



ЗАВОД № 115

19. 7.

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**
№2 1956

Крылатые спортсмены

Слова Ивана Шамова

Музыка Владимира Костенко

Мы полюбили небо с детства
И в нем моторов властный гром.
Оставил Чкалов нам в наследство
Мечты о подвиге большом.

Припев:

В небесные просторы
Уносят нас моторы.
Нам смелости,
Отваги
Не надо занимать.
Крылатые спортсмены,
Бойцов воздушных смена,
Упорно
И настойчиво
Мы учимся летать.

Нам спорт воздушный помогает
Быть впереди всегда, везде.
Кто в небе мастерски летает,
Тот первым будет и в труде.

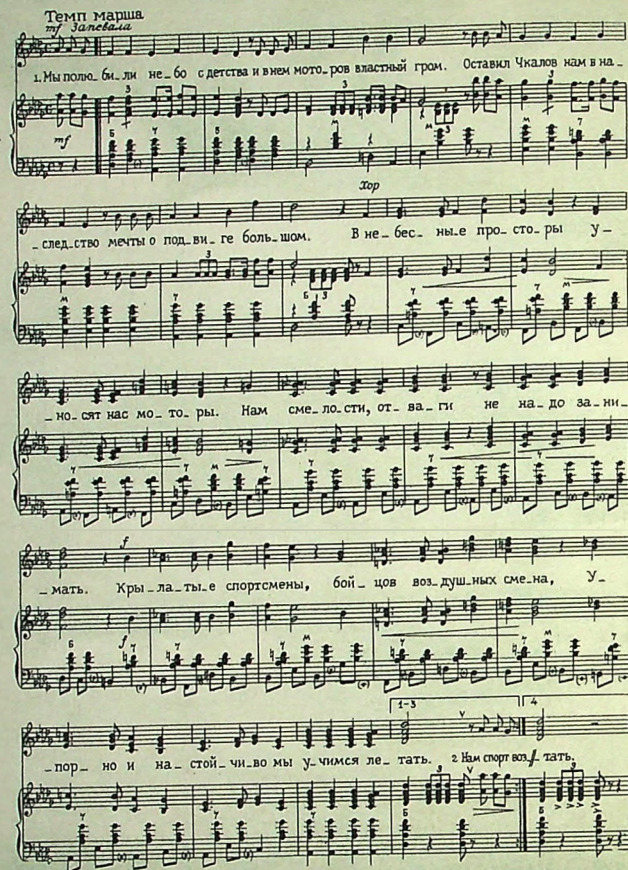
Припев.

Штурмуют дали голубые
Мы с каждым годом все смелей
И бьем рекорды мировые
Во славу Родины своей!

Припев.

Мы над землею пролетаем
Крыло в крыло, за строем строй,
Чтоб над советским мирным краем
Не смог летать никто другой.

Припев.



За нашу Советскую Родину!

№ 2 ★ ФЕВРАЛЬ ★ 1956
ГОД ИЗДАНИЯ 7-й

Адрес редакции:
Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26
Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-69-33

КРЫЛЫА РОДИНЫ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
ВОСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ (ДОСААФ СССР)

ВПЕРЕД, К ТОРЖЕСТВУ КОММУНИЗМА!

СОВЕТСКИЙ народ достойно встречает XX съезд Коммунистической партии Советского Союза. По всей необъятной советской стране растет и ширится всепародное социалистическое соревнование в честь XX съезда КПСС. Труженики города и села ознамуют открытие съезда родной Коммунистической партии — испытанного вожда и руководителя советского народа, новыми и новыми трудовыми успехами и достижениями во славу советской Родины.

Замечательные победы, одержанные советским народом за годы, прошедшие после XIX съезда Коммунистической партии. Под мудрым руководством Коммунистической партии трудящиеся нашей страны досрочно выполнили пятый пятилетний план.

За прошедшие пять лет продукция промышленности нашей страны увеличилась на 85 процентов, при этом производство средств производства возросло на 91 процент, а общий объем продукции машиностроения и металлообработки увеличился в 1955 году по сравнению с 1950 годом в 2,2 раза. В истекшем году было произведено промышленной продукции в 3,2 раза больше, чем в 1940 году. Задания пятого пятилетнего плана перевыполнены по важнейшим видам продукции тяжелой промышленности — по стали, прокату, углю, нефти, электроэнергии, цементу, алюминию, автомобилям, тракторам и многим другим видам продукции. Перевыполнены задания пятилетнего плана по транспорту.

Неуклонный рост тяжелой индустрии, неустанная забота партии о развитии социалистического сельского хозяйства создали условия для его крутого подъема. Освоение целинных и залежных земель, вооружение сельского хозяйства во все возрастающем количестве тракторами, комбайнами и другими сельскохозяйственными машинами дали возможность значительно расширить посевные площади и увеличить валовые сборы основных сельскохозяйственных культур и производство продуктов животноводства. В 1955 году по сравнению с 1950 годом площади под зерновыми культурами увеличились почти на 24 миллиона гектаров.

На основе успехов, достигнутых в развитии тяжелой промышленности, и роста продукции сельского хозяйства успешно развивается легкая и пищевая промышленность. Производство предметов народного потребления увеличилось за истекшее пятилетие на 76 процентов, что означает рост по сравнению с довоенным уровнем более чем в 2 раза.

В результате осуществления пятого пятилетнего плана возросла экономическая мощь страны, еще более упрочилась социалистическая система хозяйства, повысился материальный и культурный уровень жизни советского народа, расширились хозяйственные связи СССР со странами народной демократии, укрепилось международное положение Советского Союза и всего социалистического лагеря.

Всеми своими всемирно-историческими победами и успехами советский народ всецело обязан великой Коммунистической партии — направляющей и организующей силе советского общества. К своему XX съезду наша партия идет, как никогда единой, тесно сплоченной вокруг своего Центрального Комитета. Высоко подняв победоносное знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, Коммунистическая партия уверенно ведет народы советской страны к торжеству коммунизма. Политика партии, ее ленинская генеральная линия, выражает коренные, жизненные интересы рабочего класса, колхозного крестьянства, трудовой интеллигенции — всего советского народа. Советские люди знают, что великой целью всей героической

деятельности нашей Коммунистической партии является благо народа. Неуклонный рост могущества советской державы — свидетельство крепости морально-политического единства советского общества, союза рабочего класса и колхозного крестьянства, братской дружбы народов СССР, нерушимого единения Коммунистической партии, Советского правительства и народа.

Советский народ с огромным патриотическим подъемом встретил проект Директив XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 годы. Советские люди единодушно одобряют великие предначертания партии, отражающие думы и чаяния народа, выражают свою патриотическую готовность с честью выполнить величественные задачи дальнейшего коммунистического строительства.

Главные задачи шестого пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, — указывается в проекте Директив, — состоят в том, чтобы на базе преимущественного развития тяжелой промышленности, непрерывного технического прогресса и повышения производительности труда обеспечить дальнейший мощный рост всех отраслей народного хозяйства, осуществить крутой подъем сельскохозяйственного производства и на этой основе добиться значительного повышения материального благосостояния и культурного уровня советского народа.

