

Пилотажная модель... Она сочетает в себе красоту аэродинамических форм и простоту конструкции, всегда послушна воле своего строителя и пилота, призера VII летней Спартакиады, чемпиона Москвы, мастера спорта СССР международного класса Виктора ЮГОВА.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

•• ОКТЯБРЬ ••



•• 1979 ••

ПОЛЕТ УСПЕШНО ЗАВЕРШЕН

Герои-космонавты на родной Земле

Советская наука и техника добились нового выдающегося достижения в освоении космического пространства. 19 августа завершилась самая длительная в истории космических полетов экспедиция на орбиту. Сто семьдесят пять дней работала в околоземном пространстве Владимир Афанасьевич Ляхов и Валерий Винторович Рюмин. Выполняя многогранную программу научно-технических и медико-биологических исследований и экспериментов, командир и бортинженер продемонстрировали глубокие и разносторонние знания во многих областях науки и техники, отличную физическую подготовку, мужество и отвагу. Они умело и эффективно использовали не только обширное штатное научное оборудование станции, но и новые экспериментальные установки, доставленные на борт «Союза-6» кораблями «Прогресс».

Успех полета В. Ляхова и В. Рюмина, как и их товарищей по предшествующим длительным командировкам для работы на борту станции «Салют-6», в большой степени объясняется совершенством самой орбитальной станции, созданной на основе последних достижений отечественной науки, техники, различных отраслей промышленности. Практически за два года функционирования на орбите все основные системы, оборудование и аппаратура станции работали безотказно. Напомним, за время полета на ее борту работали семь экипажей космонавтов: четыре кратковременные экспедиции посещения, в том числе три международных, и три основные, продолжительностью в 96, 140 и 175 суток.

Длительное функционирование пилотируемого комплекса «Салют-6» — «Союз» надежно обеспечивалось с помощью семи автоматических грузовых кораблей «Прогресс», доставивших на борт комплекса около 15 тонн различных грузов. За два года полета станции было осуществлено 17 стыковок транспортных кораблей «Союз» и грузовых «Прогресс», включая и две перестыковки «Союзов». На транспортных «Союзах» с борта станции на Землю были доставлены многие результаты исследований и экспериментов, отработанные свое время приборы и установки.

В многогранной программе полета В. Ляхова и В. Рюмина большое и важное место было отведено ремонтно-профилактическим работам, которые почти не планировались другим экипажам. И «Протоны» отлично справились с необычным заданием, выполнив около 40 таких работ. Среди них ремонтно-профилактические, операции с топливной системой объединенной двигательной установки станции, и особенно сложная, беспрецедентная в практике советских космонавтов, операция по отделению зацепившейся за выступающие конструкции станции антенны радиотелескопа КРТ-10.

Эта сверхпрограммная операция, связанная с выходом В. Рюмина и В. Ляхова в открытое космическое пространство, была осуществлена 15 августа, на заключительном этапе длительного и напряженного полета. Проведенная по инициативе самих космонавтов, еще раз продемонстрировавших высокое сознание долга, мужество, находчивость, готовность и разумному риску, она показала также надежность снарядов и систем, обеспечивающих работу космонавтов вне станции, открывает новые перспективы в выполнении научно-технических экспериментов и ремонтно-профилактических работ в открытом космическом пространстве.

Как и летавшие до них космонавты, В. Ляхов и В. Рюмин в ходе полета регулярно вели визуальные наблюдения и фотографирование земной поверхности и акватории Мирового океана. Сфотографированы многие районы Советского Союза и некоторые территории стран-участниц программы «Интеркосмос». Эти снимки с борта «Салюта-6» получают более 400 организаций.

Визуальные наблюдения «Протонов» и сделанные ими фотоснимки различных атмосферных образований и морских течений, пастбищ, лесов Дальнего Востока, полевых в различных районах Украины, Урала и Казахстана помогают специалистам различных отраслей народного хозяйства оперативно принимать решения, способствующие выполнению текущих задач.

Большое место в программе работы В. Ляхова и В. Рюмина заняли эксперименты по космической технологии и космическому материаловедению. На установках «Сплав» и «Кристалл» они выполнили более 50 технологических экспериментов с целью получения новых полупроводниковых и оптических материалов, металлических сплавов и соединений. Впервые в практике космической технологии проведена серия экспериментов с установкой «Испаритель», которая предназначена для нанесения металлических покрытий на различные поверхности методом испарения и конденсации металлов в условиях космического вакуума и невесомости.

Очень важными для дальнейшего совершенствования космических аппаратов были проведенные экипажем технические эксперименты, связанные с отработкой новых бортовых систем, оборудования и приборов. Успешно выполнен монтаж телевизионного приемника для системы двухсторонней связи. Такая система использовалась впервые. Она значительно расширяет обмен информацией между Землей и станцией. Также впервые проведен эксперимент и с космическим радиотелескопом КРТ-10. Экипаж смонтировал его на переходной камере агрегатного отсека. С помощью КРТ-10, на имеющего аналогов в зарубежной и отечественной технике, проведена серия астрофизических и геофизических исследований.

На установках «Сплав» и «Кристалл» В. Ляхов и В. Рюмин выполнили серию технологических экспериментов и по программе советско-французского и советско-болгарского сотрудничества. Исследования оптических явлений в атмосфере и загрязненности ее вблизи крупных промышленных районов проводились с использованием приборов «Спектр» и «Дуга», разработанных болгарскими специалистами.

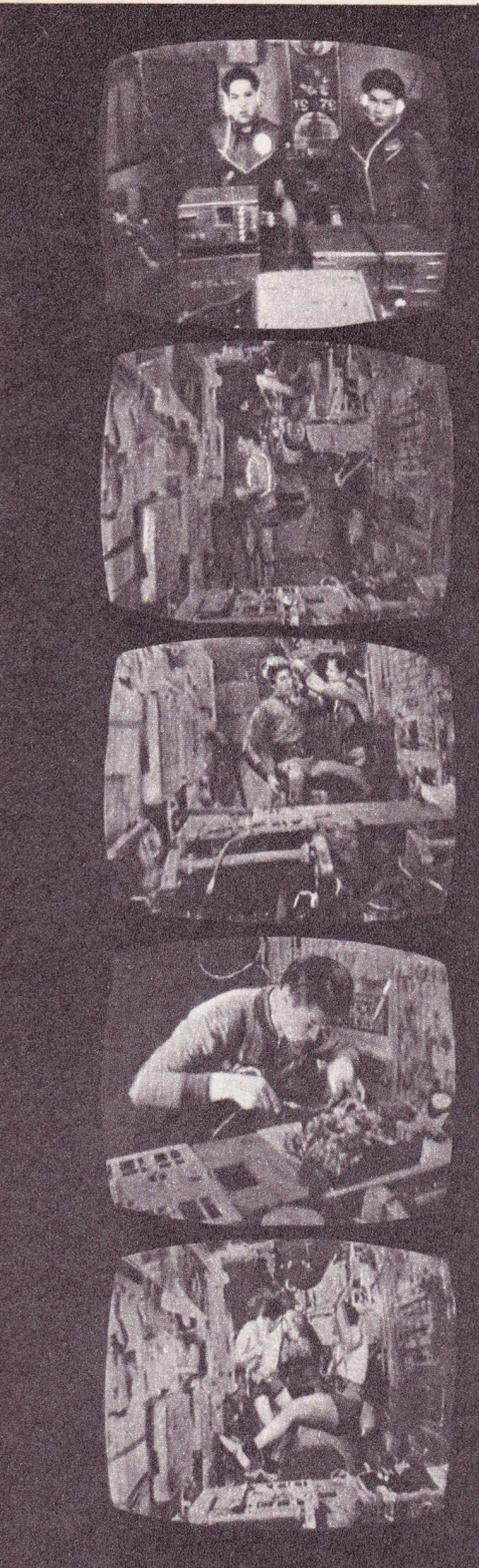
Выполненные «Протоном» медицинские исследования и биологические эксперименты дали науке и практике новые важные материалы о влиянии факторов космического полета на организм человека, на развитие растений и биологических объектов.

Успешному осуществлению большой, многогранной программы полета «Протонов» способствовала четкая и слаженная работа многих научных, конструкторских и производственных коллективов, специалистов космодрома, Центра управления полетом, командно-измерительного и поисково-спасательного комплексов. Результаты исследований и экспериментов, полученные за время самого длительного в истории космонавтики пилотируемого полета, найдут широкое применение в различных областях науки, техники и народного хозяйства.

Своей исключительно эффективной почти полугодовой работой на околоземной орбите Владимир Ляхов и Валерий Рюмин внесли новый большой вклад в дело дальнейшей освоения космоса на благо человечества. Славным сынам народа, воспитанникам Коммунистической партии Владимиру Афанасьевичу Ляхову и Валерию Винторовичу Рюмину присвоены звание Героя Советского Союза. 7 сентября товарищ Л. И. Брежнев вручил героям космоса высокие награды.

В приветствии ученым, конструкторам, инженерам, техникам и рабочим, всем коллективам и организациям, принимавшим участие в подготовке и осуществлении длительного космического полета на орбитальном научно-исследовательском комплексе «Салют-6» — «Союз», космонавтам В. Ляхову и В. Рюмину Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР с большим удовлетворением отметили новый крупный успех советской космонавтики. В приветствии отмечается, что «...успешным осуществлением длительной экспедиции советских космонавтов внесен крупный вклад в решение намеченных XV съездом КПСС важных задач исследования космического пространства в интересах развития науки и народного хозяйства страны».

Г. МАКСИМОВ,
инженер



1. Экипаж докладывает Земле: разгрузка и загрузка «Прогресса-7» закончены. «Грузовик» можно отстыковывать.

2. Пока на дорожке стадиона командир, бортинженер «набирает» километры на велоэргометре.

3. Минуло много дней полета в космосе. «Протоны» ведут взаимный медицинский контроль.

4. Пайка в космосе — дело сложное, тонкое. Поэтому так сосредоточен и внимателен бортинженер.

5. Космонавты готовятся к занятиям физическими упражнениями, которые являются основным элементом подготовки к встрече с земным тяготением.

6. Часто «Протонам» приходится становиться металлургами.

СВЯЩЕННАЯ ОБЯЗАННОСТЬ

Комсомол и авиация... Эти два слова еще в далекие тридцатые годы слились воедино для сотен тысяч юношей и девушек, для всех, кто выбрал себе раз и на всю жизнь крылатую профессию.

Воронеж принадлежит к числу городов страны, в которых существуют традиционные связи молодежи с авиацией. В Воронежском аэроклубе Осоавиахим и его филиалах — в Липецком, Борисоглебском в тридцатые годы были подготовлены сотни летчиков. Многие из них отважно дрались в огненном небе Великой Отечественной войны. 285 авиаторов — выпускников Воронежского аэроклуба и Борисоглебской военной школы летчиков, — удостоены звания Героя Советского Союза.

Традиции, заложенные комсомольцами тридцатых и сороковых годов, достойно продолжают и развиваются молодежью семидесятых. Шефство воронежской комсомолки над авиацией осуществляется ныне на новой современной основе. В арсенале форм и методов шефской работы — направление по комсомольским путевкам лучших юношей для учебы в училищах и для службы в части ВВС, соревнования по авиационным видам спорта, совместные военно-патриотические и спортивные праздники, встречи авиаторов — отличников боевой и политической подготовки с рабочей, сельской и учащейся молодежью.

Вот уже несколько лет комсомольцы и молодежь Воронежа шефствуют над Воронежским высшим военным авиационным инженерным училищем. Много сил и труда вложили шефы в оборудование ленинских комнат, а также учебных классов, в строительство клуба, в создание уголков боевой славы.

В свою очередь, авиаторы создали при училище школу будущего курсанта, в которой занимается молодежь призывного возраста.

Работа с авиаторами постоянно находится в центре внимания обкома ВЛКСМ. Учреждено Красное знамя обкома для награждения лучшей комсомольской организации подшефного училища, добившейся отличных показателей в учебной, боевой и политической подготовке. Установлены три премии Воронежского обкома ВЛКСМ, которые ежегодно присуждаются курсантам.

Крепкая дружба связывает комсомольцев Борисоглебского ордена Ленина Краснознаменного высшего военного авиационного училища летчиков имени В. П. Чкалова и молодежь Борисоглебска. Представители шефских организаций частые и всегда желанные

гости у авиаторов. Их можно видеть в курсантских казармах, спортивных площадках и учебных классах. Рассказывают курсантам о своих достижениях, знакомят с жизнью молодежи города. Курсанты училища в свою очередь выступают с лекциями, докладами, концертами на предприятиях, в школах, проводят занятия в технических кружках, оказывают практическую помощь в организации и проведении военно-спортивных игр «Зарница» и «Орленок».

Важнейшим заданием партии комсомолу было и остается подготовка молодежи к выполнению своего конституционного долга по защите социалистической Родины, воспитание в сознании юношей и девушек благородных идей советского патриотизма и пролетарского интернационализма.

Комсомол области вместе с организациями ДОСААФ стремится внести достойный вклад в дело подготовки физических и идейно закаленного пополнения рядов армии, авиации и флота. Еще до призыва в армию молодежь приобретает определенные военно-технические знания, военно-прикладные профессии. Одним словом, готовится к защите своего социалистического Отечества серьезно, с полной отдачей сил. Все это позволяет молодым воинам быстро и качественно овладевать сложной боевой техникой и оружием.

Подготовка юношей к выполнению своего священного патриотического и конституционного долга успешней ведется там, где комсомольские и оборонные организации трудятся в тесном сотрудничестве.

Именно такая тесная взаимосвязь существует на воронежском шинном заводе. Комитеты комсомола и ДОСААФ вопросы военно-патриотического воспитания молодежи решают сообща. В цехах созданы и активно действуют спортивно-технические клубы и секции, парашютные и авиамодельные кружки. Инструкторы, руководители кружков и секций вместе с комсомольскими активистами ведут разъяснительную работу, прививают любовь молодежи к военнотехническим видам спорта.

Продолжение

статьи

читайте на стр. 3.

Снимки с экрана телевизора В. РУБАНА

Бортинженер докладывает о результатах очередной плавки.

7. На орбитальную станцию доставлен космический радиотелескоп КРТ-10. Закончив монтаж, В. Ляхов и В. Рюмин показывают Земле его блоки управления.

8. Успех дальнейшего освоения космоса в немалой степени зависит от решения биологических проблем. В. Ляхов демонстрирует зрителям «космическую оранжевую».

9. Прощай, «Салют-6». Скоро Земля.

10. Привычно всем земное притяжение. Но как оно чувствительно после почти полугодового пребывания в космосе!

☆☆☆

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ** № 10
(349)
1979

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

Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.



Закончились финальные соревнования VII летней Спартакиады по авиационным видам спорта. Они выявили сильнейших.

На наших снимках:

Чемпионка Литвы парашютистка мастер спорта Ю. Утинене (Вильнюс) — вязальщица производственного комбината «Дована».

В НАПРЯЖЕННОЙ БОРЬБЕ

На Киевском аэродроме ДОСААФ СССР по парашютному многоборью.

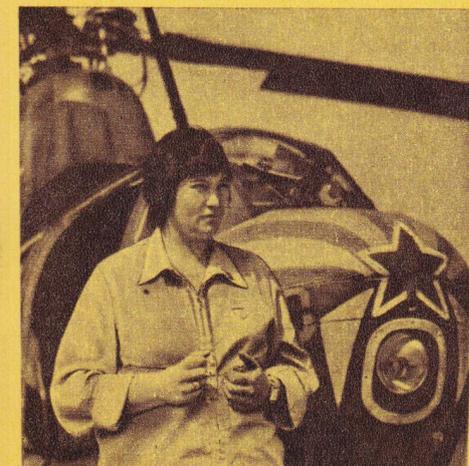
В борьбу за золотые, серебряные и бронзовые медали аступили 52 спортсмена, входившие в 16 команд (организатор выставил две команды).

Программа соревнований состояла из пяти упражнений: одиночные и групповые прыжки на точность приземления, стрельба из малокалиберной винтовки, плавание на 100 метров и кросс на 3000 метров.

До соревнований в Киеве стояла отличная погода, но к моменту открытия чемпионата пошел дождь, что внесло свои коррективы в регламент выступлений. Соревнования пришлось начинать со стрельбы. В призовую тройку по этому упражнению вошли С. Хамидулин (ЦАК СССР) с результатом 1120 очков, А. Блохин (1110) и П. Бугров (1100) — оба из команды РСФСР. На следующий день погода опять не позволила подняться в небо, и судейская коллегия решила приступить к розыгрышу упражнения № 4 — плавания. По этому виду соревнований победителями стали: М. Антюхин (ЦАК СССР), набравший 1159 очков, второе место занял В. Козлов (РСФСР) — 1139 очков и на третьем — Н. Усов (БССР) — 1115 очков.

Но вот погода улучшилась: солнечно, дует легкий ветерок (2—3 м/с). Сразу после пристрелки команды, одна за другой, поднимаются в небо.

СПАРТАКИАДА НАЗЫВАЕТ ПОБЕДИТЕЛЕЙ



Вертолетчики, абсолютные чемпионы заслуженный мастер спорта Любовь Приходько (Украина) и мастер спорта международного класса Константин Карасев (РСФСР).



Фото Б. ВАСИНОЙ, В. ТИМОФЕЕВА, Е. ШВАРЦА

Бронзовый призер планеристка мастер спорта Татьяна Павлова (Москва).



В одиночных прыжках на точность приземления победу одержал А. Мазиков (БССР) — 1057 очков, за ним С. Зинченко (МССР) — 1055 очков и В. Козлов (РСФСР) — 1051 очко.

Самыми интересными и трудными всегда бывают групповые прыжки на точность приземления, где ошибка одного ставит под удар всю команду. В упорной борьбе первое место заняла команда Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова в составе: А. Попова, С. Хамидулина, М. Антюхина. По сумме трех прыжков она набрала 3146 очков. Второе место заняли спортсмены Молдавской ССР (С. Зинченко, А. Герца, Ю. Бацанюк) — 3045 очков, на третьем месте парашютисты Таджикской ССР (С. Калашников, А. Кожеватов и В. Коневец) — 3042 очка.

В живописном районе Киева, Голосеевском лесу, проводился кросс — последний вид многоборья. Одни старались закрепить свои успехи, другие поправить свое положение в турнире. Первенство завоевал В. Богомазов (РСФСР) с результатом 1082,5 очка, вторым был Е. Прокошин (РСФСР) — 1029,4 очка, третьим В. Тимошук (Узб. ССР) — 1008,1 очка.

В результате многодневной борьбы звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному многоборью завоевал В. Козлов, набравший в сумме четырех упражнений 4147,9 очка, серебряным призером стал М. Антюхин — 4136,1 и бронзовым — С. Хамидулин — 4097,2 очка.

В десятку сильнейших многоборцев страны вошли: В. Козлов (РСФСР), М. Антюхин (ЦАК СССР), С. Хамидулин (ЦАК СССР), А. Блохин (РСФСР), Н. Усов (БССР), А. Мазиков (БССР), В. Усов (БССР), В. Гилль (РСФСР), В. Сухоцкий (УССР-1), В. Коневец (Тадж. ССР).

В командном зачете в многоборье 1-е место заняли многоборцы Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, второе — команда РСФСР и третье — представители Белоруссии.

Чемпионат проведен, но вызывает тревогу тот факт, что такие республики как Литовская, Эстонская, Азербайджанская не выставили свои команды. Здесь мало уделяют внимания развитию парашютного многоборья в своих клубах, не заботятся о росте молодых спортсменов.

Ю. МАКАРОВ,
главный секретарь соревнований,
судья всесоюзной категории

Киев

СВЯЩЕННАЯ ОБЯЗАННОСТЬ

На заводе среди допризывной молодежи развернуто соревнование за право служить в подшефной воинской части.

В целом по области среди молодого поколения, идущего в Вооруженные Силы СССР, в частности в авиацию, комсомольцы составляют свыше 85 процентов. Подавляющее большинство из них имеет высшее или среднее образование. Более одной трети призывников проходит специальную подготовку в учебных организациях ДОСААФ.

☆☆☆

Важным направлением шефской работы является деятельность по подготовке, отбору и направлению лучшей части молодежи по комсомольским путевкам в высшие военные и гражданские авиационные училища.

Комсомольские организации области заботятся о постоянном притоке молодежи в авиацию. В 1965 году, по инициативе Коминтерновского райкома ВЛКСМ г. Воронежа, совместно с командованием Воронежского авиапредприятия Аэрофлота был создан клуб юных летчиков «Звездолет». Ребята, в основном учащиеся 9—10 классов средних школ, изучают специальные предметы, материальную часть самолетов, воинские уставы, занимаются строевой подготовкой, проходят практику самолетовождения на тренажере. Программа занятий рассчитана на 2 года. Члены «Звездолета» носят специальную форму с эмблемой. Имеется у клуба свой Устав. После прохождения основ теории участники клуба в торжественной обстановке дают клятву на верность революционным, боевым и трудовым традициям советского народа.

По завершению учебы райком ВЛКСМ и Совет клуба дают выпускникам комсомольские путевки в училища. Всего за время существования «Звездолета» его школу прошли 1100 человек. Многие выпускники «Звездолета» навсегда связали свою жизнь с голубыми просторами неба. Сейчас, к примеру, только в Воронежском аэропорту работает свыше 40 выпускников клуба, немало их служит и в боевой авиации, работает в аэро-клубе.

Инициатива Коминтерновского райкома комсомола и командования предприятия подхвачена в других районах области. Сейчас у нас 4 юношеских авиационных клуба, в которых регулярно занимаются свыше 800 юношей и девушек.

Очень значительно повысилась роль морально-волевой подготовки юношей и девушек, значение политико-воспитательной работы, проводимой в учебно-спортивных клубах и школах. Решая эту задачу и используя уже сложившиеся формы работы, мы стремимся их совершенствовать и разнообразить. Хорошо зарекомендовали себя слеты отличников учебных организаций ДОСААФ, фотографиявание у Знамени подшефной воинской части, направление активистов оборонного Общества в поездки и походы по местам революционной, трудовой и боевой славы советского народа.

Новый импульс военно-патриотической работе с молодежью дало Постановление ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы». Постановление глубоко изучено во всех комсомольских организациях, проведен ряд научно-практических конференций по проблемам, поставленным в этом важнейшем документе партии.

Огромную роль в воспитании молодежи играет социалистическое соревнование. Оно вызывает у каждого стремление работать лучше, помогать отстающим товарищам. Опыт организации социалистического соревнования между учебными организациями ДОСААФ, подведение его результатов повсеместно показывает, что здоровое товарищеское соперничество содействует значительно повышению качества работы, успеваемости, укреплению дисциплины, разрыванию технического творчества.

Претворяя в жизнь исторические решения XXV съезда КПСС, решения XVIII съезда комсомола и VIII съезда ДОСААФ СССР, организации ВЛКСМ совместно с досаафовскими коллективами стали значительно больше внимания уделять работе с учащимися. В области уже накоплен определенный опыт в проведении комплекса военно-патриотических и оборонно-массовых мероприятий среди подростков. Ведь именно в подростковом возрасте у юношей и девушек начинают вырабатываться любовь к труду, чувство ответственности за выполнение своих гражданских обязанностей.

Сейчас практически в каждой школе, училище системы профтехобразования, техникуме, во Дворцах пионеров на базе организаций ДОСААФ развернута сеть спортивно-технических кружков и секций. Особой популярностью пользуются у подростков авиамодельные кружки. Одним из лучших в области является авиамодельный кружок при Семилукском Доме пионеров, который работает уже более 15 лет. Руководит кружком кандидат в мастера спорта комсомолец Юрий Куликов. За активную работу с пионерами и школьниками руководитель награжден Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ. Более 50 бывших кружковцев закончили авиационные училища или продолжают обучаться в авиационных учебных заведениях страны. Среди них: Игорь Гатиллов, Валерий Лукашук, Владимир Кучерук...

В кружке подготовлено 15 пионеро-инструкторов по авиамоделированию. Ребята ведут работу в пионерских клубах по месту жительства «Чайка», «Ровесник», «Орленок», выезжают в сельские школы. Летом работают в загородных пионерских лагерях.

Учащиеся кружка — постоянные участники и призеры областных, зональных и всероссийских соревнований.

Богата Воронежская земля революционными, боевыми и трудовыми традициями. И эти традиции мы всемерно стремимся использовать в своей работе с молодым поколением. Частые гости в молодежных аудиториях генерал-майор авиации в отставке А. А. Семенов, Герой

Советского Союза, бывший военный летчик М. П. Рентц, Герой Советского Союза за генерал-майор запаса А. Е. Рубахин и многие другие ветераны Вооруженных Сил. Все они выступают перед молодежью с воспоминаниями, ведут активную военно-патриотическую работу в школах, профтехучилищах, техникумах и на предприятиях.

Так, в Воронежской средней школе № 49 при участии ветеранов авиации создан музей бывшего 70-го истребительного авиаполка. Благодаря активной работе школьного клуба «Поиск» и совета музея поддерживается постоянная связь более чем с 200 фронтовиками. Специальные стенды посвящены Героям Советского Союза Н. В. Кузнецову, Ф. Б. Бубликову, написаны биографии 14 Героев Советского Союза — воспитанников полка. Восстановлены подробности подвига В. И. Попова, повторившего подвиг Николая Гастелло. На основании собранных школьниками материалов летчик посмертно награжден орденом Отечественной войны I степени.

О самостоятельном военно-патриотическом клубе «Риф», созданном комсомольцами Воронежа, знают не только в самом городе, но и далеко за его пределами. А занимаются энтузиасты тем, что организуют поиски самолетов и экипажей из частей 2-й воздушной армии, защищавшей Воронеж и с боями прошедшей путь до Берлина и Праги. Ими найдено несколько экипажей, значившихся прежде без вести пропавшими. В 1972 году из заболоченного лесного озера были подняты обломки истребителя Як-76 и останки пилота. По найденным документам и ордену было установлено имя летчика — гвардии младшего лейтенанта Г. Я. Михайлова, уроженца села Жуланка Новосильской области. Летчик 8 мая 1943 года не вернулся с боевого задания. В результате развернутого поиска, в котором активно участвовали следопыты-школьники села Жуланка, удалось разыскать родных, боевых друзей, восстановить обстоятельства героической гибели летчика. Останки героя торжественно захоронены в братской могиле в поселке Бор.

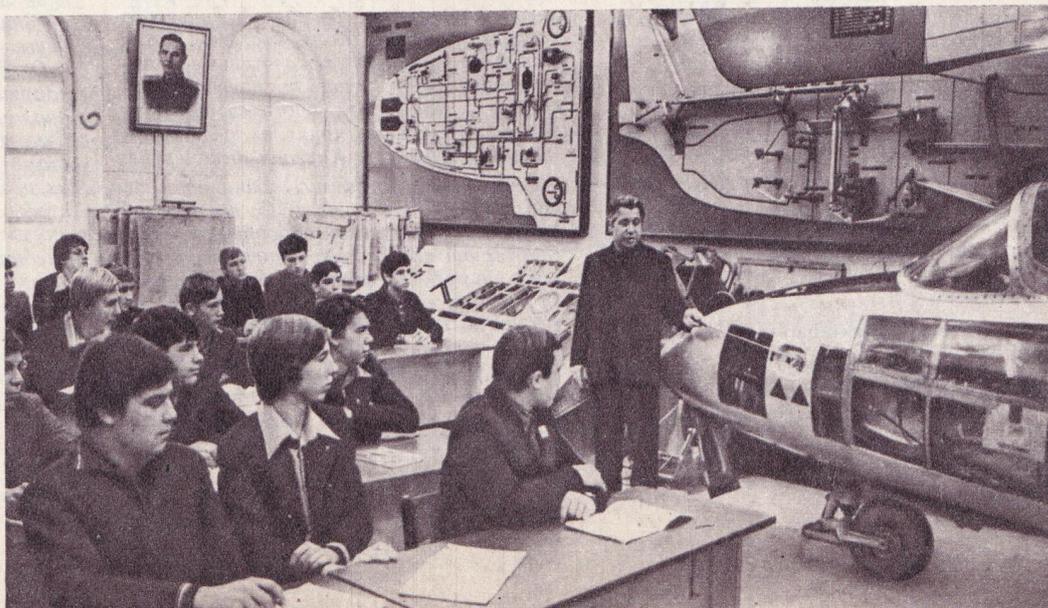
Год назад участники клуба произвели подъем штурмовика Ил-2 из водоема райцентра Ракитное, Белгородской области. В самолете были обнаружены останки трех человек: лейтенанта А. В. Бобеля, лейтенанта А. Я. Чирнова, старшего лейтенанта А. А. Тюфякова. Останки летчиков с воинскими почестями были захоронены в братской могиле в день тридцатипятилетия окончания битвы на Курской дуге. На воронежском авиационном заводе самолет восстановили и водрузили на пьедестал как памятник боевому и трудовому подвигу советского народа в годы Великой Отечественной войны.

Постоянно развивая, обогащая и совершенствуя формы и методы военно-патриотического воспитания молодежи, комсомольские организации городов и сел области совместно с организациями ДОСААФ способствуют дальнейшему развитию советской авиации, укреплению могущества и оборонной мощи нашей великой Родины.

А. ЕЖИКОВ,
первый секретарь
Воронежского обкома ВЛКСМ

Как и в далекие тридцатые годы, Воронежский аэроклуб продолжает оставаться главным притягательным центром города и области для юношей, мечтающих о покорении безбрежных просторов пятого океана. А дорога к высотам, сверхзвуковым скоростям боевых самолетов, к спортивным рекордам и победам начинается вот в этих классах с познания основ сложной авиационной техники.

