звания Героя Советского Союза. Шел второй год войны, впереди были бесчисленные сражения, а боевой летчик оказался выбитым из строя. Своими! За что?

За «строптивый» характер, а точнее и откровеннее — за умение отстаивать свое мнение, не пасовать перед авторитетами, спорить с начальством по принципиальным вопросам боевого применения оружия. Он не считал возможным слепо следовать устаревшим положениям устава истребительной авиации — и сбивал вражеские самолеты, применял новые приемы ведения воздушного боя — и вскоре «вывел» формулу побед в небе: «высота—скорость—маневр—огонь!». А его обвиняли в недисциплинированности, ниспровержении основ, оберегаемых чиновниками, рутинерами, перестраховщиками.

Так и в отношении А. И. Покрышкина начала срабатывать, действовать система государственного подавления инициативы, творчества, неординарного мышления. Начали собирать на него «дело» и органы. Оно пошло в военный трибунал.

Эта грустная история не стала трагической. К счастью А. И. Покрышкина, нашлись умные, принципиальные и смелые командиры и политработники, которые предотвратили расправу над летчиком.

Почему захотелось сослаться здесь на судьбу А. И. Покрышкина? Да потому, что на ее примере снова и снова утверждаешься в мысли: сколько в строю защитников Родины было бы еще беззаветных храбрецов — стойких солдат, командиров, политработников, военачальников, — не пройдишь по земле нашей, по народу и его Вооруженным Силам, по оборонному Обществу зловещий смерч сталинских репрессий.

Ну а если конкретно об Александре Ивановиче, то следует со всей определенностью сказать: и ему не дано было полностью реализовать богатырский запас жизненных сил, могучий потенциал отпущенных природой возможностей. В противном случае и «прохождение» служебное могло быть более динамичным, и взлет итоговый более высоким.

Закончив войну 32-летним командиром авиационной дивизии, он еще многие годы оставался в звании полковника, восемь лет командовал армией, был «бесперспективным» заместителем главнокомандующего Войсками ПВО страны.

Трудно это логически объяснить, но летчик № 1 не удостоился почетного звания «Заслуженный военный летчик СССР». Наверное, снова не обошлось без извечной зависти посредственностей к таланту, неприязни власть предержащих эпохи культа личности, волюнтаризма и застоя к одаренности, самобытности, исключительности, к самостоятельности мышления и честности, бескомпромиссности суждений.

Он мог в высоких инстанциях нелегко говорить о недостатках и просчетах, нуждах ДОСААФ, недооценке значения деятельности оборонного Общества.

Он принимал принципиальные решения, заведомо понимая, что это не будет одобрено в соответствующих инстанциях. (Не многие знают, например, как сражался Покрышкин с администрацией Гришина — Проmysлова за спасение ставшего реликвией Тушинского аэродрома).

Мог не согласиться с «рекомендацией» свыше поздравить в публичном выступлении Л. И. Брежнева, когда тот стал новым трижды Героем Советского Союза (тогда еще только трижды...).

Вот и прилагались усилия, чтобы пригасить (хоть как-то) свечение яркой жизни.

Заметим, к слову, что и проводы в последний путь великого летчика нашего времени могли стать в стране более заметным (чем это было запрограммировано) событием.

Но вернемся в довоенные годы. Большую роль в развитии оборонно-массовой работы играли узы тесной дружбы, которые связывали Осоавиахим с Ленинским комсомолом. Так, одним из славных совместных дел стало содействие развитию авиации. Выступая на IX съезде ВЛКСМ в январе 1931 года, К. Е. Ворошилов говорил: «...Кто будет обслуживать наши воздушные силы в качестве летчиков, бортмехаников, в качестве инженеров, работников аэродромов, от этого в значительной мере будут зависеть и рост, и успехи нашего Красного Воздушного Флота».

Воодушевленный обращением наркома, комсомол при участии Осоавиахима взял шефство над Военно-Воздушными Силами РККА. Прозвучали крылатые призывы «Комсомолец, на самолет!», «От модели через планер — на самолет!», на которые горячо откликнулась молодежь. Выросло число авиационных

и планерных кружков, аэроклубов. Если в 1932 году в стране имелось пять планерных кружков, 60 станций, две школы и было подготовлено 1800 планеристов, то в 1935 году кружков стало около 1500, количество станций превысило 230, а школ насчитывалось десять. В них обучалось 20 тысяч человек. К середине 1936 года сеть планерных станций покрыла всю страну, количество планеров превысило две тысячи.

В 1932 году было два аэроклуба, через год — 30, в 1934 году — 74. В 1935 году в 122 аэроклубах без отрыва от производства было подготовлено 3500 пилотов, 80 процентов которых составляли комсомольцы.

Примерно такими же темпами осуществлялась военная подготовка будущих защитников СССР по другим профилям — наземным, морским.

Крайне важным является то, что комсомольцы, молодежь не только неудержимо стремились в Осоавиахимовские кружки, школы и аэроклубы, но и самоотверженно создавали базу для занятий — строили здания, парашютные вышки, ангары, выравнивали летные поля аэродромов, зарабатывали и собирали средства на приобретение техники и учебного оружия. Пример в этом показывали комсомольские руководители тех лет. Они первыми выходили на стройки, записывались в кружки и школы.

Как не сослаться при этом на генерального секретаря и секретаря ЦК ВЛКСМ Александра Косарева и Павла Горшенина. Они стреляли из винтовки и водили машину, учились управлять самолетом и прыгать с парашютом. Возглавили московских комсомольцев на строительстве Центрального аэроклуба. Признанием заслуг А. Косарева в развитии оборонной работы среди молодежи было присвоение этому клубу его имени.

Как знать, может, успехи в военном обучении юношей

и девушек были бы еще более впечатляющими, если бы волна репрессий не захлестнула и комсомол.

16 июня 1989 года «Комсомольская правда» подробно рассказала о том, как в ноябре 1938 года, на VII пленуме ЦК ВЛКСМ, генеральный секретарь Центрального комитета комсомола Александр Косарев, другие секретари ЦК были объявлены врагами народа и вскоре арестованы. Это было очередным ударом не только по комсомолу, но и по Осоавиахиму, оборонно-массовой работе среди молодежи.

В конце 40-х годов изменились условия деятельности Осоавиахима: усложнились задачи военно-патриотической работы, появились новые формы привлечения населения и массовой военно-технической подготовке. Вот почему в 1948 году в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР Осоавиахим был разделен на три самостоятельные оборонные организации: Добровольное общество содействия армии (ДОСАРМ), Добровольное общество содействия авиации (ДОСАВ) и Добровольное общество содействия флоту (ДОСФЛОТ). За три года своей деятельности эти организации немало сделали для совершенствования оборонно-массовой работы.

20 августа 1951 года Совет Министров СССР постановил объединить ДОСАРМ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ во Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР).

Уже в первые годы своего существования ДОСААФ осуществил ряд начинаний, оказавших благотворное воздействие на укрепление обороноспособности Советского государства. Именно питомцы ДОСААФ стали первыми покорителями космоса. Юрий Гагарин, Валентина Терешкова, Светлана Савицкая, многие их товарищи начинали свой путь в небо с летных полей аэроклубов оборонного Общества.

ПРИШЛО ВРЕМЯ РАССКАЗАТЬ

Анатолий ДОКУЧАЕВ

ОПЕРАЦИЯ «ОВЕРФЛАЙТ»

Включен форсаж, и капитан Ментюков вышел на высоту Пауэрса. «Расстояние — 10 километров, 8... Цель перед вами», — доносило радио. Ментюков цели не увидел, и его самолет стал резко обходить У-2 — скорости разные. Штурман растерялся и потребовал от летчика выключить форсаж. «Выключить форсаж нельзя», — ответил Ментюков. «Выключайте форсаж! — штурман уже кричал. — Приказал «Дракон»! Ментюков выключил форсаж, и самолет со снижением скорости потерял высоту. Набрать ее он уже не мог — заканчивалось горючее. «Идти на посадку», — последовала команда ему, а нам — взлет.

Взлетели. Пауэрс над нами, но где? Кручу головой — вокруг никого. В те секунды заметил взрыв и пять уходящих к земле точек. Эх, угадать бы тогда, что это был разваливающийся У-2! Я принял взрыв за самоликвидацию ракеты, тут же сообщил на КП. Самолет Пауэрса, понятно, не обнаружили, ведь его уже уничтожили ракетчики. Ну а если бы он продолжал полет, и мы обнаружили его? На

(Окончание. Начало в № 10)

высоту 20 000 метров (потолок у «мига» на 2—3 тысячи ниже) за счет динамической горки поднялся бы. Правда, за секунду наверху увидеть самолет, прицелиться и открыть огонь — один шанс из тысячи. Однако и его пытались использовать...

Прервем рассказ Бориса Грайровича Айвазяна и перенесемся в зенитную ракетную часть, под Свердловск.

Офицер наведения старший лейтенант Эдуард Фельдблюм, операторы во главе с сержантом Валерием Шустером уже прочно «держали» противника. И вот звучит доклад майора Михаила Воронова: «Цель уничтожена». Стартовый расчет сержанта А. Федорова сработал безошибочно.

А потом... Потом произошла задержка. Вторая и третья ракеты не сошли с направляющих. В чем дело? Поломка? Встали вопросы перед Вороновым. Тут же доклад на КП части полковнику Гайдерову. Находившийся с ним главный инженер части майор В. Боровцов порекомендовал: «Посмотрите на угол запрета». Случилось то, что бывает крайне редко: кабина наведения оказалась между ракетой и самолетом — у Воронова polegало на сердце, при-

чина задержки объективная. А тем временем ракета настигла цель.

...Перед Пауэрсом лежал Свердловск. Как позднее вспоминал летчик, он вновь включил фотоаппараты, другую развед-аппаратуру и повернул на 90 градусов к юго-восточной границе города. К тому времени было преодолено более половины шпионского маршрута. В Вашингтоне было воскресенье, 1 час 53 минуты. Часы в Москве показывали 8 часов 53 минуты утра. И вдруг... Фрэнсис на суде рассказывал:

— Неожиданно я услышал глухой взрыв и увидел оранжевое сияние. Самолет наклонился вперед носом, и, как кажется, у него отломились крылья и хвостовое оперение. Точно я не знаю, в каком положении падал мой самолет, я видел во время падения только небо... У меня мелькнула мысль, что, может быть, взорвался двигатель, но я как раз смотрел вперед и видел, что двигатель был в порядке. Я думаю, что это произошло на высоте приблизительно 68 тысяч футов...

Ракета взорвалась позади самолета, ее осколки пробили хвостовое оперение и крылья, но не затронули кабину. Машина клюнула носом. Фрэнсис схва-

тился левой рукой за ручку дросселя, правой держась за штурвал. Самолет сотрясали сильные удары, бросая пилота по кабине. Крылья оторвались. Задрав нос к небесам, изуродованный фюзеляж штопором шел к земле. Пауэрс даже не попытался взорвать самолет (кнопка находилась рядом с креслом), хотя в соответствии с инструкцией ЦРУ обязан был это сделать. Три фунта циклонита разнесли бы на мелкие куски не только машину, но и пилота. И он решил выбраться из падающей машины. Это ему удалось, и он воспользовался парашютом. А за секунды до этого капитан Николай Шелудько — командир соседнего зенитного ракетного дивизиона получил приказ обстрелять У-2 еще раз — требовалась гарантия в поражении. Дивизион дал залп. Ракеты уже прищипли по обломкам самолета. И тут случилось...

На экранах локаторов цель растворила в помехах. Офицер наведения боевого расчета Воронова старший лейтенант Фельдблюм решил, что их приметил противник, увильнувший каким-то образом от ракеты, — выбросил контейнер с металлическими лентами. Воронов согласился с этой оценкой. Сам Михаил Романович рассказывает так:

— На самом деле экран забили обломки самолета, тем более, что после залпа дивизиона Шелудько их стало еще больше. Через минуты мы поняли это, да и осколки уже падали на землю. Доложили на КП части, откуда выше. Но там сочли, что все же противник, прикрываясь помехами, продолжал полет. Словом, окончательный доклад об уничтожении «У-2» последовал только тогда, когда был задержан Пауэрс, примерно, через полчаса.

Более 30 минут после уничтожения цели на КП считали, что цель продолжает полет. Специалистов радиотехнического батальона (его возглавлял подполковник И. Репин) также смущали пассивные помехи. А поэтому перед летчиками-истребителями Борисом Айвазяном и Сергеем Сафроновым, вышедшими в новый район, задача стояла прежняя — при обнаружении атаковать противника. На очередном вираже, поясняет Айвазян, я передал Сергею команду оттянуться, мол, если в 2—3 минуты не обнаружим вражеский самолет, будем садиться, причем с прямой, то есть без традиционного круга над аэродромом. Сафронов не отозвался, связь с ним оборвалась. Айвазян увидел в чистом небе необычное облако, резко спикировал. Это ему спасло жизнь.

В беседе с Борисом Грайровичем я поинтересовался: «Опыт помог?» «В какой-то мере, но больше — случайность, — ответил он. — Необычное облачко вселило в меня тревогу, однако не предположение о том, что загорелся самолет Сергея. Не было для этого причин. От чего он может загореться? А резко спикировал потому, что привычка сказалась. Во время учебных полетов месяцев шесть выполнял роль «цели», меня перехватывали товарищи по полку. Чаше просили подольше подержаться на высоте. Садиться порой приходилось почти с пустыми баками,

все время увеличивая угол падения. В тот раз я так и решил приземлиться, применив наработанный прием. «Захватить», видимо, ракетчикам было меня трудно — резкое пикирование есть резкое пикирование...»

В зенитном ракетном дивизионе, которым командовал майор А. Шугаев, восприняли появившуюся отметку от истребителей за вражескую цель, которая снизилась до 11 тысяч метров. Доложили на КП, откуда пришло распоряжение генерал-майора И. Солодовникова на открытие огня... по «мигам». Об уничтожении У-2 майор Воронов доложит чуть позже.

Старший лейтенант Сафронов погиб на виду у многих уральцев — жителей Верхнего Уфалея, спешивших на первомайскую демонстрацию. Самолет Сергея упал в десяти километрах от аэродрома, неподалеку на парашюте опустился и он сам — мертвый, с огромной раной на боку. Возможно, катапульта сработала от детонации, а может пилот сам сумел в последние мгновения привести ее в действие — установить это многочисленные комиссии не смогли. Сергею Сафронову не исполнилось и тридцати, ровесник Френсиса Пауэрса. Родом — из подмосковного города Гусь-Хрустальный. Окончил Борисоглебское училище летчиков имени В. П. Чкалова. Освоил Ла-5, три модификации «мигов».

Сыну Сергея Сафронова — Александру сейчас уже больше, чем на момент гибели отца. Мать — Анна Васильевна воспитала его совместно с Борисом Грайровичем Айвазяном, за которого впоследствии вышла замуж. Иногда они ездят в Пермь, где на воинском кладбище покоится Сергей Сафронов, возлагают на могилу цветы.

Похоронить Сергея на воинском кладбище решили его друзья — летчики. За прахом в Свердловск был направлен командир звена капитан А. Железнов. «Похоронили его с почестями, — вспоминает Анатолий Георгиевич, ныне офицер запаса, заслуженный военный летчик СССР. — Жаль только что об этом не узнала страна, умолчали тогда о смерти боевого летчика, погибшего при выполнении ответственного задания...»

В мае шестидесятого был обнаружен указ о награждении воинов за уничтожение самолета-шпиона (первый Указ, подписанный Л. Брежневым, который тогда стал Председателем Президиума Верховного Совета СССР). 21 человек удостоился орденов и медалей. Ордена Красного Знамени — старший лейтенант Сергей Иванович Сафронов (слово «посмертно» было опущено) и командиры зенитных ракетных дивизионов Николай Иванович Шелудько и майор Михаил Романович Воронов. На Воронова главнокомандующий Войсками ПВО страны маршал Бирюзов два раза писал представление на звание Героя Советского Союза, но дважды разрывал уже подписанный им документ, чертыхался: доложил бы, мол, на десять минут раньше. На пути к званию вставал летчик Сергей Сафронов.

Как сложились судьбы главных дей-

ствующих лиц того памятного события? О судьбе старшего лейтенанта Сергея Сафронова читатель уже знает. Другие летчики и ракетчики на сегодняшний день живут в разных уголках страны. Все офицеры — в отставке, некоторые умерли. Напарник по полету со старшим лейтенантом Сафроновым Борис Грайрович Айвазян — москвич. В 1960 году он уволился в запас. Окончил Московский лесотехнический институт, работал в НИИ. Сейчас он доцент кафедры вычислительной техники Московского коммерческого института.