Партия свято выполняет указания великого Ленина о необходимости обеспечивать преимущественный рост тяжелой индустрии — этой материальной основы всей социалистической экономики, укрепления могущества и обороноспособности советской страны, основы удовлетворения непрерывно растущих потребностей советских людей.

В шестом пятилетии объем промышленной продукции возрастет примерно на 65 процентов, при этом производство средств производства должно быть увеличено примерно на 70 процентов, а производство предметов потребления — примерно на 60 процентов. Проект Директив определяет, как первоочередные задачи шестой пятилетки, — дальнейшее развитие черной и цветной металлургии, нефтяной, угольной и химической промышленности, обеспечение опережающих темпов строительства электростанций, быстрый рост машиностроения, особенно производства технических совершенных станков, кузнечно-прессовых машин, средств автоматики и приборов.

В проекте Директив рост производства важнейших видов промышленной продукции на 1960 год — последний год шестой пятилетки — определен примерно в следующих размерах: чугун — 53 миллиона тонн, сталь — 68,3 миллиона тонн, прокат — 52,7 миллиона тонн, уголь — 593 миллиона тонн, нефть — 135 миллионов тонн, электроэнергия — 320 миллиардов киловатт-часов.

Коммунизм — это есть советская власть плюс электрификация всей страны, — в этих ленинских словах с предельной ясностью выражена сущность нового общественного строя, утвержденного в нашей стране великим Октябрем. Еще в тяжелые для нашей Родины годы разрухи и гражданской войны великий Ленин вдохновенно говорил о будущей России, — России индустриальной, залитой электрическим светом — стране технического прогресса и передовой науки.

Выполняя заветы Ленина, Коммунистическая партия уделяла и уделяет огромное внимание развитию электрификации. За годы советской власти в Советском Союзе построено и введено в действие свыше 300 электростанций большой и средней мощности, в том числе 90 гидроэлектростанций.

Поистине грандиозны перспективы дальнейшего развития электрификации нашей страны! В шестой пятилетке будет завершено строительство мощных Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций, развернется строительство Саратовской гидроэлектростанции на Волге мощностью в 1 миллион киловатт. Будут введены в действие крупнейшие гидроэлектростанции в восточных районах нашей Родины — Иркутская, первая очередь Братской гидроэлектростанции, полная проектная мощность которой составит 3 миллиона 200 тысяч киловатт, Новосибирская гидроэлектростанция. Начнется строительство новых гидроэлектростанций на Енисее, Оби и в других районах нашей страны.

Труды советских ученых открыли эру использования атомной энергии в мирных целях. Советский народ создал самую передовую в мире атомную промышленность. В шестой пятилетке мирное применение атомной энергии будет значительно расширено. Проектом Директив предусмотрено строительство атомных электростанций общей мощностью 2—2,5 миллиона киловатт, развертывание работ по созданию атомных силовых установок для транспортных целей, всемерное развитие работ по дальнейшему использованию радиоактивных излучений в промышленности, сельском хозяйстве и медицине, широкое использование применения меченых атомов в научно-исследовательских работах. Наша отечественная наука проложит новые пути, обогатит человечество новыми открытиями в деле мирного использования атомной энергии.

Выполняя гениальные предначертания партии, советский народ в новом пятилетии возведет и пустит в ход сотни новых промышленных предприятий и электростанций, введет в строй новые дома, шахты, рудники, нефтяные и газовые скважины, построит новые магистральные газопроводы, откроет новые месторождения нефти, газа, цветных и редких металлов, других полезных ископаемых, которыми так богаты недра нашей советской земли.

Труженики советской деревни и весь советский народ с воодушевлением встретили предусмотренные в проекте Директив мероприятия, обеспечивающие крутой подъем социалистического земледелия и животноводства. В 1960 году намечено довести валовые сборы зерна до 180 миллионов тонн (11 миллиардов пудов), обеспечить рост производства мяса в два раза, молока, картофеля, шерсти почти в два раза, овощей более чем в два раза, значительно увеличить производство хлопка, льна, сахарной свеклы и других технических культур. Социалистическое сельское хозяйство получит в новом пятилетии от нашей промышленности еще больше сельскохозяйственных машин. В сельскохозяйственном производстве предусмотрено широкое применение электроэнергии. Значительное повышение уровня механизации сельского хозяйства, еще более широкое использование достижений агрономической науки и передового опыта, освоение новых массивов целинных и залежных земель создадут возможности для резкого увеличения продукции нашего сельского хозяйства.

Коммунистическая партия, осуществляя руководство строительством коммунизма в нашей стране, исходит из ленинских указаний о величайшем значении производительности труда для победы нового общественного строя. Проект Директив предусматривает неуклонный рост производительности труда во всех отраслях народного хозяйства.

Выполнение заданий шестого пятилетнего плана, дальнейшее развитие нашего народного хозяйства, систематическое повышение производительности труда обеспечит неуклонный рост материального и культурного уровня жизни трудящихся. Еще краше, еще радостнее станет жизнь советских людей. В шестой пятилетке намечается увеличение национального дохода СССР примерно на 60 процентов. На этой основе будет обеспечен дальнейший рост доходов рабочих и служащих и доходов крестьян. Реальная заработная плата рабочих и служащих будет повышена в среднем примерно на 30 процентов, а денежные и натуральные доходы колхозников в среднем не менее чем на 40 процентов. Значительно возрастет розничный товарооборот государственной и кооперативной торговли, продажа населению продовольственных и промышленных товаров. Серьезно будет улучшено и значительно расширено жилищное строительство.

Повышение общего культурного уровня трудящихся является необходимым условием коммунистического строительства. О росте культуры широких народных масс в Советском Союзе говорит то, что партия и правительство в шестой пятилетке ставят задачу осуществления в основном всеобщего среднего образования в городах и сельской местности. Увеличивается выпуск специалистов с высшим и средним образованием, зна-

чительно расширяется сеть вечерних и заочных высших и средних учебных заведений.

— План великих работ! — так называет советский народ проект Директив XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 годы. Советские люди единодушно заявляют о своей готовности с честью выполнить мудрые предначертания Коммунистической партии. Трудящиеся нашей страны знают, что их интересы и интересы Советского государства едины и неразрывны. Осуществление шестого пятилетнего плана будет означать дальнейшее укрепление экономического могущества СССР, значительное повышение народного благосостояния, рост советской культуры.

В проекте Директив указывается, что Советская страна располагает теперь всеми необходимыми условиями для того, чтобы на путях мирного экономического соревнования решить в исторически кратчайшие сроки основную экономическую задачу СССР — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны по производству продукции на душу населения. Нет сомнения в том, что эта историческая задача будет с честью выполнена советским народом. Залогом этого являются неоспоримые преимущества социалистической системы, богатейший рост сил социалистического лагеря, неиссякаемый творческий энтузиазм и патриотизм советского народа, мудрое руководство Коммунистической партии.