Фото В. ТИМОФЕЕВА





У „Зарницы“ нет каникул

ДВЕНАДЦАТЬ ЛЕТ шагает по стране «Зарница». Всесоюзная военно-спортивная игра стала одним из важных средств военно-патриотического и физического воспитания пионеров и школьников. Она учит юных ленинцев мужеству, отваге, товариществу.

Трудно найти школу без юнармейского отряда. Около 17 миллионов мальчишек и девочек с гордостью говорят: «Мы юнармейцы».

Эффективность игры миллионов ребят в значительной степени достигнута благодаря совместной деятельности ДОСААФ, комсомола, органов народного образования, штабов гражданской обороны, спортивных организаций, общества Красного Креста и Красного полумесяца.

Командует «Зарницей» прославленный военачальник дважды Герой Советского Союза, генерал армии И. И. Гусаковский.

Настоящими друзьями «Зарницы» стали комсомольцы и активисты ДОСААФ предприятий, колхозов и совхозов, воины армии и флота. Они являются руководителями и членами ее штабов, возглавляют военно-технические кружки и спортивные секции. Самые активные среди организаторов военно-спортивной игры учителя, военруки, пионервожатые школ.

«Зарница» не только игра, а и напряженная работа, настойчивая учеба. Это целый комплекс пионерских дел. Через «Зарницу» юнармейцы познают азы сол-

Победители «Зарницы» на приеме у председателя ЦК ДОСААФ СССР, Трижды Героя Советского Союза, маршала авиации А. И. Покрышкина.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

датской науки, приобщаются к спорту, изучают прошлое родного края, знакомятся с героическими делами ветеранов войны и труда, учатся крепко любить свою Родину.

Как никогда ранее, упорной была борьба за путевки на Всесоюзный финал. 90 лучших юнармейских отрядов побывали в городе-герое Туле. VIII Всесоюзный финал пионерской военно-спортивной игры посвящался 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина.

Около двух тысяч советских школьников со всех концов нашей необъятной Родины прошли по городу-герою в четком строю колонны финалистов. Это право они завоевали, став победителями республиканских, краевых и областных финалов во Всесоюзном походе молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, активным участием в тимуровском движении.

Интересна и насыщена была программа Всесоюзного финала. Юные туляки — хозяева большого пионерского праздника — провели своих гостей по достопримечательным местам родного края. Участники финальных игр сфотографировались у Знамени бывшего Тульского рабочего полка, были гостями Дома ДОСААФ, увидели показательные выступления спортсменов по военно-техническим видам спорта, посетили выставку техники ДОСААФ, приняли участие в митинге памяти у Курана бессмертия.

Семь дней состязались финалисты по нормативам комплекса ГТО, по пулевой стрельбе, гражданской обороне и медико-санитарной подготовке, правилам дорожного движения, смотру строя и песни. 25 отрядов удостоены главных призов «Зарницы-79». Среди сильнейших — учащиеся карачевской средней школы им. С. М. Кирова, Брянской области, Новомышской школы Брестской области, 25-й средней школы г. Тулы и 2-й косо-

горской школы Тульской области. Кроме того, по отдельным видам соревнований были определены команды-победители и чемпионы в личном зачете, которым были вручены памятные призы министерств, ведомств, организаций, редакций газет и журналов.

Участники финала юнармейские отряды средних школ — 1-й ульяновской им. В. И. Ленина, 46-й, Горьковской области, 21-й г. Душанбе — в ЦК ДОСААФ СССР встретились с председателем оборонного Общества, трижды Героем Советского Союза, маршалом авиации А. И. Покрышкиным.

☆☆☆

Состязания в силе и ловкости, умении и сноровке выигрывает, бесспорно, сильнейший. Но польза военно-спортивной игры равноценна для всех — и для победителей и для побежденных. Каждый проходит здесь серьезную школу возмужания, физической закалки. Во всех школах, представленных в финале, активно работают первичные организации ДОСААФ. Они создают военно-технические кружки, готовят юнармейских специалистов, проводят встречи с ветеранами войны и труда. Пионеры и школьники принимают активное участие в месячниках и неделях оборонно-массовой работы, смотрах и соревнованиях по военно-техническим и военно-прикладным видам спорта.

Две с половиной тысячи тимуровских отрядов Томска взяли под свое шефство 214 памятников, обелисков и братских могил, расположенных на территории области. А пионеры юнармейского отряда из города Ржева написали историю боевого пути 33-й гвардейской Краснознаменной ордена Суворова Севастопольской стрелковой дивизии, героически сражавшейся на их земле. В 1-й средней школе Цивильска, что в Чувашской АССР уже много лет изучают боевой путь Героя Советского Союза М. В. Силантьева. Пионерской дружине этой школы присвоено имя земляка-героя. Самым ответственным пионерским поручением в ульяновской 1-й средней школе считается работа в совете Ленинского музея. Только в прошлом году его посетило более 50 тысяч пионеров и школьников.

Вместе с тем результаты Всесоюзного, а также областных, районных и городских финалов игры показывают, что еще немало недостатков и нерешенных проблем. Зачастую в соревнованиях по юнармейским специальностям допускаются упрощения, а некоторые виды состязаний вообще не проводятся. В отдельных случаях не устраиваются городские и районные финалы, а школьные организуются только в виде полевых игр.

Отгремели на тульской земле залпы «Зарницы». Впереди новые соревнования, новые финалы. Участники всесоюзного финала должны стать пропагандистами оборонно-массовой работы в своих школах, городе, селе. И очень важно, чтобы подготовка к новым стартам «Зарницы» началась сегодня, с первых дней учебного года.

В. ВОЛОШИНОВ,
старший инспектор
ЦК ДОСААФ СССР,
член главного штаба
Всесоюзной военно-спортивной
игры «Зарница»

ЛЕТЧИКИ СОВЕРШЕНСТВУЮТ УЧЕБНУЮ БАЗУ

Участие во Всесоюзном социалистическом соревновании авиационных организаций ДОСААФ благотворно сказалось на работе коллектива Куйбышевского аэроклуба. Заметно активизировали свою деятельность, в частности, изобретатели и рационализаторы. Свои главные усилия они сосредоточили на совершенствовании учебной базы, улучшении имеющихся тренажеров и наглядных пособий, на создании новых устройств, позволяющих повысить качество обучения курсантов теории и практике полетов, предупредить летные происшествия.

Особенно большую работу выполнили, по инициативе командира подразделения коммуниста В. Кравцова, летчики В. Гаврилов, А. Задорожный, О. Зяблов, А. Каштанкин, В. Панов и Г. Тарарин. Так как некоторые плакаты и стенды, имеющиеся в метрическом классе и классе аэродинамики, не во всех случаях помогают обучаемому понять физическую сущность явлений, происходящих при выполнении основных элементов полета, летчики разработали и сами изготовили две серии новых электрифицированных наглядных пособий. Одну для обучения курсантов, другую — для занятий с постоянным летным составом.

Каждая серия состоит из десяти стендов, тематически подчиненных Курсу летной подготовки на реактивном самолете Л-29. При их изготовлении авторы стремились начинить стенд информацией, помогающей обучаемому лучше усвоить основные положения аэродинамики и динамики полета, «увидеть» действия сил на самолет при взлете, посадке, горизонтальном полете, при выполнении различных фигур пилотажа. Соответствующие формулы, краткие пояснения сделаны летчиком О. Зябловым четко, с большим вкусом.

Для объяснения курсантам особенностей выполнения полупетли, например, в классе был лишь примитивный стенд: две модели Л-29 и выгнутая из плексигласа полоска, которая должна была дать обучаемому объемное представление положения самолета в пространстве. Для курсанта такого объема информации недостаточно. Выполненный летчиком-инструктором А. Задорожным новый электрифицированный стенд (вошедший в серию как его составная часть) не только нагляднее, больше по размерам, но, главное, насыщен информацией: имеет краткое описание фигуры, соответствующие формулы из аэродинамики самолета Л-29, таблицы, схемы сил, действующих на самолет при выполнении такой фигуры пилотажа.

Использование нового стенда, зафиксированных на нем схем, таблиц и графиков высвобождает значительную часть времени преподавателя, позволяет ему добиваться более глубокого усвоения слушателями программного материала, в частности теоретических основ аэродинамики полупетли. Кроме того, красиво оформленное наглядное пособие само способствует профессиональному и эстетическому воспитанию будущих летчиков-спортсменов.

Примерно так же чисто, наглядно выполнены стенды, предназначенные для теоретического обучения курсантов правильному выполнению спирали (В. Гаврилов), боевого разворота, штопора (О. Зяблов), пикирования, горки (Г. Тарарин), виража (В. Панов), бочки (А. Каштанов) и другие. Обогатили учебную базу клуба коллективно разработанные электрифицированный стенд, иллюстрирующий порядок осмотрительности при полете по кругу, и особенно красочный рельефный макет района полета с пилотажными зонами, в изготовление которого в числе других большой вклад внесли В. Панов и Т. Абушахманов.

В обучении курсантов и в совершенствовании летного мастерства постоянного состава важную роль играет тренажер. От того, как используется эта сложная установка, не в малой степени зависит выполнение программы летного обучения и в определенной мере, предупреждение происшествий из-за грубых ошибок в технике пилотирования. Естественно, что эксплуатация тренажера и возможное расширение его «учебных функций» постоянно находится в поле зрения руководителей аэроклуба.

По правилам каждый курсант перед практическими полетами на самолете должен минимум 10 часов «налетать» на тренажере. Не менее пяти часов в год обязаны заниматься на тренажере летчики-инструкторы. Таким образом, в «горячий» период учебного года нагрузка на эту установку достигает 150 часов в месяц. Такая интенсивная эксплуатация возможна лишь при весьма бережном отношении к сложной технике, своевременном выполнении профилактических работ.

Тренажер Куйбышевского аэроклуба уже отработал положенный ему срок, но и сейчас действует бесперебойно. Это заслуга работающего на нем личного состава, главного «хозяина» — старшего инструктора тренажера Б. Давидовича, рационализаторов клуба. Куйбышевцы не только грамотно эксплуатируют сложную установку, внимательно следят за состоянием узлов и агрегатов, своевременно выполняют профилактические ремонты, но и расширяют диапазон ее «обучающих возможностей». Небольшое дооборудование, выполненное инженером Б. Давидовичем, позволило учить курсантов технике выполнения переворота, что конструкцией тренажера не предусматривалось. Рационализаторы сделали также приспособления, позволяющие лучше учить летчиков осмотрительности (неожиданно для обучаемого в районе полета появляется «чужой» самолет), полету строем.

Эксплуатация тренажеров — этих насыщенных электроникой установок, имеющих в большинстве аэроклубов, — дело сложное, особенно, когда их плановый ресурс подходит к концу. И стоит прислушаться к предложению куйбышевских специалистов провести сборы-семинары старших инструкторов тренажеров, где они могли бы обменяться опытом использования этих эффективных учебных установок, их ремонта и усовершенствования.

Серии новых наглядных пособий, разработанных летным составом, усовершенствование тренажера, выполненное инструкторами, ощутимо улучшили условия обучения летчиков-спортсменов.

ЗА СЧАСТЬЕМ

У нас в полку опять идут полеты.
Стальная песня рвется в синеву.
Отталкивают землю самолеты,
Рябую тень бросая на траву.
И солнце золотит их, крепкокрылых,
Шатаются пугливо облака.
Лазурь глубокожданную покрыли
Сухие струи пенного клубка.
Атаки. Перехваты. Взлет за взлетом.
Не слышен только пушек разговор—
Стреляют молча фотопулеметы,
Не беспокоя эхом злым простор.
Уходят в небо строгими пилоты,
А возвращаются с улыбкой и в поту.
...Взмывают друг за другом

самолеты —
За счастьем улетают в высоту!

☆☆☆

Владимир ШРАМКО

НОВЫЕ СТИХИ

Было трудно
В тот полдень жаркий —
Парни строили аэродром.
Я стоял у бетономешалки,
А над ней прокатился гром.
Это соколы в звеньях по три
Распорол лазурь по швам.
Мы лопаты в песок —
и смотрим,
Шлем сердечный привет
орлам.
А по небу строкой до рощи
След, оставленный на ветру,
Словно очень знакомый росчерк,
Утверждающий
мир и труд.

☆☆☆

На широкой площади у клуба,
Отражая солнечный огонь,
Про девчонку Любушку-голубу
Рассыпала весело гармонию.
Шуря окна, улыбались хаты,
И косынки птицами цвели —
Там вприсядку brave солдаты
Под гармонию с девчатами пошли.
Старики из вышитых кисетов
Набивали трубки табаком,
И беседа, песнею согрета,
Вилась легким голубым дымком.
На штыках разбрызгивая солнце,
Вышла рота — кончился привал...
Забегая в каждое оконце,
Удалялся голос запевал.



**Всесоюзные
старты
спортсменов-
вертолетчиков**

**ПО БОЛЬШОМУ
СЧЕТУ**

Чемпионы спартакиады по вертолетному спорту: спортсменка 1-го разряда Т. Якутчик, мастера спорта В. Виктор и В. Болвачев, мастера спорта международного класса Н. Костарева и Т. Дрянничева, мастера спорта Г. Колесников и А. Уланов; призер спартакиады заслуженный мастер спорта В. Смирнов.

Перед стартом. Еще минута, и вертолет поднимет в воздух ведро, наполненное водой.

Фото В. ТИМОФЕЕВА

Добро пожаловать! — начертано на транспарантах. Радушие и гостеприимство — вот лейтмотив финала VII Спартакиады и XX чемпионата Советского Союза по вертолетному спорту. Не случайно они проходили на базе Ростовского — одного из старейших в стране — аэроклуба. За сорок шесть лет в нем подготовлены тысячи авиационных специалистов. В годы Великой Отечественной войны многие выпускники клуба храбро сражались за Родину. Двенадцать из них стали Героями Советского Союза, а летчик Н. Гулаев удостоен этого звания дважды.

Личный состав клуба горячо поддерживал патристический почин ростовчан «Работать без отстающих». И он верен этому почину. За последние годы выращено много ударников; восемь коллективов коммунистического труда, семь отличных летных групп. Ежегодно команды клуба занимают призовые места по вертолетному, парашютному и авиамодельному спорту. Около двадцати мастеров спорта, заслуженный мастер спорта В. Пискунов, мастера спорта международного класса С. Игнатенко и К. Карасев — гордость клуба. Уважение коллектива заслужил судья международной категории П. Казначеев. Всесоюзная Федерация вертолетного спорта поручила ему возглавить судейскую коллегию. В ней еще два судьи международной категории. Это главный секретарь Н. Любченко, старший судья Ю. Гибралтарский. Все судьи хорошо справились со своей задачей. Соревнования прошли организованно, безотказно работала материальная часть, квалифицированным было руководство полетами.



Сорок три спортсмена и двадцать три спортсменки оспаривали титулы и медали. Двенадцать команд боролись за главный приз — кубок ЦК ДОСААФ СССР, из них девять выступали в зачете Спартакиады. Они были неравны. Положением определен состав — три спортсмена и две спортсменки. Однако команды Грузинской, Латвийской, Молдавской, Туркменской и Узбекской союзных республик не могли иметь в своем составе женщин (они целиком укомплектованы военными летчиками) и поэтому при всем желании не в состоянии были оспаривать первенство (зачет по пяти). За него боролись лишь команды Российской Федерации, Белоруссии, Украины и города Москвы.

Неодинаковы составы команд и по уровню подготовки спортсменов. У одних налет составил две-три тысячи часов, у других — менее сотни. Одни на всесоюзном старте пятый-седьмой раз, другие только еще пробуют свои силы. Шестнадцать участников на соревнованиях такого масштаба впервые. Наряду с мастерами пилотажа винтокрылых машин — перворазрядники. Большинство — летчики — профессионалы. Это инструкторы аэроклубов, военнослужащие. В числе участников инженер, техник, шофер, торговый работник, экономист, студент. Различный уровень их подготовки наложил отпечаток на весь ход спортивной борьбы.

☆☆☆

Разыграны все четыре упражнения программы (см. технические результаты). Вручены кубки, медали, памятные призы. В судейском протоколе отмечается организованность, высокий уровень выступлений. Однако, если к оценке подойти более придирчиво, как говорят, по большому счету, то следует признать, что результаты могли быть выше. Для этого стоило некоторым спортсменам, да и их тренерам, повысить свою ответственность. Ведь Спартакиада длилась два года. К ее финалу вышли лучшие из луч-



СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ



НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ

* По спартакиаде: 1. РСФСР — 4598,48 очка; 2. БССР — 4371,76; 3. Москвы — 4363,54; 4. УССР — 4122,38; 5. Грузинской ССР — 2699,96; 6. Латвийской ССР — 2631,36; 7. Молдавской ССР — 2441,42; 8. Туркменской ССР — 2291,34; 9. Узбекской ССР — 2248,86.
* По чемпионату Союза: 1. РСФСР — 2781,02 очка; 2. ДОСААФ СССР — 2779,88; 3. Советской Армии — 2722,02; 4. Москвы — 2704,72; 5. Туркменской ССР — 2699,96; 6. БССР — 2696,24; 7. ЦАК — 2693,78; 8. УССР — 2676,02; 9. Латвийской ССР — 2631,72; 10. Молдавской ССР — 2441,42; 11. Туркменской ССР — 2291,34; 12. Узбекской ССР — 2248,86.
* ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ (в скобках — количество очков и места по упражнениям). Мужчины (6 мест). 1. К. Карасев (РСФСР) — 1230,56

(308,2—8, 317,0—2, 298,9—9, 306,46—1); 2. А. Уланов (ДОСААФ) — 1228,54 (310,2—4, 321,44—3, 298,3—13, 298,6—4); 3. Г. Колесников (ДОСААФ) — 1225,46 (308,32—7, 323,84—1, 297,2—15, 296,1—5); 4. В. Болвачев (Сов. Армия) — 1223,49 (311,96—1, 312,2—12,296,6—17, 302,73—3); 5. В. Вихторов (РСФСР) — 1219,95 (308,8—6, 308,4—15, 299,95—1, 302,8—2); 6. В. Водин (РСФСР) — 1212,62 (306,72—10, 317,86—6, 299,0—8, 289,04—8). Женщины (6 мест). 1. Л. Приходько (УССР) — 1197,56 (312,56—1, 308,3—6, 298,6—4, 278,1—1); 2. Т. Дряничева (РСФСР) — 1197,56 (309,76—2, 316,26—2, 299,1—3, 243,24—9); 3. Н. Костарева (РСФСР) — 1165,96 (309,2—3, 316,7—1, 297,5—6, 242,56—10); 4. Л. Данилевич (БССР) — 1161,86 (295,54—11, 314,34—3, 291,0—10, 260,96—6); 5. О. Кулинич (Москва) — 1146,7 (305,5—6,281,5—15,287,8—11, 271,9—3); 6. Н. Марева (РСФСР) — 1144,06 (296,32—9, 312,5—4,294,7—9,240,74—11).

ших. От них вправе ожидать более высокого качества. Оно, к сожалению, оказалось далеко не у каждого.

В день открытия соревнований решением было разыграно второе упражнение — вертолетный слалом на малой высоте — оно лучше смотрится. С первых же стартов выявилось низкое качество выступления большинства спортсменов. Некоторые из них не уложились во времени (4 мин). Из-за грубого пилотирования не все экипажи донесли и поставили на стол ведра, не разлив воды. Слишком частые наблюдались удары ведра о стойки ворот. Отдельные участники пытаются это объяснить сложными метеоусловиями. Слов нет, ветер до семи метров в секунду усложнил действия экипажей. Но ведь мастера пилотирования вертолетов, такие как Л. Приходько, Н. Костарева, Л. Данилевич, Г. Колесников, В. Смирнов, А. Уланов, В. Соловьев, С. Игнатенко и другие сумели блестяще справиться с заданием. Стало быть, основная причина не в сложности метеоусловий, а в недостаточной слетанности экипажей, слабой тренировке. Особенно этот упрек относится к спортсменам Узбекистана, Туркмении, Молдавии, Латвии, Грузии и, как это ни странно, Москвы.

Качество, элегантность, красота пилотажа. Вот как об этих элементах говорил мне прославленный вертолетчик Герой Советского Союза А. Бабенко: «Красиво пилотировать — это прежде всего пилотировать грамотно, не допускать каких-либо отступлений от правил, регламентирующих летную работу. Безукоризненная чистота, а стало быть, и красота пилотажа достигаются лишь тогда, когда темп работы органами управления на каждом этапе полета строго рассчитан, когда все движения летчика становятся плавными и координированными. Не назовешь полет красивым, если летчик забывает об элементарных правилах полета, если в режиме висения он допускает крены и боковые смещения вертолета, не выдерживает заданной

скорости, высоты и направления полета, допускает слишком резкие движения органами управления, делает недозволённые крены. Красиво летать может только тот, кто в совершенстве владеет техникой пилотирования, кто все элементы выполняет с оценкой не ниже «отлично».

Журнал «Крылья Родины» не раз в своих страницах ставил вопрос о необходимости повышения качества выступления спортсменов на соревнованиях. Не случайно ежегодно учреждаются им призы, которые вручаются спортсмену и спортсменке за чистоту пилотажа в первом упражнении — полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время. Ныне их обладателями стали заслуженный мастер спорта В. Смирнов из Новосибирска и мастер спорта СССР международного класса Н. Костарева (Москва). Они прошли весь маршрут полета в одном темпе, на одной высоте, плавно, не допустив кренов.

Но и в этом упражнении многие спортсмены были оштрафованы за выходы из коридора, невыдерживание высоты полета и другие параметры.

В ходе соревнований выявилась прямая зависимость качества пилотирования от времени, затраченного на упражнения № 1, 2 и 4. Как правило, тот, кто не гнался за премиальными очками, у того результат выше. И хотя они, казалось бы, незначительны — всего 0,2 очка за каждую сэкономленную секунду при условии выполнения норматива мастера спорта, тем не менее спортсмен психологически настраивается на то, чтобы выполнить упражнение как можно быстрее.

Много неточностей было допущено при выполнении третьего упражнения — маршрутный полет. Достаточно сказать, что ни один спортсмен не пришел к финишу в точно отведенное время (50 минут). У одних оно больше, у других меньше. В обоих случаях начислялось одно штрафное очко за секунду. При-

мер всем маститым в выдерживании расчетного времени показала совсем еще юная спортсменка перворазрядница Т. Якутчик из Ростовского аэроклуба. Она и стала чемпионкой по упражнению.

По этим трем упражнениям определялось командное первенство, а для розыгрыша личного Положением предусмотрено четвертое упражнение — вертолетный слалом с проносом груза между стойками ворот по незнакомому маршруту в минимальное время.

— Оно «разбрасывает» всех участников, — говорит старший судья Ю. Гибралтарский, — вносит существенные коррективы в ход спортивной борьбы. Пока не разыграно это упражнение, никто не может сказать, кому достанутся титулы абсолютных чемпионов. Объясняется это тем, что упражнение не пользуется вниманием участников, которые все свои старания отдают командному зачету. Как ни в каком другом упражнении, тут должна быть строжайшая точность в технике пилотирования, чувство земли, пространственной ориентации. Если в первом и во втором упражнениях спортсмены тренируются заранее, то это выполняется, что называется, с ходу, на память. Не у всех она одинакова. Поэтому ни в коем случае не должно быть погони за премиальными очками.

Вот об этом-то как раз многие забывали, за что горько расплачивались штрафными. Вот примеры: спортсменка Л. Корнева (РСФСР) выполнила четвертое упражнение почти на минуту раньше отведенного времени (4 минуты). За это ей было начислено 12,14 премиальных очка, а потеряла она за неточное выполнение 77,8 очка и вышла лишь на 12-е место. На предпоследнее 24-е место вышел по этому упражнению спортсмен А. Галкин (Москва). У него премиальных 11,36 очка, а потерянных 117. Многие спортсмены грубо пилотировали, допускали нарушения высоты, последовательности прохождения



Самые опытные парители, на которых равнялась молодежь, стартовали незадолго до отведенного времени для окончания старта. Погода не баловала участниц. Восходящие потоки были слабы и рано начали затухать. 12 спортсменов произвели посадку на площадках, расположенных по маршруту, и только 9 финишировали на аэродроме.

Чемпионкой по этому упражнению стала мастер спорта международного класса В. Кузнецова (РСФСР). Она прошла 111-километровую дистанцию за 1 ч 48 мин 20 с, показав среднюю скорость полета 61,48 км/ч. Всего 21 секунду проиграла ей мастер спорта Т. Павлова (Москва). На третьем месте — мастер спорта Л. Ключева (Латвия). Ее время 1 ч 50 мин 18 с.

В гонке на 116 км девушки прошли маршрут очень дружно (только две спортсменки произвели посадку на площадках вне аэродрома). Первой на этот раз была Т. Павлова (Москва). Она прошла дистанцию за 1 час 37 мин 01 с со средней скоростью 71,74 км/ч. Второе время дня показала молодая перворазрядница А. Харак (Эстония) со временем 1 ч 43 мин 23 с.

В. Кузнецова так сказала о своем финише в этой гонке: «Иду спокойно на полет, высоты хватает, и здесь уж больно хороший поток встретила. Решила подстраховаться и добрать немного высоты. Сделала две спирали в потоке и пошла дальше...» Этим двух спиралей оказалось достаточно, чтобы уступить второе место в этой гонке А. Харак. Валентина проиграла ей 2 секунды.

Когда девушки стартовали в гонке на 153 км, они еще не знали, что это упражнение подведет окончательный итог финала Спартакиады и чемпионата. Быстрее всех летела в этот день Р. Сташайтите (Литва). Ее «Кобра» прошла маршрут со средней скоростью 73,22 км/ч за 2 ч 05 мин 23 с. Серебряная медаль досталась инструктору Майкопского авиаспортивного клуба Т. Чупруновой (РСФСР). Она финишировала со временем 2 ч 09 мин 32 с. Л. Ключева (Латвия) заняла третье место с результатом 2 ч 10 мин 21 с.

В оставшиеся три дня нелетная погода так и не позволила больше подняться в небо. Судейская коллегия подвела итоги. Звание абсолютной чемпионки Спартакиады и 41-го чемпионата СССР завоевала Т. Чупрунова. По результатам трех упражнений у Татьяны лучшая сумма очков — 2222,9. Второе место заняла Р. Сташайтите (Литва) — 2215,4, на третьем — Т. Павлова (Москва) — 2213,4, на четвертом — Л. Ключева (Латвия) — 2197,1, на пятом — В. Кузнецова (РСФСР) — 2135,9 и на шестом месте Л. Ключева (Молдавия) — 1889,3.

В командном зачете приз ЦК ДОСААФ СССР — планер «Янтарь-стандарт» выиграли представительницы РСФСР. Второе место у спортсменок Литвы и третье у латвийской команды.

Итак, соревнования в Орле завершены. Погода не позволила разыграть 7 запланированных упражнений. Мнение и молодых и опытных участниц единодушно: «Маловато летали!» Сказалось также отсутствие женских лидеров советского

планерного спорта: Э. Лаан, Т. Загайновой, Н. Рятиповой, С. Тимковой. Они в это время защищали честь нашей Родины в товарищеских встречах планеристов за рубежом. Несмотря на это, старты финала имели большое значение для молодых спортсменов. Они смогли поучиться мастерству парящих полетов у своих более опытных соперниц. Финальные старты Спартакиады тем интересны и значительны, что в ряды ведущих спортсменов вливается молодежь, которая умножает славу советского спорта.

Центральному планерному аэроклубу не занимать опыта в проведении ответственных всесоюзных и международных соревнований. Тщательно готовились и финальные старты. Был заранее составлен план приема участниц спартакиады, их размещение, организация полетов по программе соревнований, питание и культурный досуг. В нелетную погоду для участниц были организованы выезды в музей Орла, в музей-усадьбу И. С. Тургенева — Спасское-Лутовиново, а лю-

бительницы собирать грибы попытались свое счастье в орловских рощах.

Разлетаясь по своим родным клубам, девушки говорили, прощаясь: «До новых стартов в орловском небе!»

И. АНАНЬЕВ

Орел

☆☆☆

В Каунасе на финальных стартах VII Спартакиады по планерному спорту разыграно только одно упражнение — полет по 102-километровому треугольному маршруту. В этой гонке в шестерку сильнейших планеристов страны вошли М. Герасимов (Москва), А. Беляков (Белоруссия), Ю. Кузнецов (Москва), Е. Руденский (Украина), В. Шлюмба и А. Бержинскас (оба из Литвы). К сожалению, нелетная погода так и не дала провести соревнования до конца.

В общеконандном зачете призерами Спартакиады стали планеристы Литвы, Москвы, Украины, Молдавии, Латвии и РСФСР.

24-й МОСКОВСКИЙ

В Московском чемпионате VII Спартакиады народов СССР по планерному спорту участвовало 23 спортсмена: 1 мастер спорта международного класса, 6 мастеров спорта и 16 разрядников.

Полеты производились по 100-, 157-, 200-, 300-километровым маршрутам.

С первых полетов лидером стал спортсмен I разряда аспирант Московского физико-технического института Михаил Герасимов. Он в трех упражнениях занял призовые места, а в многоборье завоевал звание абсолютного чемпиона Спартакиады и Москвы 1979 г. и выполнил нормативы мастера спорта. Михаилу — 24 года, занимается планеризмом с 1972 г., его налет составляет более 350 часов.

Вместе с Герасимовым отряд мастеров планерного спорта пополнили Александр Шипицын и Лев Мизитов.

Самая молодая участница чемпионата Марина Юдакова. Ей 21 год. Первой ступенью в небо для нее была Московская юношеская школа планеристов. Ныне она работает во втором аэроклубе авиационным техником и продолжает летать. На Спартакиаде М. Юдакова показала результаты I спортивного разряда.