Ну, а судьба Пауэрса? Шпионский полет более чем возмутил Хрущева. Узнав, что американский летчик захвачен, он в гневе закричал: «Повесить!» Понятно, сказано, что называется, в сердцах. Это было уже вне его сил. Судебный процесс проходил открыто, причем скорее не только над конкретным человеком, а над тогдашней политикой США. На суде присутствовали родные Пауэрса. Приезд отца финансировал журнал «Тайм» в обмен на исключительное право в предоставлении рассказа о полете. Жена Пауэрса Барбара заключила соглашение с журналом «Ньюсуик». Причем Френсис, по воспоминаниям очевидцев, сильно расстроился, узнав, что она опубликовала факсимильные варианты их личной переписки.

Военная коллегия Верховного Суда СССР на открытом заседании 19 августа 1960 года признала его виновным в преступлении, предусмотренном Законом «Об уголовной ответственности за государственные преступления» и приговорила к 10 годам лишения свободы. Первые три года Пауэрс должен был отбывать во Владимирской тюрьме. Сначала он «сидел» один, затем, по его просьбе, к нему «приобщили» заключенного, знающего английский язык.

10 февраля 1962 года на мосту Глиникер-Брюкке, соединяющем тогда столицу ГДР с Западным Берлином близ Потсдама, советская сторона обменяла Пауэрса на советского разведчика Рудольфа Абея, приговоренного в 1957 году к 30 годам каторжной тюрьмы.

После возвращения в США пилота подвергли тщательному допросу в следственной комиссии, проверке на детекторе лжи. Он был полностью реабилитирован. Видимо, в ЦРУ посчитали: в противном случае возникли бы трудности с набором новых специалистов в шпионское ведомство. В октябре шестьдесят второго Пауэрс подал рапорт об освобождении его от работы в ЦРУ и перешел на работу летчика-испытателя самолетов Локхид-У-2. В 1970 году после того, как он написал книгу воспоминаний «Операция «Оверфлайт» (Операция «Перелет»), вызвавшую неудовольствие многих руководителей разведки США, летчика уволили. Не имея возможности получить работу в американской гражданской авиации, Пауэрс нанялся пилотом в радиотелекомпанию в Лос-Анжелесе и погиб при катастрофе вертолета. Сообщение об этом появилось в американской печати 2 августа 1977 года.

Петр БАБОЧЕНОК

ПИСЬМО ПРЕЗИДЕНТУ



Сколько писем писали люди: обойден наградой подвиг. Но, увы... И вот Указом Президента СССР в числе других активных участников Великой Отечественной войны звания Героя Советского Союза удостоен (посмертно) заместитель командира по политической части 155-го гвардейского штурмового авиационного Киевского Краснознаменного, ордена Кутузова полка подполковник Мельников Сергей Фролович. Проникновенное письмо ветеранов, его однополчан, сыграло свою роль.

Комиссаром он был летающим, водил в бои не только словом. Воевал Мельников на штурмовике Ил-2. «Шварцер тод» («Черная смерть») называли его фашисты и за каждый сбитый установили награду — две тысячи марок. Наши же бойцы прозвали его «горбатым» за очертания силуэта этого великого труженика на кровавой пашне войны. Еще «летающим танком» звали. Техники, мотористы и оружейники — «илохой». За басовитый гул еще и ласково именовали «скрыпочкой», «мурлыкой».

Воевать на штурмовике было ох как непросто. Уже сам факт, что по количеству выпущенных самолетов всех типов Ил-2 занимает ведущее место, говорит о многом. Более тридцати пяти тысяч! Значит, потери их в том пекле были огромны. Об Ил-2 мы говорим с восторгом, но редко кто из пилотов-штурмовиков до пятидесяти боевых вылетов дотягивал. Сколько тут требовалось силы духа, мастерства, мужества и отваги: ведь с земли палат из всего, что только может стрелять. Били по «илам» даже танки из пушек. Об «эрликонах» и говорить не приходится... А сколько самых разнообразных задач решали штурмовики, кроме главного — нанесения бомбово-пушечных ударов! Не перечислить. Даже

истребителями быть приходилось. Вот лишь один из боев Сергея Мельникова над днепровским плацдармом.

Он вел девятку на штурмовку немецкого переднего края. С пункта наведения передали, что с запада в район населенного пункта Пятихатки приближается большая группа бомбардировщиков врага. Быстро оценив воздушную обстановку, Мельников доложил по радио: «Решил сначала сорвать бомбовый удар врага, а потом выполнять боевую задачу». Получив с земли информацию о месте, высоте и курсе полета противника, Мельников понял, что замысел его можно сорвать только атакой в лоб. Довел свое решение до ведомых. Тяжкое решение: идти в лобовую строем, с полной бомбовой нагрузкой. На полсотни «юнкеров» под прикрытием семерки «мессеров» — это же неслыханная дерзость! А комиссар разворачивается для атаки — раздумывать некогда. Тут все решают секунды. И вот клин «летающих танков» врывается в армаду бомбардировщиков. Немцы на миг растерялись. И тут заговорили пушки «илов» — беспощадно с коротких дистанций, почти в упор расстреливали штурмовики. Бой длился всего 15 минут. Десять из 52 фашистских бомбардировщиков один за другим яркими факелами свалились на землю. Да еще один Ме-109 завалили! Немцы в беспорядке сбросили бомбы на головы своих войск и — восвояси. Мельников повел группу в атаку по наземным целям. Отважная девятка, выполнив задание, вернулась без потерь. А противник понес еще одну потерю: как доложила наша разведка, за позорную растерянность был расстрелян их командир полка.

Кстати, о дерзости в бою. Однополчанин Мельникова дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Михаил Петрович Одинцов, тогда сов-

сем еще молоденький командир эскадрильи, говорил:

— Ценил Сергей Фролович в летчике-штурмовике такое качество, как боевая дерзость — что-то внезапное для противника, новое. На этом основываются и современные тактические приемы истребительно-бомбардировочной авиации, унаследовавшей боевые традиции штурмовиков.

Один из многих боевых вылетов, вовсе не такой уж исключительный. А как обстояло дело с так сказать «чистой партполитработой» Сергея Фроловича в качестве комиссара-замполита? Ее стиль, почерк и эмоциональный заряд, наверное, можно определить всем поведением его самого. Мельникова нередко упрекали вышестоящие начальники: «Не по чину столько летать, так часто рисковать». А он со своей застенчивой улыбкой отвечал: «Разве бить врага — не лучшая политработа на фронте?» Да, он мог бы остаться в живых, если бы рисковал только жизнями других.

В затишье перед Курской битвой пришло пополнение. Увидели новички, как потрепаны побывавшие в боях «илы», узнали, сколько пилотов и воздушных стрелков не вернулось с заданий, приуныли. С молодежью провели занятия по тактике боев. Опытные фронтовики рассказали о действиях штурмовиков полка, практически потренировали молодых летчиков в воздушных стрельбах по мишеням.

Комиссар чувствовал — чего-то важного недостает. И предложил провести учебный показательный бой штурмовика с истребителем, чтоб приободрить молодежь. Предложение «наверху» поддержали. И вот на аэродром к штурмовикам села пара «яков».

Участники боя по радио на разных частотах докладывали о своих замыслах, чтобы обучаемые могли думать за обе стороны. Аэродром превратил-

ся в зрительный зал, а небо — в арену. Звенели и выли авиамоторы. Сдавленные перегрузками голоса летчиков, докладывавших о своих намерениях и действиях, подсказки и восхищенные возгласы наблюдавших с земли дополняли картину. Наконец воздушные бойцы получили команду на посадку. Анализ пленок фотокинопулеметов показал, что за все время каждый из соперников попал в прицел только раз. И если учесть мощность бортового вооружения штурмовика, то... Словом, лица молодых авиаторов посветлели, в полку больше никто не говорил о том, что с «мессером» нельзя и пытаться сразиться.

Такие «лекции в воздухе» устраивали в полку нередко. Мельников охотно выступал и на конференциях, и практически показывал способы боевого маневрирования в боевых порядках — пеленг, клин звена, ромб, круг, змейка, ножницы. Его часто просили «погостролировать» не только перед однополчанами, но и в дивизии, корпусе. И он мастерски атаковал с бреющего полета; с «горки», вел поиск противника на предельно малой высоте. Демонстрировал уход «на брее» после штурмовки, противозенитный маневр, подскоки для уточнения местонахождения...

Комиссар занимался не только с летчиками, но и с техническим составом. Герой Советского Союза Александр Петров рассказывал:

— Когда в полку кое у кого из оружейников заметили халатность в работе по подготовке оружия, собрали их и привезли на передний край. Сказали: «Смотрите!» На подходе штурмовиков к линии фронта по ним такой ураган огня ударил из всех видов оружия, что жутко смотреть. Спрашиваем: ну как, можно летчику и воздушному стрелку попасть под такой шквал с неисправной пушкой или пулеметом?.. Фактов безответственного отношения к подготовке оружия в полку больше не было.

Главной привилегией, коммуниста Мельникова, которую предоставляла ему должность, было первым идти в огонь. Вести людей в бой. Это для него было естественным, как восходы и заходы солнца.

С введением погон не стало у него отличительных нарукавных звездочек. Он стал майором, потом подполковником. А в полку все так и продолжали называть его комиссаром.

Гвардии младший сержант в отставке Клавдия Николаевна Войкова (девичья фамилия — Дубяго) служила в штурмовом полку специалистом по укладке спасательных парашютов. О Сергее Фроловиче она сказала так:

— Главный метод обучения — делай как я. Так вот, наш комиссар всем своим поведением будто говорил: живи, как я. И, по-моему, каждый из нас стремился строить фронтовую жизнь по нему.

Перед глазами строки из донесений гвардии подполковника Мельникова в политотделы дивизии, корпуса:

«12.01.44 г. Питание полка за последнее время значительно ухудшилось. Часто не выдают масло, чай и сахар,

мясо, а младшим специалистам и хлеб... Прошу Вашего воздействия на безобразия, которые творят работники БАО».

«22.02.44 г. Проведено два митинга полка в честь присвоения звания Героя Советского Союза капитанам Нестеренко и Одинцову и в связи с ликвидацией группировки противника в районе Корсунь-Шевченковского. На митинге были приняты и посланы письма матери Одинцова и жене Нестеренко».

А письмо Президенту? Вот оно, от семи ныне здравствующих из двенадцати воспитанных полком Героев Советского Союза:

«Это случилось в дни, когда мы в четвертый раз встречали Великий Октябрь одетыми в военную шинель. Война почти полностью обновила четыре полковых пилотских состава. Погиб и наш комиссар полка — Сергей Фролович Мельников. 13 сентября 1944 года был сбит над целью... Весь личный состав части долгое время тяжело переживал эту утрату, был в глубоком трауре. И вот 6 ноября в 20 часов — торжественное собрание, посвященное 27-й годовщине Октября. Под бурные аплодисменты было встречено предложение об избрании почетного президиума в составе Политбюро ЦК ВКП(б) во главе с товарищем Сталиным. Затем, по предложению подполковника Шабунова, заместителя начальника политотдела дивизии, в почетный президиум единодушно был избран боевой коммунист-руководитель товарищ Мельников. Избрали погибшего. Таков был его непререкаемый авторитет. Согласитесь: факт неординарный, требовавший в то время немалого гражданского мужества: рядом с «гением всех времен и народов,

величайшим полководцем, вдохновителем и организатором всех наших побед» какой-то полковой политработник Мельников! Нешуточное дело — поступить подобным образом. За такую «самодеятельность» могли бы поплатиться головой. Однако...

Мельников был нашей совестью. Так что поступили мы тогда вполне сознательно... Утром, на следующий день, после того, как выдвинули мы своего комиссара наравне с богоравным вождем в почетный президиум, пошли еще дальше. 7 ноября после окончания митинга перед строем командир полка подполковник Чернецов в честь памяти об одном из храбрейших летчиков части, боевом комиссаре-воспитателе, большевике, от имени командования вручил его фотокарточку ветеранам части, знавшим Мельникова по совместной боевой работе. При получении фотокарточки Герой Советского Союза майор Кузнецов, сняв головной убор и обращаясь к личному составу, заявил: «Дорогие товарищи! Сергей Фролович был лучшим боевым летчиком нашего полка, храбрейшим воином, замечательным командиром-воспитателем. Поклянемся же отомстить за смерть Мельникова коварному врагу, гордо пронесем наше гвардейское знамя через Одер и Шпрее до Берлина!» Поцеловав фото, Кузнецов стал в строй. Это произвело большое впечатление на весь личный состав полка.

Среди множества эпизодов войны были, возможно, и более значительные, и более яркие. Но этот... Подделать, имитировать, организовать подобное, наверное, попросту невозможно.

Такие люди, как Мельников, сгорая, согревают землю. И оттого на ней становится чуточку теплее».



Николай ЯКУБА

ИМЕЕТ МЕСТО ПРИПИСКА

В 30-е годы на войне в Испании наибольшая нагрузка ложилась на истребительную авиацию республиканских ВВС. Она отражала налеты вражеских бомбардировщиков, вела воздушные бои за превосходство в воздухе, прикрывала наземные войска и тыловые объекты, наносила штурмовые удары, сопровождала свои бомбардировщики. И эта нагрузка день ото дня становилась все больше, так как фашистское руководство Германии и Италии постоянно наращивало поставки своих самолетов мятежникам (см. таблицы 1, 2).

90% замены деталей и ремонта республиканских самолетов в аэродромных условиях происходили для исправления боевых повреждений и устранения поломок в результате аварий. Естественный износ из-за длительной эксплуатации имел второстепенное значение. Одна из характеристик живучести авиатехники — средний срок службы самолета в боевых условиях. Таблица, составленная по данным за январь—ноябрь 1938 г., позволяет увидеть, сколько жили самолеты на войне.

Большая живучесть легких бомбардировщиков P-Z объясняется тем, что они, из-за своих низких лётно-технических данных практически не применялись на активных участках фронта. А когда обстоятельства вынуждали использовать их при сильном противодействии истребителей и зенитной артиллерии противника, то они несли большие потери.

Однако немало было и небоевых аварий. Как видно из таблицы 5, большинство поломок И-16 происходило при посадке. В отчетах отмечалось, что «завиду чрезмерно резкого действия закрылков при их открывании пилоты, как правило, ими не пользуются, садятся на больших скоростях и бьют самолеты». На истребителях И-16 наиболее часто разрушались крылья, ломавшиеся при посадке, боковые подкосы шасси и костыли.

Но в то же время наши специалисты очень высоко отзывались об этой машине: «Самолет И-16 весьма надежная и выгодная в эксплуатации конструкция. Самолеты И-16 в Испании эксплуатируются в тяжелых условиях при наличии большинства плохих аэродромов, сплошной пыли и мелких камней... круглый год хранятся под открытым небом. Часть И-16 в Испании эксплуатируются около двух лет и налетали в среднем по 300 часов и среди них нет ни одного самолета, не имеющего ремонта по причине аварий или воздушных боев, будучи расстрелянными в воздухе. Живучесть самолета И-16 очень велика. Как доказано практикой полетов и ремонта материальной части, самолет И-16 допускает почти любой ремонт. Ремонт несложен и возможен в любых условиях... У некоторых самолетов почти не осталось заводских неремонтированных деталей». Но еще более высокую оценку получил И-15: «На нем на аэродромах даже варят лонжероны фюзеляжа и летают без трещин».

Существенное влияние оказывал и местный климат. Сухой воздух способствовал хорошему состоянию материалов, входивших в конструкцию самолетов. Однако базирование на лишенных растительности песчано-каменистых аэродромах имело и свои отрицательные стороны. При рулежке и на взлете в моторы засасывалось много пыли, что увеличивало износ деталей двигателей.

Из-за отсутствия новых моторов на истребители устанавливались двигатели, прошедшие капитальный ремонт, зачастую имевшие мощность меньше паспортной. Летчикам, летавшим на этих самолетах в группах, чтобы не отстать, приходилось давать полный газ, что приводило к уменьшению ресурса мотора и выходу машин из строя для замены двигателя. На И-15 эта операция занимала, в среднем, 1,5 суток, а на И-16 — 2,5 суток.

На состояние техники влияли и другие причины. «Часто имеют место случаи излишнего и ненужного перенапряжения материальной части, — отмечалось в одном из отчетов, — и как следствие, преждевременный ее износ и разрушение. Здесь имеется в виду лихачество в полетах, сопряженное обычно с риском и не вызываемое необходимостью боевой

обстановки (пикирование с резким выравниванием на малых высотах, крутые виражи на малых скоростях и пр.)».

Но эти случаи не отражали общей картины. Большинство советских и испанских пилотов, понимая, что Республика остро нуждается в самолетах, старались любой ценой сохранить боевые машины. Нередкими были случаи, когда летчики, рискуя своей жизнью, приводили на аэродромы подбитые самолеты, а вскоре, восстановленные, те вновь уходили в бой. О накале воздушных сражений позволяют судить документы, на основе которых составлена таблица 5.