Шестой пятилетний план — новое яркое свидетельство миролюбивых устремлений советского народа, твердой и последовательной мирной политики, которую проводит великий Советский Союз. Мирное сосуществование и дружественное сотрудничество государств, несмотря на различие их общественного строя, — таков важнейший принцип советской внешней политики. Выполняя новый пятилетний план, Советский Союз, как и прежде, будет стремиться к расширению экономических связей с другими странами на основе взаимной выгоды, в интересах упрочения мира во всем мире.

Шестой пятилетний план — план грандиозного мирного строительства — представляет собою документ огромного международного значения. Его осуществление еще более укрепит хозяйственные связи Советского Союза со странами народной демократии. Новая советская пятилетка послужит для людей труда на всем земном шаре еще одним убедительным доказательством великих преимуществ социалистической экономики, созданной трудом и гением народа, экономики, развивающейся в интересах все более полного удовлетворения материальных и духовных потребностей трудящихся, во имя мира и прогресса.

Проект Директив шестого пятилетнего плана говорит о несокрушимой силе могучей советской державы. Продолжая свой великий подвиг созидания коммунистического общества, отстаивая дело мира во всем мире, советский народ ни на минуту не забывает о враждебных происках реакционных империалистических кругов — противников мира и международного сотрудничества.

Претворение в жизнь шестого пятилетнего плана еще более укрепит обороноспособность нашей любимой Родины. Советские Вооруженные Силы и их славный Воздушный Флот благодаря неустанным заботам Коммунистической партии и Советского правительства имеют все необходимое для того, чтобы с достоинством и честью выполнять свой священный долг — охранять мирный, созидательный труд народа.

Укрепление обороноспособности социалистической Родины советский человек считает своим родным, кровным делом. Ярким подтверждением тому является патриотическая деятельность массового добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Вместе со всеми трудящимися организации ДОСААФ встречают XX съезд Коммунистической партии новым подъемом оборонно-массовой и спортивной работы.

Комитеты, первичные и учебно-спортивные организации Общества призваны всемерно поддерживать творческую инициативу членов Общества, вовлекать широкие массы трудящихся в активную оборонную и спортивную деятельность, направлять их усилия на дальнейшее укрепление обороноспособности нашей страны, на достижение новых спортивных успехов во славу любимой социалистической Отчизны.

★

Советский народ встречает XX съезд КПСС, тесно сомкнув свои ряды вокруг родной Коммунистической партии, вокруг ее Центрального Комитета. Под руководством партии советские люди в шестой пятилетке добьются новых славных побед на своем доблестном пути к торжеству коммунизма.

ГОРДОСТЬ СОВЕТСКОГО НАРОДА

СОВЕТСКИЕ ВОИНЫ вместе со всеми народами нашей страны отмечают тридцать восьмую годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота. Этот традиционный праздник советские люди встречают новыми успехами во всех областях коммунистического строительства.

Вооруженные Силы нашей социалистической державы — любимое детище и гордость народа, верный страж государственных интересов нашей Родины, надежный защитник дела мира во всем мире. Своим могуществом, всеми своими победами они обязаны мудрому руководству Коммунистической партии, неустанным заботам партии, правительства и народа об укреплении обороноспособности страны социализма.

Тридцать восемь лет назад в огне сражений с империалистическими захватчиками родилась новая, революционная армия — армия освобожденных рабочих и крестьян, армия братства между нациями нашей страны, армия, воспитанная в духе интернационализма. Отмечая это историческое событие, великий вождь трудящихся, основатель Коммунистической партии и Советского государства В. И. Ленин говорил: «В первый раз в мире создана армия, вооруженная сила, знающая, за что она воюет, и в первый раз в мире рабочие и крестьяне, приносящие невероятно тяжкие жертвы, ясно сознают, что они защищают Советскую социалистическую республику, власть трудящихся...»

Созданные Коммунистической партией под руководством великого Ленина наши Вооруженные Силы наголову разбили войска белогвардейцев и иностранных интервентов. Однако империалисты не отказались от своих попыток уничтожить вооруженным путем первое в мире социалистическое государство. Они устраивали вооруженные провокации на Дальнем Востоке, в степях Монголии, в заснеженных лесах Карельского перешейка, но каждый раз получали сокрушительный отпор. В 1941 году они направили против Советского Союза вооруженные полчища гитлеровской Германии.

Внезапное, вероломное нападение фашистской Германии прервало мирный созидательный труд нашего народа. По зову Коммунистической партии на защиту социалистического государства поднялся весь советский народ. Началась Великая Отечественная война — самая тяжелая и жестокая из всех войн, когда-либо пережитых нашей Родиной. В этой войне дело шло о жизни и смерти Советского государства, о жизни и смерти народов СССР, о том — быть народам Советского Союза свободными или впасть в порабощение.

Советский народ под руководством Коммунистической партии, ее Центрального Комитета во главе с великим продолжателем дела Ленина — И. В. Сталиным одержал всемирно-историческую победу в Великой Отечественной войне. В этой войне Советская Армия показала свое превосходство над армией противника, а наше воору-

жение превзошло вооружение гитлеровской армии, которое по тому времени считалось лучшим вооружением среди армий капиталистических стран.

Советский Союз и его Вооруженные Силы, одержав победу над гитлеровской Германией и милитаристской Японией, вышли из войны еще более могучими. Значительно возрос международный авторитет нашего государства.

Величайшим итогом второй мировой войны было образование мирового лагеря социализма и демократии во главе с СССР и Китайской Народной Республикой.

Вместе со всеми народами социалистического лагеря советский народ настойчиво и последовательно борется за дело мира во всем мире. Советский Союз проводит политику укрепления мира и международной безопасности, политику дружественных отношений со всеми народами.

В то же время надо иметь в виду, что реакционные империалистические круги не отказались от своих агрессивных планов по отношению к Советскому Союзу и странам народной демократии. Империалистические государства продолжают создавать различные военные блоки и союзы, отказываются запретить атомное и другое оружие массового уничтожения, отказываются от сокращения вооруженных сил и продолжают гонку вооружений.

Все это заставляет советский народ продолжать свои усилия по укреплению обороноспособности социалистической Родины. Повышение боевой мощи Советской Армии является одной из главных задач Коммунистической партии, Советского правительства, всего нашего народа.

Советские конструкторы создали замечательные образцы новейшей боевой техники и оружия для всех родов войск. Наша военная техника и оружие по своим тактико-техническим данным, по своим боевым качествам превосходит современные виды вооружения иностранных армий. Овладение новой военной техникой, изучение способов наиболее эффективного использования ее боевых возможностей находятся в центре внимания личного состава советских Вооруженных Сил.

38-ю годовщину Советской Армии и Военно-Морского Флота наши воины встречают новыми успехами в боевой и политической подготовке, в укреплении дисциплины, организованности и порядка, в повышении боеготовности частей и подразделений.

В нашей стране народ и армия составляют одно целое, одну дружную братскую семью. Советский народ всемерно поддерживает Вооруженные Силы, заботится об укреплении их могущества и боеиспособности. Большую роль в решении этой задачи играет и патристическая деятельность Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. В организациях этого Общества советские патриоты овладевают различными военными специальностями, готовят себя к защите родной страны,

Под руководством партийных организаций, в тесной связи с советскими, профсоюзными, комсомольскими и другими общественными организациями, коллективы ДОСААФ ведут широкую военно-массовую работу, пропагандируют и распространяют военные знания, развивают среди членов Общества различные виды спорта.