Чемпионат московских планеристов прошел организованно, спортсмены добились высоких показателей. И это неудивительно, ведь москвичи очень серьезно готовились к Спартакиаде. В зимние месяцы они отрабатывали и совершенствовали технику пилотирования на планерах, в классах изучали метеорологию, аэродинамику, основы парящих полетов. Весной, когда на подмосковных аэродромах распутица, городской комитет ДОСААФ направил сборную столицы на южные аэродромы: одна группа под руководством командира отряда В. Ларькина тренировалась в Ашхабаде, другая, возглавляемая заместителем командира отряда Ю. Горбачевым, — в Орджоникидзе.

Руководство Московского городского комитета и 2-го аэроклуба ДОСААФ выражает большую благодарность работникам авиационно-спортивных организаций Ашхабада и Орджоникидзе за помощь, предоставление своих учебных баз.

Среди победителей VII летней Спартакиады по отдельным упражнениям — мастера спорта Владимир Бессарабов, Анатолий Псурцев, Татьяна Павлова, мастер спорта международного класса Юрий Кузнецов, перворазрядник Михаил Герасимов. К сожалению, из-за грозовой деятельности по маршруту пятое упражнение закончили только три спортсмена (Кузнецов, Псурцев, Бессарабов). Остальным планеристам руководитель полетов дал команду прекратить выполнение задания и произвести посадку. Так это упражнение и осталось незавершенным.

В сумме многоборья в призовую тройку вошли: среди мужчин — М. Герасимов, А. Псурцев, В. Бессарабов; среди женщин — Т. Павлова, Е. Панина, Н. Мирошник.

Спартакиада явилась большой школой для молодых парителей. Она выявила способных спортсменов, которые будут включены в сборную команду столицы.

В нелетные и дни отдыха заместитель начальника аэроклуба по политчасти А. Ионов организовал встречу молодежи с героями Великой Отечественной войны. Выпускались боевые листки, фотогазеты. Участники посетили музей-усадьбу выдающегося русского художника Поленова, выезжали на реку Оку.

На аэродроме много сделано для создания нормальных бытовых условий, но, к сожалению, еще не подведена электролиния, что задерживает пуск в эксплуатацию пробуренного колодца, нет своей столовой. Эти вопросы должны быть решены в ближайшее время.

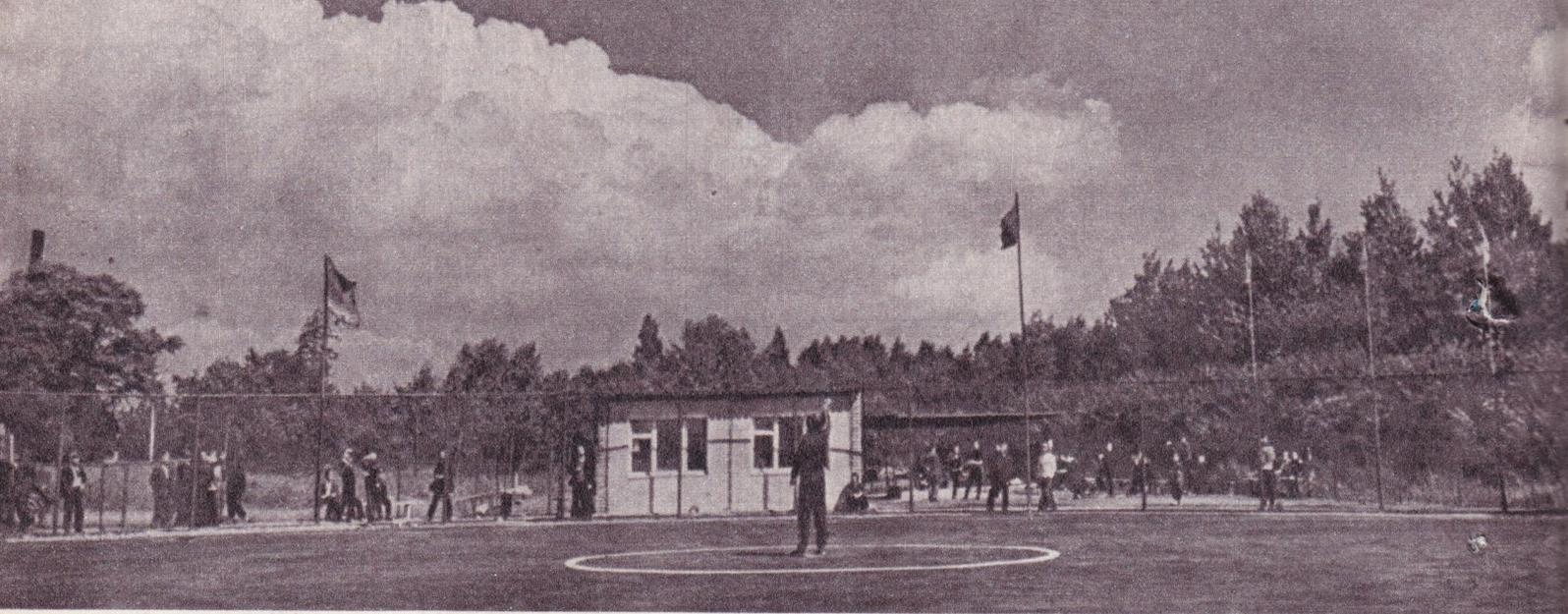
И. БОБАРЫКИН,

главный судья соревнований, судья международной категории

Москва

ПОСЛЕСЛОВИЕ К ТУРНИРУ

Три интервью
с юными чемпионами



В Гатчине, неподалеку от города-героя Ленинграда, в течение пяти дней 150 юношей вели интересную и захватывающую спортивную борьбу за звание чемпионов Спартакиады и Советского Союза среди юношей и juniоров.

Это была волнующая встреча детей разных народов нашей великой Родины, еще раз продемонстрировавшая нерушимую их дружбу.

Среди участников 84 комсомольца и 66 — пионеров. 18 кандидатов в мастера спорта, 78 разрядников, 84 спортсмена моложе 16 лет, 66 — по 17—18. Это — резерв нашего спорта.

Гатчинские старты определили чемпионов по кордовым моделям. О том, как они проходили, рассказывают победители.

● Оскар КАУЛС, чемпион по пилотажным моделям:

— Мне 17 лет, учусь в 11-м классе средней школы г. Лиепая. Авиамоделизмом занимаюсь второй год. Взяться за этот вид спорта с большим желанием и настойчивостью, имею второй спортивный разряд. Увлёкся пилотажными моделями, с которыми выступал на городских, республиканских соревнованиях, наконец, на чемпионате СССР, добившись соответственно результатов 1050, 960 и 1427 очков.

Не скрою, что противники оказались достойными. Назову москвича Андрея Скобелева, который в первом туре был впереди меня, во втором — мы почти сравнялись и только в третьем я получил существенный перевес — 665 очков

против 49: у модели Андрея заглох двигатель. Или взять украинского пилотажника Геннадия Болгарова. Он отстал от меня всего на 7 очков (1427 против 1420). Но спортивная борьба — это всесторонняя проверка сил и возможностей каждого из нас. Поэтому даже незначительный просчет незамедлительно влияет на результат.

Что мне помогло победить и случайно ли победа? Одного желания, конечно, недостаточно. Надо много тренироваться. Совершенствую конструкцию, стараюсь максимально снизить вес моделей, уменьшил для этого толщину нервюры, шпангоутов, заставил, как говорят, работать каждый грамм материала, учел, какие и где действуют на модель в полете нагрузки. Пришлось трудиться и над

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

* Пилотажные модели. 1. Каулс (Латвия) — 1427 очков; 2. Болгаров (Украина) — 1420; 3. Ершов (РСФСР) — 1403; 4. Скобелев (Москва) — 1367; 5. Котов (Ленинград) — 1262; 6. Вуйтек (Белоруссия) — 1205.

* Гоночные модели. 1. Трушкин — Хомяк (РСФСР) — 4'47" (9"38" финал); 2. Печенежский — Кубышкин (Украина) — 4'50" (9'46" финал); 3. Москалев — Виленский (Москва) — 4'39" (в финале снят); 4. Овчинников — Овчинников (Киргизия) 5'16"; 5. Варданян — Топоян (Армения) — 6'41"; 6. Борецкий — Жека (Молдавия) — 6'51".

* Модели воздушного боя. 1. Карпенко — Бурнашев (Латвия); 2. Трифонов — Кокорин (РСФСР); 3. Микаелян — Дочвтян (Армения); 4. Печерский — Ламцов (Казахстан); 5. Бульба — Овчинников (Киргизия); 6. Сатервич — Гаславец (Молдавия).

Мальчишки задушевно беседуют перед стартами. Слева направо: Илья Шапшал (Таджикистан), Арнадий Васоян (Армения), Костя Гушун и Вадим Скрыльников (Узбекистан), Артем Балаян (Азербайджан).

Фото Б. ЧЕРЕМИСИН



центровкой «пилотажки». Регулировка привела к выводу, что при длине хорды по центроплану в 330 мм положение центра тяжести модели от носка крыла вдоль хорды должно отстоять на 65—75 мм. Тщательно подбираю к двигателю воздушный винт. Оказалось, что при диаметре 245 мм и шаге 125 мм сила тяги увеличивается и модель ведет себя гораздо устойчивее на пилотаже.

Я намерен продолжать работу над пилотажными кордовыми, но мечтаю заняться и радиоуправляемой пилотажной.

Тренирую под руководством инструктора авиамodelьного кружка Лиепайской станции юных техников Скамарса Улдиса. С февраля до начала чемпионата ежедневно трижды запускал модель. Иными словами, моей победе предшествовало более 500 тренировочных полетов.

Финалы Спартакиады — незабываемая школа авиамodelьного мастерства для всех нас. Они помогли нам обменяться опытом.

Юрий ТРУШКИН и Иван ХОМЯК — чемпионы по гоночным моделям:

— Живем мы в Ростове-на-Дону, Юрий окончил ГПТУ, я учусь в десятом классе. Каждый из нас, гонщиков, имеет первый спортивный разряд. Шесть лет увлекаемся авиамodelизмом, а с гоночными моделями выступаем второй год. В финальном году Спартакиады с положительными результатами выступали на зональных, республиканских и, наконец, всесоюзной встречах, добившись призовых мест с результатами 5'31", 4'52" и 4'47".

Главное внимание уделяем совершенствованию конструкции микродвигателей, особенно кинематической пары поршень-гильза. Нелегко подобрать воздушный винт: потребовались расчеты и эксперименты. Сейчас заняты поиском лучшего металлического сплава для поршня и гильзы.

Гоночная модель нуждается в отличном двигателе. Но даже имея самый совершенный двигатель, мы бы продолжали творческий поиск, что называется, «колдовали» бы с новыми сплавами, металлами, технологией, искали пути повышения износоустойчивости деталей. Совершенствованию техники нет предела!

Теперь о значении слаженной работы экипажа. Взять хотя бы подкатывание модели к механике при посадке. При четких действиях пилот может его выполнить на большой скорости и выиграть

несколько секунд, что особенно важно при запуске двигателя.

Василий КАРПЕНКО и Рауль БУРНАШЕВ — чемпионы по моделям воздушного боя:

— Я учусь на третьем курсе Лиепайского политехнического техникума, кандидат в мастера спорта, а Рауль окончил 8 классов третьей средней школы в Елгаве. С моделями воздушного боя мы выступаем третий год. Нашей победе в Гатчине предшествовали встречи на чемпионате Латвии (2-е место) и в Симферополе, на финале VII летней Спартакиады народов СССР (4-е место).

Острыми были наши поединки с бойцами Белоруссии, России, Украины и Москвы. Нам удалось одержать победу над сильными, как нам кажется, соперниками. Мы готовились к тяжелым боям и о легком успехе не мечтали. Наши тренеры И. Куракин и Г. Цветков помогли нам лучше подготовиться.

Наши модели оказались прочнее, чем у соперников, их конструкция более «живуча». «Живучесть» повысилась благодаря применению основных деталей. Бальзу не использовали, она была в моделях соперников. Нам также удалось доработать двигатель КМД-2,5. Поставили на них воздушные винты из пластмассы, а запускали резким ударом по лопасти деревянной планкой. Это приводило к внезапному возрастанию компрессии смеси в цилиндре, а отсюда — и быстрый запуск с выходом двигателя на нужный режим работы. Двигатели же противников запускались гораздо «леннее» и они проигрывали драгоценные секунды.

В финальном бою нам удалось навязать противнику свою тактику боя, мы старались непрерывно атаковать. Ведь верили в прочность своей модели, в надежность запуска двигателя, прошли хорошую предварительную подготовку на соревнованиях, сборах и тренировках. Отсюда и результат — нам не пришлось даже прибегать к запасной модели.

Вся наша команда — дружная, сплоченная. У всех цель одна — победить, и способствуем этому мы все, каждый вносит свою лепту, которую требуют интересы коллектива. Все мы из разных городов Латвии: 3 — из Лиепая, 1 — из Елгавы, 1 — из Юрмалы, 2 — из Тукумса, 2 — из Даугавпилса, 1 — из Риги. И, тем не менее, тренировки, сборы, соревнования сцементировали нашу десятку в монолитную команду. В этом, пожалуй, одна из главных причин наших побед на финалах Спартакиады. Мы с удовлетворением выражаем благодарность гостеприимным хозяевам, тепло и заботливо встретившим нас в Гатчине и окружавшим вниманием.

В командном зачете первое место заняли юные спортсмены России, за ними команды Латвии, Украины, Москвы, Армении и Киргизии.

★★★

Финалы Спартакиады и чемпионат Советского Союза по кордовым моделям среди юношей и юниоров позади. Его результаты свидетельствуют о возросшем уровне и авиамodelьной техники и мастерства участников. Сравнивая модели предшествующих соревнований с техникой, представленной в Гатчине, откровенно отметить, что она значительно усложнилась и многие ребята успешно с

СПОР ВОЗДУШНЫХ БОЙЦОВ

Приветливо встретила крымская земля участников финала VII летней Спартакиады народов СССР по моделям воздушного боя. Лично-командное первенство оспаривал 51 экипаж из 15 союзных республик, городов-героев Москвы и Ленинграда. Среди бойцов 71 мастер спорта, в том числе 3 — международного класса.

В предварительных боях горечи поражения не знали экипажи Российской Федерации и Эстонии. Высокую волю к победе проявили также бойцы Армении.

И вот финальный поединок. В борьбу за первенство вступили экипажи из Российской Федерации, — Титов — Никифоров, Лебедев — Швецов.

Чемпионом VII летней Спартакиады народов СССР стал экипаж Титов—Коптелов. За ним — Лебедев—Швецов, третьи — москвичи Никифоров—Титов. На четвертом месте Образцов—Колесников (Латвия), на пятом Казарьян—Багдасарьян (Армения) и на шестом Григорьев—Григорьев (Узбекистан).

В командном зачете первые шесть мест заняли команды России, Москвы, Украины, Латвии, Белоруссии и Армении. Слабо выступили бойцы Литвы, Азербайджана, Киргизии и Туркмении. Ниже своих возможностей стартовали спортсмены Молдавии и Грузии.

Тревожит положение дел в команде Ленинграда — прошлого года чемпиона. Она оказалась в числе замыкающих не случайно. Это результат серьезных просчетов в подготовке спортсменов, но главное в команде запущена воспитательная работа.

В. ЛИТВИНЧУК,
судья всесоюзной категории

Симферополь

ней справляются. Большинство пилотажных моделей сделано по установившейся «чемпионатной» схеме. Порадовали своими моделями гонщики и воздушные бойцы.

Но финалы обнаружили и темные стороны: не выставили команды Туркмения и Эстония. Слаба еще выучка многих участников, они еще плохо владеют своими моделями и особенно микродвигателями, плохо знают правила соревнований.

Думается, что Федерация авиамodelьного спорта тщательно проанализирует итоги юношеских финальных стартов.

В. ТУРЬЯН,
инженер

Гатчина, Ленинградская область.



К реактивному «мигу» на постаменте, установленному в центре авиагородка, ведет аллея восьми Героев Советского Союза, воздушных бойцов, покрывших неувядаемой славой знамя авиачасти в суровые годы войны. Велик вклад гвардейцев в дело Победы: в воздушных боях полк уничтожил 425 самолетов противника, 5210 бронемашин и автомобилей, 150 танков, более 10000 солдат и офицеров.

Аллея Героев-однопольчан начинается с гвардии капитана И. М. Пилипенко. Те, кто служил с Иваном Марковичем, сражался с ненавистным врагом, говорили: в бою был дерзок, отважен, бесстрашен, на земле — исключительно скромный, великодушный.

Рядом с аллеей — площадка, на вертикальных щитах — боевой путь части, схемы, снимки фронтовиков. Здесь, на этой площадке, принимают присягу молодые солдаты, отсюда начинают знакомство с полком молодые пилоты, выпускники летных училищ.

Живой реликвией истории части является комната боевой славы. На одном из стендов — письмо Марии Николаевны Пилипенко, матери летчика-героя: «Двадцать лет, как закончилась война с фашистами проклятыми. Почти не осталось земных ран после нее: залечили их люди трудом. А вот раны душевные до сих пор ноют. Трех сыновей у меня унесла война: Ваню, Петра и Федора. Одно утешение: живут они в ваших подвигах...»

От всей души благодарю вас за то, что вы свято храните в сердцах имя моего сына и других героев войны. Берегите небо от врага!

С материнским приветом...»

Мать запомнила сына стоящим на крыле своего самолета, на котором летом 1941 года прилетал он в родную Щербиновку, выступал перед односельчанами; друзья и товарищи знают его боевым командиром, бесстрашным летчиком, сбившим 13 вражеских самолетов лично и 29 в групповых воздушных боях. Нынешние авиаторы, знакомясь с его жизнью и подвигами, стремятся приумножить славу первой эскадрильи, которой он командовал до 2 октября 1942 года, до последнего своего боя...

Отважный летчик-истребитель, он умело прививал нужные качества и своим подчиненным. Его бывший ведомый капитан Алексей Лобанов, ныне полковник в отставке, Герой Советского Союза, совершил 480 боевых вылетов, провел 83 воздушных боя, лично сбил 20 самолетов противника и 14 в группе.

Традиции — мощное средство формирования высоких морально-политических и боевых качеств, воспитания чувства преданности делу коммунизма, любви к социалистической Родине, верности воинскому долгу. Вот почему авиаторы изучают историю части и подразделения, перед ними выступают командиры, политработники, офицеры запаса. Приезжали полковник Лобанов, подполковник Н. Бабынин, А. Тукмачев, Н. Мороз, майоры Ю. Гусев, Г. Никитин, Б. Зубарев и другие.

В части и эскадрилье ведется календарь памятных дат: присвоение полку гвардейского звания и личного наименования, награждение орденом Кутузова III степени, участие полка в боевых операциях. В мирное время: переучивание на новую авиационную технику, воздушные боевые стрельбы, полеты в хо-



УМНОЖАЯ СЛАВУ ФРОНТОВИКОВ

де учебы на Крайний Север и в Заполярье.

Накануне полетов, посвященных памятным датам, авиаторы прослушивают письма, магнитофонные записи с наказами героев-однопольчан, обращения. Летчикам, техникам, младшим авиационным специалистам, лучше других выполнявшим задания летной смены, посвящаются специальные выпуски фотобюллетеней, боевых листовок, листовок-молний, которые помещаются под рубрикой «Традициям верны» и вывешиваются рядом с рассказом о боевом подвиге, памяти которого были посвящены полеты.

Воспитание на славных героических традициях повышает эффективность социалистического соревнования, качество выполняемых полетов, прививает авиаторам гордость за свою профессию, стремление подражать героям, воспитывать в себе присущие им качества...

«С чего начинать?» — думал капитан Ямщиков, когда его назначали командиром первой эскадрильи. Смущало: не так уж давно закончил училище — всего четыре года назад, многие офицеры, особенно техники, старше его по возрасту. Но опыт работы с людьми у него уже был. В соседней эскадрилье, в которой служил после училища, работал секретарем комсомольской организации. Присматриваясь к первому своему командиру подполковнику Г. Крапивину, Ямщиков впитывал его хорошие командирские качества, умение сходить с людьми, организовать не только выполнение задач боевой и политической подготовки, но и досуг, быт личного состава, культурно-общественные мероприятия с членами семей офицеров.

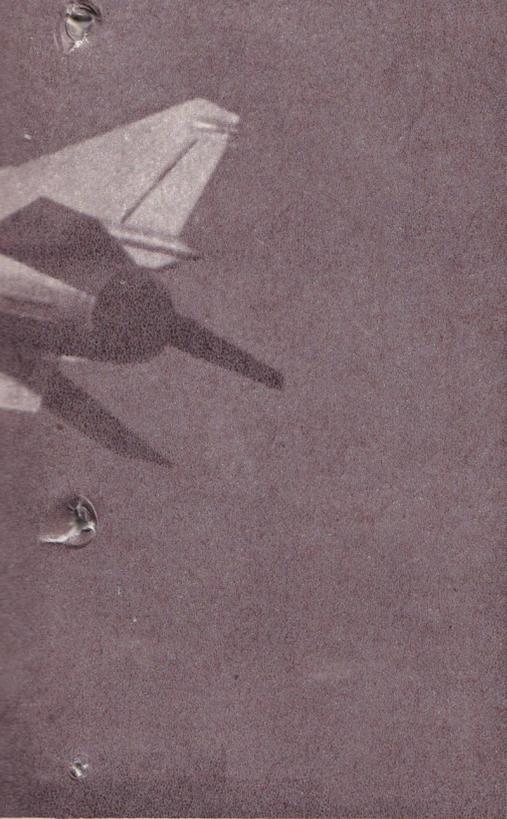
Ямщиков сориентировался правильно. Он постоянно опирается на коммунистов,

советуется с ними. Успешное выполнение плана боевой подготовки, переучивание на новую технику, завоевание ведущих мест в выполнении боевых стрельб — результаты совместных усилий всего коллектива и каждого в отдельности.

В эскадрилье есть самолет имени Героя Советского Союза И. Пилипенко. За право летать на истребителе с бортовым номером 23 и обслуживать его в подразделении проводится соревнование. Техником на этом самолете старший лейтенант Сергей Загуменный, механиком младший сержант Сергей Ерохин, специалисты 1-го класса. Командиром — лейтенант Владимир Потехин. Закончив Армавирское высшее военное авиационное Краснознаменное училище летчиков ПВО и прибыв в полк, он быстро зарекомендовал себя умелым воздушным бойцом. Одним из первых среди своих одноклассников вылетел на новом сверхзвуковом истребителе, освоил полеты на нем днем в сложных и ночью в простых метеословиях. Спортсмен 1-го разряда по футболу, инициативный офицер, активный комсомолец — заместитель секретаря комитета комсомола эскадрильи. За успешно выполненную боевую стрельбу в честь Героя Советского Союза гвардии капитана И. М. Пилипенко лейтенанту Потехину вручено специальное памятное свидетельство.

Такие свидетельства вручают и техникам — за отличную подготовку самолета к боевой стрельбе в честь героя-однопольчанина. В эскадрилье это стало традицией. В свидетельстве записано, что командование, партийная и комсомольская организации части выражают уверенность, что воины, обладатели этого документа, будут достойными продолжате-

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ



телями славных боевых традиций героев-однопольчан...

Лейтенант Ромазан Давлетшин — хороший летчик, начитанный и культурный офицер. Ему поручили вести политические занятия с солдатами. И не ошиблись — группа стала одной из лучших в части. Сам коммунист Давлетшин назначен командиром звена. Ему присвоено очередное воинское звание.

В эскадрилье помнят случай, когда он, поднятый по тревоге, ночью, перехватывал очень трудную цель. Как потом выяснилось, самолет-цель, сверхзвуковой истребитель, пилотировал генерал, командующий авиацией округа. Он шел с переменным профилем, маневрируя по курсу и высоте. Но старший лейтенант Давлетшин действовал смело, решительно, тактически грамотно, проявив настоящие бойцовские качества так, как проявляли их летчики-фронтовики. Оценив действия воздушного бойца, проверив материалы объективного контроля, генерал объявил Давлетшину благодарность.

Освоение новой машины — сложное дело, не всегда все получается. Не клеилось с посадкой у лейтенанта А. Максимова. Кое-кто усомнился в его способностях. Но капитан Ямщиков поговорил с молодым летчиком, подробно разобрав с ним элементы полета по кругу, обратив особое внимание на этап от дальнего привода до приземления. Проконтролировал на тренажере режим снижения. Потом они поднялись в воздух. И причина неудач была найдена: летчик неправильно распределял внимание при снижении, неправильно действовал при подходе к земле. Двух полетов по кругу было достаточно, чтобы летчик по-

нял свою ошибку, уверенно стал совершать посадку.

Капитан Ямщиков — инструктор во всех погодных условиях, участник и призер летных состязаний на мастерство, — любит летать с капитаном Юрием Чуриловым, ценит его способности. «С ним на любое задание. Очень хороший летчик, — говорит он о Чурилове. — Не одну цель не упустит».

В эскадрилье много хороших летчиков. Среди них майор А. Радун, капитан Ю. Поминов — воспитанники ДОСААФ. Решив стать офицерами, они сдали экстерном за военное училище и добросовестно выполняют свой долг, охраняя небо Отчизны.

Капитан Ю. Поминов возглавляет партийное бюро эскадрильи. За принципиальность, высокое трудолюбие, умение найти контакт с людьми, большую помощь командованию в решении задач, стоящих перед подразделением, коммунисты на недавнем отчетно-выборном собрании вновь избрали его секретарем первичной партийной организации.

Боевая активность — одно из важнейших качеств военного летчика. Она, можно сказать, не имеет преград и постоянно совершенствуется. Восемьдесят процентов летчиков эскадрильи стали специалистами высокого класса. Но комэск искал новые пути совершенствования мастерства своих подчиненных.

Четыре летчика 1-й эскадрильи — В. Ямщиков с Ю. Поминовым и Р. Керимов с Ю. Чуриловым — после переучивания на новую технику первыми в части освоили маневренный бой в составе звена. Этому предшествовала большая подготовительная работа: разрабатывались новые тактические приемы, проводились тактические летучки, методом «пеший по-летному» проигрывались маневры и типовые атаки. Более десяти упражнений, а полетов и того больше, выполнили они на воздушной бой. Прилетали усталыми, но довольными, чувствовали, как возрастает их мастерство.

Опыт, обретенный передовыми летчиками, был взят на вооружение эскадрильи и части. Полученные навыки прежде всего пригодились в период боевых стрельб. На перехват маневренной радиоуправляемой мишени вылетело звено во главе с майором Радуним. В составе звена были Чурилов, Керимов, Поминов. Атаковав мишень, идущую в стратосфере, Радун не уничтожил ее, а лишь повредил. Потеряв управляемость, мишень резко изменила направление движения и, снижаясь, пошла к границе сектора полигона, в сторону населенных пунктов. Тогда военный летчик 1-го класса капитан Ю. Чурилов, совершив маневр, отработанный в воздушном бою звеном, быстро настиг цель и уничтожил.

Воспитанные на традициях фронтовиков, вместе с летчиками эскадрильи приумножают славу части, вписывают новые страницы в ее боевую летопись и специалисты технической службы — инженер эскадрильи майор Ф. Гореликов, начальник отличной группы радиолокационного оборудования старший лейтенант Г. Яненко, авиационные техники старшие лейтенанты С. Загуменный, В. Яворский, И. Хасанов, лейтенант В. Тарас, младший сержант С. Ерохин — боевые друзья летчиков, чьим трудом закладывается основа каждому полету.

8 февраля 1978 года состоялось торжественное открытие уголка командира эскадрильи капитана Пилипенко. Из Минска приехал Герой Советского Союза А. В. Лобанов, летавший с капитаном. Он рассказал о боевых делах своего командира, его отваге и мужестве. От имени личного состава эскадрильи выступил капитан Ямщиков.

— Мы горды от сознания, — сказал он, — что служим и летаем в прославленной части и эскадрилье, которой командовал капитан Пилипенко. И сегодня, в этот торжественный день, мы клянемся с честью нести славную эстафету летчиков-фронтовиков...

Слова Владимира Ямщикова не расходятся с делом. Еще несколько лет назад, когда среди молодого летного состава развернулось социалистическое соревнование под девизом: «Каждый полет на отлично!», комсомольская организация эскадрильи, возглавляемая в то время гвардии лейтенантом Ямщиковым, учредила переходящий вымпел, который вручался лучшему молодому летчику — победителю соревнования по итогам за неделю. Ход соревнования регулярно освещался в боевых листках, передовикам посвящались листовки-молнии, фотобюллетени. И чаще других победителем был комсомольский вожак Ямщиков.

Командование части однажды подготовило специальный семинар с командирами звеньев по организации и методике контроля предварительной и предполетной подготовки. К семинару был приурочен выпуск специальной листовки, посвященной опыту подготовки к полетам молодого гвардейца В. Ямщикова.

Говорят, что настоящего летчика характеризуют четыре качества; горячее сердце, холодный ум, сильные руки и чистая совесть! Все это у Ямщикова есть и является фундаментом его высокого летного мастерства. В полку помнят случай, когда капитан Ямщиков оказался в очень трудных условиях. Полет закончился благополучно благодаря мастерству летчика, умению владеть собой. Это было ночью. Ямщиков взлетел при минимуме погоды для проверки техники пилотирования одного из командиров звеньев. И вдруг погода резко ухудшилась. Налетели еще более низкие облака, повалил снег. Согласно документам посадка в таких условиях недопустима. Надо или садиться на запасный аэродром, или покинуть самолет. Ямщиков передал на землю: «До запасного горючего не хватает, разрешите посадку». Зная его подготовленность, руководитель разрешил не колеблясь.