Однако в конце 1938 — начале 1939 гг. обстановка в воздухе складывалась явно не в пользу республиканских пилотов. Складывался все возрастающий численный перевес авиации мятежников. В феврале 1939 г. только ВВС националистов, без учета итальянцев и легиона «Кондор», насчитывали 469 самолетов. Правительственная авиация могла противопоставить им лишь около 100 боевых машин. Во время сражения за Каталонию, когда решалась судьба Республики, в небе безраздельно господствовала авиация интервентов и мятежников.

Советский Союз вновь пришел на помощь испанскому народу, отправив из Мурманска транспорты с самолетами и оружием. Но французское правительство сделало все возможное, чтобы вооружение, прибывшее в Бордо, вовремя не попало по назначению. И. Сиснерос вспоминал: «Когда же вооружение прибыло в Каталонию, было уже поздно. Мы не имели ни аэродромов, где можно было бы производить сборку самолетов, ни территории, чтобы ее защищать».

До сих пор, пожалуй, самым сложным и запутанным является вопрос о авиационных потерях противоборствующих сторон. В различных источниках встречаются весьма противоречивые данные. В частности, К. Шорес пишет о том, что «итальянцы потеряли, по крайней мере, 73 Фиата CR-32, пять SM-81, четыре SM-79 и по две BA-65, Ro-37 бис и BR-20», а националисты «43 Фиата CR-32, 8 Lu-52/3 m и 4 SM-79». Но, судя по другим источникам, эти данные явно занижены.

До сих пор в зарубежной печати говорится о многочисленных победах франкистских пилотов. Анализируя эти цифры, тот же Шорес, не без основания отмечает, что «здесь имеет место откровенная приписка. Сумма сбитых и захваченных машин в некоторых случаях превышает общее число поставленных самолетов, не говоря уже о естественных потерях в результате несчастных случаев и т. п.».

Если в боевых потерях республиканской авиации получить объективную информацию еще довольно сложно, то о коли-

ПОСТАВКИ НЕМЕЦКИХ САМОЛЕТОВ В ИСПАНИЮ

	Тип самолета	Количество	Время начала поставок
Арадо	Ar-68E-1	2	с 1938
	Ar-95A-0	6	с 1938
Дорнье	Do-17Г-1	15	1937
	Do-17E-1	20	1937/1938
	Do-17P-1	46	1938
	Me-109V-		
Мессершмитт	5/V-6	2	декабрь 1936
	Me-109B	40	февраль 1937
	Me-109C-1	12	июль 1938
	Me-109E-1	40	начало 1939
	Fi-156A-1	15	1937/1938
	He-45C	40	август 1936
	He-46C	20	сентябрь 1936
	He-51B-1	135	июль 1936
	He-51C-1	79	середина 1937
	He-59B-2	10	ноябрь 1936
	He-60	6	июль 1936
	He-60E	6	ноябрь 1936
	He-70Г-2	18	ноябрь 1936
	He-111B-1	30	февраль 1937
	He-111E-1	45	март 1938
Физилер	He-112-4	1	декабрь 1936
	He-112B-0	17	ноябрь 1938
	Hs-123A-1	16	декабрь 1936
	Hs-126A-1	6	осень 1938
	Ju-52/3mg3e	55	20.08.1936
Хейнкель	Ju-86-1	5	конец 1937
	Ju-87A-1	3	конец 1937
	Ju-87B-1	5	октябрь 1938
Юнкерс			

ПОСТАВКИ ИТАЛЬЯНСКИХ САМОЛЕТОВ В ИСПАНИЮ

Тип самолета		Количество
Бреда	BA-65	15
	Z-501	10
Кант	Z-506	4
	A. P. 1	1
Капрони	Ca-135	1
	Ca-310	16
Ромео	Ro-37	68
	Ro-41	1
Савойя-Маркетти	S-55	3
	SM-79	100
Фиат	SM-81	64
	BR-20	13
	CR-32	348
	G-50	12

честве самолетов, попавших в руки националистов после поражения Республики, можно говорить более определенно. Франкистам досталось 44 И-15, 20 И-15 бис, 36 Р-5, 9 Р-З, 19 СБ, 9 Группан G-23, 5 транспортных «Вулти» и около 150 различных небоевых самолетов. На авиазаводах осталось около 150 недостроенных И-15 и 90 И-16.

Конечно, эта тема не исследована. Очень много вопросов требует уточнений, но недостает надежных источников.

СРЕДНИЙ СРОК СЛУЖБЫ САМОЛЕТОВ
РЕСПУБЛИКАНСКОЙ АВИАЦИИ
(за январь-ноябрь 1938 года)

Срок службы	И-15	И-16	СБ	Р-З
Календарных дней	76	87	163	575
Летных часов	63,5	72,5		

СВОДКА АВАРИЙ И ПОТЕРЬ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ ГРУППЫ
В ИСПАНИИ С 15 МАЯ ПО 15 ИЮНЯ 1938 ГОДА

	Общий на- лет всех истре- бителей (часов)	Количество летающих самолетов (в среднем)	Сбито в воздуш- ных боях	Поврежден- ных в воздушных боях и требу- ющих ремонта	Аварий и поломок						Всего выве- дено из строя		
					на посадках		на рулежке		на взлете				
			И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16	
Советские			1	8	—	1	1	11	—	1	—	2	25
Испанские			9	3	7	1	17	9	2	1	1	1	51
Всего	3090	65	10	11	7	2	18	20	2	2	1	3	76

Примечание: 1. Всего погибло 28 самолетов
2. Отправлено в капитальный ремонт 6 самолетов
3. Отремонтировано на аэродромах 43 самолета

Изменение самолетного парка авиации испанской республики
по истребителям И-15 и И-16 в 1938 году

	Количество в строю		Пополнение промышлен- ностью		Количество боевых вылетов		Количество самолетов, ушедших в капиталь- ный ремонт		Потеряно самолетов	
	И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16	И-15	И-16
Январь	40	58 ¹	24	14 ²			16	6	12	5
Февраль	36	48 ¹	12	5 ²			6	10	0	2
Март	42	42 ¹	23	12 ²			14	18	20	9
Апрель	31	31 ¹	24	8 ²			3	11	4	3
Май	48	63 ¹	24	31 ³			18	13	5	7
				11 ²						
Июнь	50	38			1707	1762			10	10
Июль	55	26			1242	996			17	13
Август	55	79			1645	1539			9	13
Сентябрь	59	83			1094	1710			8	17
Октябрь	59	74			954	1185			7	15
Ноябрь	62	61			1020	1307			8	13

1 Не включая самолеты, находящиеся в аэродромном ремонте

2 Из капитального ремонта

3 Новых

Вячеслав КАЗЬМИН

ТИХАЯ ТРАГЕДИЯ «ЭПОСА»

Убежденность в том, что будущее авиации и космонавтики определяют воздушно-космические транспортные системы многоразового использования, овладела, наконец, подавляющим большинством специалистов, занимающихся проблемами освоения космического пространства. Естественно, сказались успешные испытания УРКТС «Энергия» — «Буран», где вывод на орбиту производился ракетой, а возврат на землю — на крыльях, по-самолетному.

Почему — наконец? Так ведь абсолютным новшеством эту конструкторскую идею не назовешь. Ее еще в начале 20-х годов выдвинул, оценив недостатки использования одноразовых космических ракет, один из пионеров космонавтики — наш соотечественник инженер Фридрих Цандер. В статье «Описание межпланетного корабля системы Ф. А. Цандера», опубликованной в 1924 году, он, пожалуй, первым в мире предложил использовать для космических полетов крылатые аппараты и обосновал преимущество крыльев перед парашютным способом спуска орбитального корабля на землю. Более того, в 1927 году на Международной выставке, проводившейся в Москве, демонстрировалась модель его крылатого аппарата для предполагаемых воздушно-космических полетов.

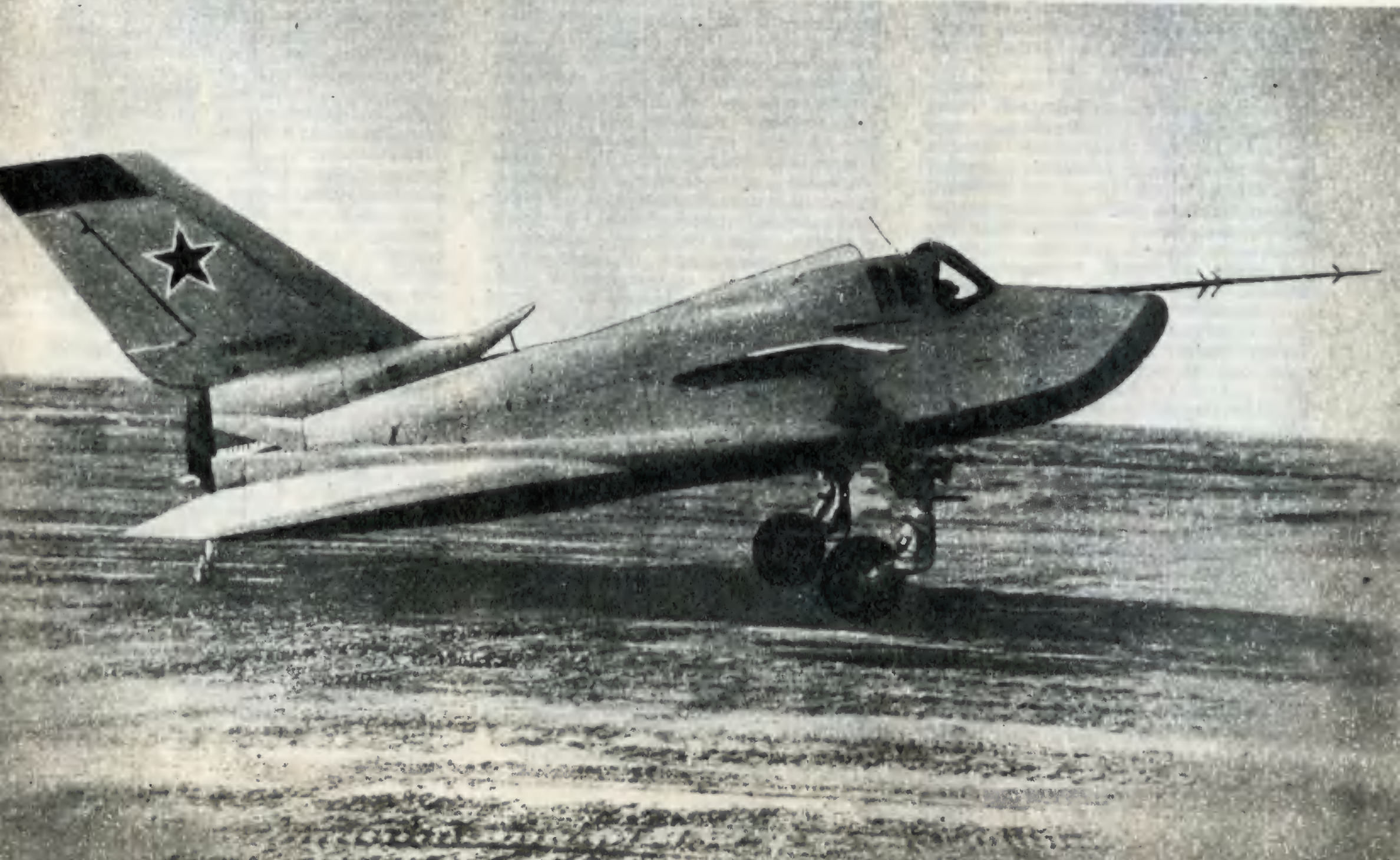
И что же, до универсальной ракетно-

космической транспортной системы «Энергия» — «Буран» у нас не было научно-технических разработок подобного рода? Была! Точнее сказать, не подобная, а оригинальная, рассчитанная на приоритетное и экономичное развитие нашей космонавтики. Еще четверть века назад, в 1965 году, в ОКБ А. И. Микояна группа специалистов, в основном молодых, под руководством 55-летнего главного конструктора Г. Е. Лозино-Лозинского (впоследствии стал генеральным директором — главным конструктором НПО «Молния», руководил работами по созданию планера «Бурана») приступила к исследованиям и практической работе по теме «Спираль» с целью создания двухступенчатой воздушно-космической системы (ВКС). Около года спустя, 29 июня 1966 года, Глеб Евгеньевич, назначенный главным конструктором проекта «Спираль», уже подписал соответственно подготовленный аванпроект.

Согласно ему, обе ступени ВКС с расчетной массой 115 тонн представляли собой чисто состыкованные воедино крылатые широкофюзеляжные аппараты горизонтального взлета-посадки и многоразового использования, спроектированные по схеме «Несущий корпус-бесхвостка»: 52-тонный (длина 38 м, размах 16,5 м) мощный воздушный ко-

рабль-разгонщик до скорости ВМ и отделяемый от него, стартующий с его «спины» на высоте 28—30 км 10-тонный пилотируемый орбитальный самолет длиной 8 м и размахом 7,4 м. Причем собственно на консоли крыла приходилось лишь 3,4 м, а остальная, большая часть несущей поверхности соотносилась с шириной фюзеляжа. К этой «птичке», получившей название ЭПОС (экспериментальный пилотируемый орбитальный самолет), стыковался бак с ракетным топливом для вывода с гиперзвуковой скоростью на орбиту. Разработке ЭПОСа авиаконструкторы уделили особое внимание.

Заметим сразу, что с построенным впоследствии «Бураном» и подобными кораблями за рубежом ЭПОС имел некоторое сходство лишь по своим самолетным контурам — это обстоятельство продиктовано условиями планирования в атмосфере. Если же смотреть глубже, то аппарат микоянцев по выбранной форме, компоновке, схеме с учетом «горячей конструкции» (из жаростойких сплавов, без специальной теплозащиты) и поворотному крылу — то есть по всему, чем обеспечивается хорошее сочетание потребных аэродинамических характеристик на каждом участке траектории полета, существенно отличался от других разработок того периода, а главное — выводил на экономический путь развития. Ведь «крыльевой вариант» позволял активно использовать энергетический запас атмосферы, благодаря чему для вывода аппарата на космическую орбиту энергетических затрат требовалось в 6—8 раз меньше, чем при использовании каких бы то ни было ракет.



Иное дело, что по тому пути не удалось пройти до конца из-за вмешательства Д. Ф. Устинова, бывшего в ту пору секретарем ЦК КПСС, куратором оборонной промышленности.

Вначале ничто не предвещало помех. К тому же и сам генеральный, пока был жив (перешагнув в августе 1970 года свой 65-летний рубеж, Артем Иванович умер в декабре), всем своим авторитетом поддерживал группу конструкторов, в 1967 году уже приступивших к рабочему проектированию воздушно-космической системы. Более того, вскоре благодаря теме «Спираль» в Дубне был создан космический филиал микояновской фирмы. Возглавил его заместитель главного конструктора ОКБ А. И. Микояна Петр Абрамович Шустер. Такое внимание к их проекту воодушевило специалистов — они работали с неистовым энтузиазмом молодости, веселым азартом.

— Ну, и разыграли же мы тогда «шутку» над Шустером! — с удовольствием вспоминает Олег Николаевич Некрасов, занимавшийся разработкой комплекса систем навигации и управления ЭПОСа. — То-то он удивился, когда мы намного раньше, чем было определено графиком работ, предъявили к сдаче систему управления.

Для исследования характеристик устойчивости и управляемости на разных этапах полета, оценки теплозащиты из высокопрочных жаростойких материалов потребовалось построить аналоги ЭПОСа в трех комплектациях и летающие модели в масштабах 1:3 и 1:2, получившие название «Бор». Аналог для исследований в полетах на дозвуковой скорости (имитация атмосферного участка захода на посадку при возвращении с орбиты) получил кодовое обозначение «105.11», на сверхзвуке — «105.12», на гиперзвуковой скорости — «105.13».

— Причем характерно, — подчеркнул в беседе с автором этих строк бывший начальник ОКБ космического филиала Юрий Дмитриевич Блохин (ныне заместитель главного конструктора НПО «Молния»), — что основные конструкторские решения по всем комплектациям аналогов ЭПОСа были выполнены в единой, так сказать, сквозной схеме. В чем ее достоинство? Во-первых, трудоемкость в производстве при переходе от дозвукового варианта к гиперзвуковому возрастала бы лишь незначительно. Да и росла только потому, что по мере усложнения решаемых задач на борт устанавливалось дополнительное и более совершенное оборудование. Во-вторых, благодаря сквозной схеме на подготовку производства к выпуску самих орбитальных самолетов времени нужно совсем немного.