День Советской Армии и Военно-Морского Флота организации нашего патристического Общества отмечают значительными достижениями в вовлечении в ДОСААФ новых членов и привлечении их к активному участию в оборонно-массовой работе. На предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях создаются новые кружки по изучению военного дела, повышается качество занятий в учебно-спортивных организациях Общества, укрепляется их материальная база.

Коммунистическая партия, Советское правительство создали самые благоприятные условия для плодотворной деятельности добровольного патристического Общества. Эти возможности необходимо всемерно использовать для еще более широкого развертывания военно-массовой и спортивной работы, дальнейшего роста рядов Общества, для усиления воспитания членов ДОСААФ в духе советского патристизма и готовности к защите социалистической Родины.

Большие и ответственные задачи стоят перед нашими спортсменами, в частности, перед парашютистами, летчиками, планеристами, авиамоделистами. В этом году в Москве состоится III мировой чемпионат по парашютному спорту. Уже сейчас необходимо развернуть деятельную подготовку к этому важному спортивному событию. Одержав убедительную победу на прошлом чемпионате, советские парашютисты должны и на этот раз подготовиться так, чтобы достойно защитить спортивную честь своей страны.

Систематические тренировки, настойчивая борьба за повышение спортивного мастерства — вот верный путь к спортивным успехам. Авиационные спортсмены обязаны приложить все силы к тому, чтобы ознаменовать спортивный сезон 1956 года новыми всесоюзными и мировыми рекордами, прославить нашу любимую Родину замечательными достижениями в развитии военно-прикладных видов спорта.

Празднование 38-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота проходит в обстановке небывалого политического и трудового подъема, вызванного величайшим событием в жизни нашей партии и народа — XX съездом КПСС. Не покладая рук трудится советский народ, народ-созидатель, над претворением в жизнь величественной программы коммунистического строительства. Наш народ может быть уверен, что советские Вооруженные Силы бдительно стоят на страже и сумеют дать сокрушительный отпор любому агрессору, если он посмеет напасть на нашу миролюбивую социалистическую Родину.

Мужество

Виктор Лузгин



Быть может, редкий летчик не был
В таких просторах высоты,
Где лишь противник твой и ты,
И только небо, небо, небо.
И ни товарища, ни друга —
Они остались где-то там...
И только воздух синей вьюгой
Свистит по крыльям, по бортам.
Ты здесь боец и гражданин!
Тебе никто здесь не укажет,
Не даст совета, не подскажет,
Решай все сам: ты здесь один.

Он видел, как пошли кружить,
Оставив огненные трассы,
Винтом к земле два вражьи аса
И приказали долго жить.
Но трое их. Не кончен бой.
Глаза краснеют, как от пыли...
С крестами свастики на крыльях
Враг промелькнул над головой.
Майор рванул свой «ястребок»,
Перевернулся, сделал «бочку»,
Готовясь огненную строчку
Всадить фашисту в левый бок...
«Фу, чорт! Иссак боезапас». —
Он видел, видел, как уходит
Крестастый недобитый ас...
«А ну-ка помозгуй, Володя!
Лишь только тот, чьи крепче нервы,
Кто, не задумываясь, собой
В тяжелый час рискует первым,
Тот и выигрывает бой!»

Был зло стремителен наскок.
Врага мгновенно он таранил
И понял: сам осколком ранен,
Разбит ударом «ястребок».

...Горит осколок между плеч.
Сняв парашют в сыром овраге,
Он слышит вражеской ватаги
Хмельную, лающую речь.
«Ну, что ж, — подумал, — если крышка,
Так пусть уж...» Вынул пистолет...

И вдруг из зарослей на свет
Шагнул веснушчатый мальчишка.
Спокойно на майора глядя,
Спросил:

— Вы можете привстать?
Я спрячу вас, товарищ дядя,
Здесь есть укромные места.

Ползком, шурша по дну оврага,
Пробрались в высохший камыш,
Дохнула илестою влагой
Низинно-дымчатая тишь.
Майор прилег, и не дыша
Присел мальчишка в изголовьи.
Глядит, как красят струйки крови
Сухие стебли камыша...

★

Еще роса на летном поле
Дымит испариной слегка.
Прошел, чеканя шаг, за столлик
Высокий командир полка.



Дежурный перед строем встал
И рапортует, «смирно» стоя...
..... :
Прошел за столлик генерал,
Комдив со звездочкой Героя...

Что в память врезаться могло бы
Сильнее, чем простой приказ,
Когда объявят в первый раз
Вам благодарность за учебу!
Тут знаешь цену каждой фразы,
Той отечаненной строки,
Той, от которой как-то сразу
Кровь резко бросится в виски,
Подступит к сердцу теплым грузом...
Приказ читает адъютант...
— Служу Советскому Союзу! —
Чеканит рослый лейтенант.
И вдруг (не ждали от Орлова!)
Он вскинул светлые глаза,

Застыв по струнке, просит слова:

— Я вам хотел бы рассказать...
Я расскажу вам про награду,
Про ту, что долго берегу...
...Взрываясь, ухали снаряды
На взятом немцем берегу.
Горел закат. В деревне враг
Свиристельствовал жестоко, люто.
Вися на стропах парашюта,
Проплыл наш летчик... и в овраг.
Мне было десять лет... малыш...
Пока враг шарил по равнине
Я спрятал летчика в низине
В высокий высохший камыш.
Майор, порывисто дыша,
Лежал. Присевши в изголовьи,
Я увидал, как струйки крови
Багрят тростинки камыша.
Я понял все. Мгновенно снял
С себя худую рубашонку
И с расторопностью ребенка,
Как мог, его забинтовал.
Стыл дымно-красный свод небес.
В низине медленно темнело.
Майор шепнул:
— Пора за дело —
Тебе в деревню, мне, брат, в лес.
Возможно, выйду к партизанам...
Держи. На память! Заслужил...
Часы из правого кармана
Он мне в ладошку положил.
Теперь, спустя лет десять с лишком,
Владельца их я б не узнал...

Вдруг, вспомнив шустрого мальчишку,
Овраг... сухой камыш, привстал
Комдив, герой войны в сединах...
Весь полк сердечно ликовал,
Когда Орлова генерал
Обнял взволнованно, как сына.

★

Так повелось у нас: мы с детства
Готовимся в ряды бойцов.
По завещанию отцов
Берем мы мужество в наследство.



СЛУЖЕНИЕ РОДИНЕ

Подполковник М. Гольцшев

ЕСТЬ ТАКИЕ имена, которые вечно связаны со славной историей советской авиации. Мы никогда не забудем тех, кто возвеличил славу советского Воздушного Флота, таких отважных и гордых соколов Отчизны, как Валерий Чкалов, Николай Гастелло, Анатолий Серов, Григорий Кравченко...