Отличными результатами завершил коллектив эскадрильи 1978-й учебный год. Не менее успешно завершает и 1979-й. Впереди идут гвардейцы майор А. Радун, капитан Ю. Поминов, старший лейтенант И. Хасанов, лейтенант А. Потехин, ефрейтор С. Кубатбеков, рядовые А. Джимуратов, В. Петров, Т. Сармонтаев. Отличники учебы, классные специалисты, мастера боевых профессий, стремясь походить на фронтовиков, они учатся мужеству, мастерству, искусству побеждать врага. Они зорко стоят на страже мирного неба Отчизны.

Полковник Г. МОКРЯК,
военный летчик 1-го класса

Фото Д. ПЕТРЯЕВА



Герой Советского Союза
В. МАТАКОВ. (Фото военных лет)

Имени ВАСИЛИЯ МАТАКОВА

Высокого роста, плотный, он стоял перед ребятами — школьниками, к которым приехал в гости. Все в нем гармонировало: темные, волнистые волосы, посеребренные временем, хорошая, добрая улыбка на смуглом лице, мягкий, слегка приглушенный голос. Он говорил о войне, о боях, о своих боевых товарищах. Катрич, Ковачевич, Талалихин, Чиликин, Иванов — его однопольчане, защитники неба столицы. О них часто писала фронтовая газета «За храбрость». О Матакове тоже писала. Но он сказал о себе очень мало. Родился в Николаеве, работал на судостроительном заводе, окончил аэроклуб, Одесскую авиашколу. Воювал. После войны был командиром полка...

...Продолжу о нем рассказ — Василий Николаевич Матаков был моим командиром.

☆☆☆

Война застала Матакова в Подмоскowie. Здесь, с отражения первых налетов на нашу столицу и началась его боевая биография. В начале октября 1941 года 27-й авиаполк разделился на два. Второй, названный 27-а, был переброшен на Северо-Западный фронт, и Матаков таким образом стал защитником Ленинграда на его дальних подступах.

Сели на полевою площадку в залестье между Демянском и Осташковом, влившись в 4-ю смешанную дивизию. Кроме истребителей в ней были штурмовики. Предстояло работать вместе: «илам» штурмовать противника, «мигам» их прикрывать, защищать от вражеских истребителей. Обстановка была очень тяжелой. Фашистские мотоколонны шли по всем дорогам. Стояла задача: атаковать любую колонну, задержать хотя бы на час...

Через несколько дней, самолеты МиГ-3 снабдили бомбами и «эрэсами», и порядок выполнения боевых заданий изменился. После штурмовки «илы» воз-

вращались домой одни, а «миги», оставаясь над полем боя, или добивали прежнюю цель или штурмовали другую. Прошло еще какое-то время, и истребители стали ходить на штурмовку не только с «илами», но и одни, самостоятельно. Одним из первых такую задачу получил зveno Василия Матакова, в которое входили Николай Гусев и Константин Лаура.

Погода стояла ясная, безоблачная. Это усложнило задачу: группу могли обнаружить истребители противника и, связав ее боем, сорвать замысел. Оценив обстановку, Матаков повел зveno бреющим, маскируясь на фоне земли. Обнаружив колонну по сопровождающему ее облаку пыли, летчики обошли ее стороной, затем развернулись и ударили с тыла. Удар был настолько внезапным, неожиданным, что зенитки не сделали ни единого выстрела. Штурмовка продолжалась двадцать минут, каждый из летчиков выполнил шесть заходов.

Первый полет на штурмовку явился проверкой летной подготовленности, испытанием воли, характера. Матаков понял, что управлять группой самолетов в бою — это искусство, что оно требует знаний, отваги и мужества; что от него, командира, зависит не только выполнение боевого задания, но и жизнь летчиков, его подчиненных, что скрытный выход на цель, внезапный и точный удар и в дальнейшем даст возможность уберечься от наземного огня противника.

Первый успешный полет сыграл свою роль и в дальнейшем. Обретая опыт, совершенствуясь в вождении групп, Матаков стал очень хорошим ведущим, командиром — вдумчивым, умеющим быстро оценить воздушную обстановку, принять правильное решение, разнообразить, в зависимости от условий, тактические приемы. За время боевых действий, будучи ведущим, он не потерял ни одного из своих летчиков. Как при штурмовках, так и в воздушных боях.

Хорошо, когда летчик-истребитель сочетается в себе и качества воздушного бойца и мастера штурмовых атак. Еще лучше, если еще и разведчика. Матаков не был разведчиком, но однажды некому было лететь и выбор пал на него. Перед ним стояла задача: осмотреть большаки юго-западнее Демянска, разыскать большую, внезапно пропавшую колонну вражеских мотомехвойск.

Матаков вылетел с Гусевым. Ведомый прикрывал командира, командир искал цель. Он буквально обшарил дороги указанного сектора, но колонна будто канула в воду. И все-таки он ее обнаружил. Она шла по пересеченной местности между большаками. В ней были танки, самоходные установки, бронетранспортеры, автомашины с пехотой. Но колонна казалась несколько меньше той, что искали, и Матакова это насторожило. Взяв было курс на свою территорию, он вдруг развернулся обратно. В душе возникло странное чувство чего-то незавершенного. Прижимаясь к земле, он снова вышел на цель, но ничего существенного не обнаружил. Поднимаясь вверх было рискованно — колонна прикрывалась плотным огнем зенитных установок, — но он поднялся, осмотрел местность и вскоре обнаружил вторую колонну. Она шла по лесной дороге следом за первой. Все стало понятно: колонна разделилась на две в целях маскировки.

Вспоминая тот вылет, Матаков говорит: — Воздушный разведчик — специа-

лист редкой профессии. В полку их бывает немного — два, самое большее три. Разведчик должен быть наблюдательным, зорким, иметь отличную зрительную память. Не всем это дано, но развивать эти качества надо. Кроме того, разведчику, а если точнее, то каждому летчику, надо знать тактику вражеских войск, тонкости их маскировки. Имея об этом ясное представление, он будет знать самое главное: где надо искать, что искать, как искать. А это и нужно разведчику.

В конце октября Василий Матаков возвратился в свой прежний полк, на прежний подмосковный аэродром. Враг, тесня наши войска, занял Калинин и потянул к нему своих истребителей.

— Сразу все усложнилось, — вспоминает Василий Николаевич, — сразу стало еще тяжелее. Воздушные бои шли почти непрерывно. Над Калинином, Клином, Московским морем. Тяжело не только потому, что район был плотно насыщен вражескими истребителями, еще и потому, что у нас была устаревшая тактика боя, устаревшие боевые порядки...

Все так и было. На новейшем по тем временам МиГ-3 летали сомкнутым, маломаневренным строем, скоростные свойства новой машины не использовали, бой вели не в вертикальной плоскости, а в горизонтальной, стараясь замкнуть оборонительный круг. Так, как и на И-16, хорошо, но устаревшем истребителе. Давлела старая привычка.

На первой, экстренно организованной летно-тактической конференции, разбирая бои с «мессерами», новыми фашистскими истребителями, выступали ведущие группы, ведомые. Матаков тоже сказал свое слово. Пришли к единому мнению: сомкнутый строй неприемлем для боя, его надо эшелонировать по высоте, разомкнуть в глубину. От оборонительной тактики решительно перейти к наступательной.

Боевым порядкам фашистских истребителей советские летчики противопоставили, таким образом, новые боевые порядки, новую современную тактику. И это сказалось сразу, при первой же встрече с врагом.

Шесть наших летчиков — Матаков, Ковачевич, Билюкин, Скворцов, Алексеев и Журавлев прикрывали войска южнее Калинина. Командный пункт передал: «С запада самолеты противника!». Довернувшись в указанном направлении, летчики увидели группу Me-109. Они пришли для расчистки пространства, для подготовки «рабочего места» своим бомбардировщикам. Бой начался сразу. Фашисты намеревались взять численностью — их было двенадцать — однако, натолкнувшись на упорство и мастерство. Потеряв двух истребителей, «мессеры» ушли восвояси.

Характерны и детали воздушной схватки. В результате удачного маневра Матаков зашел в хвост Me-109, завладев инициативой поединка. Фашист начал метаться, бросать свой самолет из стороны в сторону, уходить от прицельных очередей. А время в бою — жизненный фактор: задержишься на секунду в хвосте самолета противника и тебя атакует другой самолет.

Так и случилось. Попав под разительную очередь, «мессер» вспыхнул, накренился, и в ту же секунду Матаков почувствовал резкий удар по машине. Избегая очередного удара, потянув МиГ-3 в бое-

вой разворот, Матаков оглянулся, стараясь увидеть того, кто по нему стрелял, определить его дальнейшие действия. И увидел: «мессер» шел по прямой, распуская шлейф черного дыма, а за ним неотступно следовал Ковачевич, добивал его.

Бой продолжался, и Матаков тоже помог товарищу, отсек от него атаку фашиста. И ему еще помогли... Так, нападая, обороняясь, вырубая друг друга, они одержали победу над численно превосходящим противником.

Матаков убедился тогда, что тактический грамотный летчик — это сильный летчик, что тактика — дело творческое, и творцом ее должен быть именно летчик, воздушный боец. С того времени каждый воздушный бой, каждую штурмовку, разведку он подвергал глубокому анализу, с подробнейшим разбором, соотвествующими выводами. Он это делал и будучи командиром звена, и командиром эскадрильи, и командиром полка, хотя уже после войны. Перехваты были условными, бои учебными, противник закавыченным, но Матаков оставался строгим, принципиальным, требовательным. Анализ тактических приемов в бою стал его жизненным кредо. Этому он учил и своих подчиненных, щедро передавал им свой опыт бойца-победителя.

— Вас когда-нибудь сбивали? — спросил я Василия Николаевича.

Вопрос задал неспроста, с определенной целью. Однажды, просматривая книгу «Вологжане — Герои Советского Союза», я увидел портрет Матакова, небольшой очерк о нем, а под очерком странную подпись. «Не погибал. Жив.» Далее следовала знакомая мне подпись и дата: 15.12.64. В конце очерка сказано: «Весной 1942 года в одном из воздушных боев на подступах к Москве прославленный воин Василий Матаков пал смертью храбрых».

— Автор ошибся, — говорит Василий Николаевич. — Меня подбивали, но не сбивали и даже не ранили.

— А как подбивали? При каких обстоятельствах?

Однажды шестерка МиГ-3 во главе с Василием Ивановым сопровождала группу ДБ-3ф. Им предстояло бомбить врага в районе Калинина. Если же при отходе от цели поблизости не будет вражеских истребителей, то шестерка МиГ-3 выполнит еще одну боевую задачу — нанесет штурмовой удар по вражескому аэродрому.

Все шло так, как было задумано. Отбомбившись, экипажи ДБ-3ф пошли на свою территорию, а истребители Иванова — к аэродрому противника. Стояла плотная дымка, видимость была ограниченной. Это благоприятствовало внезапному выходу на цель. Но идея замыкающим, Матаков вдруг увидел пару Ме-109. Они подошли сзади и, как он понял, намеревались атаковать группу. Надо было сорвать их замысел. Выскочив вперед боевого порядка, Матаков покочал плоскостями — За мной! — и пошел в разворот навстречу фашистам. Но ведущий сигнал не заметил и, когда Матаков оглянулся назад, «мигов» уже не было. Не увидел он и вражеских истребителей. «Ушли вслед за группой, — подумал летчик, — и атакуют ее в самый неудобный момент, во время штурмовки, когда самолеты построятся в колонну по одному». Взяв нужный курс, он понесся к аэродрому. Но и здесь, как это ни странно, не было ни своих, ни чужих. Как по-

том выяснилось, Матаков, торопясь к месту возможного боя, обогнал свою группу и пришел на какое-то время раньше.

Первое, что он увидел внизу, на окраине аэродрома — это два бензоаправщика. Довернувшись, он спикировал и ударил по ним «эрэсами». Готовясь к новой атаке — по самолетной стоянке — он положил МиГ-3 в боевой разворот. В этот момент его и настиг снаряд «эрликона». Самолет перевернулся, стал падать. Матаков нашел в себе силы, не бросил его, стал выводить, выравнивать, а когда выровнял, высота была всего около сотни метров, курс сто семьдесят градусов — в направлении на свой аэродром. Машину сильно кренило. Глянув на правую плоскость, летчик увидел, что элерон заклинило в верхнем положении.

Убедившись, что самолет может лететь, но с трудом маневрировать курсом, Матаков вспомнил вражеских истребителей. «Их только и не доставало». Вспомнил и, интуитивно почувствовал опасность, оглянулся назад. Пара Ме-109 уже приближалась. Первое что он решил — обмануть их, не показывать виду, что они обнаружены, не торопить их с атакой. Не «шелохнувшись» по курсу, он спешно набирал высоту. Запас высоты позволит маневрировать по вертикали, позволит вырваться с парашютом, если возникнет необходимость.

«Мессеры» разделились: один занял позицию справа, другой слева. Первым атаковал правый. Матаков следил за его действиями, ждал. Кто он, ведущий — опытный летчик, решивший добить его с первой атаки, или ведомый, которого надо натаскивать, помогать обрести опыт?

Определить это можно, пожалуй, единственным способом: как правило, опытный бьет с короткой дистанции, наверняка; ведомый — с большой, у него не хватает выдержки. А вдруг ошибешься? Вдруг сманеврируешь раньше, чем нужно, и раскроешь свой замысел. От ошибки зависит жизнь.

Матаков следил за врагом, ждал. Ждал очень долго, хотя атака длится секунды. Когда, наконец, почувствовал, что тот вот-вот нажмет на гашетку, незаметным, неуловимым движением подал ручку вперед. И огненный залп прошел над кабиной.

Так он действовал и при атаке слева. Затем опять справа.

На высоте семьсот метров снаряд угодил в мотор. Мотор задымил, однако не загорелся. Матаков понял, наконец, что правый — это ведущий, более опытный летчик, и стал следить больше всего за ним. Маневрируя, уходя от прицельных ударов, он все время стремился вверх. Знал, что с подъемом на высоту скорость у МиГ-3 должна увеличиваться, а у Ме-109 уменьшаться. Так и получилось. На высоте четыре с половиной тысячи метров «мессерам» стало труднее, они едва за ним успевали. У Московского моря наши зенитки открыли огонь, и фашисты повернули назад.

Самолет был избит до предела, но летчик возвратился домой невредимым. И он понял тогда, что это значит и как это важно уметь владеть собой в бою, уметь сконцентрировать волю и разум в острый момент обстановки. «И еще, — сказал он своим пилотам, — надо твердо знать самолеты врага, их летные

Герман МАРИНИН

ПРИЗЕМЛЕНИЕ

*Земля передает
Условия подхода:
«На привод восемьсот,
Стандартный курс захода!»
Снижение, разворот,
Пошли на выпуск шасси, —
Прожектор в землю бьет
От ближнего по трассе.
И смотрит мне в глаза
Зелеными глазами
Ночная полоса
Глиссадными лучами.
Стремительно бетон
Под крылья набегает,
И дымной стружкой он
По шинам ударяет...
И тишина, закат зарею алой
Встречает нас, идущих на покой,
И крепко засыпает день усталый,
Окутаный туманной синевой.*

данные. Уходя от погони, летчик невольно стремится запастись не высотой, а скоростью, а для этого надо идти со снижением. Я с трудом удержался от этого, с трудом пересилил себя, зная данные Ме-109...»

4 марта 1942 года, когда на счету Василия Николаевича Матакова было шестьдесят вылетов на штурмовку и семь лично сбитых вражеских самолетов, ему было присвоено звание Героя Советского Союза. А через несколько дней, барражируя в зоне, он встретил фашистский разведчик и сбил его с первой же атаки. Это был восьмой и последний уничтоженный им самолет противника. Враг уже был далеко от Москвы.

☆☆☆

14 марта 1975 года пионеры из Череповца подарили полковнику запаса Матакову письменный настольный прибор с надписью: «Нашему старшему другу Матакову В. Н. от учащихся школы № 17...»

— Автор, написавший обо мне очерк, ошибся дважды, — поясняет Василий Николаевич. — О первой ошибке мы уже говорили. Вторая: он написал, что я уроженец Череповца. Но я не в обиде. Ребята меня разыскали, пригласили и себе, и у нас завязалась хорошая, крепкая дружба.

Именем Василия Николаевича Матакова названы три отряда череповецкой школы, отряд в школе села Пересадовка, где он учился, в школе села Михайло-Ларино, расположенного по соседству с Пересадовкой за речкой Ингул. И везде Василий Николаевич бывал, встречался с ребятами. Бывал он и на заводе в Николаеве, в своем цеху, на заводской аллее Героев, где есть и его портрет. Выступал, рассказывал о войне, о боях, о героях-однополчаных, о послевоенном периоде жизни. И здесь ему есть о чем рассказать: как обучал и воспитывал новое поколение летчиков, передавал им боевой и жизненный опыт.

Раньше он служил примером для летчиков части, которой командовал, для летчиков авиации округа, в котором он был инспектором, теперь он служит примером для всей молодежи и особенно для тех, кто собирается посвятить свою жизнь авиации, армии.

Полковник запаса
Н. ШТУЧКИН

ФРОНТОВАЯ ТРАДИЦИЯ

ЭТО БЫЛО НА УЧЕНИИ «НЕМАН»

Гвардейцы из батальона Л. Аршинова.

Фото Л. ЯКУТИНА



Чтобы окончательно сломить сопротивление «противника» и наиболее эффективно использовать достигнутые успехи, «южные» в самый ответственный момент боев решили высадить тактический десант. Задача, поставленная десантникам, была трудной и ответственной. Им предстояло захватить пункт управления, нарушить связь и коммуникацию «северных». Выполнение этой задачи было поручено парашютно-десантному батальону, которым командует гвардии капитан Л. Аршинов.

Выбор закономерен. Коммунист Леонид Аршинов — офицер энергичный, тактически грамотный, умеющий правильно оценить обстановку, принять смелое решение и воплотить его в жизнь. Под стать Аршинову другие гвардейцы: командир роты капитан А. Сотник, командир взвода старший лейтенант П. Караковский, командир отделения сержант А. Мамаев, пулеметчик рядовой С. Сироткин, гранатометчик рядовой С. Рытиков. Все они — десантники по призванию. Парашютной подготовкой начали увлекаться до призыва в армию, первые прыжки совершили в аэроклубах ДОСААФ, а теперь настойчиво осваивают героическую профессию бойцов крылатой пехоты.

Отдав подчиненным предварительные распоряжения о подготовке к десантированию, гвардии капитан Аршинов склонился над картой. Других возможностей изучить местность в тылу «противника» у десантников нет. Они не могут вывезти своих командиров на рекогносцировку, не получают точных сведений о расположении укреплений и огневых точек от наблюдателей с передовой. Вот почему так ценится умение по карте и по тем, далеко не полным, данным воздушной и войсковой разведки, оценивать обстановку, предугадывать возможное выдвижение резервов противной стороны, планировать свой маневр.

Сложна и подготовка к десантированию. Подразделения сегодня уходят в тыл «противника» не только со стрелковым оружием, одновременно с ними на парашютах приземляются боевые машины, вооруженные пушками и пулемета-

ми, установками ПТУРС. При необходимости по воздуху перебрасываются самоходные артиллерийские установки, гаубицы, зенитные средства, тягачи. И все это надо доставить на аэродром, укрепить на платформы, загрузить в самолеты...

Пока подчиненные готовили технику, вооружение и готовились сами к броску в тыл, гвардии капитан Аршинов уточнял вопросы взаимодействия. Десант, высаживаемый в интересах наступающих войск, должен находиться в самом тесном контакте с мотострелками, танкистами, артиллеристами, и, учитывая это, командир батальона не раз побывал на командном пункте «южных».

Не меньшее внимание уделял он и организации взаимодействия с авиаторами. Познакомился с ними, изучил их задачи по обеспечению высадки десанта. Военные летчики 1-го класса капитаны Е. Филиппов и М. Сапрыкин должны за несколько минут до выброски парашютистов нанести бомбовый и ракетный удар по укрепленным пунктам и огневым точкам «противника». Командиру группы могучих Ил-76 майору В. Стрыгину и его подчиненным предстояло доставить крылатую пехоту к месту выброски. Командиру звена истребителей капитану А. Заречневу — прикрыть десант с воздуха. Гвардии капитану И. Воротникову...

И сами они, и их боевые товарищи — первоклассные летчики, отличники учебно-боевой и политической подготовки, многие из них обучались в клубах и школах ДОСААФ. Так, например, капитан И. Воротников, закончив школу, работал на авиационном заводе, одновременно учился в аэроклубе. Затем, окончив военное училище, занял место в боевом строю истребителей-бомбардировщиков, стал мастером бомбового удара.

Подшло время, и тяжелые воздушные корабли, сопровождаемые истребителями, поднялись с аэродрома. Впереди — бой со многими неизвестными, но настроение у десантников приподнятое. Только что перед строем было зачитано обращение командования части к уча-

стникам учения: «От ваших умелых, решительных и дерзких действий и мастерства, дисциплины и организованности, способности активно вести боевые действия в тылу «противника» во многом будет зависеть оценка состояния нашей боевой готовности».

А уже в воздухе агитатор пустил ряды «молнии». Десантники внимательно вчитывались в волнующие строки: «Крылатый корабль несет тебя над районом, где в годы Великой Отечественной войны гремели ожесточенные сражения... Ты — наследник славы героев-фронтовиков! Твой долг — умножить наши замечательные боевые традиции».

Это касалось всех, а особенно гвардии рядового А. Кузьмина. Он пролетал над теми местами, где в суровые годы войны воевал и был смертельно ранен его дед — офицер Григорий Лукин. Его могила — в литовском селе Кибартай. Сюда, в Кибартай, и направлялись родители А. Кузьмина — Евгений Иванович и Валентина Григорьевна. День этот надолго им запомнился. Перед вылетом Александр получил комсомольский билет и вот теперь летит на ответственное задание.

Наиболее трудная задача у тех, кто летит в первом корабле. Им предстоит совершить прыжок буквально на головы «противнику». Уничтожены его опорные пункты или нет? Надежно ли подавлены огневые точки? И не раскрыты ли замысел «южных»? Эти вопросы не дают покоя гвардии капитану Аршинову. Уверен он только в одном: его подчиненные не дрогнут в любой обстановке.

От мастерства и опыта штурманов военно-транспортных кораблей зависит точность выброски десанта по месту и времени. Их малейшая ошибка может дорого стоить десантникам. Но они уверены, что капитан В. Радионов, военный штурман, специалист 1-го класса, не допустит оплошности. Не зря его называют снайпером своего дела.

Чем ближе время высадки, тем больше волнение. У каждого за плечами не менее десяти прыжков, но в таких учениях, как «Неман», участвовали еди-

ницы и в основном офицеры. Солдаты впервые чувствуют себя участниками не просто боя, а большого сражения на земле и в воздухе. В эти минуты многие из них с благодарностью вспоминают аэроклубы, где они сделали первые шаги в небо. Гвардии рядовой К. Лисовой признателен за это работникам аэроклуба в Коломне, гвардии рядовой А. Черноглазов сохранил добрую память об Ивановском аэроклубе, гвардии ефрейтор А. Куренной на всю жизнь запомнил наставления и советы своего инструктора Николая Федоровича Тарасова из Магнитогорска. Там, работая шофером, он выполнил 17 прыжков с парашютом. Сейчас он механик-водитель БМД, награжден знаком «Отличник Советской Армии».

Секретарь комсомольской организации роты гвардии ефрейтор Н. Алферов передает десанникам очередную «молнию»: «До десантирования — 15 минут. Внимательно следи за сигналом в самолете и командами выпускающего. Отделяйся смело, уверенно. Служба в ВДВ — дело смелых и мужественных. Стремительно атакуй «противника» с воздуха, уничтожай его метким огнем и гранатой».

В батальоне, которым командует Аршинов, более двадцати коммунистов. В эти минуты все они — в воздухе, вместе с воинами. Секретарь партийной организации — гвардии капитан Н. Васильев. Ему, опытному десантнику, хорошо понятно психологическое состояние каждого. Волнуется молодой командир роты гвардии старший лейтенант Р. Борисов. Забот у него много, задачи сложные, а опыта еще недостаточно. Гвардии капитану А. Сотнику и его подчиненным предстоит захватить площадку приземления и обеспечить выброску основных сил десанта. Особо большую ответственность чувствуют гвардейцы сержант П. Тархов и рядовой В. Фадеев. На собрании непосредственно перед десантированием их приняли в ряды ВЛКСМ, и им хочется оправдать доверие товарищей.

Все это — хорошее и естественное волнение и беспокойство. Люди понимают свою ответственность, свой долг, готовы сделать все необходимое, чтобы обеспечить победу в предстоящем бою. Резкий звук сирены прерывает раздумья...

Кажется, все было сделано безукоризненно. Быстрая подготовка десанта обеспечила внезапность его высадки, мощный удар истребителей-бомбардировщиков позволил подавить огневые точки в районе приземления. И все равно десантникам пришлось вести огонь из-под куполов парашютов. Сразу же, как только за первым Ил-76 растянулась цепочка парашютистов, с земли заговорили автоматы и пулеметы.

Нелегко вести огонь, раскачиваясь в воздухе, будучи затянутым лямками. Но еще труднее находиться в окопе, когда сверху льется свинцовый дождь. Одна за другой смолкали огневые точки «северных». А десантники, приземлившись, не прекращая стрельбы, перебежками стягивались к пунктам сбора.

— Где командир взвода? — гвардии сержант А. Мамаев был не на шутку встревожен отсутствием офицера.

— Там, приземлился за рощей, — указал один из десантников.

Ждать некогда, надо действовать. И гвардии сержант Мамаев принимает решение заменить офицера.

— Взвод, слушай мою команду! В направлении отдельного дерева — пулеметная точка. У кустарника в окопе — гранатомет...

Казалось, будто Мамаев опытный командир взвода. Так быстро он вошел в роль, так умело и властно взял в свои руки управление подразделением. Подчиняясь его воле, гвардейцы действовали энергично и дерзко, освобождая площадку приземления от разрозненных групп «противника». Большую помощь десантникам оказали появившиеся из-за леса вертолеты огневой поддержки. Прицельным огнем бортовых ракет они «уничтожали» цели, выявленные в ходе боя.

А над полем уже появились самолеты с техникой. Многокупольные системы мягко опускали на землю боевые машины. Экипажи спешили к местам их приземления, быстро вводили в бой.

Отличившихся на этом этапе трудно перечислить. Метким был огонь автоматчика В. Шаронина. Сноровисто действовал у боевой машины гвардии ефрейтор И. Васильев. Своевременно появлялся со своим гранатометом гвардии рядовой С. Рытиков, именно там, где он был больше всего нужен. Но решающее значение, как всегда, играло умение командира правильно оценивать обстановку и принимать самое верное решение. Гвардии капитан Сотник, управляя подразделением по радио, оперативно и умело распределил силы, четко и грамотно отдавал команды и распоряжения. Точно в назначенное время площадка, предназначенная для высадки десанта, была готова принять основные силы батальона. Безопасность приземления была обеспечена.

Прошло какое-то время, и батальон капитана Л. Аршинова приступил к выполнению главной задачи. Развернувшись в линию, бсевые машины десанта устремились в атаку на небольшую высоту, где размещен пункт управления «северных». Шквал огня обрушивается на их позиции.

Бой десанта, как правило, скоротечен. Отчасти потому, что проходит он в тылу противника, где нет хорошо организованной обороны. Но в основном эта стремительность, этот неудержимый натиск отражает характер подготовки крылатой гвардии. Они учатся побеждать даже тогда, когда имеют дело с превосходящими силами. Они умеют использовать малейшую ошибку противника, повернуть против него его же оружие, применить ложный маневр, ударить там, где их меньше всего ожидают.

Все эти качества были с успехом продемонстрированы на учении «Неман». Когда «северные», оправившись от замешательства, поставили перед ротой гвардии капитана А. Сотника мощный противотанковый заслон, командир батальона пошел на хитрость. Он приказал роте остановиться и вступить в перестрелку. А в это время взвод под командованием гвардии старшего лейтенанта П. Карковского, используя складки местности, совершил на боевых машинах обходной маневр, ударил по обороняющимся с тыла. Противотанковая оборона была сломлена.

Не менее мудро поступил и командир взвода гвардии лейтенант В. Габрийчук. Встретив на пути заслон из огня пулеметов, он не пошел напролом. Оставив на месте одно отделение, двумя другими

обошел засевших в окопах пулеметчиков и заставил их замолчать.

Поставленная перед десанниками задача была выполнена. Но бой на этом не кончился. «Северные», по данным разведки, подтягивали резервы, стремясь разгромить десант. И старший командир приказал гвардии капитану Аршинову перейти к обороне и удерживать указанный рубеж до прихода главных сил «южных».

Оценивая действия войск, командующий войсками Краснознаменного Прибалтийского военного округа генерал армии А. И. Майоров сказал:

— Современный бой — это сложнейший вид боевых действий, он требует колоссальных усилий для его организации, сосредоточения разума, воли и мастерства всех, кто в нем участвует.

Высадка тактического десанта была подтверждением этих слов. Смелый и всесторонне обоснованный замысел командования был с успехом реализован. Четко осуществлялось взаимодействие, безукоризненно управляли подразделениями командир. Мастерски действовали механики-водители, наводчики-операторы, командир расчетов и другие воины. Все это явилось яркой и убедительной демонстрацией боевых возможностей нашего оружия, современной техники и воинов, в совершенстве ими владеющих.

Руководитель учения высоко оценил действия десанта. Гвардии капитаны Л. Аршинов, А. Барышников и Н. Васильев были награждены ценными подарками, весь личный состав батальона удостоен благодарности командующего войсками округа.