Бесчисленные испытания, начиная с лабораторных исследований, продувок моделей и аналогов в аэродинамических трубах ЦАГИ имени Н. Е. Жуковского и кончая их стендовыми отработками применительно к разным режимам и этапам полета, позволили с высокой степенью достоверности определить аэродинамические характеристики планера. Они же, в свою очередь, стали исходными данными для

разработчиков различных систем ЭПОСа. Затем с целью уточнения результатов «трубных исследований» и изучения свойств новых материалов, предусмотренных в конструкции будущего орбитального самолета, были выполнены с помощью ракет запуски моделей «Бор» в масштабах 1:3 и 1:2. Требовалось, чтобы конструкция была достаточно легкой, но способной довольно долго работать в исключительно тяжелых условиях. Особенно — при входе в плотные слои атмосферы после покидания космической орбиты. Ведь в полете с большой скоростью (уход с орбиты выполняется на $V = 8$ км/сек) в плотных слоях атмосферы возбуждаются чрезвычайно мощные тепловые потоки, потому что в приграничном слое возникает диссоциация молекул воздуха — они переходят в атомарный ряд. Образно говоря, разрушаются, а «осколки» — электроны, ионы и ядра атомов — образуют плазму, которая, соприкасаясь с поверхностью орбитального самолета, сильно нагревает ее. Причем наиболее подвержены нагреву передняя часть фюзеляжа, кромки крыла и киля.

По мере роста скорости полета алюминий и его сплавы в авиационных конструкциях стали уступать свое место прогрессивным сплавам, обладающим более высокой жаропрочностью. К тому времени, когда велись работы по программе ЭПОСа, уже применялись титановые сплавы и жаропрочные стали. Как говорится, на подходе были еще более жаростойкие и пластичные — бериллиевые и ниобиевые. Однако выносливость новой орбитальной «птички» обеспечивалась не только и не столько жаростойким облачением, сколько ее уникальными аэродинамическими характеристиками и совершенными конструкциями. Ведь ЭПОС был рассчитан на спуск с орбиты в режиме самобалансировки на очень больших углах атаки — до 53 градусов при гиперзвуковом качестве 0,8 (чем оно больше, тем лучше возможность бокового маневрирования). При этом основная тепловая нагрузка воспринималась теплозащитным экраном (ТЭЗ) оригинальной конструкции. В таких условиях, как показали тепло-прочностные испытания гиперзвукового аналога «105.13» на специальном стенде КТПИ, максимальный его нагрев не превышал +1500 градусов по Цельсию, а остальные элементы конструкции, находясь в аэродинамической тени от ТЭЗ, нагревались и того меньше. Поэтому в производстве аналогов можно было применять титановые — и даже в отдельных местах алюминиевые — сплавы без специального покрытия, каким, например, в виде более 38 тысяч очень дорогостоящих плиток, изготовленных по сложнейшей технологии на основе тонких волокон чистого кварца, пришлось впоследствии обклеить «Буран». Вот первый, но далеко не последний фактор экономичности разработки 60-х годов по сравнению с программой «Бурана».

Теперь обратим внимание на конструкцию самого экрана. Чтобы избежать разрушения от быстрого нагрева в процессе входа в земную ат-

мосферу, он должен обладать прежде всего высокой «пластичностью», какую может обеспечить, к примеру, ниобиевый сплав. Но его тогда еще не выпускали, и конструкторы временно, до освоения производства из ниобия, пошли на замену материала. ТЭЗ пришлось выполнить из жаропрочных сталей ВНС, причем не сплошным, а из множества пластин по принципу рыбной чешуи. К тому же весь он был подвешен на керамических подшипниках, а при колебаниях температуры нагрева автоматически изменял свою форму, сохраняя стабильность положения относительно корпуса. Таким образом на всех режимах обеспечивалось постоянство конфигурации орбитального самолета.

ЭПОС имел и такую конструктивную особенность: в режиме спуска до входа в плотные слои атмосферы поворотные консоли крыла занимали вертикальное положение, становясь своего рода киями. В результате они оказывались в значительной степени защищенными от аэродинамического нагрева, а также существенно улучшали боковую и путевую устойчивость аппарата.

При уменьшении балансирующего угла до 30 градусов гиперзвуковое качество ЭПОСа улучшалось, возрастая до 1,5. Правда, нагрев ТЭЗ в таком случае заметно увеличивается, но не выше +1700 градусов — рубежа, допустимого для имевшихся в разработке сплавов. Зато возможности бокового маневрирования в атмосфере расширялись: без включения двигателя, в чистом планировании можно было выбирать место посадки в радиусе 1500—1800 км. А с работающим ТРД, предусмотренным в компоновке ЭПОСа, расчетная дальность бокового маневра на дозвуковой крейсерской скорости далеко превосходила 2 тысячи километров.

Заметим: дальность бокового маневра по трассе спуска из космоса — очень важное условие. От него зависит возможность экстренного прекращения орбитального полета в случае такой необходимости. И если маневр имеет дальность более 2 тысяч километров, это значит, что орбиту можно покинуть на любом витке и приземлиться в любой удобной точке, выбранной на площади в миллионы квадратных километров — почитай, вся азиатская часть территории СССР.

Чтобы улучшить посадочные характеристики, на последнем, атмосферном участке спуска была предусмотрена перебалансировка аппарата на малые углы атаки путем поворота консолей из фиксированного килевого положения в фиксированное крыльевое. Аэродинамическое качество в дозвуковом полете с разложенными консолями крыла возрастало до 4, а соответственно увеличивалась и дальность планирования.

Продолжение следует

На снимке: Дозвуковой аналог «105.11» экспериментального пилотируемого орбитального самолета (ЭПОС) на испытательном аэродроме. Фото Юрия Бородача.

Окончание. Начало № 7—10

Александр КУЗОВКИН,
Александр СЕМЕНОВ

ИЗ ДОСЬЕ ЛЕТАЮЩИХ ТАРЕЛОК

Как известно, некоторые представители официальной науки объясняли и порой до сих пор объясняют феномен НЛО сочетанием различных известных явлений. Шаровая молния также фигурировала при объяснениях НЛО, при этом как-то забывалось то, что и природа самой шаровой молнии не ясна. Думается, с неменьшим успехом можно было бы отнести ее к разряду НЛО.

18 сентября 1988 г. «Известия» опубликовали корреспонденцию С. Агафопова из Токио под названием «Что творится в небесах?»

«В прошлую пятницу в Японии, начиная с 6.30 вечера, телефоны полицейских участков и обсерваторий надрывались от звонков людей, сообщавших, что они были свидетелями уникального явления: огромный огненный шар, в несколько раз превышающий по размерам полную Луну, пролетел над самым крупным японским островом Хонсю с севера на юго-восток со скоростью реактивного лайнера, не оставив никаких следов на экранах радаров.

В разных частях острова описания неизвестного объекта были различны: назывались иные цвета (в гамме от молочно-белого до оранжевого и золотого), иные временные параметры (видимость НЛО колебалась от 2—3 до 40 секунд). Очевидным в то же время оставалось то, что одновременно десяткам людей небесный пришелец поместиться не мог. Стало быть, в небесах действительно что-то творилось. Специалисты называют это «что-то» гигантским метеоритом, который шел своей космической дорогой, устроив на ходу иллюминацию для впечатлительных землян. Но есть и другое мнение...

Видимо, по иронии судьбы на книжных полках появился очередной номер солидного журнала «Сайенс», в котором описывается другой неопознанный летающий объект. В данном случае встреча с НЛО дважды выпала на долю экипажа исследовательского судна японского управления рыболовства «Кайе-мару». Согласно описаниям, в первый раз встреча произошла 18 декабря 1984 года в юго-западной части Атлантического океана, недалеко от Фолклендских островов. Второй раз — 21 декабря 1986 года в центральной части Тихого океана.

Сначала на радаре появился огромный овальный объект, находящийся, судя по показаниям приборов, на расстоянии пяти километров от судна, который двигался с чрезвычайно большой скоростью. Подойдя к кораблю на 2,5 километра, НЛО дважды облетел его, затем удалился и исчез. Через считанные секунды, однако, объект вер-

нулся и прошел, грохоча, прямо над судном. Примечательно, что засеченный радаром «Кайе-мару», он не был виден невооруженным глазом. На экране же овал был крупнее изображения любого самолета. По подсчетам, несколько сот метров длиной, а скорость его движения составляла четыре маха.

Среди других особенностей очевидцы отметили низкую высоту полета при сохранении скоростных качеств, необычную траекторию поворота. Найти логичное объяснение описанному довольно сложно. Бывает, отмечают ученые, судовые радары фиксируют искаженное высотой изображение самолета, принимающее самые неожиданные формы в самом неожиданном месте; случается, судовой радар «ловит» сигналы другого радара, которые также причудливо ложатся на экран дисплея. В данном случае, однако, учитывая скорость и траекторию движения, ни одно из этих объяснений не годится. По мнению военных обозревателей, с теоретической точки зрения, подобный факт может быть вызван испытаниями электронного оружия, которое способно «дезинформировать» радары противника, выводя на них самые фантастические изображения. Теория, однако, далека от практики. Всерьез бороться за эту версию не берутся даже военные специалисты.

Так что же в итоге повстречалось «Кайе-мару»? Увы, на этот вопрос ответить пока никто не может. Очевидно одно: в небесах что-то происходит, но до природы загадочных явлений еще предстоит докопаться.

Неучет информации о характеристиках и воздействиях НЛО однозначно увеличивает опасность неправильной их идентификации. Тогда, например, массовый пролет НЛО по траекториям, близким к траекториям боевых блоков ракет, может быть расценен компьютерными системами как факт нападения. Так, осенью 1960 г. все бомбардировщики авиабазы Тревис в северной Калифорнии были приведены в состояние боевой готовности для атаки на СССР после того, как радарные системы обнаружили летящие через полюс в сторону США многочисленные «цели». Неожиданно «цели» с экранов пропали, а впоследствии этот случай был «объяснен» как «радарное отражение от Луны».

В уезде Шэнси в провинции Чжэцзян наблюдали, как в небе в направлении с северо-запада на юго-восток проскочил предмет, напоминающий волчок. Там, где он летел, на небе выступила светлая полоса, на мгновение погасло электричество, хотя в работе местной электростанции неполадок не

было. Некоторые утверждают, что у них остановились ручные часы. Представитель Шанхайской обсерватории дал такое объяснение: «Возможно, это был искусственный летающий аппарат, например, остатки ракеты. Но не исключено, что это явление атмосферное. Чтобы сделать вывод, нужна дополнительная информация».

Известно, что в США и ряде других стран проблема НЛО рассматривается весьма серьезно. Например, при разработке Договора ОСВ-1 американцы предлагали включить в него пункт об обмене наблюдательными данными. На встрече в Женеве президент Рейган, очевидно, находившийся «в плену» западной гипотезы о природе НЛО, предложил М. С. Горбачеву рассматривать СОИ, как способ борьбы с инопланетным вторжением.

Проблема НЛО не решена до сих пор. И трудно представить, к каким последствиям привел бы инцидент, подобный взрыву Туингусского феномена с энерговыделением порядка 40 Мт, случись он сейчас в Европе, Америке или в районе любого, существующего пока локального конфликта... Еще в 1968 году основоположник советской уфологии Ф. Ю. Зигель отметил: «Предмет и цели исследований НЛО столь серьезны, что оправдывают любые усилия. И само собой разумеется, что международное сотрудничество здесь жизненно необходимо».

Как известно, наиболее популярной, по крайней мере, до недавнего времени являлась версия об инопланетном происхождении НЛО. Пока же приходится констатировать, что научное объяснение всего комплекса явлений, связанных с НЛО, в настоящее время отсутствует. Выдвигающиеся ранее гипотезы о природе его отдельных компонентов не очень точны. В качестве причин многих явлений уже фигурировали метеобаллоны и запуски, пылевые и световые образования, стаи птиц и рои насекомых, мистификации и коллективные сумасшествия, оптические эффекты и астрофизические явления, скопления промышленных выбросов и многое другое. Ни одна из этих причин не может объяснить всего феномена в целом.

Тем не менее, подходы к рассмотрению всей совокупности упомянутых и других феноменов уже наметились. Развивая научное и мировоззренческое наследие Федорова, Флоренского, Циолковского, Вернадского и других крупных мыслителей, академик АМН СССР Влалей Петрович Казначеев выдвинул идею о наличии на планете симбиоза многочисленных форм жизни. Среди этих форм, вероятно, имеется и плазменоподобная, полевая, связанная с энергоинформационными переносами. Взаимодействие подобных форм с воспринимаемым нашими органами чувств частотными диапазонами окружающего мира и приводит порой к кажущимся странными явлениям. Эта точка зрения развивается и подкрепляется фактическими данными.

Думаем, что после изложения некоторых фактов нашего досье, разговор продолжат специалисты, читатели.

ПРИНИМАЮТ ФРАНЦУЗСКИЕ ВДВ

С вернувшимся из поездки во Францию заместителем командующего воздушно-десантными войсками генерал-лейтенантом Виталием Лебедевым встретился корреспондент нашего журнала и попросил поделиться впечатлениями от первого визита советских десантников к их французским коллегам.

— Виталий Михайлович, какой прием был оказан представителям крылатой советской пехоты, которой еще вчера пугали западного обывателя?

— Прием был исключительно теплым. Да ведь и гости были зваными — по приглашению начальника генерального штаба французских вооруженных сил. И делегация наша, хотя и состояла из военных, выглядела более чем мирно для столь грозного рода войск. Главным оружием с обеих сторон были улыбки. В составе делегации, кроме командующего воздушно-десантными войсками и его заместителей, был начальник Рязанского высшего командного воздушно-десантного училища генерал-лейтенант Слюсарь Альберт Евдокимович, который в недавнем прошлом имел честь принимать гостей — военных парашютистов из Франции. А французы помнят гостеприимство, так что встретили нас очень хорошо.

— И чем же вас угощали, если не секрет?

— Ну французская кухня известная. Но главным, самым лакомым блюдом для нас, конечно же, были прыжки, как для каждого десантника. Там я, например, выполнил свой 870-й прыжок. С французского, разумеется, самолета, есть у них такой военнотранспортный «Трансатлант», и с их парашютом, конечно.

— Матчасть годится?

— Вполне. Купол устойчив в плане скольжения, щелевой, но достаточно нейтральный, хорошо выполняет довороты по ветру. Довольно устойчив от раскачивания. Вертикальная скорость примерно как у нашего.

— А своей выучкой хозяева блеснули?

— Да, именно — блеснули. Выучка отменная. Провели ротное учение, десантировалось свыше ста человек, с техникой и вооружением. Минометы, джипы выбрасывались. Особенно впечатляет автоматическая загрузка-разгрузка, которую выполняет очень оперативно мощная тринадцатитонная машина без какого-либо вмешательства людей. Боеприпасы, военное и медицинское имущество, продукты и прочее — все разом было поднято на борт, с колес — в небо, с неба — на колеса и в пункт назначения. Вообще, обеспечение операции

по десантированию завидное. Уровень подготовки личного состава впечатляет. Общефизическая закалка ведется по весьма жестким нормативам, со строгой проверкой на специальных зачетах и экзаменах. Большое внимание уделяется кроссовой и маршевой подготовке.

— Оснащение учебно-материальной базы содержит что-нибудь новое, поучительное?

— Понравился комбинированный тренажер для отработки действий парашютиста в воздухе и во время приземления. Движущийся транспортер позволяет создавать любую «скорость ветра». Парашютиста тащит по пластиковому покрытию, а он в это время старается «укротить» купол, овладевая положением. С помощью тренажера можно задавать любые условия.

— Какое отношение у них к парашютизму?

— Очень уважительное. И прививается оно буквально каждому кадровому военному. Все сто процентов офицеров французской армии, независимо от вида вооруженных сил и рода войск, обязаны пройти парашютную подготовку. А для этого физически должны соответствовать полностью. И следует заметить, французский офицер и генерал — это стройный, подтянутый, спортивно сложенный мужчина. С избыточным весом не приходилось видеть ни одного. Женщины, кстати, тоже не редкость в парашютных подразделениях, в выучке, закалке и выносливости не уступают сильному полу. Популярность десантных войск велика. Вообще, престиж военного в обществе исключительно высок.

— Вероятно, это и поддерживается как-то?

— Да о поддержании этого престижа заботятся в первую очередь сами военнослужащие, а также высшее руководство страной. Сколько торжественных ритуалов проводится на очень высоком уровне. На одном из них мы побывали. В 11-й воздушно-десантной дивизии, дислоцированной на юге Франции, проводилась церемония вступления в должность командира одного из парашютных полков. При представлении нового командира ему была вручена грамота Президента Французской Республики (вроде верительной). Вся церемония передачи командования полком от прежнего командира новому проходила перед развернутым строем со знаменами, в присутствии множества гостей, среди которых были и представители властей префектуры, муниципалитета, соседних гарнизонов. Словом, зрелище впечатляющее. Нами подмечено в ходе визита немало полезного, поучительного.

«МИГ»



«Мигов» (а точнее МиГ-21 бис) — на территории Финляндии — целый полк. Дислоцирован он в центре страны. И выполняет оборонительные задачи.