★

Шел 1931 год. Советские люди, преодолевая трудности, успешно претворяли в жизнь план первой пятилетки. Вырастали корпуса новых заводов, электростанций, крепили колхозы и совхозы. Волею Коммунистической партии, усилиями советского народа наша Родина становилась могучей индустриальной страной. Укреплялись и Вооруженные Силы — верный страж первого в мире социалистического государства. Новая техника поступала на вооружение наших войск. Создавались такие виды промышленности, как самолетостроение, моторостроение. Страна обретала могучие крылья.

В тот памятный год перед приемной комиссией «Качи», как любовно называли тогда Севастопольскую школу военных летчиков имени Мясникова, в числе других юношей предстал комсомолец Григорий Кравченко. Невысокого роста, крепко сложенный, веселый по характеру, с ясным, чуть прищуренным взглядом, он как-то сразу располагал к себе. Биография его была проста: сын крестьянина-бедняка села Голубовка, Перещенинского района, Днепропетровской области, окончивший после школы крестьянской молодежи первый курс московского землеустроительного техникума, комсомолец с 1927 года, — вот, пожалуй, и все, что могли узнать члены комиссии из документов Кравченко, которые были приложены к комсомольской путевке.

— В вашем распоряжении только год. За этот год вы должны стать хорошим военным летчиком, — сказали ему. — Вы понимаете, что вам нужно сделать?

— Понимаю, — коротко ответил Григорий.

С этого времени он, бывший студент землеустроительного техникума, стал овладевать новой профессией, которая ничего не имела общего с прежней: вместо земли он должен был покорять небо.

Деятнадцатилетний юноша с головой уходит в учебу. Он изучает теоретические дисциплины — аэродинамику, метеорологию, навигацию, вникает в тайны устройства авиационных моторов, различных частей самолета. Он живет одной мыслью: летать!

И вот он — в воздухе. Ровно гудит мотор над головой и по горизонту — безбрежное иссиня-голубое южное не-

бо, внизу — знакомые очертания аэродрома, учебных зданий.

Первый, вывозной, полет окончен. Григорий отвечает на вопросы инструктора и вскоре, радостный и возбужденный, рассказывает своим новым друзьям по школе о пережитом за эти короткие минуты пребывания в воздухе.

За этот год учебы в жизни Григория произошло немало памятных событий. Однако самым памятным и значительным был тот момент, когда на партийном собрании рассматривали его заявление о приеме в партию.

— Меня воспитал комсомол. Меня растит партия. Я обещаю выполнить любое задание партии, пока буду жить, — сказал он присутствовавшим на собрании.

Григорий стал коммунистом. С еще большей настойчивостью взялся он за овладение техникой. Он успешно усвоил теоретические предметы, а в воздухе оказался понятливым, исполнительным и дисциплинированным.

Настали дни выпуска. Погостими августовскими вечерами, когда солнце садится за далекую кромку Крымских гор и сразу вступает в свои права тихая южная ночь, курсанты, успевшие дружить за год учебы, расставались друг с другом. Одни уезжали на Дальний Восток, другие — на Украину, третьи — на Север. Страна создавала сильный Военно-Воздушный Флот, и летные кадры нужны были всюду. Только Григорий Кравченко никуда не уезжал: командование его оставило в этой же школе инструктором. Знания, опыт и навыки, полученные от других, теперь нужно было передавать курсантам. Это было почетно и ответственно.

Обучая других, Григорий Кравченко непрерывно учился сам. Он глубже понимал смысл аэродинамических законов, познавал технику, отшлифовывал свои навыки в пилотировании. Эта учеба продолжалась и в 1932 году, когда он работал инструктором, и в последующие годы службы в авиачасти, где он был летчиком, командиром звена, а затем командиром отряда отдельной эскадрильи.

Обратимся к документу. Вот выписка из служебной аттестации Кравченко, относящейся к 1936 году: «Мотор, самолет и вооружение знает хорошо. К полетам готовится. Техника пилотирования хорошая... На инспекторской проверке занял первое место по технике пилотирования. Огневая подготовка — стрельба — отличная. Программу слепых полетов проходит успешно... Достойно продвижения на должность командира звена во внеочередном порядке».

Постепенно — от полета к полету — росло боевое мастерство летчика-истребителя Григория Кравченко. Он научился умело использовать манев-



Дважды Герой Советского Союза
Г. П. Кравченко.

ренные качества машины, мгновенно оценивать воздушную обстановку, выбирать из десятков возможных решений одно, наиболее правильное, ведущее к победе, и добиться ее. Смелость и личная отвага, соединенные с глубокими знаниями и опытом, превращали его в настоящего воздушного бойца.

А. М. Горький говорил: «В жизни всегда есть место подвигам». Эти слова великого писателя имеют прямое отношение к жизненному пути Григория Кравченко. Коммунист Кравченко, ставший зрелым летчиком-истребителем, видел свой долг в равностном выполнении обычных, казалось бы будничных заданий: он летал, вел учебные воздушные бои, много работал. И Родина отметила успехи своего верного сына: в 1936 году за успешные учебно-боевые полеты его наградили первым орденом — «Знаком Почета». Эта высокая правительственная награда вдохновила его на новые успехи. Кравченко работает летчиком-испытателем, выполняет ряд правительственных заданий, за что и был награжден орденом Красного Знамени. В феврале 1939 года на его груди засияла золотая звезда Героя Советского Союза.

...1939 год. Бескрайние песчаные степи Монголии. Жаркое солнце за долгий летний день накаляет землю, но вечером, едва скроется солнце, быстро становится холодно. В брезентовой палатке при свете «молнии» за небольшим походным столиком сидит, склонившись над полетной картой, командир авиационного истребительного полка Герой Советского Союза майор Г. П. Кравченко. Он прибыл сюда, в район боевых действий на реке Хал-

хин-Гол, чтобы вместе с другими советскими войсками помочь дружественному монгольскому народу отбить провокационное нападение японской авиации.

— Разрешите, товарищ майор!— В палатку протискивается начальник штаба полка. Он принес различные документы, в том числе боевое донесение о действиях полка за минувший день.

Скупые строки донесения гласили: 8 июля 1939 года в воздушном бою 10—15 км юго-западнее Хуху-Ундур-оба участвовало наших 51 самолет, со стороны противника 30. В результате боя сбит 21 самолет противника. Наши потери — 3 самолета.

— Много потеряли, много, — задумываясь над донесением, говорит Кравченко и губы его плотно сжимаются.

Он собирает командиров эскадрилий и советуется с ними о планах на завтрашний день. А рано утром он, поставив боевую задачу подчиненным, садится в краснозвездный истребитель «И-16» и ведет свой полк на боевое задание. «Бедущий я», — это было законом летной деятельности авиационного командира Кравченко. Он первым атаковывал врага — стремительно, напористо и вместе с тем расчетливо, и немало вражеских самолетов, обжатых пламенем, падали в выжженную солнцем монгольскую степь.

По примеру командира храбро дрались летчики полка. Они хорошо усвоили правило, которым руководствовались в каждом бою майор Кравченко, — выходить из боя последним. Так оно и было в действительности: советские летчики обрывают японских асов в огнестрелье, надежно удерживая за собой инициативу.