Полковник И. ДЫНИН

ПОДВИГУ ДЕСАНТНИКОВ ПОСВЯЩАЕТСЯ

Прочная дружба связывает учащихся 708-й московской школы с ветеранами-воинами 4-го воздушно-десантного корпуса. В школьном музее боевой славы, созданном юными следопытами, большое место занимают материалы, посвященные боевому пути прославленного соединения.

Среди экспонатов музея обращает на себя внимание красочная афиша, сообщающая о легкоатлетическом пробеге на приз Василия Зернова в г. Владимире. На афише портрет Василия Зернова, в годы войны комиссара одной из батарей, первого председателя Владимирского городского комитета по физической культуре и спорту. Эти пробеги стали традиционными. В них участвуют спортсмены Москвы, Горьковской и Ивановской областей.

В. ЕВГРАФОВ

г. Владимир

КРЫЛЬЯ КУЙБЫШЕ

Двадцать лет работает в нашем ордена Трудового Красного Знамени авиационном институте студенческое конструкторское бюро. Будущие инженеры в ходе учебы стремятся проверить способность и умение использовать знания, полученные на лекциях и в лабораториях, на практической работе, спроектировать и своими руками построить оригинальный аппарат, на котором можно летать. Вовлечением студентов в самостоятельное конструкторское бюро одновременно решаются и задачи комплексного воспитания молодого человека, лучшей его подготовки к деятельности после окончания института.

Участвуя в проектировании, особенно в постройке самолета, студент приобретает не только определенные навыки самостоятельного решения инженерных задач в рамках коллективного творчества, но и познает на практике важность производственной и технологической дисциплины. Контроль же товарищей по созданию аппарата за тем, как каждый ведет себя в коллективе, как выполняет добровольно взятую на себя долю общей работы, умеет ли подчинять личные интересы интересам СКБ, является важной частью трудового и нравственного воспитания студента.

В перечне машин, созданных членами СКБ, несколько типов легких самолетов, вертолетов, автожир, планеры. Большинство демонстрировалось на областных, республиканских и всесоюзных выставках научно-технического творчества молодежи. Некоторые удостоены высоких наград — золотых и серебряных медалей ВДНХ.

Особенно плодотворными для СКБ были годы десятой пятилетки. После XXV съезда КПСС активность студентов заметно повысилась. Расширена материальная база СКБ, пополнено оборудование, лучше сочетается научно-исследовательская работа с выполнением основной учебной программы, с военно-патриотическим воспитанием. Строя планеры, члены СКБ становятся и членами планерной секции первичной организации ДОСААФ института. За 4 года студенты создали три летательных аппарата и попутно выполнили десятки курсовых и дипломных проектов по кафедрам аэродинамики, прочности, конструкции и проектирования самолетов, динамики полета.

Первый аппарат, созданный студентами после XXV съезда КПСС, — авиетка «Шмель». Этот экономичный, простой в управлении одноместный туристский самолет может быть использован для внутриобластной и внутрирайонной связи, а также для противопожарного патрулирования леса, проверки состояния линий газопроводов и электропередач. В 1977 году «Шмель» успешно прошел проверку в воздухе.

Схема авиетки — подкосный моноплан с верхним расположением крыла. Конструкция смешанная. Каркас фюзеляжа ферменный из хромансильевых труб. Крыло однолонжеронное, без стрингерного набора с тремя усиленными нервюрами — одной корневой и двумя ближкорасположенными для подвески элеронов. Носок крыла обтянут 1,5-мм фанерой. Точки крепления крыла имеют дюралевые усиления. Хвостовое оперение обычной схемы состоит из стабилизатора треугольной формы, киля и рулей направления и высоты. Для лучшей путевой устойчивости авиетки киль выполнен большим, чем обычно, по высоте и площади. Обшивка фюзеляжа, крыла и оперения — перкалевая. Управление элеронами и рулями высоты с помощью тяг, рулем направления — тросовое. Ручка управления, сектор газа и педали обычного типа. Кресло подвижное, позволяющее регулировать расстояние до педалей и угол наклона спинки.

Силовая установка «Шмеля» — форсированный до 38 л. с. мотоциклетный двигатель М-73 с понижающим планетарным редуктором и деревянным воздушным винтом, обтянутым стеклопластиком. Диаметр винта 1,5 м. Его тяга на месте 95 кг. Основное шасси пирамидальное со шнуровой амортизацией. Хвостовой костыль самоориентирующийся, подрессоренный.

Указатель скорости, высотомер, вариометр, указатель скольжения и крена, компас, счетчик оборотов и указатель температуры головок цилиндров, установленные на приборной доске в хорошо остекленной кабине пилота, обеспечивают надежный полет в простых метеоусловиях. В правом борту «Шмеля» имеется дверь для входа в кабину. Дверь оснащена устройством для аварийного сброса, если пилот вынужден будет покинуть машину.

Восьмивольтовая электрическая батарея большой емкости обеспечивает питанием радиостанцию и систему зажигания. Два автономных топливных бака общей емкостью 14 литров расположены в крыльях.

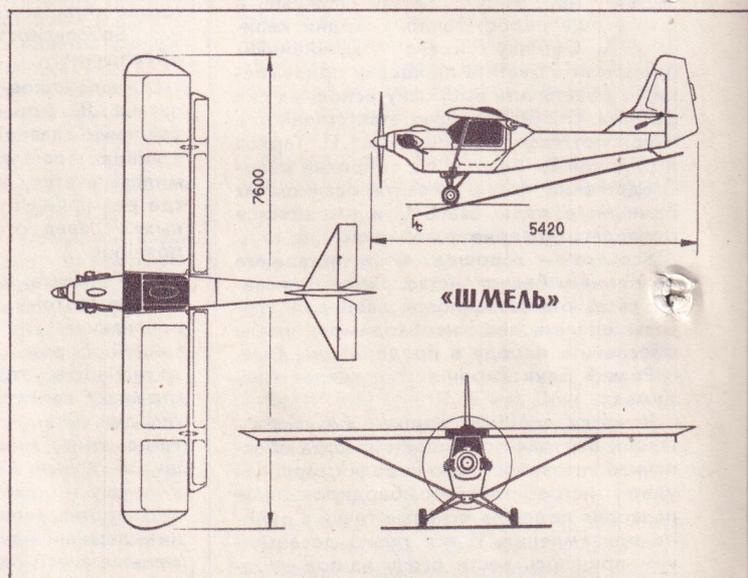
Первые испытания показали, что в воздухе «Шмель» имеет тенденцию к кабрированию. Конструкторы быстро нашли причину этого явления. Изменив угол установки стабилизатора



● В САМОДЕЯТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКТОРСКИХ БЮРО

«ШМЕЛЬ»

Взлетный вес	310 кг
Вес пустого самолета	220 кг
Высота	1,88 м
Хорда крыла	1,1 м
Профиль крыла	P-П-14
Площадь крыла с элеронами	10,24 м ²
Площадь г. о.	1,33 м ²
Площадь в. о.	1,062 м ²
Максимальная скорость	120 км/ч
Скорость отрыва	55 км/ч
Посадочная скорость	50 км/ч
Взлетная дистанция	400 м
Посадочная дистанция	300 м
Силовая установка	ПД М-63
Мощность двигателя	38 л. с.
Диаметр винта	1,5 м



с отрицательных -3° до 0° , они устранили этот недостаток. В последующих полетах самолет показал хорошую управляемость. Его максимальная установившаяся скорость — 120 км/ч, скороподъемность около 2 м/с.

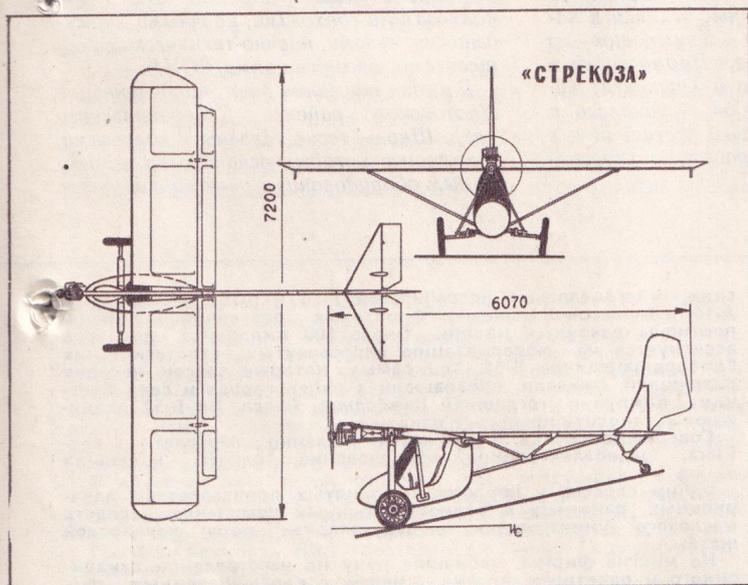
После удачно прошедших испытаний «Шмеля» члены СКБ решили разработать и построить еще более легкий самолет аналогичного назначения — так называемый схематический. В принципе такая машина должна иметь силовую установку воздушного охлаждения с удельным весом 0,6—0,8 кг/л. с. Но наша промышленность таких авиационных моторов не выпускала. Студенты решили сами создать нужный им двигатель. За основу взяли серийный лодочный мотор «Вихрь-25» водяного охлаждения. Сняли характеристики температуры его головок цилиндров на различных оборотах, рассчитали необходимую поверхность оребрения цилиндров. В соответствии с расчетами на специальных оправках проточили блок цилиндров, а затем на него напрессовали рубашки с ребрами для воздушного охлаждения. Затем произвели перестановку кар-

ВСКИХ СТУДЕНТОВ



«СТРЕКОЗА»

Взлетный вес	230 кг
Вес пустого самолета	150 кг
Высота	2,0 м
Хорда крыла	1,1 м
Профиль крыла	Р-П-14
Площадь крыла с элеронами	9,8 м ²
Площадь г. о.	1,33 м ²
Площадь в. о.	1,2 м ²
Максимальная скорость	100 км/ч
Скорость отрыва	50 км/ч
Скорость посадочная	45 км/ч
Взлетная дистанция	200 м
Посадочная дистанция	180 м
Силовая установка	ПД «Вихрь-25»
Мощность двигателя	25 л. с.
Диаметр винта	1,1 м



бюратора и изменили конструкцию управления им и опережением зажигания. Наземные испытания подтвердили надежность работы двигателя.

Решив первую задачу, студенты приступили к постройке спроектированного схематического самолета. Раму-фюзеляж сделали из труб квадратного сечения размером 38 мм, на нее установили сиденье, двигатель, топливный бак. Конструкция крыла и оперения новой авиетки, получившей название «Стрекоза», такая же, как у «Шмеля», но меньшей площади.

В первом варианте пилот этого схематического самолета, как на заре авиации, был совершенно открыт. Небольшой плексигласовый козырек прикрывал лишь лицо. Летные испытания, начатые осенью 1977 года, показали, что и на схематическом самолете лучше укрыть пилота от воздушного потока. В короткий срок сделали для «Стрекозы» стеклопластиковую обтекаемую гондолу. Вес машины, правда, немного увеличился, но полет стал приятным, да и общее сопротивление уменьшилось, что дало некоторую прибавку в скорости.

Кстати говоря, студенты используют стеклопластик и в элементах конструкции аппаратов. На «Шмеле», например, из него сделаны капот мотора и подкосы.

Одна из особенностей «Стрекозы» как схематического самолета — элероны-закрылки, связанные с рулем высоты. Это, как подтвердили полеты, улучшило характеристики машины на критических углах атаки. Необычно выглядят и шасси с рычажно-шнуровой амортизацией. Для лучшей проходимости при выполнении полетов во внеаэродромных условиях на маленькой «Стрекозе» использованы колеса диаметром 60 см со спицами.

Работа даже над такими относительно простыми аппаратами, как «Шмель» и «Стрекоза», многое дала студентам. Они детально просчитали аэродинамику и прочность этих самолетов, приобрели определенные навыки выбора из многих вариантов решения конкретной задачи наиболее приближенное к оптимальному, а это способствовало развитию вкуса к творческому поиску. И закономерно, что 8 активистов СКБ в 1978 году, выполнив большую предварительную исследовательскую работу, начали проектировать новый пилотажный спортивный самолет, превосходящий по своим данным существующие отечественные и зарубежные машины такого назначения.

Студенты А. Симонов и Ю. Гоголев разработали и продули в аэродинамической трубе специальный симметричный профиль крыла будущего самолета. А. Ревин, И. Мосенз и И. Маштаков изготовили и испытали на прочность ряд стеклопластиковых деталей машины, а Ю. Кирсанов и С. Ивков построили макет будущего самолета. Студенты глубоко проанализировали записи усилий и отклонений рулей во время выполнения фигур, изучили штопорные характеристики лучших советских и зарубежных пилотажных машин и т. д.

В итоге всей этой работы проект самолета, условно названного «Виразж», получился полновесным, с рядом интересных новшеств. По проекту «Виразж» представляет собой одноместный моноплан, оснащенный поршневым двигателем М-14П мощностью 360 л. с. и трехлопастным винтом фиксированного шага. Крыло и фюзеляж стеклопластиковые. Профиль крыла симметричный с хорошими срывными характеристиками. Его размах 8,74 м, площадь — 12,6 м². Горизонтальное оперение цельноповоротное с большим выносом для улучшения штопорных характеристик. Выбранный авторами проекта симметричный профиль крыла обеспечивает выполнение прямого и обратного пилотажа, а весовая и аэродинамическая компенсация рулей существенно снижает нагрузки на ручку управления. Скорость «Виразжа» — 340 км/ч. Специальная квалификационная комиссия высоко оценила этот групповой проект и рекомендовала работу студентов для практического использования при создании новых пилотажных самолетов. На конкурсе студенческих научных работ Министерства высшего и среднего специального образования РСФСР проект получил диплом первой степени. Проектируя машины так сказать ближайшего будущего, члены СКБ заботятся и о текущем дне. Они провели модификацию серийного планера «БРО-11», чтобы обеспечить материальную базу планерной секции института. Заменяв деревянный каркас и подкосы крыла дюралевыми, поставив шасси с амортизацией, студенты на 25 кг облегчили планер, увеличили его прочность, надежность и срок эксплуатации. Установка обтекателя перед сиденьем пилота повысила аэродинамическое качество планера, а смонтированная на борту легкая портативная радиостанция позволила инструктору предупреждать спортсмена об ошибках в полете.

Группа энтузиастов винтокрылых аппаратов начала осуществление проекта одноместного автожира, который, по их мнению, может найти широкое применение в лесном хозяйстве и на линиях связи в районах, где трудно найти посадочную площадку для самолета. Студенты уже изготовили лопасти несущего ротора с лонжероном из дельтадревесины, хвостовое оперение, выклеили каркас кабины из стеклопластика, сварили мотораму.

Студенты в своем конструкторском бюро обретают крылья для будущего большого полета в постоянно развивающейся отрасли науки и техники.

Ю. ТАРАСОВ,
проректор по научной работе
ордена Трудового Красного Знамени
авиационного института имени С. П. Королева;
Ю. ПЯТНИЦКИЙ,
руководитель студенческого
конструкторского бюро
самолетостроительного факультета

Куйбышев

ТВОРИ, ВЫДУМЫВАЙ, ПРОБУЙ!

Всесоюзный смотр «Юные техники и натуралисты — Родине!»

☆☆☆

...Клуб юных техников, что при авиационном заводе имени Ю. А. Гагарина в Комсомольске-на-Амуре, очень популярен среди ребят. Здесь они охотно проводят свободное время и каждый находит занятие по душе. Действуют авиамодельный, радио и другие военно-технические кружки и объединения по интересам. Броские афиши приглашают на соревнования и на выставки детского технического творчества. След в памяти оставляют встречи с героями труда и войны, походы по родному краю...

Особенно преуспевают авиамоделисты клуба. Они завоевали призовые места на районных, городских и краевых соревнованиях VII Спартакиады, демонстрировав оригинальные конструкции авиационных моделей. Юные техники всегда в творческом поиске. Ведут систематические исследования в области технологии авиамоделизма, скажем, разработали приемы прессования деталей модели (лобовые части крыла, хвостовые балки фюзеляжа и т. д.) из стеклоткани и окраски стеклоткани в любой цвет, изготовили приборные доски с применением фотокопактного метода для копий самолетов. При постройке моделей используют новые материалы, а также модернизируют серийные микродвигатели; успешно переде-

лана калильная «Радуга-7» в компрессионный вариант.

В кружке школьники с увлечением изучают основы теории, учатся любить труд, ищут, думают, спорят, доказывают. А объединяет их общее любимое дело — техническое творчество. У кружковцев своя гордость, свои традиции. Они, отличники учебы, сами изготовили наглядные пособия, широко применяемые на школьных уроках. Для авиамодельной лаборатории сконструировали ряд приспособлений. От ребят никогда не услышишь «Нам обещали, но не сделали». За все горячо берутся сами.

Юные техники гордятся своими старшими товарищами. Владимир Белозеров, еще совсем недавно мастеровитый в клубе авиамодели, теперь знатный рабочий. Его, ударника коммунистического труда, новатора производства, депутата райсовета, хорошо знают в городе. Андрей Рухля, тоже в прошлом кружковец, будущий военный летчик. Олег Ящук и Сергей Алешин — будущие авиационные инженеры...

В том, что подростки из одного микрорайона Комсомольска-на-Амуре проводят свой досуг содержательно, с пользой для духовного роста, физической закалки, всестороннего развития, немалая заслуга их наставника активиста ДОСААФ инженера Владимира Анатольевича Шубина.

Техническое творчество одна из важных форм внешкольной работы с детьми. Огромно его значение в выборе будущей профессии, в подготовке к труду и защите Родины. С большим интересом в школах и внешкольных учреждениях, в организациях ДОСААФ встречено сообщение о Всесоюзном смотре «Юные техники и натуралисты — Родине!». Кружковцы из Комсомольска-на-Амуре, Подмоскovie и Воронежа, из Харькова и Ташкента, Кустаная и других городов включились в смотр, ставя своей задачей достичь новых успехов в творческой работе, в спортивных делах.

Всесоюзный смотр проводится в 1979—1981 годах и посвящается 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Его организаторы — ЦК ВЛКСМ, Министерство просвещения СССР, Всесоюзный совет научно-технических обществ, Центральный совет Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов и ЦК ДОСААФ СССР.

Основными задачами смотра являются: дальнейшее развитие научно-технического творчества, сельскохозяйственного опыта, расширение сети военно-технических и юннатских кружков, станций и клубов, совершенствование форм и методов пропаганды среди учащихся достижений науки, техники и производства, общение и распространение лучшего опыта работы. У юных техников важно формировать навыки исследовательской и рационализаторской работы, воспитывать у них творческое отношение к труду, стремление к глубокому и прочному овладению знаниями.

Неотложная задача — расширить сеть авиамодельных кружков в первичных, особенно школьных, организациях ДОСААФ, во внешкольных учреждениях и в профсоюзных клубах. К руководству кружками и юношескими клубами рекомендовано привлекать ученых, специалистов, передовиков и новаторов производства, рационализаторов и изобретателей, студентов, ведущих спортсменов, ветеранов труда и войны. Необходимо укреплять связи научно-технических, военно-патриотических объединений школьников с предприятиями, конструкторскими бюро, авиационными клубами ДОСААФ, колхозами и совхозами, научными учреждениями, вузами, научно-техническими обществами, организациями ВОИР.

Достоин внимания опыт, накопленный в Ипатовском районе Ставропольского края. Школы тесно связаны с колхозами, с помощью которых оснащаются необходимым оборудованием учебные кабинеты,

В стане империализма

И ВСЕ ДЛЯ ВОЙНЫ...

(По материалам
зарубежной прессы)

С первого октября в США начинается новый финансовый год. В предшествующие ему месяцы каждое ведомство с лихорадочной поспешностью утрясало свой бюджет. Особенно в поте лица трудились генералы Пентагона да заправили фирм и корпораций военно-промышленного комплекса. Они стремились оторвать от жирного долларового пирога самые большие, как только возможно, куски. В истекшем году военные расходы Америки, как известно, достигли рекордной цифры — 130 миллиардов. В новом бюджете Пентагона расходы на подготовку к войне вырастают еще более.

Министерство обороны планирует закупить у торговцев оружием и боевой техникой около 400 новейших боевых самолетов, в том числе, почти на два миллиарда долларов тактиче-

ских многоцелевых истребителей F-16 и F-15, штурмовиков A-10, самолетов-шпионов и фронтовых разведчиков, транспортно-заправочных машин. Около 500 миллионов долларов ассигнуется на модернизацию пресловутых стратегических бомбардировщиков B-52. Тех самых, которые совсем недавно разрушали, сжигали, превращали в пепел города и села Вьетнама, Кампучии (тогдашней Камбоджи), Лаоса. На B-52 планируют установить крылатые ракеты.

Совершенствуются и множатся численно вертолетная техника, радиоэлектронное оборудование, ракеты новейших типов.

Одним словом, у корпораций, занятых производством авиационных, ракетных и радиоэлектронных комплексов, средств массового уничтожения людей жаркая пора долларовой жатвы.

Но многие фирмы, набившие руку на изготовлении авиационного и ракетного оружия смерти, с необыкновенным рвением выполняют заказы и для военно-морских сил Пентагона и НАТО. Так, из цехов заводов фирм «Аэроджет дженерал», «Белл эрспейсдживинг», «Лонхид» и других, кроме вертолетов, самолетов выходят «летающие» над волнами прибрежных вод и над землей корабли на воздушной подушке. Такие корабли во взаимодействии с десантными вертолетами, штурмовиками, истребителями планируется широко использовать в создаваемом корпусе так называемого «мобильного реактивования», на Ближнем Востоке, да и всюду, где возникнет угроза «интересам США».

Что представляет собой корабль на воздушной подушке (КВП)? Сами по себе такие суда уже не новость. Их достоинство состоит в том, что они способны передвигаться над относительно ровной поверхностью воды или суши, опираясь на слой сжатого воздуха, который нагнетается под корпус судна специальным вентилятором. Образующаяся плотная воздушная масса обеспечивает своеобразный полет. Поступательное движение «летающего» корабля обеспечивается двигателем — обычно воздушным винтом.

Благодаря отрыву днища корпуса корабля от поверхности реки, моря уменьшается его трение о воду, исчезает волновое сопротивление. Скорость при этом развивается до 120 километров в час и более. Чтобы увеличить высоту подъема такого корабля, применяют по периметру днища корпуса специальное ограждение («юбки»).

авиамоделльные лаборатории первичных организаций ДОСААФ; в селах района действуют сельские станции юных техников, организуются выставки детского технического творчества, праздники авиаделителей, вызывающие живой интерес хоббиеров. Авиамоделлисты-школьники помогают в работе урожая, принимают участие в ремонте сельскохозяйственной техники.

Всесоюзный смотр ставит своей целью улучшить воспитание школьной молодежи в духе советского патриотизма и социалистического интернационализма, готовности к защите Родины.

В смотре участвуют юные техники и натуралисты, авиамоделльные, ракетные и другие технические кружки школьных организаций ДОСААФ и внешкольных учреждений, клубов и дворцов культуры профсоюзов, при ЖЭКах и домоуправлениях, подростковые и юношеские военно-патриотические объединения, учебные организации и спортивно-технические клубы ДОСААФ. В ходе смотра большое значение придается конкурсам, соревнованиям и выставкам, призванным пропагандировать среди школьников достижения науки и техники, военно-технический спорт, участие во Всесоюзной неделе и днях науки, техники и производства для детей и юношества. Надо поощрять деятельность рационализаторов, выполняющих задания местных промышленных предприятий, колхозов и совхозов, научных учреждений и вузов, помочь юных техников в оборудовании кабинетов, мастерских и лабораторий школ, домов и дворцов пионеров, пионерских лагерей, клубов по месту жительства и детских садов.

Участники смотра ведут работу по направлениям. «Юные техники — армии, авиации, флоту» — таков девиз авиамоделлистов и ракетчиков, членов клубов юных летчиков и космонавтов. Всесторонне предстоит проанализировать деятель-

ность юношеских и подростковых военно-патриотических объединений — кружков и спортивно-технических клубов ДОСААФ, их роль в пропаганде авиационных знаний, сдачу школьниками норм на значки «Юный авиамоделлист», «Юный радист» и др., разрядных норм, а также нормативов кандидатов в мастера и мастеров спорта среди учащихся по авиационному, ракетному и другим видам моделизма. При этом учитывается также организационно-методическая работа коллективов юных техников, разработка тематических планов рационализаторской работы, подготовка для военно-технических кружков инструкторов-общественников из числа старшеклассников.

Итоги смотра на местах подводятся в следующие сроки:

в школах, внешкольных учреждениях, клубах юных техников и натуралистов, дворцах и домах культуры профсоюзов, комнатах при ЖЭКах в январе 1980 и 1981 гг. — в ходе Всесоюзной недели науки, техники и производства для детей и юношества;

в городах и районах — в марте 1980 и 1981 гг. на выставках лучших работ и конференциях юных техников и натуралистов;

в области, крае, республике — в мае — июне 1981 года.

Окончательные итоги Всесоюзного смотра будут подведены на Всесоюзных слетах юных техников и натуралистов летом 1981 года. Материалы о ходе смотра республиканскими, краевыми и областными оргкомитетами должны быть направлены во Всесоюзный оргкомитет (в адрес ЦК ВЛКСМ) не позже 1 июля 1980, а об итогах к 1 июля 1981 года.

Коллективы юных техников, достигшие наиболее высоких результатов в работе по оказанию помощи школе, промышленности, транспорту и строительству, сельскому и лесному хозяйству, награждаются призами ученых и новаторов производ-

ства. Коллектив, который особо проявит себя в работе по направлению «Юные техники — армии, авиации, флоту» удостоивается приза А. С. Яковлева — академика, Генерального конструктора, дважды Героя Социалистического Труда.

Юношеские клубы, станции юных техников и другие творческие объединения, добившиеся лучших показателей в ходе смотра, получают денежные премии и дипломы I, II и III степени. Так, для военно-патриотических объединений и спорттехклубов ДОСААФ установлены 2 первые денежные премии по 500 рублей, 2 вторые — по 350 рублей, 2 третьи — по 250 рублей и по 10 дипломов I, II, III степени.

Активные участники смотра награждаются дипломами, памятными подарками, путевками во Всесоюзный и Всероссийский пионерские лагеря ЦК ВЛКСМ «Артек» и «Орленок». Лучшие работы школьников рекомендуются для экспонирования в павильоне «Юные натуралисты и техники» ВДНХ СССР.

Коллективы предприятий, совхозов и колхозов, учреждений, организаций, оказавшие действительную помощь объединениям юных техников и натуралистов, руководители детского технического творчества и сельскохозяйственного опыта творчества награждаются почетными грамотами организаций — учредителей смотра.

В постановлении бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР о проведении Всесоюзного смотра «Юные техники и натуралисты — Родина!» определены конкретные задачи комитетов, первичных организаций и клубов Общества. Их прямой долг — обеспечить активное участие в смотре школьных оборонных коллективов, военно-патриотических объединений и клубов ДОСААФ, добиться повышения качества и эффективности военно-патриотической, учебной и спортивной работы среди юношества.

В настоящее время в США и других странах определялись три основные разновидности КВП: сопловые или камерные амфибии, амфибии с гибким ограждением. Высота полета их может достигать 4 метров. В качестве движителей используются воздушные винты или реактивные сопла. Имеются КВП с жесткими бортовыми ограждениями — килями, «юбками» или глиссирующими захлопками в носу и корме, с водными движителями. Разрабатываются КВП с корпусом, спрентированным в виде крыла и с использованием аэродинамической разгрузки от встречного потока воздуха.

В качестве двигателей кораблей на воздушной подушке применяются мощные газовые турбины или дизели. Необходимая для работы вентиляторов мощность составляет, как правило, около 80 процентов мощности энергетической установки.

Грузоподъемность КВП составляет 25—30 процентов от общей массы корабля.

Из существующих в настоящее время КВП наиболее отработаны корабли от 20 до 300 т. Ведутся конструкторские работы по созданию судов и значительно большей массы. Для управления кораблями на воздушной подушке используются воздушные рули (по типу самолетных), поворотные пилоны воздушных винтов, струйные воздушные винты, расположенные на обоих бортах, на носу и корме. КВП амфибийного типа обладают хорошими маневренными качествами. Они могут, подобно вертолету или самолету с вертикальным взлетом и посадкой, зависнуть (остановиться) на месте, развернуться в любом направлении.

Кроме США корабли на воздушной подушке строят и другие государства, в частности, Англия.

Командование английских вооруженных сил заинтересовалось КВП еще в 50-х годах. Тогда велись только еще опытно-конструкторские работы. В 1966 году при транспортной службе английских вооруженных сил была сформирована специальная эскадрилья для оценочных испытаний опытных образцов.

В настоящее время время круг задач, которые способны выполнять подобные корабли, все более расширяется. Они могут доставлять на сушу с больших десантных судов боевую технику и людей, эвакуировать раненых, самостоятельно вести разведку, нести радиолокационную патрульную службу.

Так, проведенные испытания английским подразделением КВП ВН-7 в условиях холодной погоды в Ботническом заливе

и в зонах Северной Норвегии показали, что над ровным паковым льдом корабли развивали скорость 74 узла. При скорости около 20 узлов они успешно преодолевали ледяные нагромождения и торосы высотой до метра и прошли без повреждений более 4000 миль.

На одном из этапов испытаний четыре КВП за 1,5 часа перелетели по воздуху 390 солдат через Фиорд шириною 7 миль. Было установлено, что один КВП в состоянии принять на борт и перебросить 27 солдат с личным оружием.