...О трудолюбии северян сказано не мало. За последние десятилетия финны добились больших успехов в развитии экономики, подняли жизненный уровень до значительных высот, находятся на девятом месте среди развитых стран в расчете по совокупному общественному продукту. И этот «расчет» определяет их отношение ко многим, в частности к военным доктринам.



Шведский SAAB 37 «Дрэгон».
Английский «Хоук» Mk.51.
Финские Вэлмит L-90 TP и Вэлмит L-70.

В КРАЮ ОЗЕР

Сами финны знают, во-первых, что они (и в этом легко убедиться на примере собственного кошелька зарубежному туристу) «самая дорогая страна Европы», а во-вторых, что участие в военных «играх» стоит много дороже.

Во время поездки довелось побывать в парламенте страны и узнать, что тревожит избранников народа: возможное расширение ведущими мировыми державами использования бомбардировочной авиации с крылатыми ракетами и продолжение работ над программами совершенствования военно-морских сил. Как к этому относятся в Финляндии, определил документ, подготовленный парламентской комиссией по вопросам обороны. В нем, в частности, отмечается, что чрезвычайно важно добиться того положения, при котором соседние государства будут верить в способность Суоми защитить свою территорию, в том числе — в воздухе.

И надо сказать, что в стране делается для этого немало. Сложный вопрос обороноспособности определяется и численностью охраняющих границы государства войск, и их материально-финансовым обеспечением. Свыше 30 тысяч призывников отбывают воинскую повинность в сухопутных войсках, на флоте и в авиации. Еще около 24 тысяч — офицерский состав и наемные гражданские специалисты. Около 4 тысяч насчитывают пограничные формирования. Итого — около 60 тысяч или 1,2 процента граждан находятся в стране «под ружьем». Пять с небольшим процентов от госбюджета составляют военные расходы, то есть — 7 млрд. марок. Причем оборонительные силы на треть оснащаются отечественными вооружениями и техникой, а еще на две трети — за счет поставок из СССР и западных стран.

Кроме советских «мигов» в боевой парк национальной авиации входят шведские самолеты «Дрэкен». Два полка этих машин дислоцированы на юге и севере страны. Иными словами, техника соседей полностью решила проблемы воздушной обороны Финляндии. Или, если быть точнее, решала до последнего времени, пока северяне не закупили у англичан их боевой «Хоук» Mk.51.

Сейчас в стране и, в частности, в парламенте, серьезно обсуждается вопрос переоснащения национальных ВВС. Планируется выделить 10 млрд. марок на приобретение новых, современных 40 боевых самолетов. Судя по всему, финны изменяют традиции: уже ведутся переговоры с французской фирмой Дассо-Бреге и американской Джеренал дайнемикс.

Валерий АНИСИМОВ

НЕ ИНТЕРЕСНО!

Прочитал в вашем журнале «Монолог рассерженного авиамоделиста» (№11 за 1989 год). Такое впечатление, что автор побывал у нас. Но начну по порядку.

Год назад в нашу школу пришел молодой человек и представился руководителем авиамоделного кружка при областной станции юных техников (СЮТ). Пригласил желающих заниматься к себе. На первое занятие пришло довольно много народу, но через месяц вся «шелуха слетела», и остался костяк из хороших ребят. Мы занимались три раза в неделю. Лучше некуда. Хотя и не было ни хороших инструментов, ни наборов, ни сырья. Худо-бедно, но работали. В июле СЮТ закрылась на ремонт. А надо сказать, что никакой ремонт зданию не поможет. Ему уже лет 150, не меньше.

Не успели опомниться после ремонта, как директор сообщил, что нам надо перейти в другую комнату. Но зачем? Она и меньше, и темнее, кроме того, проходная. Но директор ни о чем не хотел слушать. Ему, видите ли, методистов посадить некуда, библиотеку размещать негде. Хотя у самого огромный кабинет и еще методический такой же. Сейчас у методистов три кабинета, а наша комната едва вмещает тех, кто не может жить без авиамоделизма, так называемых фанатов-методистов.

Летающие модели — это не автомобильчики, их в шкафы не спрячешь. Самые маленькие по крылу — больше полуметра в размахе. Однажды оставили модели на столах после полетов. Приходим на занятия и видим, что у одной крыло пробито в нескольких местах, у другой отломана законцовка, третья сломана по центроплану.

Мы занимаемся второй год, а балзку видели только в бруске 10×3×3 см. Ну хорошо. За балзку надо валютой платить, так что же, у нас в стране ни сосны, ни липы, ни бука нет? Мой отец много раз говорил с директором на эту тему. Не помогало! А ведь у нас в городе есть фабрика пианино, от которой можно получить отходы. В магазинах есть самые простые инструменты, а у нас их нет.

На соревнованиях авиамоделистов-школьников выступали ребята из разных клубов, кружков. Не было только нашей команды. Директор спросил руководителя: почему нет наших? А, правда, почему нас не было? (Полагаем, что этот вопрос нужно задать прежде всего самому директору. Автор письма на него ответил, не сообщив, к сожалению, имя директора СЮТ. — Ред.)

Мне уже шестнадцать. Скоро буду поступать в летное училище, но за десять (!) лет занятий авиамоделизмом не имею даже третьего разряда. Почему? Постараюсь объяснить. Я учусь в 11 классе. Учусь, может быть, не очень хорошо, но и неплохо. Не в полную силу. Не в полную силу я делаю и свою модель. Не интересно! Ни там, ни здесь. Не развернешься. Нет хороших сильных двигателей и топлива к ним. Нет материалов. Нет инструментальной базы. Не хватает времени. И, пожалуй, еще одно — нет чертежей. Хороших чертежей для изготовления моделей. Этот вопрос к вам.

У вашего журнала большие возможности. Не смотрите, что наши чемпионы «взлетели» высоко. Помогите массовому спорту и отдельным любителям авиации, хотя бы повышением качества публикаций и чертежей. Сделайте их насыщенными и интересными для всех.

А. ШТЫКАЛИН

г. Пенза

ЭВМ ПОСТРОИМ САМИ

Что значит ускорить компьютеризацию высшей школы, если нет компьютеров в нужном количестве? Но вот курсанты Владимир Коркосенко, Геннадий Карпов и Андрей Крамар, члены ВНОК, под руководством кандидата технических наук майора Валерия Царева сами собрали персональный компьютер. Конечно, с помощью секции военно-научного общества курсантов. В итоге многочисленных экспериментов авиаторы нашли оптимальное решение разработки компьютера на базе ЦМК, дисплея и бытового магнитофона.

Теперь курсанты младших курсов станут не только осваивать технику работы с персональной ЭВМ, но и технологию процессов ее тиражирования. Компьютеры домашнего изготовления будут использоваться и для изучения алгоритмического языка «бейсик».

Биография создателей компьютера невелика. Владимир Коркосенко, например, увлекался электроникой еще в шестом классе, был активным членом организации ДОСААФ, окончил школу физико-математического профиля. Отличник учебы в училище. Курсанты Карпов и Крамар шли тем же путем.

Марк ЯРОСЛАВСКИЙ
Киевское высшее военное инженерное авиационное училище.

МАШИНА ДЛЯ РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ МОДЕЛЕЙ

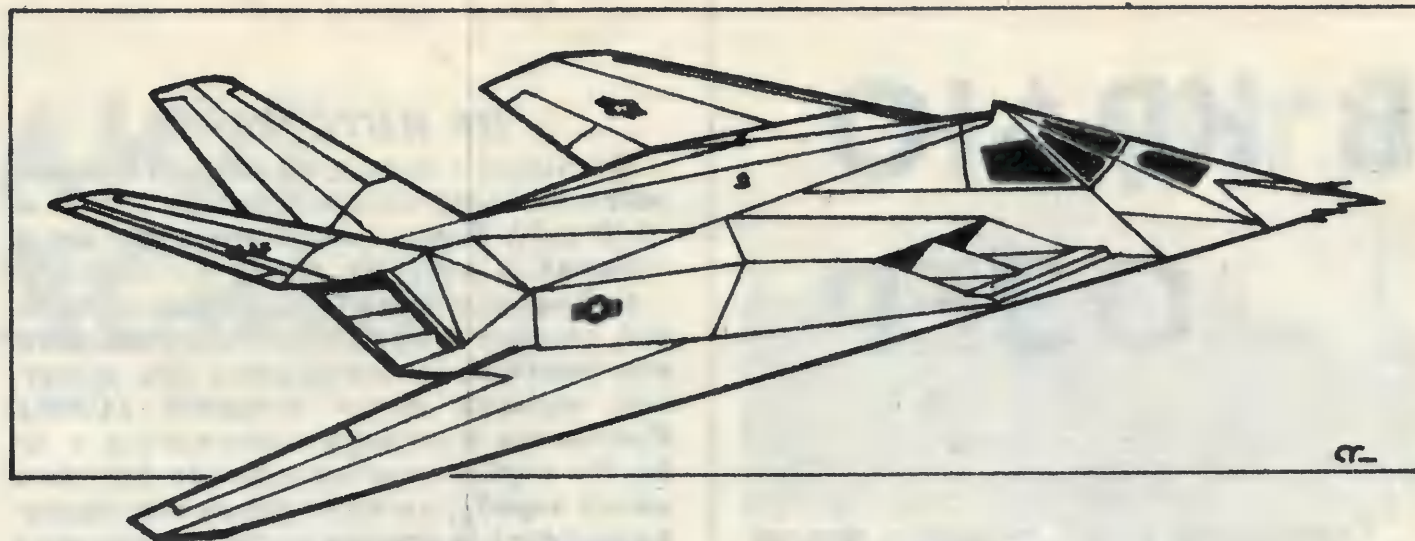
При Московском авиаремонтном заводе ДОСААФ совместно с кооперативом «Термик» разработана и готовится к серийному выпуску на уровне мировых аналогов рулевая машинка для радиоуправляемых моделей. Она унифицирована под импортные штепсельные разъемы типа «Граупнер». Напряжение 4,8 вольт, усилие 3,5 кг.

В апреле-мае месяце 1990 года будет начато серийное производство, опытная партия составит 1000 штук. Ориентировочная цена — 85—90 рублей.

Руководителям заинтересованных организаций, клубов прошу направить гарантийные письма по адресу: 143991. Московская обл., Балашихинский р-н, п/о Черное, Московский АРЗ ДОСААФ.

В. ИВАНОВ

Большинство боевых самолетов США, серийное производство которых предполагается начать в 90-е годы, в том числе стратегический бомбардировщик В-2, истребитель ATF, штурмовик А-12 и другие, являются так называемыми малозаметными самолетами. Характеристики заметности летательных аппаратов по своей значимости становятся в один ряд с другими важнейшими тактико-техническими возможностями боевых летательных аппаратов. Противодействие современным радиолокационным, ИК, оптическим и другим средствам

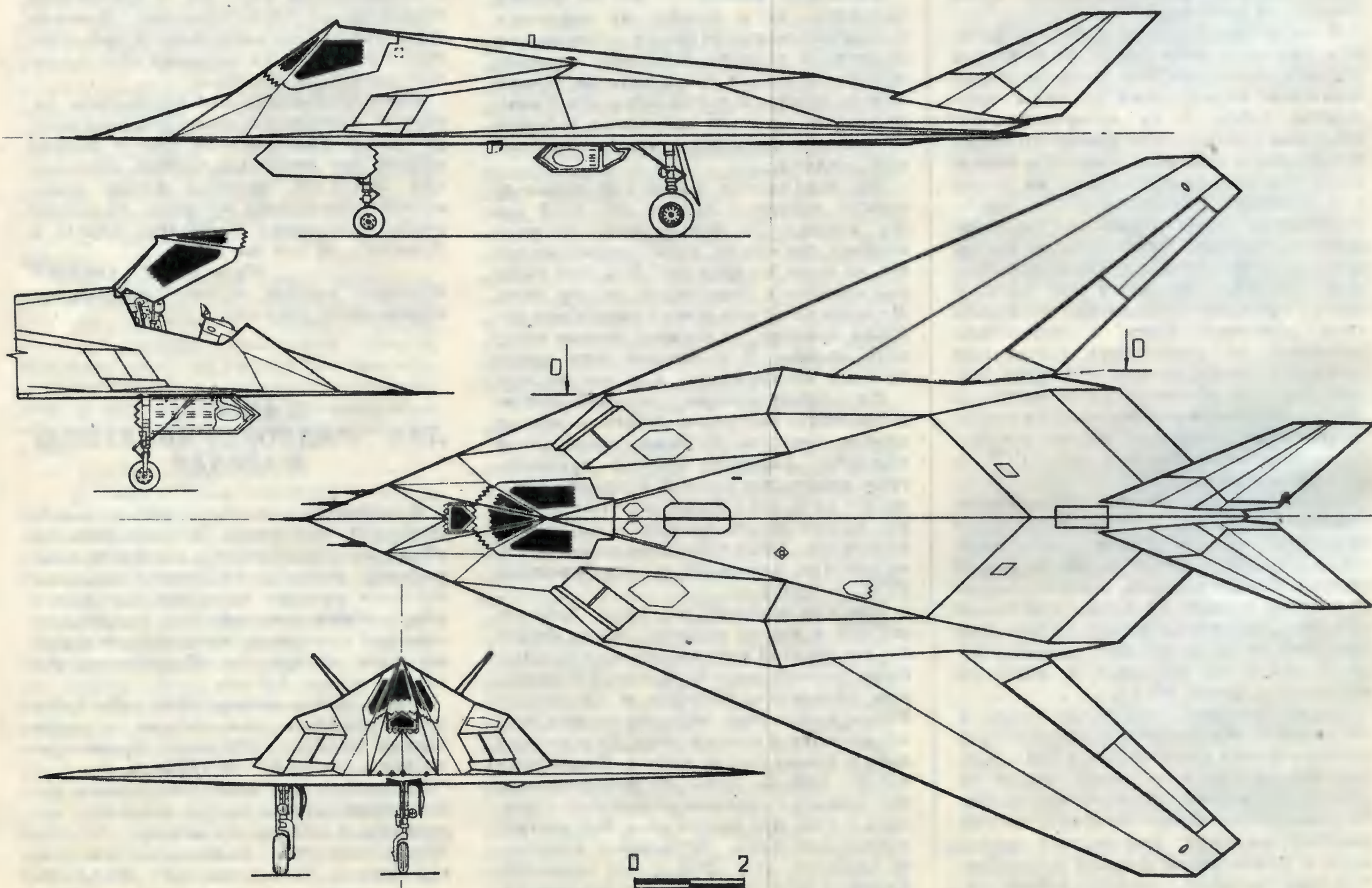


Владимир ИЛЬИН.
Виктор БАКУРСКИЙ (чертежи)

обнаружения ЛА является сложнейшей технической проблемой, решение которой предполагается достичь сочетанием средств РЭБ и повышением скрытности

самолетов в радиолокационном, оптическом, ИК и акустическом диапазонах. Техника «Стелс», включающая комплекс технических решений, направленных на

«ХРОМОЙ КАРЛИК» И ДРУГИЕ



уменьшение заметности ЛА, становится одним из важных направлений работ ведущих авиационных фирм. Так, общая сумма ассигнований на авиационные программы, связанные с разработкой техники «Стелс» и осуществляемые в настоящее время в США, может достичь, по оценкам экспертов, 200 млрд. долларов.

Однако вопросы снижения боевой заметности самолетов, ставшие столь «модными» в настоящее время, попали в поле зрения авиаконструкторов еще на заре авиации. В 1912 г. П. Петроши (Австро-Венгрия) применил на самолете «Таубе» обшивку из прозрачного материала. В 1913 г. аналогичные работы провел В. Лебедев в России и А. Кнубель в Германии. Однако обшивка из прозрачных материалов имела неудовлетворительные эксплуатационные качества, кроме того, оставались заметными детали силовой конструкции, двигатель, экипаж и вооружение самолета. Маскировочная окраска явилась в тот период более дешевым и достаточно эффективным средством снижения в оптической заметности самолетов.

К идее малозаметного в оптическом диапазоне самолета вновь вернулись в СССР в 30-е годы. В 1938 г. под руководством профессора С. Козлова

был построен «Невидимый самолет» на базе легкого самолета АИР-3 конструкции А. Яковлева. На самолете применена обшивка из прозрачного оргстекла. Однако быстрое потускнение и растрескивание оргстекла привели к прекращению дальнейшей работы над машиной.

Проектировался, но не был построен более крупный малозаметный самолет с конструкцией из хромированных труб.