В боевой истории авиационного полка, которым командовал майор Кравченко, в период боев в районе реки Халхин-Гол записано немало блестящих побед. Приведем некоторые факты. 23 июля летчики полка под командованием Кравченко произвели 111 самолетовых вылетов, в воздушных боях сбили 11 вражеских самолетов и 1 аэростат. 29 июля майор Кравченко вывел группу в 27 самолетов на вражеский аэродром со стороны солнца и произвел штурмовку. На аэродроме было уничтожено 13 самолетов врага. Через полчаса советские летчики повторили налет. Еще 6 вражеских машин запылали на стоянках. Характерная деталь: этот аэродром японцы тщательно маскировали. Их самолеты были покрыты сетками, травой и свежим сеном. Острый взгляд командира Кравченко сумел разгадать хитрость врага, а выход со стороны солнца обеспечил внезапность атаки.

В последних числах августа наши наземные войска вели решительные наступательные действия по разгрому окруженной группировки врага. Ожесточение боя нарастало с каждым днем на земле и в воздухе. Например, 25 августа в районе Узур-Нур группа советских самолетов встретила 80 самолетов врага. Завязался напряженный бой. 35 минут длилась эта своеобразная воздушная дуэль, которая кончилась тем, что враг потерял 26 машин и вынужден был покинуть поле боя. Од-

ним из героев этого боя был майор Кравченко.

Только за восемь дней решающих боев полк Кравченко произвел 2404 самолетовых вылета. По четыре, пять раз в сутки экипажи взмывали в небо, навстречу врагу. За эти же дни летчики полка провели 10 воздушных боев, сбили 42 вражеских истребителя, 33 бомбардировщика, выполнили 49 воздушных разведок и произвели 18 штурмовок наземных войск. Летчики полка и их смелый командир внесли свой вклад в дело разгрома зарвавшихся агрессоров.

Родина достойно наградила своих верных сынов, крылатых богатырей. За успешные боевые действия в районе Халхин-Гола полк удостоился ордена Красного Знамени, а его командир Г. П. Кравченко одним из первых советских летчиков стал дважды Героем Советского Союза. В полку пятнадцать лучшим воздушным бойцам было присвоено звание Героя Советского Союза. В воспитании летчиков-истребителей большую роль сыграл сам командир полка. И многим из 66 человек, принятых в ряды Коммунистической партии в период боев, рекомендации дал командир.

Бурно, в стремительном водовороте больших событий, мчалась жизнь Григория Пантелеевича в последующие годы. В сентябре 1939 года он из знойных степей Монголии попадает на западную границу нашей Родины и принимает участие в освободительном походе Советской Армии в западные области Украины и Белоруссии, затем работает в Москве, избирается депутатом Московского областного совета депутатов трудящихся, а морозной зимой 1939—1940 гг. командует особой авиационной бригадой в Карелии, участвует в боях против белых.

Осенью 1940 года генерал-лейтенант авиации Г. П. Кравченко учится на курсах усовершенствования при Академии Генерального Штаба. Затем он подает рапорт с просьбой о зачислении на первый курс Академии. Просьба была удовлетворена, но началась война, и генерал-лейтенант авиации Г. П. Кравченко 22 июня 1941 года вновь садится в кабину самолета-истребителя, чтобы вести в бой подчиненных ему летчиков одного из авиационных соединений.

Брянский, Калининский, Западный фронты. Напряженные бои с гитлеровскими захватчиками в начальный период войны, когда на стороне противника были такие факторы, как внезапность нападения, количественный перевес в танках, самолетах. В эти трудные месяцы достойный вклад в дело защиты Москвы, Ленинграда и многих других городов и сел нашей Родины внес Г. П. Кравченко. Он не щадил сил, смело шел навстречу врагу, дерзко атаковывал фашистских стервятников, умело планировал воздушные бои, совершенствовал тактические приемы. Его стремительный самолет-истребитель являлся настоящей грозой для фашистов.

...Это было в конце ноября 1941 года. Разведчики установили, что по шоссе Скопин — Рязань движутся колонны моторизованной дивизии противника. Командование поставило задачу перед летчиками соединения Г. П. Кравченко — нане-

сти удар с воздуха по этим колоннам, не дать им подойти к линии фронта, где положение наших частей было довольно тяжелым.

В короткий срок самолеты были подготовлены к вылету. Несколько групп ушли на штурмовку вражеских войск. С одной из них вылетел генерал-лейтенант авиации Кравченко. Советские летчики атаковали вражеские танки, бронемашин неожиданно. Они метко сбрасывали бомбы, обстреливали гитлеровцев из пушек и пулеметов. На шоссе горели машины с черными крестами на бортах, в панике металась фашисты. А краснозвездные самолеты вновь и вновь пикировали на цели. Продвижение колонны замедлилось, образовались пробки. На второй день удар с воздуха был еще более мощным. Советские летчики штурмовали эту колонну на третий, четвертый и пятый день. Вражеская дивизия была деморализована, она понесла большие потери.

Военный совет Брянского фронта объявил летчикам соединения Кравченко благодарность.

Подобных примеров умелых и инициативных боевых действий летчиков под командованием Кравченко имеется немало. Так, во время боев по прорыву блокады Ленинграда его соединение провело за короткий срок 70 воздушных боев, в которых было сбито 48 истребителей и 9 бомбардировщиков врага. Наши потери были незначительны.

23 февраля 1943 года генерал Кравченко вместе со своими летчиками поднялся в воздух и вступил в воздушный бой с врагом. Это был последний его боевой вылет. Г. П. Кравченко погиб в этом бою смертью храбрых во имя счастья и свободы советских людей.

★

...В Москве на Красной площади, в Кремлевской стене на мраморных досках начертаны имена прославленных советских соколов — Чкалова, Серова, Кравченко...

Приказом Министра Обороны СССР Григорий Пантелеевич Кравченко зачислен навечно в списки 3-й эскадрильи Н-ского Краснознаменного истребительного полка, которым он в свое время командовал.

...Окончен летный день. На плацу ровными шеренгами выстроен личный состав полка. Идет вечерняя поверка. Командир громко называет имена:

— Дважды Герой Советского Союза Кравченко.

Правое плечо четко отвечает:

— Дважды Герой Советского Союза Кравченко пал смертью храбрых за свободу и независимость Родины.

В казарме на видном месте стоит аккуратно заправленная кровать. Над ней установлен большой портрет генерала Кравченко. Рядом — выписка из приказа Министра Обороны, в котором говорится:

«Он известен личному составу Вооруженных Сил и всему Советскому народу как бесстрашный военный летчик, прославивший своими подвигами нашу славу авиацию, отдавший все свои силы и жизнь делу служения своему народу, своей социалистической Родине».

Такие люди бессмертны!