Подобные испытания в самых различных условиях проводились и в США. Экспериментальные корабли на воздушной подушке весом по 100 т были построены фирмами «Аэроджет дженерал» и «Белл ээроспейсдвижин». Командование ВМС США подписало контракты на разработку большегрузных КВП с фирмами «Аэроджет», «Белл», «Лохид» и «Литтон». Поставлены конструкторам задачи, чтобы новые корабли весом до 2000 т были способны развивать скорость хода свыше 60 узлов в час. Конечная цель — создание корабля на воздушной подушке весом 5000 т и более и со скоростью «полета» до 100 узлов. В середине 70-х годов фирмы «Белл» и «Аэроджет» начали строить и проводить сходные испытания десантно-высадочных катеров на воздушной подушке весом до 160 т. Такой катер имеет гибкую систему ограждения воздушной подушки и сможет принимать на борт до 68 тонн груза, развивая скорость до 50 узлов.

Несколько лет назад начала строительство судов на воздушной подушке и Канада. Первые амфибии предназначались для перевозки пассажиров и грузов, но потом из чисто коммерческих их превратили в военные для действий, главным образом, в Арктике. Уже в октябре 1972 года они принимали участие в совместном учении американских сухопутных войск, военно-воздушных сил и ВМС. Во время учений корабли показали, что они способны транспортировать грузы (контейнеры) весом более 20 т при скорости «полета» до 50 узлов в час.

В США, в ряде стран Запада усиленно ведутся и многие другие работы над совершенствованием и наращиванием боевой техники и оружия. Яркие противники разрядки, невзирая ни на что, усердно продолжают гонку вооружений.

Каждый новый вид оружия, боевой техники предназначен для кровавых целей, для разбоя.

Подполковник-инженер А. ЕФРЕМОВ

ЗАКОНЧИЛСЯ очередной, 22-й год космической эры, начало которой 4 октября 1957 года своими торжественными радиосигналами «бип-бип-бип» провозгласил первый в мире искусственный спутник Земли, выведенный Советским Союзом на околоземную орбиту. Вслед за этим простейшим автоматическим исследователем космического пространства мощные ракеты понесли в заоблачные высоты все более сложные и совершенные спутники-автоматы. Их разработка и использование позволили нашим ученым и инженерам накопить знания, опыт для следующего исторического шага на бесконечном пути освоения и покорения космоса — создать пилотируемый корабль, на котором гражданин Союза Советских Социалистических Республик Юрий Гагарин совершил свой эпохальный подвиг, открыв дорогу в космос и самому человеку.

О достижениях советской науки в исследовании и использовании космического пространства и перспективах космонавтики по просьбе редакции рассказывает лауреат Ленинской премии, академик Олег Михайлович Белоцерковский.

☆☆☆

**Академик
О. БЕЛОЦЕРКОВСКИЙ,
лауреат
Ленинской премии**

Разработка технических средств и осуществление первых и последующих запусков искусственных спутников Земли, автоматических научных станций и полетов пилотируемых космических кораблей послужили мощным стимулом к прогрессу в целом ряде областей науки и техники: электроники, вычислительной техники, кибернетики, телеуправления, газовой динамики, магнитной гидродинамики, прикладной математики и др. Идет процесс все более тесного переплетения различных отраслей знаний. На стыке их рождаются научные направления, такие как микроэлектроника, астрофизика, проблемы управления движением искусственных тел, космическая биология и медицина, космическая радиосвязь и т. д. Происходит все более глубокое проникновение фундаментальных наук — математики, физики, биологии и других в сферу инженерных и прикладных исследований. Нам, современникам этих выдающихся свершений, подчас трудно бывает сразу оценить их последствие и влияние на все сферы человеческой деятельности.

Космонавтика воздействует и на миро-

воззрение человека, его психологию. Глазами посланцев Земли — космонавтов люди впервые увидели нашу планету как большой космический корабль, несущийся в просторах Вселенной. И, в общем-то, стало очевидным, что природные ресурсы Земли не безграничны, а среда обитания очень уязвима. Люди все больше начинают понимать, что достижения науки и техники должны использоваться только в созидательных целях.

Космос — это неисчерпаемая, бесконечно разнообразная научная лаборатория, созданная самой природой — источник человеческих познаний. Здесь мы можем наблюдать и изучать новые, ранее неизвестные, явления и процессы, а затем использовать полученные знания для решения земных практических задач.

В сравнительно короткий срок спутники, космические корабли и автоматические межпланетные станции дали уникальные научные материалы, на получение которых прежними дистанционными методами в лучшем случае ушли бы долгие годы упорного труда. В золотой фонд науки вошло открытие таких новых явлений и закономерностей, как радиационный пояс Земли, солнечный ветер, магнитосфера нашей планеты. Их обнаружение было бы немислимо без прямых измерений с помощью аппаратуры, выведенной в космическое пространство. Космические исследования заставили ученых пересмотреть ранее су-

почти четыре миллиарда лет назад, тогда же, когда возникли самые древние горные породы земной коры, и с тех пор почти не изменялись. Интересно, что в последние годы в тех местах, где на поверхность Земли выходят наиболее древние породы, были обнаружены так называемые кольцевые структуры. В частности, они видны на нескольких снимках, полученных с помощью многозональной фотоаппаратуры МКФ-6 с борта корабля «Союз-22». По-видимому, Земля на заре своего существования пережила «лунную стадию» развития структуры и рельефа, поэтому изучение Луны позволило заглянуть в далекую геологическую историю нашей планеты.

Исключительные возможности ракетно-космической техники были убедительно продемонстрированы советскими специалистами в экспериментах со станциями серии «Венера». В результате выполненных исследований мы понимаем сегодня, как в основных чертах, устроена вся толща венерианской атмосферы, каковы основные компоненты ее химического состава, знаем оптические характеристики, толщину облачного слоя, распределение ветра по высоте. Удалось исследовать и световой режим в подоблачном слое.

Изучение планет солнечной системы превратилось в широкое научное направление — «сравнительную планетологию», которая помогает лучше понять «биографию» нашей родной планеты и, прежде всего, раннюю историю ее развития, о которой сейчас известно очень мало.

КОСМОС —

ществовавшие представления о физике верхних слоев атмосферы, в том числе ее ионизированной области — ионосферы, определяющей дальнюю радиосвязь на Земле.

Мягкая посадка на Луну автоматических станций открыла пути для изучения таких ее свойств, как структура поверхности, определяющей дальнюю радиосвязь на Земле. Мягкая посадка на Луну автоматических станций открыла пути для изучения таких ее свойств, как структура поверхности, определяющей дальнюю радиосвязь на Земле. Мягкая посадка на Луну автоматических станций открыла пути для изучения таких ее свойств, как структура поверхности, определяющей дальнюю радиосвязь на Земле.

Мы теперь знаем состав пород из разных геологических зон поверхности Луны. Они образовались очень давно,

Для земной климатологии большую ценность представляют исследования динамики инопланетных атмосфер. Возможность изучать высокотемпературную, весьма плотную многокомпонентную атмосферу Венеры и очень разреженную атмосферу Марса открывает перспективы построения общей модели динамики атмосфер планет земного типа. Тем самым можно будет в обозримом будущем иметь научно обоснованные методы управления погодой и разумного воздействия на климат.

Надо сказать, что практическим аспектом космических исследований в нашей стране всегда придавалось очень большое значение. Уже сегодня они существенно расширили наши технические возможности, помогают человеку в его земных делах. Иначе говоря, космическая наука становится производительной силой общества.

Освоение ближайшей к Земле зоны космического пространства позволило радикально усовершенствовать и упростить решение вопросов связи на дальние расстояния. Только телевизионным вещанием через искусственные спутни-

ки Земли сегодня охвачено 80% населения нашей страны. Космическая метеорология значительно расширила возможности наблюдений за атмосферой в масштабе планеты. Спутники зарегистрировали тысячи циклонов, уточнили местоположение многих тысяч атмосферных фронтов. Анализ полученной информации позволил выявить основные пункты зарождения циклонов. С участием метеоспутников выбираются оптимальные маршруты для судов бороздящих океанские воды, что позволяет ежегодно экономить в среднем пять-семь процентов ходового времени.

Наблюдения с борта спутников за состоянием ледового покрова в Арктике дали возможность значительно увеличить период навигации на Северном морском пути. Ведется межгосударственный обмен метеорологической информацией, получаемой со спутников.

В последние годы все больше и больше внимания уделяется использованию космической техники для изучения окружающей среды и природных ресурсов Земли. Это определяется прежде всего теми экономическими выгодами, которые обещают данное направление исследований. Десятки тысяч фотографий поверхности Земли, сделанных с космических высот, позволили уточнить существующие структурные и геологические карты, получить новую информацию о глубинном строении и сейсмичности земной коры. По-видимому, уже в самое ближайшее время космическое

грандиозной картины эволюции Вселенной полностью оправдает затраты и усилия ученых. Изучение вещества, находящегося в экстремальных состояниях, которые немислимы на Земле, может привести к новым фундаментальным открытиям на переднем фронте современной физики.

Каждый космический телескоп станет уникальным научным инструментом с практически неограниченным временем использования. Из этого следует, что разработка сложных космических программ, которые закладываются сегодня и на освоение которых потребуются многие годы, должна учитывать возможность решения не только ближайших, но и перспективных задач.

Оценка фактов убеждает, что скоро, может быть в ближайшие десятилетия, на орбитах будут построены научно-производственные комплексы, за пределами Земли будут созданы металлургические, машиностроительные, химические заводы. В первую очередь, конечно, в космосе появятся производства, организация которых в земных условиях невозможна вообще.

Что касается перспектив развития космической техники, то сегодня оно идет по двум основным направлениям. Одно из них связано с использованием пилотируемых кораблей и орбитальных станций, другое — с расширением исследовательских возможностей и области применения беспилотных автоматических аппаратов. Как у тех, так и у других есть свои бесспорные преимущества.

Уже сегодня, благодаря использованию автоматических транспортных кораблей «Прогресс», появилась возможность сменять и даже расширять состав научного оборудования орбитальных станций, проводить профилактические и ремонтные работы, непосредственно в ходе полета совершенствовать станции, что существенно повышает их эффективность. Наиболее яркое свидетельство этому работа экспедиций на «Салюте-6», особенно недавно завершившего свой 175-суточный полет экипажа В. Ляхова и В. Рюмина. Конструкторы настойчиво работают над проблемами дальнейшего улучшения систем жизнеобеспечения экипажей станций, надежности и ресурса всех их составных частей, узлов, агрегатов, энерговооруженности и т. д.

Очень важной остается проблема оптимального распределения обязанностей между человеком и автоматикой. Излишне автоматизировать станции так же неразумно, как и заставлять экипаж тратить львиную долю времени на служебные вспомогательные операции. Ученые и конструкторы ищут ту самую «золотую середину», когда космонавты будут звеном, повышающим надежность работы станции, и в то же время смогут большую часть времени отдавать исследованиям. Эта задача последовательно решается на советских пилотируемых кораблях и орбитальных станциях.

По мере увеличения продолжительности полетов и усложнения их задач, все большее значение приобретают вопросы обеспечения здоровья и работоспособности экипажей космических кораблей. Для этого необходимо еще более детально изучать механизм действия факторов космического полета, разрабатывать средства устранения или хотя бы ослабления их отрицательного влияния, совершенствовать и создавать новые системы жизнеобеспечения и т. д.

В настоящее время известно, что длительное пребывание в условиях космического полета ведет к определенным физическим изменениям человеческого организма. Не исключено и даже вероятно, что человек, развивающийся миллионы лет в условиях гравитационного поля Земли, вообще не приспособлен к очень длительному пребыванию в невесомости, если не принимать специальных мер. В таком случае, возможно, придется создавать на борту кораблей искусственную силу тяжести.

Будущее космических полетов зависит и от создания новых ракетных двигателей, использующих ядерную энергию. Ведутся поиски и других источников энергии. Известно, например, что в магнитосфере Земли существуют перепады напряжений порядка нескольких тысяч вольт. Еще большие запасы энергии содержит солнечный ветер. Полученная от него энергия может сообщить космическому кораблю скорость того же порядка, что и скорость самого солнечного ветра. По существу проблема длительности полета, таким образом, перестает существовать.

Пилотируемые космические корабли во все большей степени будут выступать не только как средство расширения сферы исследований, но и как средство расширения границ жизни.

ЛЮДЯМ

землеведение утвердится как новый вид космической служебной системы.

Какими же будут следующие шаги в космос? Прежде всего получат дальнейшее развитие фундаментальные исследования, которые, несомненно, повлекут за собой возникновение новых, еще неизвестных в настоящее время и неожиданных приложений космонавтики в практической деятельности.

Главной задачей исследования околоземного пространства остается изучение верхней атмосферы Земли, магнитосферы, солнечно-земных связей. Основное внимание будет уделяться повышению качества экспериментов, постановке комплексных опытов, углубленному их анализу.

В следующем десятилетии ученые рассчитывают получить подробную информацию практически о всех планетах Солнечной системы. Перспективы внеатмосферной астрономии прежде всего связаны с выведением телескопов на орбиты спутников Земли. Конечно, проблем и трудностей здесь еще очень много. Несомненно, однако, что возможность построения и детальной проверки

Задача состоит в том, чтобы обеспечить четкое взаимодействие на обоих направлениях, использовать их преимущества с максимальным эффектом.

Перед космонавтикой открыты широкие перспективы. Уже сегодня вполне реально разработка и реализация проектов орбитальных станций, на борту которых смогут работать экипажи в десятки человек, а сами станции будут функционировать на орбите многие годы. Но такие станции по-видимому, появятся только когда возможности существующих аппаратов будут практически исчерпаны. На современном же этапе развития космонавтики большие станции вряд ли целесообразны. Дело в том, что пока только определяется круг вопросов, которые можно поручить космической технике, идет отработка методов исследований. Поэтому выгоднее использовать относительно дешевые и в то же время совершенные станции типа «Салют», которые дают возможность широко варьировать программы исследований и экспериментов, концентрировать внимание на отдельных, наиболее важных научных направлениях.

ДОРОГИ ШТУРМАНА БУЛАНОВА

Стеклопанная перегородка скрадывала звуки и нельзя было узнать, о чем рассказывает ребятам невысокий крепкий человек со звездой Героя, но по ребячьим лицам, по их застывшей неподвижности определяешь, что где-то далеко сейчас все они от этой комнаты Московского Дворца пионеров и школьников, на дверях которой висит скромная табличка «Планетарий».

Об этом человеке, кроме того, что он герой войны, знаю — заслуженный штурман-испытатель. И еще совсем, как говорится, из другой оперы — солист московского хора ветеранов. Случайное совпадение? Все бывает в жизни.

Штурманскую кабину реактивного бомбардировщика он оставил в шестьдесят лет. И не обычную кабину, а с приборами, о завершении испытаний которых ему предстоит писать последний отчет и подвести этим итог почти сорокалетнего авиационного отрезка своей жизни. Потом по результатам испытаний будут определены и вписаны в формуляры приборов и устройств данные и назовут их паспортными. Это он фактически выдает им «вид на жительство». Потом они займут свои места в кабинах сверхзвуковых самолетов, налетав перед тем сотни часов с ним, Алексеем Парфеновичем Булановым на бреющем полете над торами Ледовитого океана, жаркими песками пустынь, в условиях, про которые мало сказать «сложные».

Богата и развилками и крутыми виражами жизнь этого человека.

...Слесарил год на торфяном предприятии, кончил текстильный рабфак во Владимире, учился в институте

имени Плеханова. И быть бы ему хозяйственником, а может певцом, послушай тогда педагога консерватории, заметившего голосистого студента. Но лозунг «Комсомолец — на самолет!» был в то время главным лозунгом переднего края. И стал Алексей Буланов курсантом Краснодарского военного училища штурманов.

Война гремела в Белоруссии, на Украине, потом подошла к столице. А он писал рапорт за рапортом, короткий как выстрел, как боль: «Прошу направить на фронт». Только в марте сорок второго десять дальневосточных экипажей перелетели под Москву.

Авиация дальнего действия, полк В. Гризодубовой. Здесь началась его боевая биография. Он видел аэродромы Италии, бомбил Берлин, тридцать два раза садился на партизанских аэродромах.

У хутора Михайловский фашисты блокировали партизанскую площадку. Автоматные очереди вот-вот достанут Ли-2.

— Да взлетайте же вы... — злой голос, беспокойный, приказывающий.

— Грузите всех раненых, всех — это летчик Васильев в ответ.

Наконец, последний с перевязанной головой партизан на борту. Взрвали двигатели, и пулеметы Ли-2 полоснули сверху огнем по фашистам.

А это уже под Сталинградом. Узкая, как лезвие ножа, переправа перерезала Дон. По понтонам идут и идут танки врага. Сколько раз заходили наши машины на эту цель, сколько напоролось их на заградительный огонь. Кто знает, кто считал? Он тоже не знал. Вжался, влился в прицел, а

она с высоты все ниткой кажется, переправа эта. Сбросил бомбу, и прямо в центр этой нитки вошли двести пятьдесят килограммов металла и взрывчатки. А когда вогнал вторую в самую гущу врага перед переправой, в самую их панику, то радист (потом рассказывал) заплакал в самолете от радости.

Он не знал Брянщины — партизанского края. Но знал, что там он внизу, укрытый темной ночью, сражается и ждет подмоги: боеприпасов, оружия, которые здесь в самолете, идущем курсом в район Славгорода. И еще знал, что минутами раньше взлетел экипаж Одалева. Взглянул на часы: внизу должна быть Сеща. И она отозвалась яростным густым огнем зениток. Вдруг впереди взрыв, и огненный шлейф упал в темноту, к земле. Погиб экипаж Одалева? Выполнив задание, в донесении написали, что предположительно самолет Одалева сбит.

На следующий день полет туда же. Теперь в мешках лежат записки к партизанам с просьбой сообщить, получен ли груз от экипажа Одалева. Вот здесь вчера обстреляли фашисты, а сегодня молчат. И вдруг, как градом по железной крыше, и сразу светло стало в кабине: горит левая плоскость. Алексей Оран пробует развернуть машину, но заклинило элероны. Прыгать. Почему-то у люка не оказалось ручки, открыли плоскогубцами, а тут, как назло, не застегивается лямка парашюта. Ребята ушли вниз, а он все возился. И тут взрыв...

Алексей Парфенович Буланов долго молчит, смотрит в окно, задерживает взгляд на здании университета, потом на пионерской автотрассе, что вьется рядом с Дворцом, на стайках веселых ребят и девчонок. Жизнь продолжается...

— Взорвалась плоскость. Чувствую резкую боль в руке, ноге и позвоночнике. Лежу, а через меня перебирается пламя туда к ящикам, где 600 килограммов тола и патроны. Горит



«НЕБО —
ЗЕМЛЯ»

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● СПЕКТАКЛЬ

Пожалуй, именно в летной профессии это — самое тяжелое, расстаться с любимой работой, навсегда проститься с небом.

Главному герою нового спектакля государственного академического театра имени Моссовета «Небо — земля» Чижу уже за пятьдесят... Так что свое он отлетал. Теперь у него другая работа — воспитывать молодых. Для них он добрый друг, наставник, отец.

Артист Львов, играющий роль Чижа, создает образ человека душевно щедрого, отечески ласкового. Но доброту, человеческое тепло герой Львова заботливо прячет за внешней суровостью. А

Сцена из спектакля. Волков — артист Н. Лебедев, Чиж — заслуженный артист РСФСР М. Львов.

Фото М. СТРОКОВА

одежда. Вдруг бросило к люку, а потом обратно. Чувствую кровь на подбородке. Напрягаю все силы, качусь. И вот зашипел шелк парашюта и сразу же над головой взрыв. Не четыре шага, а четыре секунды от смерти. А тут, слышу — «мессер». Натягиваю стропы и так — до земли.

А на земле, на нашей брянской, изредка кричали петухи, обозначая жилье. Как там? Кто там? Штурман Буланов напился воды из окопа, в обрывки комбинезона упрятал партийную кандидатскую карточку, съел два сырых гриба, кое-как замотал ногу и руку. Раздались совсем рядом голоса. Приподнялся: «Помогите...» И упал.

Плен. Допросы. Но наши уже близко. Значит и вопросы другие и слова у солдат и полицеев.

— Когда война кончится?
— Весной и не в вашу пользу.

На год ошибся Алексей Буланов тогда, но верил и знал, что так будет скоро. А потом везли штурмана в Брянск вместе с его экипажем и экипажем Одалева. Носилки в три ряда и шепот по всем трем «бежать». Решили, что уходить будет те, кто может двигаться. Он не мог. И они ушли, шестнадцать летчиков, выломав пол в товарном вагоне. А его путь дальше в Смоленск, в госпиталь-лагерь. Когда привезли на вокзал, то встал штурман Буланов, кандидат в члены партии, оперся о борт грузовика и запел так, как никогда — широко, звонко, торжественно: «Широка страна моя родная...»

Фашисты, не зная слов, понять не могли смысла песни, полицаи поняли все, сжались. Звуки песни и звуки дальней канонады, что уже слышна с востока, были сродни. И тогда к машинам рванулась толпа женщин, стариков, детей. Через оцепление летели махорка, хлеб, картошка, — все что было у этих людей, что несли они в свои голодные семьи, пряча под полами одежды, прижимая к груди.

«Бежать...» В Смоленске это слово обрело плоть. Он скотил группу из

летчиков. Стали искать пути. Вражеские солдаты на вышках с пулеметами, полицаи между рядами колючей проволоки. Все ближе наши, все заметнее паника среди охраны. Теперь уже нет пулеметов на вышках, только патрули вдоль проволоки.

— Сбили мы тогда с летчиками Иваном Калугиным и Иосифом Павловым замки с ворот, две дыры сделали, — вспоминает Алексей Парфенович, — и вот, значит, выхожу я и вдруг слышу: «Лешка, назад». Смотрю, а справа офицер идет прямо на меня. Я нагнулся (а тут поле было), вырвал брюку и иду на него. Глаза в глаза, лицо в лицо. Юркнул он куда-то, а мы втроем в кусты, другие врассыпную. Ушли вроде бы. Хотели Днепр переплыть, да у Ивана лопатки сломаны — не осилить. Накормил я его, а сам на разведку. И тут наших увидел. Подвезли нас артиллеристы до Смоленска. Потом, конечно, была проверка, лечение и короткий отдых в Подольске и, наконец, опять своя часть. Одалева и ребят его так и не нашел. Один из шестнадцати бежавших из вагона — Алексей Никонов добрался до партизан, но когда вывозили его, самолет сбили и он погиб.

Иосифа Павлова тоже потерял штурман в круговерти послевоенных лет. И вот совсем недавно звонок телефонный: «Лешка, ты? Павлов». В «Вечерней Москве» опубликован снимок Буланова с ребятами из Дворца пионеров. По нему и нашел Иосиф Васильевич друга.

Долго вспоминали те трудные годы. Летчик Павлов до конца войны сбил еще два «мессера», а после демобилизации водил уже не самолет, а автомобиль.

Летная биография Буланова продолжалась. Несколько экипажей погибло при штурмовке крупной нефтяной базы в Прибалтике. А они шли мимо, на Таллин. И вдруг увидели, как слева фашисты взяли в крест прожекторов наш бомбардировщик.

— Нас не видят, командир!

— Дадим, Алеша!

Тяжелая машина повернута на цель. — Рано, рано, — сдерживает себя штурман... — Теперь пора.

Погасли внизу прожекторы, поредело хлопик зениток, но вдруг светло стало внизу, как днем.

— Вот это дали, Алеша!

— Хорошо, командир. За тех ребят! Восемь суток горела крупная нефтебаза. После этого уже никогда не подходили сюда на заправку корабли фашистов. Базы не было. Вспомнился штурману и другой эпизод, другой штурман. Молодой Павел Горячев. Шли бомбить вражеские эшелоны в городе Лида. В воздухе кроме них штурмовики, бомбардировщики.

— Видишь цель?

— Вижу.

Опоздал тогда Горячев. Цель прошли, а бомбы не сбросили.

Зашли второй раз. Бомбы надо сбрасывать на цель, а не как попало! Отлично отбомбился Горячев, а на аэродроме летчик Саша Недорезов наставительно сказал, зная почерк Алексея:

— Буланов бомбы зря не возит.

Да, он бомб зря не возил, ибо это было его работой. А любую работу он делал профессионально, ответственно.

☆☆☆

Так было и после войны, когда служил в авиационных училищах и когда стал штурманом-испытателем. Сколько раз вместо того, чтобы дать системе или прибору «добро», настаивал еще и еще на полете и проверке, просил летчика снизиться до минимума или уйти на «потолок». А ведь ему было тогда под шестьдесят.

Буланов любит жизнь, детей. За них, за Родину он сражался с врагом в годы войны. Он и теперь — среди любознательной детворы, учит, воспитывает будущих летчиков, космонавтов — патриотов Советской Отчизны.

А. ТУРБАНОВ

МОСКОВСКОГО ТЕАТРА ИМЕНИ МОССОВЕТА

питомцы чувствуют заботу и любовь старшего и отвечают Чижу честной мужской дружбой. Удивительно точно подобрала режиссер спектакля И. Данкман актеров. Все они чуть-чуть похожи на Чижка, если не внешностью, то походкой, манерой разговора, а главное — неудержимой любовью к небу.

А ученик — Ефимов (артист В. Бутенко) — тот уже во всем походит на своего учителя: немногословен, умеет глубоко в сердце хранить свои чувства. В трудную минуту личной обиды сурово, но доказательно объяснит ему Чиж, что родной части, как и любимой женщине, не изменяют.

Конечно, они разные — воспитанники Чижка, не в меру горячий Горелов (С. Проханов), веселый Муравко, которого броско, колоритно играет А. Ленков. Это настоящий летчик, крепко знающий

свое дело. Не случайно командование полка направляет его в отряд космонавтов.

И вот наступает у Муравко час прощания с родным полком. Очень точно находит здесь артист смену тональности своего поведения. Подтянулся, собрался. Ведь ему, совсем еще молодому летчику, оказано особое доверие — учиться летать выше звезд.

Он приходит проститься с Юлей, дочерью Чижка (артистка Л. Наумкина). Старые друзья, еще со школы, они не говорят на прощанье громких слов, но зритель понимает, что у будущего космонавта уже есть на земле верная подруга.

Разные судьбы у ученика и учителя. Одному — в Звездный городок космонавтов, другому — на пенсию. Правда, Чиж сам давно уже не летал, но был

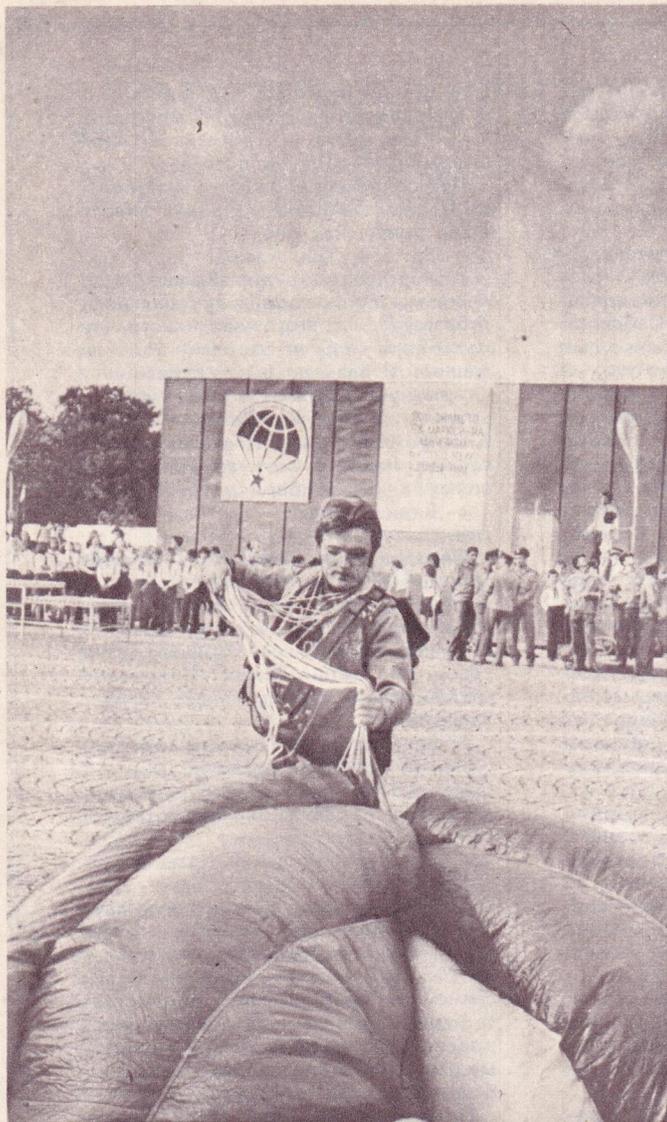
рядом с небом, ему были подвластны эти серебристые красавцы-самолеты, без которых нет у него жизни и... не будет. Отказало сердце у ветерана, когда, прощаясь с полком, решил в последний раз посидеть в кабине самолета.

...Не стало Чижка. Но живы его орлята, которые учатся летать. Звучит команда «На взлет», и ученики Чижка уходят в очередной полет.

Спектакль театра имени Моссовета задуман как передвижной спектакль для показа в заводских и фабричных домах культуры, в авиационных частях. А. Пинчук, автор пьесы о летчиках, — сам авиатор. И наверно поэтому в спектакле так ощутимы атмосфера аэродрома, настроение полета.

Ю. ЗАРАНКИН

Москва



КРЕПНУТ УЗЫ БРАТСКОЙ ДРУЖБЫ



Три десятилетия — сравнительно короткий период в истории народа. Однако для Германской Демократической Республики эти десятилетия равнозначны векам по значимости исторических преобразований. Главный итог этих преобразований заключается в том, что после разгрома гитлеровской Германии на немецкой земле было создано социалистическое государство.