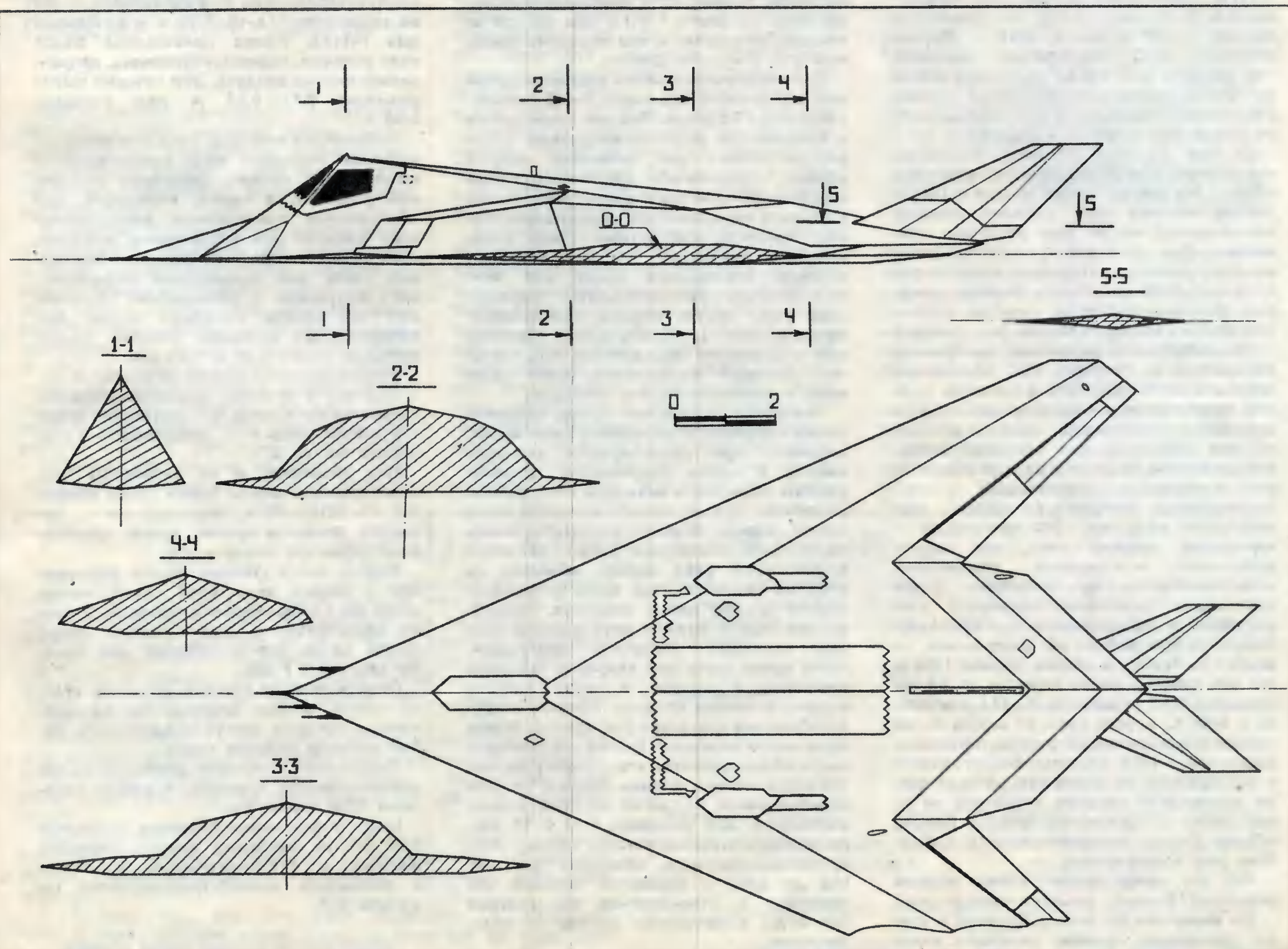
В ходе второй мировой войны, положившей начало применению РЛС, встал вопрос о снижении радиолокационной заметности военной техники. Были разработаны тактические приемы, обеспечивающие минимальную вероятность обнаружения самолетов (в том числе и при помощи РЛС) — проникновение и цели на предельно большой высоте, применявшееся самолетами-разведчиками и тяжелыми бомбардировщиками, и полет на предельно малой высоте, широко использовавшийся тактической и морской авиацией.

В 50-х годах появились самолеты, имеющие уменьшенную эффективную поверхность рассеяния (ЭПР) — основной параметр, характеризующий величину радиолокационной заметности самолета. В 1955 г. на фирме Локхид под руководством К. Джонсона был создан

высотный разведчик U-2, в конструкции которого реализован ряд технических решений, снижающих заметность самолета. Следующий разведчик этой фирмы, также созданный К. Джонсоном, SR-71 (первый полет — в 1964 г.), тоже имел ряд конструктивных элементов, снижающих его ЭПР. Однако быстрое совершенствование радиолокационной техники потребовало расширения области применения «Стелс», использования ее в конструкции не только разведывательных, но и боевых самолетов.

В течение 1972—1973 гг. отделение перспективных программ фирмы Локхид провело комплексные исследования возможности создания боевого самолета с уменьшенной заметностью. Исследования охватывали вопросы конфигурации ЛА, их ТТД, БРЭО и вооружение. На фирме Нортроп с середины 60-х годов под руководством Д. Патиерно осуществлялись исследования аналогичной направленности.

В середине 70-х годов управление перспективных исследований министерства обороны США предложило пяти основным авиастроительным фирмам изучить возможность создания малозаметного истребителя. Проекты самолетов фирм Локхид и Нортроп брали для



участия в конкурсе на постройку экспериментального малозаметного самолета, программа которого получила название «Хэв Блю». В конечном счете предпочтение было отдано проекту фирмы Локхид.

В рамках программы было построено два малоразмерных экспериментальных самолета. Результаты их испытаний послужили основанием для принятия решения о постройке полноразмерного самолета. Разработка такого самолета, получившего обозначение F-117A, была начата в декабре 1978 г.

Впервые о программе создания малозаметного боевого самолета было публично сообщено на пресс-конференции 22.08.1980 г. Заместитель министра обороны по НИОКР Пери заявил, что летом 1977 г. техника «Стелс» (скрытность) достигла такого уровня, что стало возможным ее применение в различных типах самолетов. По его словам, ассигнования на исследования техники «Стелс» увеличены в 1977 г. (когда было принято решение об ускорении этой программы) в 10 раз.

На основании результатов летных испытаний экспериментального самолета «Стелс» фирмы Локхид в 1978 г. началось рабочее проектирование самолета F-117A (известного ранее под обозначением F-19 или RF-19), совершившего первый полет в июне 1981 г. Первоначально ВВС планировали закупить 100 самолетов F-117A, но впоследствии их число уменьшили до 59, а высвободившиеся средства перераспределили на более современные программы.

Первый из построенных самолетов, пилотируемый летчиком-испытателем фирмы Локхид, потерпел аварию в 1979 г. Летчик остался жив, самолет получил повреждения, но не был разрушен полностью. Два самолета, уже поступивших на вооружение, потерпели катастрофу: 11 июля 1986 г. вблизи Бейкерсфилда (шт. Калифорния) и 14 октября 1987 г. на полигоне авиабазы Неллис (шт. Невада).

По заявлению директора программы полковника Б. Рейтера, ВВС обеспечили создание этого самолета в условиях полной секретности и в течение промежутка времени, значительно меньшего, чем обычно требуется для создания аналогичных систем оружия в рамках выделенных конгрессом ассигнований и при минимальном контроле со стороны Министерства обороны. «Эта программа — идеальный пример того, как может действовать оптимальное управление. Мы отказались от некоторых форм отчетности, тщательно подобрали сотрудников и предоставили им самостоятельность при работе по программе», — заявил Б. Рейтер в начале апреля 1990 г. По его словам, полет первого из 59 заказанных ВВС самолетов F-117A состоялся в 1981 г., спустя лишь 31 месяц после начала предварительного проектирования. Самолеты F-117A достигли боеготовности в октябре 1983 г., через четыре года после заключения первого контракта на их постройку с отделением фирмы Локхид «Сканк Уорк», расположенном в г. Бербанк (шт. Калифорния).

Что же представляет собой первый серийный боевой самолет-«невидимка»?

Он выполнен по схеме, близкой к схеме «летающее крыло», имеющее удли-



ние 1,9, что отрицательно сказывается на аэродинамическом качестве самолета, но способствует уменьшению ЭПР при определенных ракурсах облучения.

Малое удлинение крыла приводит к увеличению индуктивного сопротивления на малых скоростях, и аэродинамическое качество самолета F-117A при заходе на посадку составляет 4, что немногим выше, чем у ВКС «Спейс Шаттл».

Для обеспечения малой радиолокационной заметности самолета F-117 используются три подхода. Первый заключается в применении радиопоглощающих материалов (РПМ) для снижения общего уровня отраженных радиолокационных сигналов. Второй подход предусматривает установку поверхностей, образующих планер самолета, под острым углом относительно вертикали, так что основные сигналы отражаются вверх или вниз относительно неприятельского передатчика РЛС. Третий подход обеспечивает прохождение (концентрацию) отраженных в плоскости передатчика РЛС сигналов, которые невозможно было подавить, в нескольких узких секторах.

Указанный последний метод создания очень «острого» отраженного сигнала РЛС очевиден при рассмотрении самолета сверху. В одном направлении ориентированы следующие элементы конструкции самолета: правая задняя концевая часть крыла, концы правого внешнего элевона, правое выхлопное сопло, основной стыковочный узел панели обшивки на верхней задней правой части фюзеляжа, задняя кромка левых элевонов, пилообразная задняя кромка двух экранированных выходных отверстий двигателей, часть краев люка для заправки самолета топливом в полете и часть кромок вспомогательных входных створок воздухозаборника двигателя (см. схему). Малая заметность самолета F-117A по большей части обеспечивается его конфигурацией. Согласно оценке фирмы Локхид, за счет использования покрытий из РПМ можно уменьшить ЭПР самолета F-15 в 10 раз, но поскольку интенсивность сигнала РЛС является функцией величины расстояния до цели в четвертой степени, это приведет к относительно небольшому (на 56%) уменьшению дальности обнаружения.

Усредненная величина ЭПР самолета оценивается в $0,001—0,01 \text{ м}^2$. Планер самолета F-117A изготовлен в основном из алюминиевых сплавов и рассчитан на эксплуатационную перегрузку 6. В верхней части фюзеляжа самолета расположен отсек с тормозным парашютом. Шестигранный выступ сбоку фюзеляжа (сзади опознавательного знака) съемный и является, возможно, радиоотражателем для сопровождения самолета при помощи РЛС во время учений.

Самолет окрашен в грязно-серый цвет, обеспечивающий минимальную заметность в темное время суток. Естественная окраска входной решетки воздухозаборника двигателя имеет красноватый оттенок, который виден только при наблюдении сбоку, поскольку передние кромки решетки окрашены в черный цвет.

Входная решетка выполнена из композиционных материалов, ее удельное электрическое сопротивление оптимизировано для поглощения радиолокационных волн. Сверху решеток расположены вспомогательные впускные створки, которые во время полета закрыты.

Размеры воздухозаборника составляют примерно $1,43 \times 0,82 \text{ м}$ при площади $1,18 \text{ м}^2$, которая приблизительно в 4 раза больше площади сечения ($0,29—0,31 \text{ м}$) воздухозаборников для двигателей F 404 на самолетах F/A-18, F-20 и A-4. Однако для F-117A более правильным будет учет сечения, перпендикулярного направлению потока воздуха. Это сечение имеет размеры $0,73 \times 0,55 \text{ м}$ при площади $0,40 \text{ м}^2$.

Избыточная площадь воздухозаборника выбрана, очевидно, из-за необходимости компенсации потерь, вызванных установкой решетки, а также, возможно, для обеспечения поступления дополнительного воздуха для внутреннего эжекторного сопла с целью охлаждения выходящих газов для уменьшения инфракрасного излучения и уменьшения тепловых нагрузок стенок выходной трубы. Дополнительные впускные створки имеют площадь около $0,39 \text{ м}^2$ каждая.

Ячейки решетки имеют размеры $15,2 \times 15,2 \text{ мм}$ в сечении, перпендикулярном направлению потока, что составляет около $1/2$ длины волны РЛС, работающей в диапазоне частот X.

Под решеткой и на некоторых участках планера видны линии стыка покрытия из РПМ. РПМ, верхним слоем которого является краска, имеет шероховатую фактуру поверхности.

Задние части створок отсека вооружения и отсека двигателей также имеют накладки с пилообразной кромкой. Створки двигательного отсека имеют длину около 3,5 м, что достаточно для замещения двигателя F 404.

Позади каждой створки основной стойки шасси видны цилиндрические элементы, которые могут представлять собой антенны дальней связи.

V-образное хвостовое оперение имеет призматический профиль, и между панелями РПМ видны швы.

Ширина фюзеляжа самолета составляет 5,33 м, что позволяет транспортировать машину с отстыкованными крыльями в фюзеляже военно-транспортного самолета C-5.

Продолжение в следующем номере.

ИСТРЕБИТЕЛЬ МЕССЕРШМИТТ Me-262

Самым первым в мире боевым реактивным самолетом, поступившим на вооружение авиационных частей, был немецкий истребитель Me-262 «Швальбе» (ласточка) и его ударный вариант «Штурмфогель» (альбатрос).

Опытный экземпляр этого самолета испытывался еще летом 1941 г., правда, только с поршневым двигателем, а через год начались полеты новой машины уже с реактивными двигателями. На судьбу самолета большое влияние оказало немецкое верховное командование. В начальный период войны руководство фашистской Германии не уделяло Me-262 особого внимания, считая, что молниеносная война против СССР быстро закончится и люфтваффе вполне обойдется истребителем Me-109 (см. «Крылья Родины» 5—1990 г.). Однако после поражения немецких войск под Сталинградом, а также в результате усиливающихся воздушных налетов союзной авиации на города Германии работы над реактивным Me-262 резко активизирова-

лись. В 1943 г. самолет был показан немецкому руководству. Гитлер был в восторге. В этом истребителе он увидел «Оружие возмездия» и отдал приказ переделать его в бомбардировщик. Столь некомпетентное решение негативно сказалось на ходе всей программы и привело к ее задержке. Тем не менее, в начале 1944 г. начались поставки самолетов в строевые части. Первые машины, вооруженные четырьмя пушками калибра 30 мм, выпускались как чистые истребители и применялись в основном как перехватчики тяжелых бомбардировщиков противника. Уже 14 мая 1944 г. они открыли боевой счет, сбив первую «летающую крепость», и до конца войны продолжали оставаться главной угрозой для англо-американской стратегической авиации. Успех от применения Me-262 был настолько велик, что с 1944 г. в Германии были приостановлены все программы двухмоторных поршневых истребителей (за исключением Do-335) и средства пущены на производство реактивных машин.

Постепенно в Германии разворачивался выпуск Me-262 в вариантах многоцелевых истребителей-бомбардировщи-



ков, бомбардировщиков, разведчиков, а также двухместных учебных машин, которые были затем переделаны в ночные истребители ПВО. Уже в самом конце войны истребители Me-262 стали вооружаться как управляемыми, так и неуправляемыми ракетами, что сразу сказалось на увеличении потерь бомбардировщиков союзников. Кроме того, Me-262 широко использовались как скоростные фоторазведчики и даже привле-

ИСТРЕБИТЕЛЬ ГЛОСТЕР G-41 МЕТЕОР

Единственным реактивным самолетом периода второй мировой войны, находившимся на вооружении войск антигитлеровской коалиции, был истребитель «Метеор», созданный английской фирмой Глостер.

В отличие от немецкого руководства, обратившего внимание на реактивные машины только после первых поражений, командование английских ВВС уже в самом начале войны стало рассматривать возможность использования реактивных двигателей на боевых самолетах. Еще в 1940 г. фирме Глостер был выдан заказ на проектирование нового двухмоторного реактивного самолета под разные типы двигателей, которые в это время были в процессе разработки.

Работам над новым самолетом (получившем обозначение G.41 «Тандерболт»

и замененным потом на «Метеор» вследствие появления у американцев истребителя P-47 с таким же названием) способствовало создание экспериментального одномоторного реактивного самолета G.40, полеты которого начались в мае 1941 г. В 1943 г. фирма Глостер построила первую опытную партию «Метеоров», один из которых, оснащенный двумя двигателями Де Хевилленд «Гоблин» тягой по 680 кгс, 5 марта 1943 г. выполнил первый полет.

В июле 1944 г. первые 20 серийных истребителей «Метеор» F.1 поступили на вооружение английских ВВС. Эти машины были оснащены уже двигателями Роллс-Ройс «Уэлленд» тягой по 755 кгс и могли летать с максимальной скоростью до 655 км/ч. Конечно, такая скорость, не превышающая скорости полета поршневых истребителей того периода, была явно недостаточной. Поэтому уже в августе 1944 г. началось производство истребителя «Метеор» F.3 с двигателями «Дервент» 1 тягой по 900 кгс и максимальной скоростью 760 км/ч. Эти само-



леты (было построено 210 машин) активно использовались англичанами как скоростные разведчики и истребители-перехватчики для уничтожения в воздухе немецких самолетов-снарядов V-2, которыми немцы с 1944 г. обстреливали Лондон.