З А О Ч Н Ы Е СОРЕВНОВАНИЯ ПАРАШЮТИСТОВ

Г. Пясецкая,
заслуженный мастер спорта

ЗАОЧНЫЕ соревнования спортсменов-парашютистов на первенство ДОСААФ проводились в минувшем году в третий раз. По сравнению с прошлыми соревнованиями, в 1955 году число аэроклубов, участвовавших в этом интересном авиационно-спортивном мероприятии, несколько возросло, а количество участников увеличилось. Следует отметить, что в большинстве аэроклубов спортивно-технические результаты, показанные на соревнованиях, намного улучшились. Это в первую очередь относится к победителю III заочных соревнований — Ворошиловградскому аэроклубу, а также к Ставропольскому и Ижевскому аэроклубам, набравшим по всем упражнениям свыше 90 процентов возможных очков.

На этот раз программа заочных соревнований была несколько усложнена за счет введения дополнительного упражнения по стрельбе и более высоких требований, предъявлявшихся к стилю свободного падения. Все участники должны были выполнить четыре упражнения. Первое из них состояло в выполнении двух прыжков на точность приземления с высоты 600 м в круг диаметром 300 м. По второму упражнению также требовалось совершить два прыжка, но уже с высоты 1000 м. Выполняя третье упражнение, спортсмен совершал один комбинированный прыжок с высоты 1600 м и задержкой раскрытия парашюта на 20 секунд с последующим приземлением в круг. Четвертое упражнение заключалось в стрельбе из малокалиберной винтовки по мишени № 6 на 25 метров пятью патронами.

Каждая команда должна была состоять из пяти лучших спортсменов аэроклуба, имеющих не ниже 2-го разряда. Обязательным условием было включение в состав команды хотя бы одной девушки, а также спортсмена-парашютиста не из постоянного, а из переменного состава. Главным судьей, а также и старшими судьями, могли быть лишь те товарищи, которые имеют не ниже 1-й судейской категории.

Там, где все условия соревнований были точно соблюдены, аэроклубы добились значительных успехов. Это, прежде всего, относится к спортсменам Ворошиловградского аэроклуба, которые завоевали переходящий кубок



Команда Ворошиловградского областного аэроклуба, победившая на заочных соревнованиях спортсменов-парашютистов на первенство ДОСААФ. На снимке (слева направо): А. Бондаренко, П. Коваленко, С. Багинский (проводит занятие), И. Чередников и Ю. Пеклин.

ДОСААФ, находившийся до этого у парашютистов Центрального аэроклуба СССР.

В команду Ворошиловградского аэроклуба входили два мастера спорта — Ю. Пеклин и С. Багинский — и три спортсмена 2-го разряда — укладчик парашютов П. Коваленко, горный мастер И. Чередников и калийщица А. Бондаренко.

Ворошиловградцы добились успеха потому, что руководство аэроклуба со всей ответственностью подошло к организации заочных соревнований, правильно спланировало тренировку и проведение соревнований. Спортсмены имели почти два месяца для того, чтобы как следует подготовиться к заочным соревнованиям и получить должную тренировку. Так, например, Ю. Пеклин совершил 38 тренировочных прыжков, П. Коваленко — 21, И. Чередников — 18, А. Бондаренко — 15. С. Багинский во внутриклубных соревнованиях не участвовал, так как в это время он проходил тренировку на специальном сборе парашютистов.

Серьезная подготовка помогла Ворошиловградской команде занять первое место.

Второе место завоевала команда Ставропольского аэроклуба, отстав от победителя всего на 11 очков. На третьем — Ижевский аэроклуб. Хороших результатов добились также парашютисты Днепропетровского, 1-го Московского и Красноярского аэроклубов.

Лучшие личные достижения на заочных соревнованиях показали следующие 10 парашютистов: Ю. Пеклин (Ворошиловград) — 964 очка (из 1005 возможных), С. Сарбашев (Ставрополь) — 951 очко, В. Бажанов (Ижевск) — 949 очков, С. Багинский (Ворошиловград) — 948 очков, В. Раков (ЦАК СССР) — 946 очков, В. Тихоненко (Днепропетровск) — 942 очка, П. Коваленко (Ворошиловград) — 938 очков, А. Асонов (Калинин) — 935 очков, С. Митин

(ЦАК УССР) — 933 очка и С. Конышев (Ижевск) — 931 очко.

В первую пятерку парашютистов вошли: Л. Сагарьян (Ставрополь) — 931 очко, А. Бондаренко (Ворошиловград) — 873 очка, И. Вертипрахова (Красноярск) — 863 очка, Л. Беспятая (Днепропетровск) и Н. Молянова (1-й Московский городской аэроклуб), набравшие по 859 очков.

Однако далеко не во всех аэроклубах к заочным соревнованиям парашютистов отнеслись с достаточной серьезностью. В ряде аэроклубов были допущены нарушения положения о соревнованиях, и нарушители, естественно, платились за свою оплошность. Так, Витебский аэроклуб по сумме набранных очков выходил на 11-е место. Но в его команде не было спортсмена из переменного состава — она была целиком укомплектована штатными работниками аэроклуба. Из-за этого Витебский аэроклуб откатился с 11-го места на 29-е.

Команда Курганского аэроклуба также выступила в неполном составе — среди спортсменов не было ни одной девушки. Помимо этого, команда показала очень слабые результаты в прыжках на точность приземления — пять раз парашютисты не попали в зачетный круг и набрали всего 37,8 процента возможных очков.

Молотовский аэроклуб участвовал в заочных соревнованиях впервые. Здесь, видимо, недостаточно внимательно изучили положение о соревнованиях, и в тех упражнениях, в которых требовалось выполнить два прыжка, выполнили всего по одному. Разумеется, что ошибка не могла не сказаться на количестве очков, набранных командой.

Эти и ряд других примеров свидетельствуют о том, что в некоторых аэроклубах к организации заочных соревнований парашютистов подошли формально, лишь бы «отбыть номер». Именно так обстояло дело во всех трех



центральных аэроклубах: имени В. П. Чкалова, Украинском и Белорусском.

Победитель заочных соревнований 1954 года Центральный аэроклуб СССР с 1-го места перешел на 5-е. ЦАК БССР уступил свое 3-е место и занял лишь 8-е. Еще хуже выступил ЦАК УССР: отдав 2-е место, он удовольствовался 17-м. Все три победителя прошлых соревнований выступили значительно ниже своих возможностей.

Почему же эти три ведущих аэроклуба, в которых много парашютистов высокого класса, имеющих золотые медали за победы на всесоюзных соревнованиях и за установление мировых рекордов, потерпели поражение? Почему они утратили свое первенство?

На этот вопрос нетрудно ответить, если ознакомиться хотя бы с тем, как были организованы заочные соревнования в ЦАК СССР. Они проводились здесь после розыгрыша первенства СССР, на котором такие члены Центрального аэроклуба, как В. Раков, А. Калинин, А. Макарихина, А. Исанин, показали отличные результаты. В этом аэроклубе много и других сильных парашютистов.

Однако руководство ЦАК, совет аэроклуба не мобилизовали спортсменов на то, чтобы удержать кубок, не вдохновили их на борьбу за первенство и поэтому они выступили ниже своих возможностей. Здесь не подумали о том, чтобы провести со спортсменами дополнительную квалифицированную тренировку. Вместо этого положились на авось, на старый опыт. Поджились — и проиграли, заняв место, которое совсем не к лицу такому сильному клубу.