Весной 1945 года советские войска нанесли сокрушительный и заключительный удар по гитлеризму, водрузив Знамя победы над поверженным Берлином. Советский воин-победитель принес освобождение немецкому народу от коричневой чумы и открыл ему дорогу к светлому будущему — социализму. Социалистическая единая партия Германии, верная заветам марксизма-ленинизма, повела немецкий народ по пути строительства социализма. В 1949 году было образовано первое в истории немецкого народа государство рабочих и крестьян — Германская Демократическая Республика, государство мира и дружбы между народами, навсегда покончившее со зловещим империалистическим и милитаристским прошлым.

За минувшие десятилетия это государство превратилось в развитое социалистическое общество, успешно решающее задачи политического, экономического, социального и культурного строительства, занявшее достойное место среди братских стран социалистического содружества. Социалистическая единая партия Германии делает все необходимое, чтобы обеспечить трудящимся ГДР наиболее благоприятные условия для строительства социализма — условия прочного мира и безопасности.

Тесное содружество социалистических государств, их взаимопомощь позволили трудящимся республики добиться огромных успехов во всех областях социалистического строительства. В духе положений конституции трудовой энтузиазм народа направлен на то, чтобы всемерно умножать богатство общества, основанного на социалистической собственности, и строить социалистическое народное хозяйство в соответствии с требованиями научно-технической революции.

Вместе со всеми трудящимися Республики в связи с 30-летием ГДР подводит итоги своей работы также и оборонное Общество «Спорт и техника», которое на деле является верным помощником партии рабочего класса. Оборонное Общество строит свою деятельность под руководством Социалистической единой партии Германии, при действенной поддержке Национальной народной армии в тесном сотрудничестве с Союзом свободной немецкой молодежи, а также с другими общественными организациями. Общество всемерно развивает сотрудничество и братскую дружбу с оборонными организациями других стран Варшавского Договора и прежде всего с ДОСААФ СССР.

Общество «Спорт и техника» (ГСТ) является ныне подлинно массовой организацией трудящихся, оно играет активную роль в укреплении обороноспособности страны, в воспитании молодого поколения и подготовке его к службе в рядах Национальной народной армии. В процессе допризывной подготовки молодежи прививаются такие качества, как дисциплинированность, чувства коллективизма и товарищества, твердые убеждения и взгляды, присущие воину социалистического Отечества. Общество всемерно развивает современные виды военно-прикладного спорта, в том числе — самолетный, парашютный, авиамодельный, планерный.

Большой популярностью пользуется в ГДР учебный клуб авиационной подготовки в Магдебурге, а также в Ризе, хорошо работает при Лейпцигском доме пионеров клуб «Юный летчик» и ряд других школ, клубов, секций, в которых растет мастерство авиационных спортсменов. Воспитанники оборонного Общества ГСТ — авиационные спортсмены на многих международных соревнованиях достойно защищали спортивную честь родного Отечества, демонстрируя высокое мастерство, волю к победе.

Германской Демократической Республике — 30 лет. Республика уверенно идет по пути социалистического развития, занимая достойное место среди стран социалистического содружества.

* Ведущий спортсмен ГДР Р. Сейда после приземления во время показательного прыжка (Болгария, международный турнир парашютистов социалистических стран).

* Валентина Закорецкая и Ирина Клабухи — подруги и спортивные соперницы.
Фото Б. ВАСИНОЙ

ДРУЗЬЯ ОБМЕНИВАЮТСЯ ОПЫТОМ

Недавно исполнилось 50 лет Обществу содействия обороне Монгольской Народной Республики. В честь этого юбилея в Улан-Баторе проведен большой праздник. В нем приняли участие и советские спортсмены: авиамоделлисты, парашютисты, мотоциклисты и радисты. Среди почетных гостей был председатель ЦК ДОСААФ СССР, трижды Герой Советского Союза, маршал авиации А. Покрышкин, председатель общества «Спорт и техника ГДР» генерал-лейтенант Г. Теллер. Праздник открыл председатель Центрального Совета Общества содействия обороне МНР генерал-лейтенант Ж. Жамьян.

Спортсмены СССР и ГДР обменялись опытом с монгольскими друзьями, померились силами в стрельбе и мотокроссе. Здесь отличились наши мотогонщики, заняв первое место в командном зачете, а также выиграли золотую, серебряную и бронзовую медали в индивидуальных гонках.

Зрители особенно тепло встретили показательные выступления авиамоделлистов и парашютистов. Бурей аплодисментов сопровождали от начала до самого приземления прыжок заслуженного мастера спорта Евгения Ткаченко, спустившегося из-под небес в самый центр стадиона с флагами СССР и МНР. Глубокое впечатление оставила и буксировка за самолетом мастера спорта Галины Подоляк. После приземления на футбольное поле ее буквально осыпали цветами.

Мастера спорта А. Хало и В. Васильев, прыгнув с парашютами-крыльями ПО-9, при снижении построили в небе как бы этажерку, а мастера спорта А. Банников и В. Хало выполнили прыжок под названием «капля». Закончили парашютное представление мастера спорта И. Андреев и Ю. Привезенцев, озарив небо залпом разноцветных ракет...

Праздник продолжили авиамоделлисты В. Свириг, А. Швейковский, С. Никифоров, местные спортсмены.

Встреча в Монголии — яркое свидетельство нерушимой дружбы спортсменов братских социалистических стран.

В. СМИРНОВ,
руководитель делегации

Улан-Батор — Москва



* Советская спортивная делегация в Улан-Баторе. Второй справа — тренер сборной команды парашютистов Монголии М. Эрджабаатар.



СОБЫТИЯ. ФАКТЫ. ЛЮДИ.

★★★

1928 год.

Бурно развивается советская авиация. Для безопасности полетов нужны спасательные парашюты. Управление Военно-Воздушных Сил Рабоче-крестьянской Красной Армии поручило организовать строительство советских парашютов военному летчику Михаилу Алексеевичу Савицкому, члену партии с 1918 года. Тов. Савицкий храбро сражался на фронтах первой мировой войны, за что награжден тремя Георгиевскими крестами, а в годы гражданской войны прошел путь от командира авиационного отряда до заместителя начальника авиации фронта. Он, хорошо понимая, как необходимы летчикам парашюты, энергично взялся за порученное новое дело.

В сентябре при Научно-исследовательском институте ВВС под руководством М. Савицкого проведены первые курсы по подготовке инструкторов-парашютистов. Закончили их 31 человек. Они стали укладчиками парашютов.

1929 год.

Закончен технический проект первого в нашей стране парашютного предприятия.

Слушатели курсов инструкторов-укладчиков В. Гинце и А. Шмидекамф на Центральном аэродроме совершили опытные прыжки с парашютом. Поднимал их на высоту летчик М. Савицкий.

1930 год.

18 апреля выпущены первые три советских парашюта ПЛ-1 для учебных прыжков (автор конструкции М. Савицкий). Купол шелковый, конусообразной формы с полюсным отверстием, его площадь 43 м², 28 строп, их длина 4,5 м. Применялся до 1940 года. На нем установлено 22 рекорда страны.

26 июля в Воронеже на сборах по подготовке специалистов парашютного дела под руководством комбрига Л. Минова группа военных летчиков совершила тренировочные прыжки с парашютом.



* Золотая медаль абсолютного чемпиона мира И. Федчишина.

* Встреча команды парашютистов после возвращения из Франции (слева направо) С. Митин, Г. Мартиненко, В. Селиверстова, В. Марюткин, П. Сторчиенко, И. Федчишин, заместитель председателя ЦК ДОСААФ по авиации генерал Н. Каманин, начальник Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова генерал запаса В. Красноюрченко, руководитель советской спортивной делегации Герой Советского Союза Е. Степанов, начальник международного отдела ЦК ДОСААФ СССР В. Кулаков. (Снимок 1954 г.).

Фото Б. АНТОНОВА

ПЕРВАЯ ПОБЕДА

Авиационной общественности нашей страны и далеко за ее пределами широко известен Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова. В 1936 году он стал официальным членом Международной авиационной федерации (ФАИ). С тех пор ему поручено представлять за рубежом советский авиационный спорт. На Центральный аэроклуб возложена подготовка сборных команд страны — участниц международных соревнований, чемпионатов мира и Европы.

Особую страницу в жизни аэроклуба занимают парашютисты. Они первыми среди советских авиационных спортсменов в 1954 году приняли участие в чемпионате мира, а их выступление было поистине триумфальным. Эта первая победа положила начало широкому развитию международных связей, росту мастерства, достижению новых успехов на крупнейших международных соревнованиях и чемпионатах мира. Достаточно сказать, что наши парашютисты 13 раз из 26 становились абсолютными чемпионами мира.

Загляните в сорок седьмую комнату аэроклуба... Она стала не только штабом сборной команды и федерации, но и своеобразным музеем парашютного спорта. На ее стенах фотографии чемпионов и команд-победительниц, дипломы, вымпелы.

Особенно памятен для меня как тренера один снимок. Ему — четверть века. На нем запечатлена наша сборная команда после первой победы на II чемпионате мира во Франции (в первом парашютисты СССР не участвовали).

...Каким будет наше выступление? — думали мы по дороге в Париж.

Но вот начались соревнования. Из советских спортсменов первым с высоты 1500 метров с задержкой раскрытия парашюта на 20 с и последующим приземлением в зачетный круг радиусом 200 метров прыгает Феликс Неймарк. Он вместе с другими спортсменами усилен-

но готовился к чемпионату. По замыслу тренеров Феликс всегда отделялся от самолета первым, чтобы обеспечить расчет команде, хотя, конечно, он рисковал личным результатом. Причем ему было вдвойне трудно: ему ставилась и другая задача — в этих сложных условиях показать хороший результат.

Мы учитывали, что прыгать придется из французского самолета, для освоения которого давался один день. Если же летчик команды не смог за это время овладеть летательным аппаратом, то вывозить будет местный пилот.

Поэтому на последнем сборе перед чемпионатом мира в Саранске членов сборной команды в воздух поднимали курсанты летчики-парашютисты. Полеты в то время выполнялись на По-2 (мы знали, что во Франции будет двухместный самолет). Курсанты, имея еще очень малый опыт выброски парашютистов, естественно, допускали много ошибок в пилотировании, что нам и требовалось. В этих условиях летчику оставалось, как говорят, только взлететь и произвести посадку, остальное он выполнял по команде спортсменов. Это делалось для того, чтобы приучить спортсменов к самостоятельному расчету и чтобы «ошибки» французского летчика, если он будет возить наших спортсменов, не могли отразиться на наших результатах. Г. Мартиненко успешно освоил французский самолет, и вот он с Феликсом в воздухе...

К настоящему времени наши парашютисты принимали участие в тринадцати чемпионатах мира, во многих международных соревнованиях, где выполнили сотни прыжков, среди них были и неудачные приземления, которые, конечно, быстро забывались, но прыжок Неймарка стоит перед моими глазами и сейчас... Феликс приземлился вне аэродрома, вернее на его границе. Для большинства зрителей это естественно — что можно ждать от русских?!



Что же произошло с Неймарком? Небрежность летчика, уклонившегося на 90°? Но ведь Г. Мартиненко опытный летчик, сам выполнил сотни прыжков, а сколько поднял в небо спортсменов — не сосчитать. К тому же, я с ним облетел аэродром. Тут не просто уклонился несколько в сторону от заданного направления, а на 90°. Это было невероятным — и до предела просто. Французский самолет имел плохой обзор. Кроме того, Мартиненко, уже находясь на курсе, стал помогать Неймарку готовиться к прыжку (придерживал фалы страховящего прибора и акустического секундомера) и уклонился градусов на 40 влево, а поскольку характерных ориентиров впереди не было, решил, что уклонился вправо и довернул самолет еще на 40—50° влево. Аэродром был овальным, опоясан дорогой, потому летчик, выйдя на шоссе, дал команду парашютисту прыгать. Феликс, конечно, доверился расчету Мартиненко и прыгнул.

Для членов советской делегации это было тяжелейшим экзаменом волевой подготовки. И они этот экзамен выдержали с честью. Прыгая вторым, воспитанник Днепропетровского аэроклуба Иван Федчишин точно выдержал время задержки (19,9 с), приземлился в 6,1 метра от центра круга. И это на парашюте ПД-471 Второй прыжок: Федчишин снова поражает своим результатом — 4,61 метра! Он блестяще выполнил и прыжки на точность приземления с высоты 600 метров.

Большое значение придавалось последнему упражнению — затяжным

прыжкам, где очень строго оценивали стиль падения. За малейшую ошибку — отклонение от заданного направления падения, клевки — штраф. Здесь быстро можно было потерять очки, с трудом набранные в предыдущих упражнениях. И тут Иван оказался на высоте. Он вместе с Петром Косиновым разделил победу и в сумме многоборья стал абсолютным чемпионом мира.

Успешно выступили и остальные члены команды. Серебряная медаль вручена Василию Марюткину, четвертое место занял Петр Косинов.

Отличных результатов добилась Валентина Селиверстова. На соревнованиях кроме нее участвовала и француженка Моника Лярош, которая завоевала симпатии многих любителей авиационного спорта еще на первом чемпионате мира. Здесь, на аэродроме Сент-Ян, продолжалась их борьба за мировое первенство. Выиграла Валентина. Она среди 30 мужчин-участников заняла 8-е место, а Моника была лишь 21-й.

С того памятного первенства заслуженный мастер спорта В. Селиверстова успешно защищала спортивную честь нашей Родины еще 15 лет, отмечена высокими правительственными наградами, почетным дипломом ФАИ. Она по-прежнему любит парашютный спорт, активно участвует в судействе — Валентина судья международной категории.

И. Федчишин, Ф. Неймарк, В. Марюткин являются активистами оборонного Общества, ведут большую военно-патриотическую работу. Не стало среди нас замечательного спортсмена, внесше-

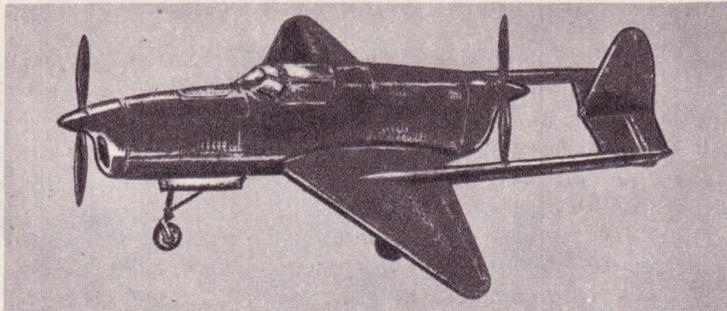
го большой вклад в развитие парашютного спорта в стране, заслуженного мастера спорта Петра Косинова...

С этого французского чемпионата мира, с этой первой победы началось триумфальное шествие советской парашютной школы. Не было ни одного чемпионата мира, ни одних международных соревнований, откуда сборная команда вернулась бы без призовых мест, спортивных трофеев. Примеру первооткрывателя Ивана Федчишина последовали Надя Пряхина (Москва) и Петр Островский (ВДВ), Лида Еремина (Барнаул), Владислав Крестьянников (ВВС), Татьяна Воинова (Киров), Евгений Ткаченко (Москва), Леонид Ячменев (Ленинград), Наталья Сергеева (Москва), Николай Урмаев (ВВС), Валентина Загорецкая (Ворошиловград), Григорий Сурабко (Чернигов), Игорь Тёрло (Львов), в разные годы завоевавшие звания абсолютных чемпионов мира. 26 раз советские спортсмены становились чемпионами мира по упражнениям: среди них Галина Мухина, Николай Никитин, Виктор Раков, Алла Скопинова, первая среди женщин мира выполнявшая 1000 прыжков, Вера Зубова, Володя Гурный, Альбина Дюжова, Мая Костина, Наталья Мамай.

Особое место в парашютном спорте занимают рекордные достижения советских спортсменов. Всегда им принадлежало и принадлежит большинство мировых рекордов.

П. СТОРЧИЕНКО,
заслуженный мастер спорта,
заслуженный тренер СССР

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



САМ-13

В поисках аэродинамических форм, обеспечивающих при определенной энерговооруженности самолета наибольшую скорость, некоторые советские и зарубежные конструкторы пришли к выводу, что лучшего результата можно достигнуть при использовании двух двигателей, устанавливаемых так, чтобы они вписывались в мидель кабины летчика. Такую компоновку для снижения лобового сопротивления избрал для своего опытного истребителя-перехватчика коллектив ОКБ, который возглавлял главный конструктор А. С. Москалев.

Тщательно выполненные при разработке проекта аэродинамические и прочностные расчеты, всесторонний анализ возможных весовых и геометрических характеристик, соответствующих удельных нагрузок показали, что и при суммарной мощности двигателей всего в 440 л. с. истребитель избранной схемы может показать скорость свыше 600 км/ч. Постройка самолета, получившего обозначение САМ-13, шла быстро. В 1940 году легкий истребитель-перехватчик поднялся в воздух.

Конструкция САМ-13 деревянная. Свободнонесущее, неразрезное двухлонжеронное крыло площадью 9 м² имело на задней кромке специальные щитки для снижения посадочной скорости. Хвостовое оперение крепилось на двух балках. Вертикальное оперение размещалось в середине стабилизатора, по оси самолета. Элероны, рули высоты и направления имели аэродинамическую и весовую компенсацию. Для снижения сопротивления все поверхности самолета были тщательно отполированы.

Шасси истребителя убирающееся. При этом впервые применено носовое колесо (угол атаки крыла на стоянке + 2°), имеющее демпфер. Основные колеса убирались в крыло, носовое — в gondolu. Дифференциальные тормоза на основных колесах облегчали летчику маневрирование на земле и сокращали пробег после посадки.

Силовая установка САМ-13 состояла из двухрядных двигателей воздушного охлаждения мощностью по 220 л. с. и винтов изменяемого шага диаметром 2,2 м. Задний винт

имел стопорное устройство. Оно позволяло летчику в случае необходимости покинуть самолет. Двигатели крепились на раме из хромансильевых труб.

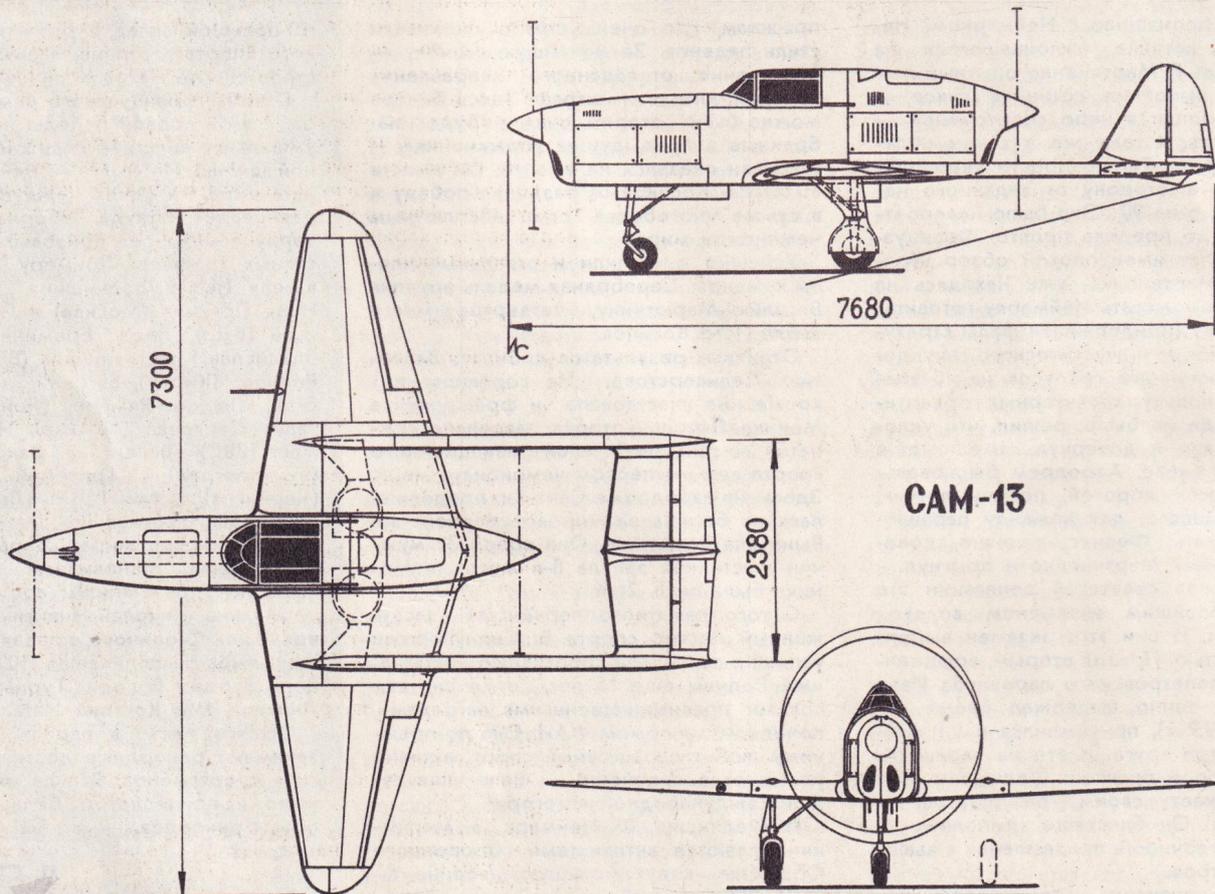
Используя дополнительный скоростной надув с реактивными патрубками, конструкторы увеличили высоту моторов с 4000 м до 5800 м. На этой высоте по их расчетам максимальная скорость полета могла достигнуть 680 км/ч.

Вооружение САМ-13 состояло из четырех пулеметов ШКАС калибра 7,62 мм. Два размещались над передним двигателем и два в крыльях.

Заводские испытания выполнял летчик Н. Фиксон. Они в основном подтвердили расчеты конструкторов. Самолет легко отрывался от земли, был устойчив в воздухе, хорошо слушался управления. Во время этих испытаний «САМ-13» даже с неубранными шасси (оно еще не было отлажено) развивал скорость 560 км/ч. Полеты на максимальной скорости с убранными шасси планировались выполнить после проверки машины в натурной аэродинамической трубе ЦАГИ. Такая проверка была необходима, так как допускалась возможность возникновения флаттера (самопроизвольных колебаний крыла, оперения, балок).

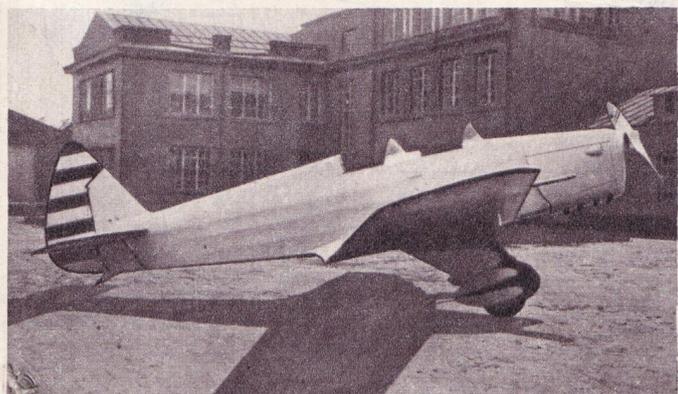
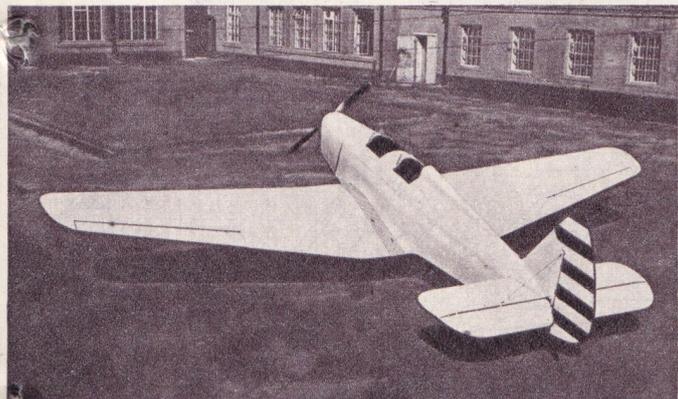
К сожалению, исследования в ЦАГИ заняли очень много времени. И хотя самолет прошел их успешно, дальнейшее испытание в воздухе из-за начавшейся Великой Отечественной войны продолжить не удалось. Требовалась доводка системы уборки шасси, а главное, уже первые воздушные бои показали, что истребители должны иметь вооружение более крупного калибра. По двухбалочной схеме за рубежом было построено несколько типов истребителей, в том числе с мощными двигателями.

Текст и схемы инженера-конструктора Л. Полукарева. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.





САМОЛЕТ— ПРЕДШЕСТВЕННИК УТ-2



В 1937 году в конструкторском бюро А. С. Яковлева был построен «Самолет № 20» (см. фото 1—4).

На «двадцатку» решили установить французский мотор фирмы Рено мощностью в 140 л. с. Это позволило развивать скорость 240 км/ч, выполнять высший пилотаж, летать «на спине».

По результатам государственных испытаний было рекомендовано срочно начать серийный выпуск самолета, но установить на нем отечественный двигатель М-11Е мощностью 160 л. с. Так через несколько месяцев на испытания был выведен УТ-2.

ЧТО ЖЕ ПРЕДСТАВЛЯЛА СОБОЙ ЕГО КОНСТРУКЦИЯ?

Крыло — с профилем «Геттинген-387», деревянное, двухлонжеронное, состоит из двух отъемных частей и центроплана, неразъемного с фюзеляжем. Лонжероны коробчатого сечения: сосновые полки и стенки из березовой фанеры. Нервюры — фанерные. Обшивка крыла, фанерная, крепилась к каркасу на казеиновом клее и гвоздях, затем оклеивалась тканью, шпаклевалась, тщательно зачищалась и окрашивалась. Такая технология, сильно напоминающая технологию, применяемую ныне авиамоделистами, способствовала улучшению летных характеристик.

Стык консолей крыла с центропланом закрывался дюралевой лентой. Для удобства входа в кабины слева на поверхности центроплана имелся трап из сосновых реек. Откидные дюралевые дверцы на бортах кабин также были только слева.

Фюзеляж — деревянный, ферменной конструкции, сверху закрытый фанерным гаргротом. Хвостовое оперение — подкосно-расчалочное, дюралевое с полотняной обшивкой.

Шасси — неубирающееся пирамидальное, закрытое съемными обтекателями из дюрала. Колеса 500×125 мм, не тормозные, хвостовой костыль рессорный из стальных пластин сечением 50×5 мм.

Управление рулями — тросовое, элеронами — жесткое, с помощью дюралевых трубчатых тяг и качалок.

На двигатель Рено устанавливался деревянный двухлопастный винт фиксированного шага. Два бензобака емкостью по 90 литров располагались в центроплане, маслобак — в верхней передней части фюзеляжа.

«Двадцатка» была окрашена в белый цвет, на руле поворота нанесены красные полосы. Крыло и хвостовое оперение по контуру окантовано красной полоской шириной 50 мм. Воздушный винт, рейки трапа, приборные доски — черные. Борты и пол кабины — светло-серые. Кабина отделана красным дерматином.

В полете.

На поплавах.

Вид $\frac{3}{4}$ сзади.

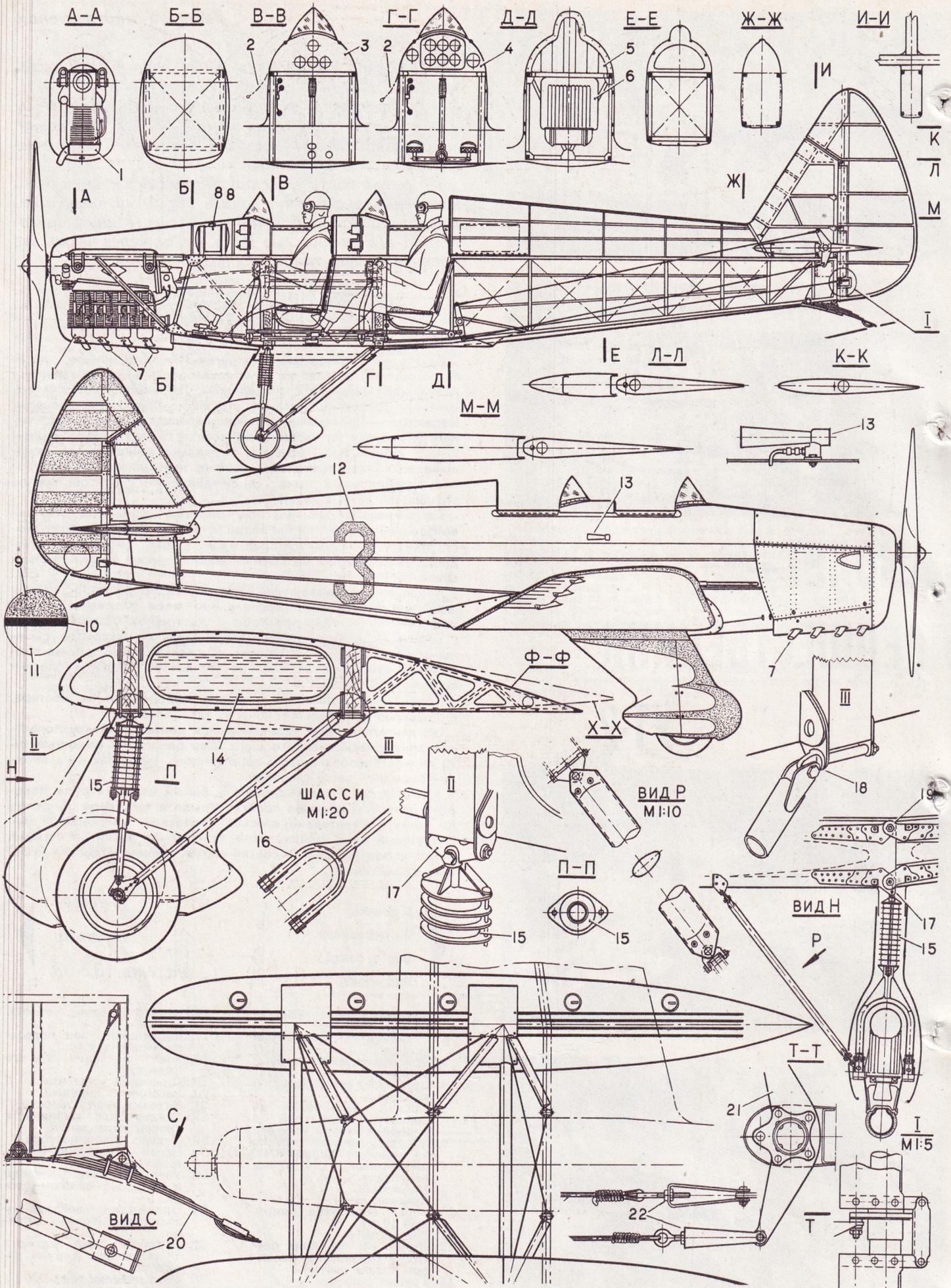
Вид сбоку.