Уже в самом конце войны английские моторостроители довели тягу модернизированного двигателя «Дервент» V до 1590 кгс, что значительно улучшило летные характеристики самолета. Теперь «Метеор» IV по всем статьям превосхо-

НАША АНКЕТА «КР» № 6

«Начнем, пожалуй!», — как говорил Герман из «Пиковой дамы». Не удивляйтесь: такой бодрый тон вселила в нас читательская почта. Она вдохновляет. На абсолютно первое место в строгом рейтинге по № 6 «КР» читатели поставили «Интерклуб», материал «Корея 51—53» (62%). Второе место — «На пути к правде» (31%), третье — «Коллекция» (27%). Далее — «Награды не вручались» (9%), «Глаз циклона» (7%), «Музеи» (4%).

Вновь досталось «Крылышкам» («Детсадовская рубрика!»). В немилость к читателям попали также материалы «Югославская утка», «Скупой платит дважды», «Надежный паритель» и (чего уж никак не ожидали!) — «Н-209». Срочно реагируем!

По-прежнему читатель (во все более строгой форме) требует публикации материалов о СЛА, самолетах 2-й мировой войны, больше экспонатов для стенда, чертежей, фото, схем окраски.

Сообщаем, что все это уже запущено в производство. В наступающем новом году, на который вы уже, оче-

видно, оформили подписку, наша задача совместными с вами усилиями сделать журнал еще более интересным и содержательным. А пока — продолжаем нашу работу и нашу переписку.

понравилось: _____

не понравилось: _____

какие материалы вы хотели бы видеть в нашем журнале в ближайших номерах, чтобы навязанный нам рубль за журнал с охотой был уплачен? _____

кались и дневным налетам на Лондон. В то же время, на Восточном фронте эти машины применялись лишь незначительно.

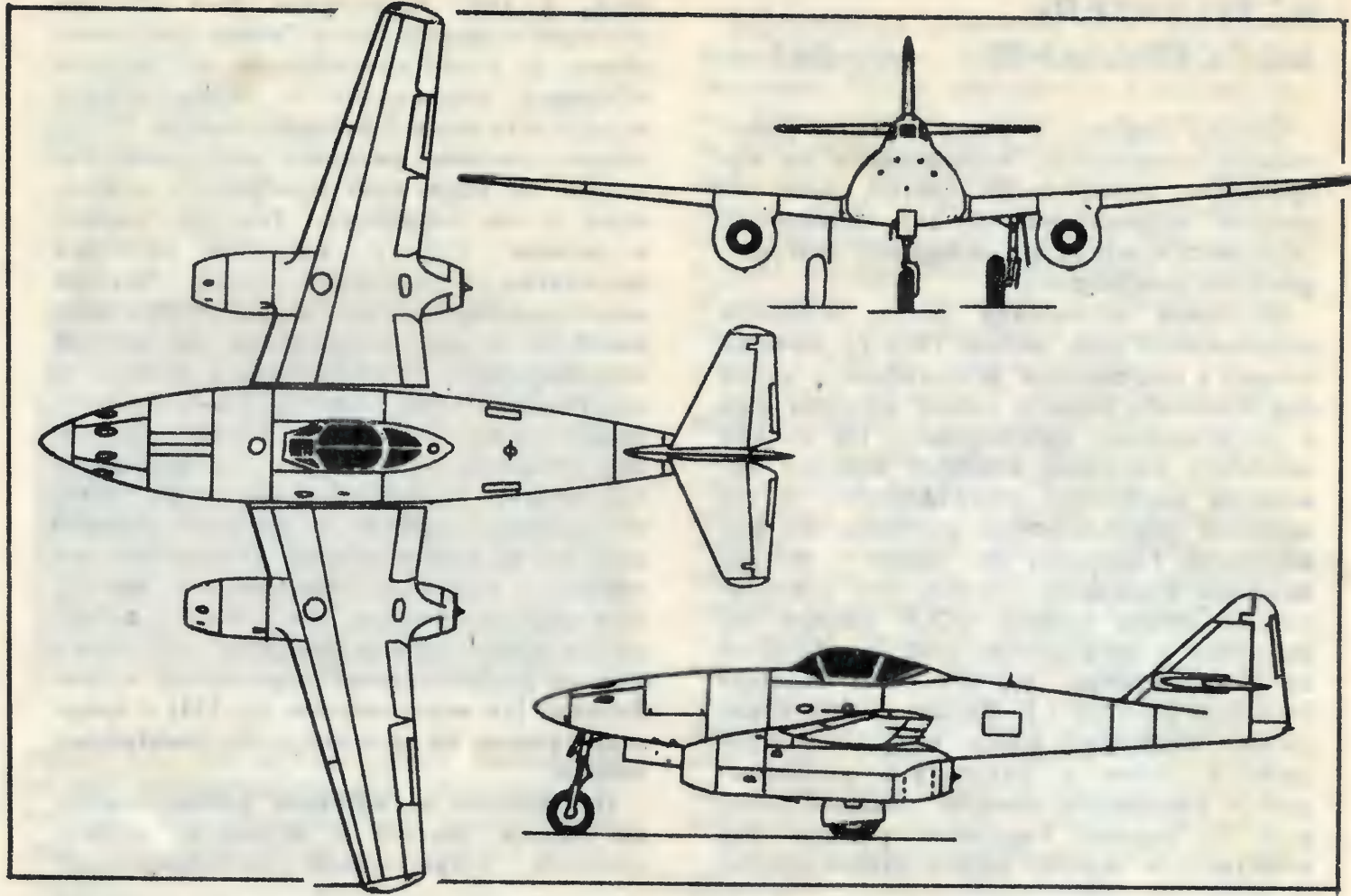
Всего же до конца войны немецкая авиапромышленность успела построить порядка 1400 самолетов Me-262 разных модификаций, часть из которых эксплуатировалась в отдельных странах мира до середины 50-х годов.

Летно-технические характеристики истребителя Me-262 A-1

Размах крыла — 12,51 м,
длина самолета — 10,605 м,
высота самолета — 3,85 м,
площадь крыла — 21,7 м².

Двигатели: 2 ТРД Юмо 004 тягой по 940 кгс,
взлетный вес — 6900 кг,
максимальная скорость — 875 км/ч,
потолок — 11500 м, дальность полета — 1000 км.

Вооружение: 4 пушки кал. 30 мм, 500 кг бомб или 24 ракеты.



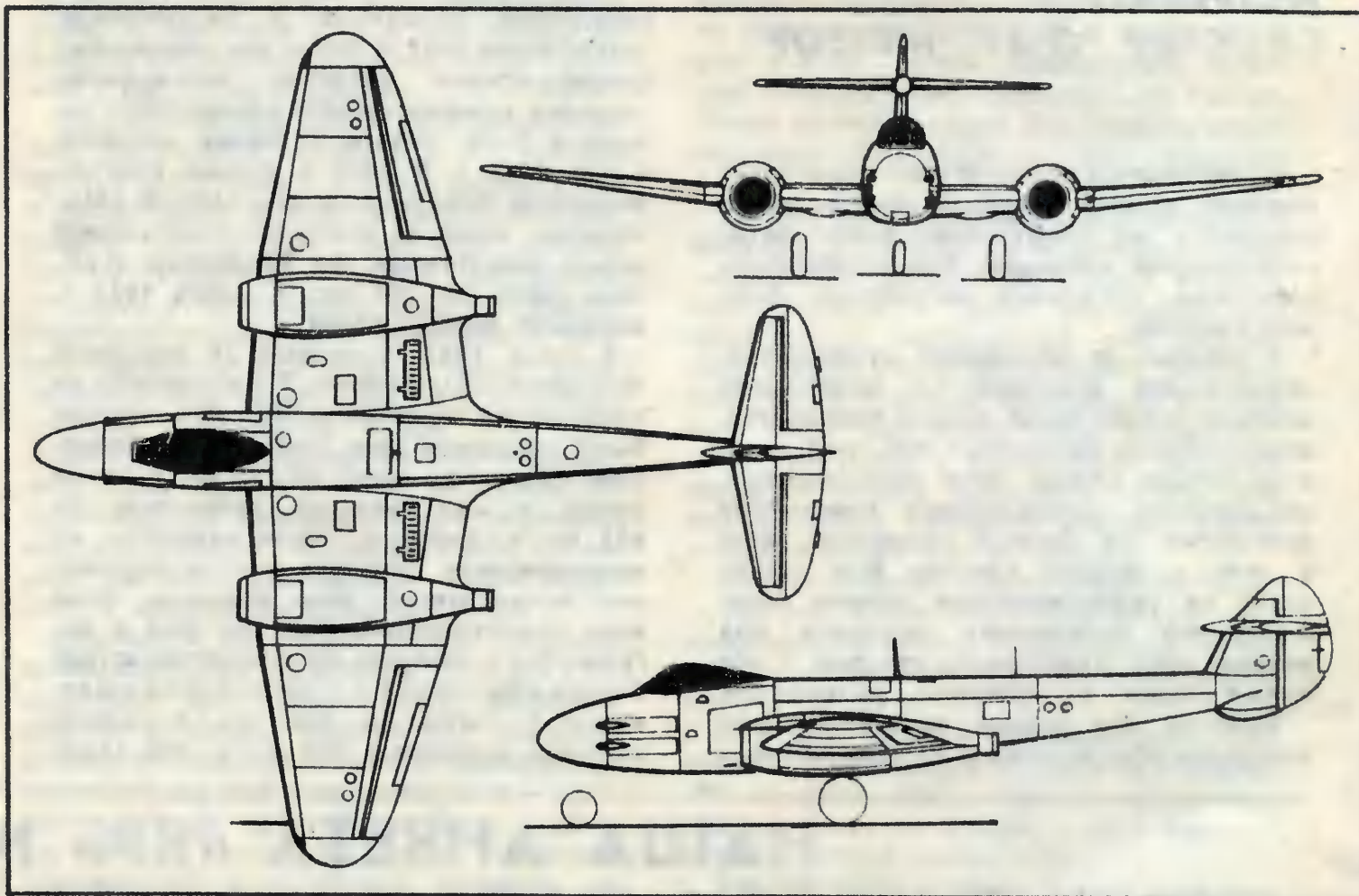
дил немецкий Me-262. Даже у земли он мог развивать скорость до 935 км/ч. Именно на специально подготовленных самолетах «Метеор» IV в ноябре 1945 г. был установлен мировой рекорд скорости — 976 км/ч, а через год это достижение было увеличено до 991 км/ч.

После окончания второй мировой войны фирма Глостер продолжала разработку новых модификаций самолета «Метеор», которые затем длительное время находились на вооружении целого ряда стран.

Летно-технические характеристики истребителя «Метеор» F.3

Размах крыла — 13,11 м,
длина самолета — 12,6 м,
высота самолета — 3,95 м,
площадь крыла — 34,75 м.

Силовая установка: 2 ТРД Роллс-Ройс «Дервент» 1 тягой по 900 кгс,
взлетный вес — 6050 кг,
максимальная скорость — 760 км/ч,
потолок — 12 800 м,
дальность полета — 2000 км.



«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

231, 256, 266, 256, 204, 408, Су-7

402, 182, 212, 200,
планер (ПНР)

231, 266, 256, 204, 408, 232

199, 200, 204, 258, 266, 273,
164, 294 и др.

Модели самолетов

Л-60-410, Ка-32, Ми-1, 176, 402, 170,
СААБ 35

Ан-24 (ГДР)

233, 415, 243, 215, 197, 213,
Ме-109, Ю-88

212, 237, 166, 167, 196, 339,
Як-40, Ил-62 (ГДР) и др.

Модели самолетов

636762, г. Стрежевой Томской обл.,
4-а мик-н, д. 402а,
Кручинин В. И.

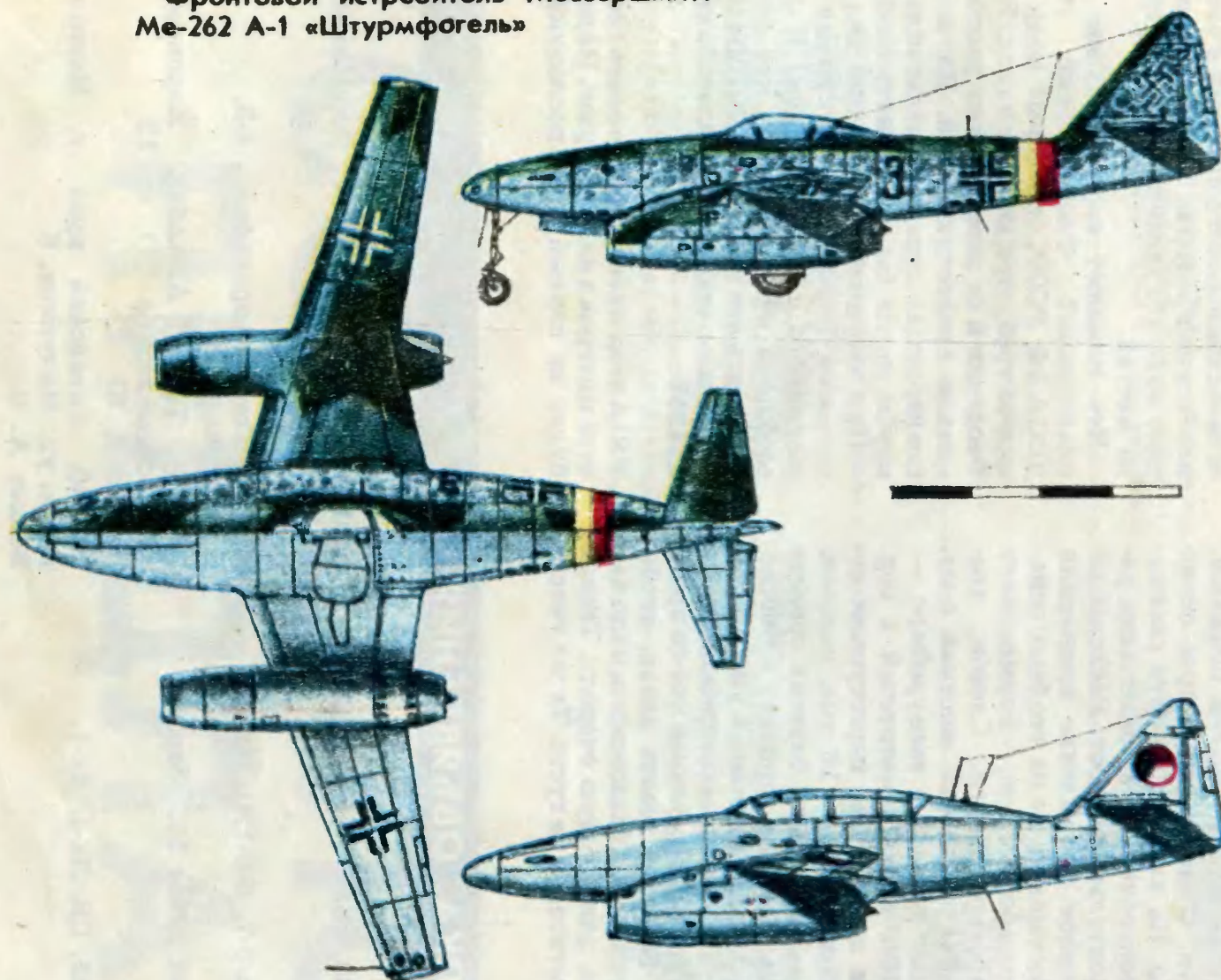
634040, Томск, Иркутский тракт,
д. 198-71, Руденко А. А.

636762, г. Стрежевой Томской обл., 4а
мкр-н, д. 402а, Кручинин В. В.

342000, Донецкая обл., Константинов-
ский р-н, с. «Берестовой», ул. Сое-
диняющая, 1,
Гнедой К. Н.

261400, Житомирская обл., г. Бердичев,
ул. Червоная, 32-3, Полторанин С. И.