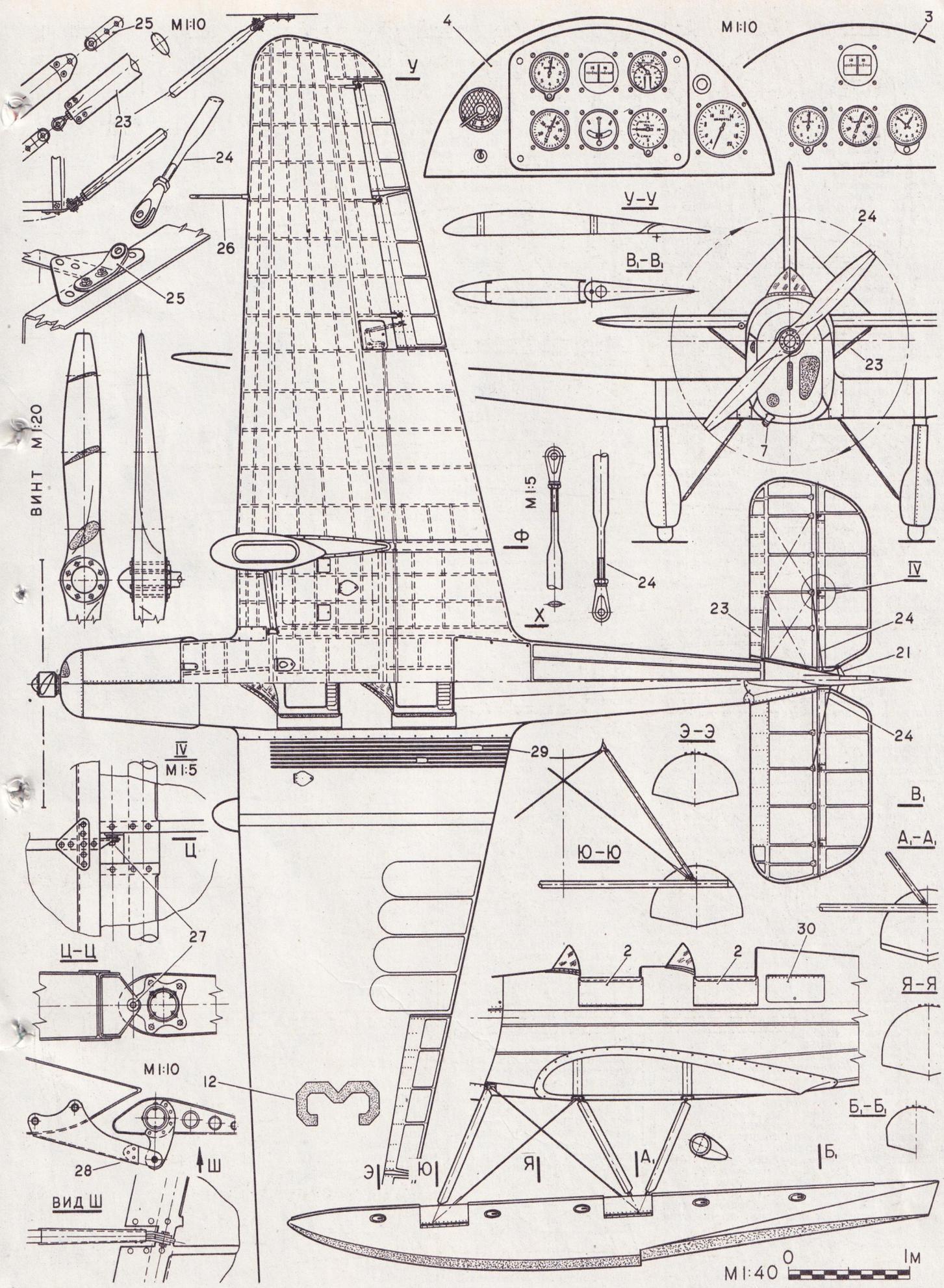
Смотри

чертежи

на стр. 32-33

1. Двигатель Рено «Бенгали-4».
2. Откидная дюралевая дверца.
3. Приборная доска первой кабины.
4. Приборная доска второй кабины.
5. Мягкий заголовник из красного дерматина (в первой и второй кабине).
6. Подушка спинки кресла из красного дерматина.
7. Выхлопные патрубки двигателя.
8. Маслобак.
9. Красный цвет.
10. Серая окантовка (шириной 10 мм).
11. Белый цвет.
12. Номер «3» на обоих бортах фюзеляжа и на левом крыле сверху.
13. Трубка Вентури.
14. Бензобак.
15. Амортизатор.
16. Задний подкос стойки шасси.
17. Карданный узел подвески амортизатора.
18. Узел крепления заднего подкоса.
19. Стыковые узлы крыла.
20. Рессорный костыль.
21. Качалка руля поворота.
22. Танкер для натяжения тросов управления.
23. Подкос стабилизатора.
24. Лента — расчалка стабилизатора.
25. Узел крепления расчалок и подкосов стабилизатора.
26. Приемник воздушного давления (только справа).
27. Типовой узел навески руля высоты и руля поворота.
28. Узел навески элерона.
29. Трап (только слева).
30. Лючок багажника.





АВТОР ПОВЕСТЕЙ —
ЛЕТЧИК

Случилось необычное: во время налета вражеских бомбардировщиков на наш аэродром, летчик Сидорин, спасая учебный штурмовик УИЛ-2, поднялся на нем в небо, взяв во вторую кабину механика Хисамова. Взлетев под вражеским огнем, летчик повел самолет на другой аэродром, но вдруг потерял сознание. Самолет стал падать. Тогда за штурвал взялся механик. Вспоминая все, чему ему удалось научиться, он сумел вывести машину в горизонтальный полет, подобрать подходящую площадку и посадить машину на фюзеляж.

Неутомимый земной труженик, авиационный механик Хисамов, десятки раз снаряжавший машины на боевые вылеты, по-хорошему завидовал летчикам, мечтая о небе. И вот, одержав в критической ситуации неожиданную победу, он гордо стоит на крыле спасенного им самолета, встречая подъезжающую к месту посадки машину с начальниками. «В порыве радости раскинул руки и улыбнулся. Он знал, что теперь будет летать. Земля отпускала его в небо». Так заканчивается повесть «О них думы мои», повесть о техниках, механиках, мастерах по вооружению, о тех, кто в годы минувшей войны обеспечивал боевые вылеты летчиков, кто ковал победу на земле. Она написана башкирским прозаиком, в прошлом штурманом, поллитработником, полковником запаса Азатом Магазовым и вошла в книгу «И в небе много дорог».*

В книгу автор включил две повести. Герои их — летчики и авиационные командиры военного и послевоенного поколений, те, кто сражался с врагом, кто утверждал и множил боевые традиции, и те, кто в эпоху современной реактивной, сверхзвуковой авиации зорко охраняет мирное небо Отчизны.

Тепло, с легким юмором, доброжелательно пишет о людях советской авиации Азат Магазов, о тех, с кем самому пришлось летать, быть рядом в воздухе и на земле в течение почти трех десятков лет. За эти годы служил в частях и соединениях автор накопил большой материал, глубоко почувствовал прозу и романтику службы в авиации, полюбил ее героев во всем многообразии их бытия и сумел рассказать о них в яркой зримой форме на страницах своей книги.

Их много, героев этих двух повестей Азата Магазова. Читатель видит их в кабинах боевых самолетов, выполняющих свой священный долг по защите родного Отечества, и на земле — в учебных классах и на тренажерах, на лекциях и собраниях, в театрах и кинозалах, на рыбалке и футбольном поле, в кабинете начальников и в семье. Видит их в минуты радости и беды, получающих заслуженные ордена и хоронящих погибших однополчан... Они любят Отчизну, защищают ее в боях, дружат по великим законам войскового товарищества, ненавидят врагов, воюют со всем тем, что чуждо нашей идеологии, нашей морали.

Читатель не останется равнодушным к судьбам офицеров Прозорова, Каримова, их дружбе, выдержавшей многие испытания, в том числе и в личной жизни, к делам и поступкам молодых летчиков Субботина, Котигорошко, Лапшина, постепенно обретающих высокое летное мастерство, к их женам, о которых с любовью и сочувствием говорит подполковник Прозоров: «Трудная эта должность — быть женой летчика».

В своей книге автор пишет: «В авиационных полках, прежде всего истребительных, постепенно редеют ряды ветеранов войны. Годы берут свое, а появление реактивных самолетов еще более ускорило процесс обновления летного состава». Да, это действительно так. Приходит время, и ветераны прощаются

с однополчанами, а в военкоматах к их воинскому званию добавляют слова «запаса», «в отставке».

Но не ушел в запас полковник Магазов, прослужив в авиации почти три десятилетия. Его повесть о людях родной ему авиации — наглядное и убедительное свидетельство тому, что он остался в строю бойцов, сражающихся за коммунизм, за человека коммунистической формации. Высокого неба тебе, авиационный штурман — советский писатель Азат Магазов.

Генерал-лейтенант авиации
Н. МИРОНОВ

☆☆☆

О ДРУЗЬЯХ,
БОЕВЫХ ТОВАРИЩАХ...

На книжных полках недавно появилась новая книга — документальная повесть ветерана Великой Отечественной войны, летчика, Героя Советского Союза Н. А. Шмелева* о боевых делах авиаторов 710-го (впоследствии 707-го) авиационного полка ночных бомбардировщиков. В популярной форме, со знанием секретов трудных побед летчиков-ночников, летавших в первые годы войны на легких самолетах По-2, автор рассказывает о том, как воевали его друзья-однополчане, как превратили свою невзрачную машину в грозное боевое оружие.

В ноябре 1941 года, когда вражеские полчища вели бешеный натиск на позиции защитников московских рубежей, 710-й авиационный полк перелетел из тыла на один из фронтовых аэродромов Подмоскovie и вступил в бой. Трудно пришлось летчикам, не имевшим боевого опыта, на сугубо «мирных» самолетах во фронтовых условиях. Сначала, как пишет автор, они летали днем и ночью как связисты, доставляли в штабы частей пакеты, боеприпасы, газеты, почту. Бывало, экипажи попадали под огонь вражеских зенитчиков или «мессеров», гибли. Но вот на самолет установили пулемет, затем позади штурманской кабины пробили «окошечко», в которое вставили металлический цилиндр, вмещавший пять-шесть мелких осколочных бомб. Потом появились бомборицел, стали подвешивать почти полтонны бомб, в том числе противотанковых. И стала машина настоящим бомбардировщиком — штурмовиком.

Юрий Сорокин, Евгений Озеров, Дмитрий Супонин, Михаил Скочелас, Александр Воеводин... Много их, боевых товарищей, служило в полку, и о них ведет обстоятельный, теплый разговор автор книги «Небо доброе и злое». Большой урон нанесли они фашистам своим оружием. Но были полеты и иного плана. Вот экипажи получили специальное задание: лететь на передовые позиции с необычным грузом — продовольствием для наземных войск. Не всем экипажам суждено было приземлиться в указанном районе, вражеские «мессеры» блокировали его и яростно атаковали наши самолеты. И все же помощь с воздуха наземным войскам была оказана. На своих крыльях летчики несли нашим солдатам хлеб, сало, мясные консервы, снаряды, патроны — все то, что в тяжелое время прильменского половодья было необходимо для борьбы с врагом.

С интересом читаются главы «В небе Подмоскovie», «Охота на «охотников», «Переправу уничтожить», «Крылатый корректировщик», «Снайперские удары» и другие. Книга учит стойкости в борьбе с врагами, верности знамени Советской Родины.

П. ЗЮЗИН

* Шмелев Н. А. Небо доброе и злое. Документальная повесть. Издательство ордена «Знак почета» ДОСААФ СССР. М., 1979 г., 143 стр.



ПЛАНЕРИСТ НА СОРЕВНОВАНИЯХ.
Айн Эспая, 12 лет
(Эстония).

РЕБЯТАМ
СНЯТСЯ
САМОЛЕТЫ

Всесоюзный конкурс
детского рисунка



* Азат Магазов. «И в небе много дорог». Повести. «Современник». М., 1979 г., 302 стр., 1 р. 30 к.



ВЫХОД В КОСМОС
Семенов Андрей, 8 лет
(Электрoугли).



МОЯ МАМА ПАРАШЮТИСТКА.
Воронова Маша, 6 лет
(г. Владимир).



Фото В. РУБАНА

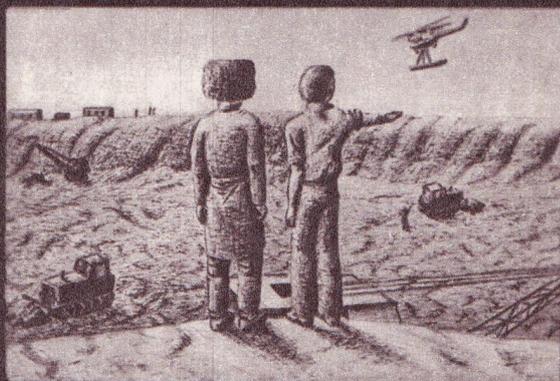


Ярко, с детской непосредственностью, в рисунках юных художников отражается мир, окружающий ребят, их мечты и увлечения. О чем мечтают мальчишки и девчонки! О путешествиях в дальние страны, о кораблях, самолетах и ракетах, уносящих в звездные дали. И наверно поэтому конкурс детского рисунка, объявленный в Международный год ребенка международной организацией ИКАО, привлёк многочисленных участников во многих странах мира.

Работы маленьких советских художников были отмечены в Монреале третьей, четвертой и рядом поощрительных премий.

Союз художников СССР и Министерство гражданской авиации организовали выставку детских рисунков, представленных на конкурс. Она называлась «Крылья мира» и образным языком рассказывала, какой видят авиацию и ее людей наши маленькие граждане. Авторы лучших работ были отмечены призами — моделями самолетов, памятным значком, наборами фломастеров и открыток. Решено сделать такие конкурсы традиционными.

На наших снимках — рисунки, экспонировавшиеся на выставке «Крылья мира».



ЧАБАТЫ.
Хасанов Батыр, 11 лет
(г. Чарджоу).

ПОЛЕТ НА ВОЗДУШНОМ ШАРЕ.
Шейхет Саша, 7 лет
(Киев).

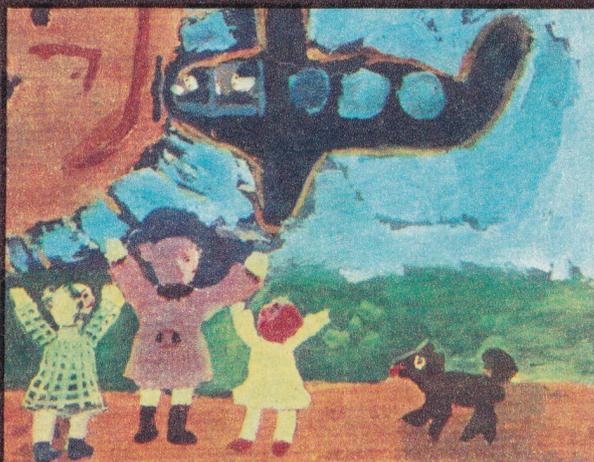
ПОЛЯРНЫЙ АЭРОДРОМ.
Янно Пыльдма, 12 лет
(г. Таллин).

НА КАНАЛЕ.
Сергушев Игорь, 13 лет.

НАД ГОРАМИ.
Николаев Юра, 11 лет
(г. Электрoугли)

КРЫЛЬЯ МИРА.
Яна Рюотельмаа, 7 лет
(Эстония).

КОСМОНАВТ.
Сафарян Тигран, 10 лет
(г. Ереван)



Г. Мансимов. Полет успешно завершен	1
А. Ежинов. Священная обязанность	1
Ю. Макаров. Спартакиада называет победителей	2
В. Волошинов. У «Зарницы» нет каникул	4
Летчики совершенствуют учебную базу	5
А. Шавлов. За счастьем	5
В. Шрамко. Новые стихи	5
Н. Балакин. По большому счету	6
И. Ананьев. В небе только девушки	8
И. Бобарыкин. 24-й московский	9
В. Турьян. Послесловие к турниру	10
В. Литвинчук. Спор воздушных бойцов	11
Г. Мокряк. Умножая славу фронтовиков	12
Н. Штучкин. Имени Василия Матакова	14
Г. Маринин. Приземление	15
И. Дынин. Фронтовая традиция	16
Ю. Тарасов, Ю. Пятницкий. Крылья куйбышевских студентов	18
Твори, выдумывай, пробуй!	20
А. Ефремов. И все для войны	20
О. Белоцерковский. Космос людям	22
А. Турбанов. Дороги штурмана Буланова	24
Ю. Заранкин. «Небо — земля»	24
Крепнут узы братской дружбы	26
В. Смирнов. Дружья обмениваются опытом	27
П. Сторчиенко. Первая победа Опытные самолеты периода второй мировой войны	28
Самолет — предшественник УТ-2	31
Н. Миронов. Автор повестей — летчик	34
П. Зюзин. О друзьях, боевых товарищах	34
Ребятам снятся самолеты	34

На 1-й стр. обл.: фото В. РУБАНА.

На 4-й стр. обл.: фото В. ТИМОФЕЕВА.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

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

Художественный редактор
Л. Шаропова

Корректор М. Ромашова

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:

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

Сдано в производство 22.08.79

Подписано в печать 12.09.79

60×90¹/₈ 5 л. л. Г-21385

Тираж 60 000 экз. Зак. 2691

Цена номера 30 коп.

Издательство ДОСААФ СССР
3-я типография Воениздата

ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

Умер Павел Григорьевич Рывкин. Ушел из жизни замечательный коммунист, человек большой души. Ветеран оборонного Общества, он проработал в нем свыше полувека: был инструктором-летчиком, начальником авиационной школы, руководил Московским городским авиамodelьным клубом ДОСААФ.

С именем П. Г. Рывкина, одного из организаторов спортивной работы в ДОСААФ, связаны становление и развитие авиамodelизма — популярного вида авиационного спорта. П. Г. Рывкин воспитал целую плеяду отличных спортсменов, достойно защищавших спортивную честь нашей Родины на международной арене. Под его непосредственным руководством сборные команды Москвы неоднократно добивались побед на всеюношеских турнирах. Много лет он возглавлял Федерацию авиамodelьного спорта СССР.

Многолетняя плодотворная деятельность П. Г. Рывкина в оборонном Обществе неоднократно отмечалась ЦК ДОСААФ СССР, а также Международной авиационной федерацией.

Говорят, хорошие руководители оставляют след в жизни. Оставил такой след и П. Г. Рывкин. Этот след в учениках, которых он напутствовал в большой спорт, в традициях его спортивного поколения, которые продолжают и развиваются сегодня.

Светлая память о П. Г. Рывкине навсегда останется в наших сердцах.

Группа товарищей

ПО СЛЕДАМ НЕОПУБЛИКОВАННЫХ ПИСЕМ

Группа спортсменов из Красноярска написала в журнал о серьезных недостатках в организации и проведении соревнований авиамodelистов областей и краев Сибирской зоны. Как сообщили редакции из Красноярского краевого комитета ДОСААФ, виновники строго наказаны.

☆☆☆

В редакцию обратился авиамodelист П. Митрофанов из Семипалатинской области с просьбой помочь ему приобрести радиоустройство для авиационной модели.

Председатель Семипалатинского областного комитета ДОСААФ В. Вычегжанин сообщил «Крыльям Родины», что П. Митрофанову оказана помощь в постройке радиоуправляемой модели.

«ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЛЕГКИХ САМОЛЕТОВ»

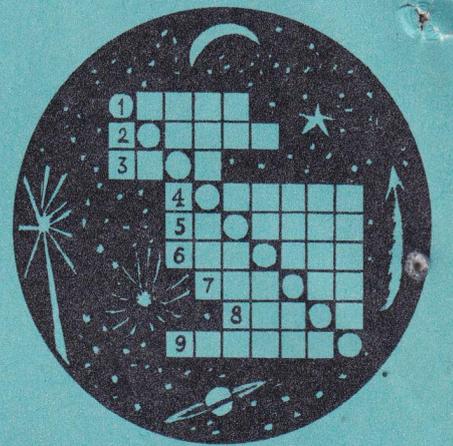
Анализ современного состояния, перспективы развития и проектирование легких самолетов — содержание этой книги. В ней даны классификация легких самолетов, их технические характеристики и назначения. Материал иллюстрирован фотографиями, таблицами, графиками.

Значительную часть легких самолетов составляют спортивные, им отводится отдельная глава с подробным изложением особенностей проектирования учебно-тренировочных и пилотажных самолетов, а также приводятся данные по отечественным и зарубежным машинам спортивного назначения.

Книга может быть пособием для студентов авиационных вузов, студенческих конструкторских бюро, авиационных спортсменов.

Ю. МАКАРОВ,
инженер

* А. Бадягин, Ф. Мухамедов. Проектирование легких самолетов. «Машиностроение». М., 208 стр. 80 к.



ВСПОМНИТЕ НАЗВАНИЯ ПЛАНЕТ

Назвав правильно девять малых планет, в кружках по диагонали прочтете название еще одной планеты названной в честь В. И. Ленина.

Составил Ф. СТОЯНОВ

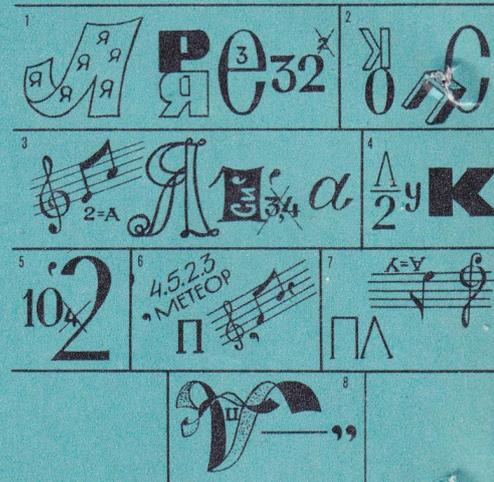
Ленинград

МАЛЕНЬКИЕ РЕБУСЫ

Прочтите названия звезд и созвездий.

Составил А. ДАНИЛОВ

Белая Калитва, Ростовской обл.



«ТРУЖЕНИКИ НЕБА»

Книга заслуженного военного летчика СССР, кандидата военных наук, генерал-полковника авиации Г. Н. Пакилева* рассказывает об основных этапах истории развития военно-транспортной авиации, о мужестве, героизме и мастерстве прославленных военных и гражданских летчиков в годы Великой Отечественной войны. Автор рассматривает также вопросы становления и развития военно-транспортной авиации в послевоенные годы, рассказывает о тружениках неба, о военно-транспортных самолетах и их создателях.

Одна из глав посвящена военно-транспортной авиации зарубежных стран.

Книга хорошо иллюстрирована, в ней много документальных и статистических данных.

В. ФЕДОСЕЕВА

* Г. Н. Пакилев. Труженики неба. Воениздат, М., 208 стр. 80 к.

РОЖДЕНИЕ ПАРАШЮТНЫХ ЗНАКОВ

26 ИЮЛЯ 1930 ГОДА в Воронеже на сборах были совершены тренировочные прыжки с парашютом. Их выполнили военные летчики Л. Минов, Я. Мошковский, А. Стоилов, К. Затонский, И. Поваляев, И. Мухин. С этой даты начинается история парашютного спорта в нашей стране. А 2 августа 1930 года на учениях ВВС Московского округа во «вражеский» тыл приземлился воздушный десант из 12 человек. Этот день стал днем рождения воздушно-десантных войск.

В феврале 1931 года в Управлении ВВС был объявлен конкурс на эскиз первого советского парашютного значка. Из представленных рисунков начальник ВВС РККА выбрал эскиз, на котором парашют в виде клина рассекал воздух.

— Вот сюда еще красную звездочку, — сказал П. И. Баранов и дорисовал будущий знак.

В первой партии знаков было изготовлено 100 штук, из них 10 — серебряных. Знак № 1 получил первый инспектор ВВС РККА по парашютному делу Л. Минов, № 2 — его помощник Я. Мошковский. Серебряные знаки вручены также укладчику парашютов В. Баранову, летчиком Б. Петрову, А. Фотееву, Г. Шмидту, первой советской парашютистке Л. Кулешовой.

А в 1932 году был создан знак «Инструктор» для инструкторов-парашютистов ВВС. Снизу к знаку крепилась подвеска с цифрами — количеством выполненных прыжков. Первый такой знак вручен пионеру советского парашютизма Л. Минову, № 2 — Я. Мошковскому.

31 мая 1933 года в Москве открылась Высшая парашютная школа Осоавиахима СССР. Выпускники ее были активными пропагандистами и организаторами массового парашютизма в городах и селах страны; руководили подготовкой начинающих парашютистов на парашютных станциях, в аэроклубах, читали лекции на заводах, выступали с показательными прыжками, организовывали строительство парашютных вышек... Среди них — первые женщины-инструкторы парашютного спорта — Некрасова, О. Яковлева, М. Гураль.

Выпускникам высшей парашютной школы вручались удостоверения и нагрудные знаки «Инструктор парашютного спорта I категории» и «Инструктор парашютного спорта II категории».

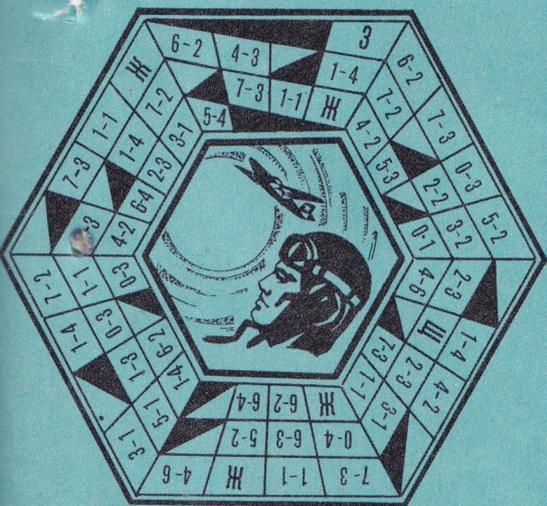
На обратной стороне серебряного знака выгравирован номер, более поздние выпуски — из латуни. Парашютный знак «Инструктор» без накладных римских цифр I и II выпускался позднее для награждения инструкторского состава в системе Военно-Воздушных Сил и Осоавиахима СССР.

10 августа 1934 года состоялся первый слет парашютистов столицы. В этот день лучшим парашютистам страны было присвоено спортивное звание «Мастер парашютного спорта СССР». Этому званию были удостоены Л. Минов, Я. Мошковский, М. Забелин, сделавший к тому времени 112 прыжков, выполнивший рекордный прыжок без кислородного прибора с высоты 6200 м и ряд экспериментальных прыжков; К. Кайтанов, имевший 113 прыжков, в том числе рекордный затяжной; Н. Камнева — самая молодая парашютистка, отличная физкультурница, выполнявшая 26 прыжков и установившая мировой рекорд в затяжном прыжке. Среди первых мастеров спорта — Б. Петров, Н. Евдокимов, В. Евсеев, П. Балашов, А. Фотеев, С. Афанасьев, В. Полежаев, А. Лукин... К концу года были изготовлены первые знаки «Мастер парашютного спорта СССР».

Парашютный спорт становился все более массовым. И потому в 1935 году был утвержден новый нагрудный знак «Спортсмен-парашютист». Для получения его необходимо было выполнить не менее 5 прыжков по программе аэроклуба Осоавиахима, сдать нормы на значки ГТО I ступени и «Ворошиловский стрелок» II ступени. К знаку крепилась подвеска в виде треугольника с выгравированной цифрой 5.

И еще об одном знаке. 4 июня 1933 года Президиум Центрального Совета Осоавиахима вынес решение: «...за большие заслуги в деле конструирования парашюта... выдать Г. Е. Котельникову особый нагрудный знак «Конструктор парашюта». Подобным знаком был отмечен в 1970 году в день своего 80-летия М. А. Савицкий.

А. САВЧЕНКО



ГОЛОВОЛОМКА

Прочтите зашифрованный здесь текст — слова из песни В. Баснера и М. Матусовского.

Составил П. ШУТИК

г. Коломыя, Ивано-Франковская обл.



АВИАКОНСТРУКТОРЫ

В маленькие круги впишите фамилии шести советских авиаконструкторов и с их помощью прочтите еще три фамилии по окружности.

Составил Е. МАМЯН

СЮМ

К 50-летию советского парашютизма



РОЖДЕНИЕ ПАРАШЮТНЫХ ЗНАКОВ

Читайте на 3-й стр. обложки

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Индекс
70450.

Цена
30 коп.