Фронтальной истребитель Мессершмитт
Me-262 A-1 «Штурмфогель»

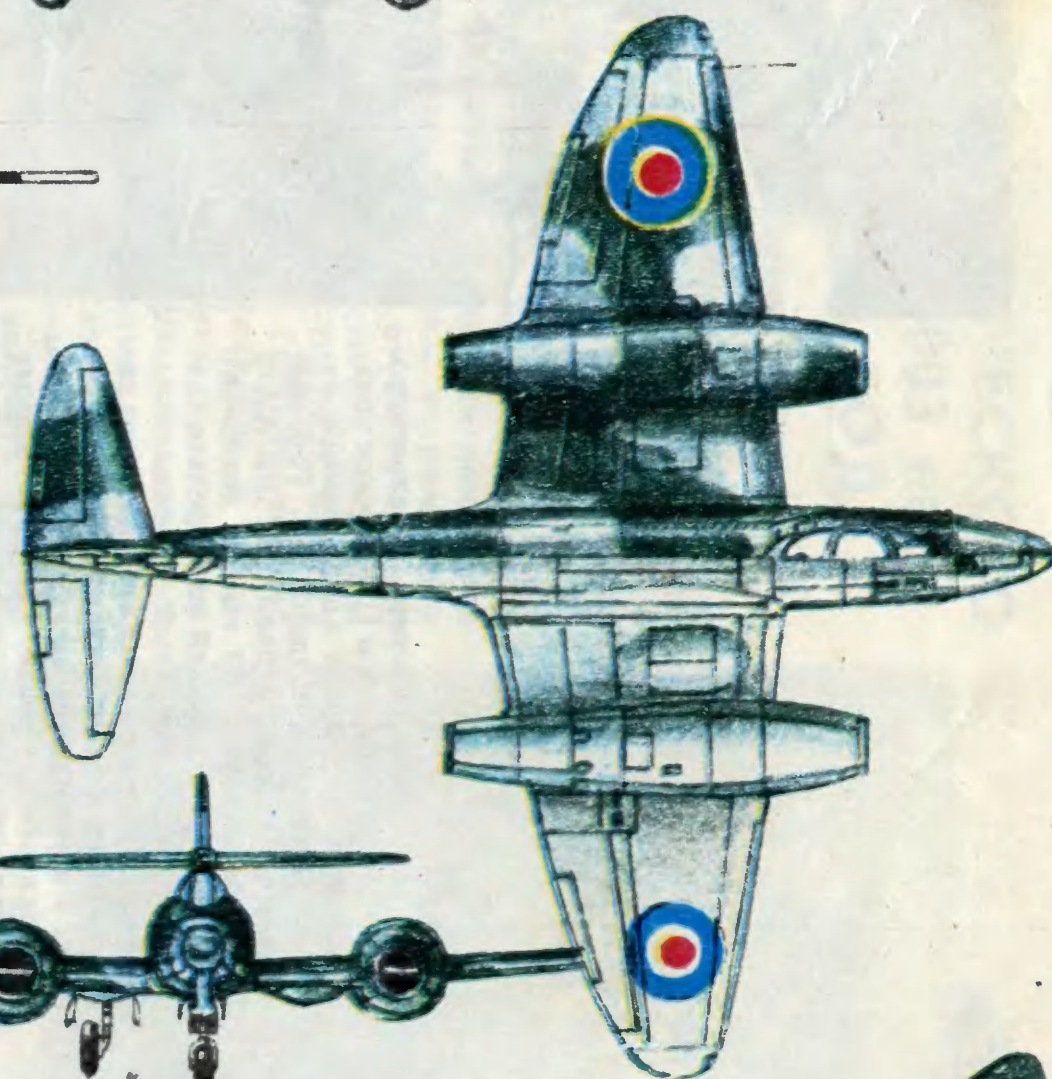


Учебно-тренировочный Мессершмитт
Me-262 B-1 (вариант, строившийся в Че-
хословакии CS-92).



Ночной истребитель Мессершмитт Me-
262 B-2 (оборудован радиолокатором).

Истребитель Глостер G-41 F «Метеор»
F Mk4.



Истребитель Глостер G-41C «Метеор»
F Mk3.



Учебно-тренировочный Глостер G43
«Метеор» T. Mk 7.



НЕ ПОД СИЛУ КУЛЬТУРЕ ХОЗРАСЧЕТ

Жизнь в курортных городах, особенно летом, размеренна и однообразна. Утром поток отдыхающих устремляется на пляжи, вечером они осаждают входы дискотек, видеосалонов, кинотеатров, ресторанов. Душа, как это давно известно, просит не только хлеба, но и зрелищ. Наверное, в такой обстановке следовало радоваться каждому так называемому культурному центру. И от посетителей отбоя быть не должно. И вот в Феодосии родилась идея создания музея дельтапланеризма.

У инициативной группы во главе с Е. Белоусовым определенный опыт по этой части был. Несколько лет назад, когда Евгений Васильевич стал директором музея планеризма и парашютизма в Коктебеле, этот забытый богом и людьми дом обрел второе дыхание. И окрыленный успехом, Белоусов горячо взялся за осуществление своей давней мечты. Еще в Планерском он заметил, что экскурсанты дольше всего задерживаются у экспонатов, посвященных истории дельтапланеризма. Сотрудники оформили маленький стенд, принялись за сбор экспонатов, крохотный раздел вырос в самостоятельную экспозицию, интерес к которой был огромен. И не только в Планерском, но и при демонстрации передвижной выставки «Дельтаплан — крылья человека» в Феодосии, Алуште, Ялте и в других городах Крыма. Так и появилась мысль о создании музея. Она казалась особенно заманчивой еще и потому, что историей дельтапланеризма до этого всерьез никто не занимался.

Но просто и гладко, как известно, получается только на бумаге. Сбои начались с первых же шагов. Чего стоило выбитое в боях с кооператорами и бюрократами освободившееся в центре помещения музыкальной школы? Многочисленные хождения по инстанциям, бесконечные переговоры с горсоветом о том, что музей необходим. Не везде находили инициаторы взаимопонимание. Иные представители власти считали, что Феодосии доста-

точно картинной галереи Айвазовского, дома-музея Грина, да и Планерское сравнительно недалеко. В конце концов задумку Белоусова поддержали. Горсовет выделил 20 тысяч рублей, ЦК ДОСААФ Украины одолжил 50 тысяч, деятельно помог республиканский клуб дельтапланеризма, расположенный в городе.

Камнем преткновения стал и капитальный ремонт, который планировалось провести в минимально сжатые сроки и, по возможности, дешевле. Государственные стройорганизации открестились от него, да и темпы у них, прямо скажем, не ударные. А на кооператорах организаторы музея набили себе немало шишек. Первая артель сбежала после недели работы, прихватив аванс, вторая бригада дважды срывала намеченные сроки. И все-таки музей был открыт в рекордно короткое время — через семь месяцев. Только вот как открыт? Из трех залов к приему посетителей был готов только один: «От Икара к дельтаплану».

Конечно, не от хорошей жизни торопились создатели музея. Долг и немалый, давил плечи. Финансовый вопрос стоял очень остро. Не хватало средств рассчитаться с кооператорами за окончание ремонтно-строительных работ. Расходы на художественное оформление превысили смету на три тысячи. Не на что было оснащать фотолабораторию, формировать фонд заработной платы. Словом, хозрасчет предъявил самый жесткий счет.

Заклучили договор с экскурсбюро — ожидали 100 тысяч посетителей в год. Вместо них порог музея переступали десятки, за 5 месяцев — 10 тыс. человек. Ясно, что на копеечных билетах средств не наберешь. Даже на зарплату малочисленному персоналу, не говоря уже о самоокупаемости и самофинансировании.

Да и с курортной публикой что-то приключилось. Еще лет десять назад, чтобы попасть в галерею Айвазовского, надо было отстоять длинную очередь. Теперь и здесь посетителей не густо. Та же участь



постигла и музей дельтапланеризма. Хозрасчет оказался ему явно не под силу.

По всем существующим мировым стандартам музей на хозрасчете — нонсенс. В цивилизованных странах очаги культуры финансирует государство, поддерживают их спонсоры, меценаты. У нас же на всех уровнях, в том числе и на Съезде народных депутатов СССР, заседаниях Верховного Совета, немало ведется разговоров о нереальности самоокупаемости культуры, недопустимости превращения ее заведений любого профиля в чисто коммерческие предприятия. Однако на практике мало что делается как в центре, так и на местах.

Кто поможет выжить музею дельтапланеризма? Феодосийский горсовет, ДОСААФ УССР, спонсоры? Ведь и дотация-то требуется не ахти какая. В той же Феодосии и ее окрестностях расположено немало авиаорганизаций. Да и дельтапланеристы страны, дельтапланерные клубы могли бы поддержать свой музей.

При нынешнем положении дел вполне вероятна перспектива закрытия музея, созданного с таким трудом. И поэтому сообщаем счет для всех, кто решит не оставлять его в беде: № 000700445 в Феодосийском отделении жилсоцбанка МФО 324258.

PS: Автор просит перечислить гонорар за этот материал на счет музея. Надеюсь, это будет не первый и не последний вклад.

«СТЕНД-БЮЛЛЕТЕНЬ» ОБМЕН-ПОКУПКА. ОБЪЯВЛЕНИЯ

214, 232, 233, 212, 402, 333,
256, 245
266, 402, 182, 245

193, 204, 258, 273, 167, 214,
408, 390

200, 171, 168, 154

196, 243, Ла-5-7, ФВ-190, Ме-109

193, 197, 196, Фиат 55, «Зеро»

232, 233, 245, СБ, Ла-7, Як-1,
Авиа 199

620149, Свердловск, ул. С. Дерябиной,
43-166,
Демину Р. В.

634011, Томск, Аэропорт, д. 4-3,
Кобыленко С. В.

744008, ТССР, Ашхабад, Аэропорт,
ул. Космонавтов, д. 7/1, кв. 12
Брюсов Д. Ю.

658040, Алтайский край, г. Новоал-
тайск, ул. Мичурина, 6,
Волков А. В.

КАРТОЧКА ТУРИСТИЧЕСКОГО МАРШРУТА № АР-003 на АПРЕЛЬ—МАЙ 1991 ГОДА

010. Наименование маршрута: Участие в кругосветном марафоне на Северном полюсе.

Основные пункты маршрута: Красноярск—Хатанга (Диксон) — мыс Челюскина (самая северная точка евроазиатского континента) — остров Средний (архипелаг Северная Земля) — мыс Арктический (самая северная точка суши Евразии [ледовая база — географический Северный полюс (прием у царя арктических морей Сварога)].

Сорок лет назад советский полярник и океанолог Николай Зубов писал: «Безвозвратно минули дни, когда люди на санях, запряженных собаками... устремлялись в неведомые северные дали, умирали от цинги и переносили невероятные лишения, не достигнув желанной цели.» Теперь советская фирма СОЛО-ПОЛЮС берется доставить своих клиентов на точку Географического Северного полюса независимо от возраста и пола. Безопасность клиентов обеспечат лучшие полярные летчики Красноярского управления гражданской авиации и профессиональные путешественники — инструкторы фирмы СОЛО-ПОЛЮС. На Северном полюсе вы сможете участвовать в кругосветном марафоне по 90-му градусу северной широты и получить удостоверение участника путешествия вокруг Земли.

Коды	Основные показатели маршрута	
011	Вид маршрута	авиаспециальный
012	Километраж, общий	12 тыс. км
0121	На легковом автотранспорте	224 км
0125	На авиатранспорте	11 774 км
013	Продолжительность маршрута в днях	10—12
018	Расходы по внутримаршрутному обслуживанию	2238 руб.
0181	По наземному обслуживанию	24 руб.
0183	По авиационному обслуживанию	2456 руб.
0184	По другим видам обслуживания	186 руб.
019	Расходы по экскурсионному обслуживанию	180 руб.
020	Расходы по дополнительным видам услуг	1848 руб.
022	Стоимость путевки на одного человека	4694 руб.

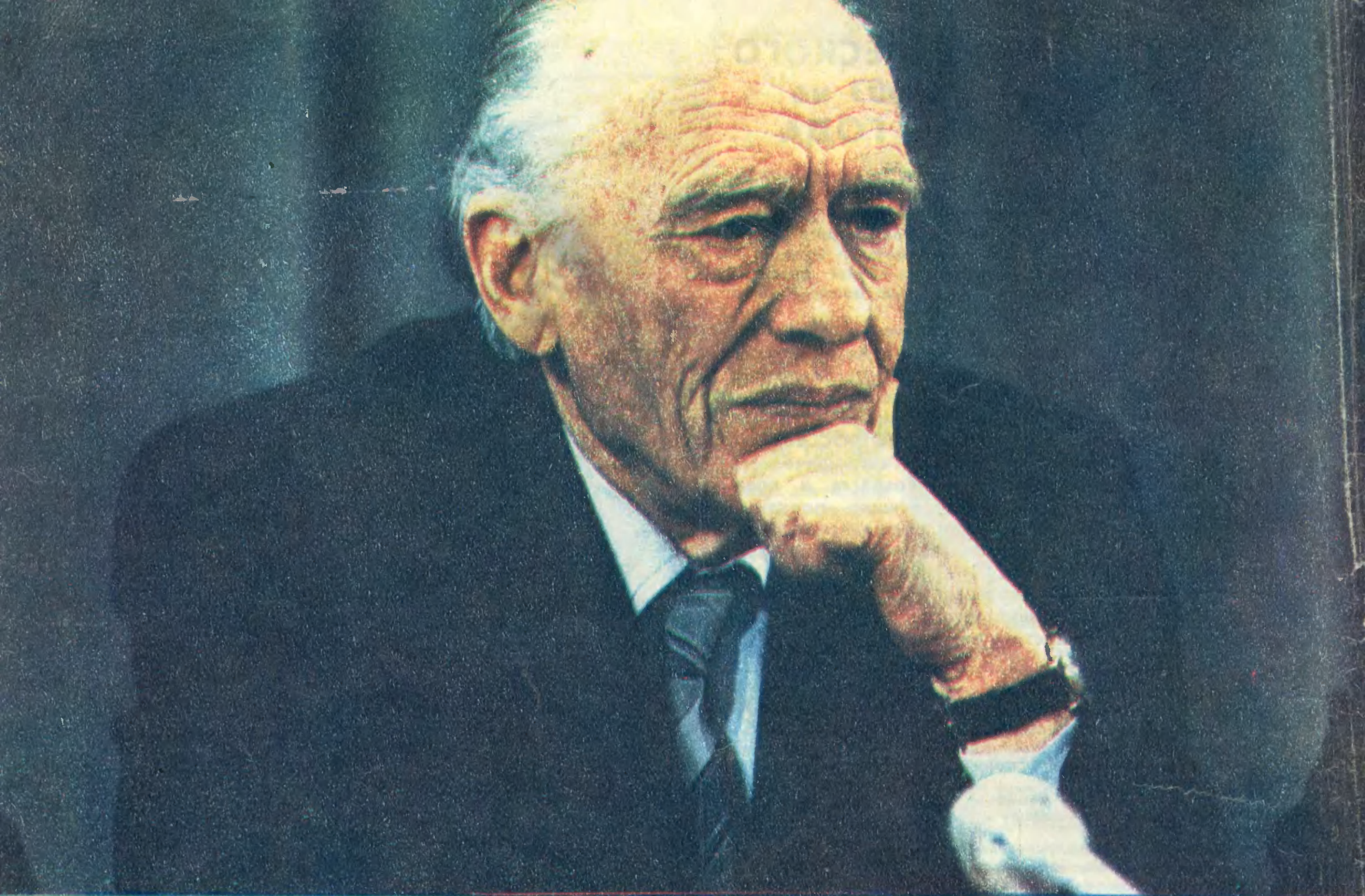
Дата	Маршрут
20.04	Прилет в аэропорт «Емельяново» (Красноярск)
20.04.	Переезд из аэропорта «Емельяново» в аэропорт «Черемшанка» (Красноярск)
20.04.	Перелет Красноярск—Хатанга
21—23.04	Перелет Хатанга—мыс Челюскин—остров Средний
25—26.04	Перелет о. Средний мыс Арктический — точка в океане — Северный полюс—о. Средний
27—28.04	Облет островов Архипелага Северная Земля
28.04	Перелет о. Средний—Хатанга
29.30.04	Перелеты по маршрутам, заказанным туристом



Фирма СОЛО-ПОЛЮС имеет возможность предложить дополнительные услуги по ознакомлению с ландшафтом Красноярского края, островов и архипелагов Арктики, попробовать свои силы в управлении собачьей или оленьей упряжкой, поохотиться и порыбачить.

Реквизиты фирмы: почтовые — 660029. Красноярск, аэровокзал; телеграфные — Красноярск-29, ПОЛЮС; телефоны 341584 в Красноярске; 4611756 и 3715854 в Москве; платежные р/сч. 246173 в Советском отделении Промстройбанка г. Красноярска, МФО. 144795 и 57014003 в Московском отделении ВНЕШЭКОНОМБАНКА СССР.

СОЛО-ПОЛЮС ПРЕДЛАГАЕТ



Главный конструктор проекта «Спираль» — двух-
ступенчатой воздушно-космической системы в компонов-
ке с экспериментальным пилотируемым орбитальным са-
молетом (ЭПОС) — лауреат Ленинской и Государственных
премий СССР, Герой Социалистического Труда доктор тех-
нических наук Глеб Евгеньевич Лозино-Лозинский.

Двухступенчатая воздушно-космическая система «Спи-
раль».

Фото Алексея ЕГОРОВА

Очерк об уникальных событиях в истории нашей авиации и космо-
навтики читайте на стр 25



Индекс 70 450
Цена 40 коп.