Заметно ухудшили работу и парашютисты 2-го Московского городского аэроклуба. В 1955 году они выступили очень слабо, хотя имели возможности для достижения хороших результатов. Парашютисты этого аэроклуба пять раз не попали в зачетный круг.

Очень слабо выступают на соревнованиях — внутриклубных, областных, заочных и всесоюзных — парашютисты Московской области. Парашютисты Коломенского аэроклуба, выполнив в заочных соревнованиях 25 прыжков, 10 раз просчитались и не попали в зачетный круг. По всем упражнениям, вместе со стрельбой, коломенцы набрали только 43,9 процента возможных очков. Что касается Серпуховского и Егорьевского аэроклубов, то из трех заочных соревнований они участвовали только в одном и притом с низкими результатами. В последних соревнованиях оба эти клуба не участвовали совсем.

В некоторых аэроклубах формальное отношение к организации заочных соревнований выразилось в том, что там постарались провести их как можно раньше, т. е. без достаточной подготовки. Именно такую торопливость проявили в Харьковском аэроклубе. Хотя по положению заочные соревнования могли проводиться до 1 октября, в Харькове их начали 10 июня, без серьезной тренировки. Результат не замедлил сказаться: харьковчане заняли 25-е место...

На последнем месте в заочных соревнованиях оказалась команда Барнаульского аэроклуба, набравшая всего 37,7 процента возможных очков. При-

чины поражения барнаульцев довольно поучительны и о них стоит рассказать подробнее.

Прежде всего, барнаульская команда выступала в неполном составе: в Барнауле не нашлось ни одной парашютистки, которой можно было бы поручить отстаивать спортивную честь своего аэроклуба. Так произошло потому, что девушек к парашютному спорту в этом аэроклубе не привлекают, с ними не работают. На внутриклубных соревнованиях здесь участвовали только две парашютистки, но из-за недостаточной подготовки они не могли быть допущены к заочным соревнованиям. Не подготовив должным образом ни одной спортсменки и включив в команду пятерых мужчин, барнаульцы тем самым обрекли себя на то, что достижения лучшего из этих пятерых спортсменов не были засчитаны.

Следующим промахом здесь, как и в Харькове, была излишняя торопливость. Хотя в Барнауле заочные соревнования были проведены после внутриклубных, но промежуток между ними был очень мал — всего одна неделя. Разумеется, за этот короткий срок спортсмены, отобранные для участия в заочных соревнованиях, не могли получить почти никакой дополнительной тренировки.

Так, участники барнаульской команды спортсмены 1-го разряда А. Куряинов, Д. Самохвалов, В. Федотов и спортсмен 2-го разряда Б. Ермохин совершили в порядке тренировки к заочным соревнованиям всего по два прыжка. А пятый участник команды, укладчик парашютов спортсмен 1-го разряда П. Берсенов «подготовился» к заочным соревнованиям, выполнив всего один тренировочный прыжок!

ОБОРОННО-МАССОВАЯ РАБОТА В КОЛХОЗЕ

Добрая слава идет о колхозе им. Молотова Днепропетровской области. Из года в год крепнет его хозяйство, растут урожаи, повышается продуктивность общественного животноводства. В минувшем сельскохозяйственном году доходы сельхозартели составили 4,5 миллиона рублей.

Передовой колхоз является и передовым в Днепропетровской области по оборонно-массовой работе. Первичная организация ДОСААФ в этой сельхозартели — лучшая в области. Недавно ее активисты тт. Криворучко и Спицкий были награждены знаком «За активную работу».

Члены ДОСААФ изучают стрелковое дело, связь, мотоцикл. Учитель местной школы тов. Салимоненко организовал кружок авиамоделлистов при школе, сумел заинтересовать детей этим интересным спортом.

Много внимания уделяет первичная организация ДОСААФ пропаганде военных знаний среди колхозников. Регулярно устраиваются доклады и лекции на оборонные темы. В последнее время были проведены доклады о развитии Воздушного Флота СССР, о противовоздушной и противохимической защите и другие. Члены колхоза охотно посещают военный кабинет первичной орга-

По календарному плану внутриклубные соревнования должны были закончиться не позже 1 августа. После этого оставалось еще целых два месяца для подготовки и проведения заочных соревнований. Времени для специальной тренировки по их программе было вполне достаточно, однако в Барнауле им не воспользовались, попытались решить задачу «с хода» и, конечно, потерпели неудачу.

Вместе с тем следует сказать и о том, что есть еще много аэроклубов, которые вообще стоят в стороне от заочных соревнований по парашютному спорту. К числу таких клубов относятся Кемеровский, Уфимский, Горьковский, Рязанский и некоторые другие. А что касается Магнитогорского аэроклуба, то здесь парашютисты не проводят никаких соревнований уже три года.

Итоги заочных соревнований по парашютному спорту свидетельствуют о том, что их успех в значительной мере зависит от правильной организации внутриклубных соревнований, от широкого размаха спортивной работы в каждом аэроклубе, от вдумчивой, планомерной и систематической тренировки спортсменов-парашютистов. Именно на этих вопросах необходимо сосредоточить внимание руководства аэроклубов и командиров парашютных звеньев, готовясь к очередным заочным соревнованиям по парашютному спорту.

Было бы целесообразно, чтобы в дальнейшем команды для участия в заочных соревнованиях комплектовались не только за счет штатных работников аэроклубов, а в основном из числа спортсменов-парашютистов переменного состава. Это способствовало бы еще более массовому развитию парашютного спорта.

Для которого правление колхоза предоставило просторное и удобное помещение. Актив хорошо оборудовал его. Колхозники с интересом рассматривают плакаты, картины, рассказывающие об организации оборонной работы среди населения. Особый интерес вызывают плакаты по парашютному спорту.

Выражая общее мнение колхозной молодежи, секретарь комсомольской организации молочно-товарной фермы № 1 Мария Муха говорит:

— Наша молодежь хочет заниматься парашютным спортом. Люди, работая на поле неподалеку от учебного аэродрома городского аэроклуба, с завистью смотрят на медленно снижающиеся разноцветные куполы парашютов и спрашивают: «Когда же и мы начнем заниматься парашютным спортом?»

Недавно избранному комитету первичной организации ДОСААФ необходимо учесть пожелания колхозников и создать кружок парашютистов-укладчиков. В этом им может помочь и городской аэроклуб.

С. Тайгин

с. Подгороднее,
Днепропетровской области.

Высотный прыжок

В. Романюк,

заслуженный мастер спорта

СОВРЕМЕННЫЕ самолеты летают на больших высотах. А где бы ни летал летчик, он неразлучен со своим парашютом: кто знает, когда придется воспользоваться им! Может быть, это придется сделать на большой высоте...

Поэтому летчику, а также спортсмену-парашютисту необходимо знать, как надо покидать самолет, летящий в стратосфере, как предохранять себя от кислородного голодания, от обмороживания, надо четко представлять себе трудности, с которыми можно встретиться, прыгая с большой высоты.

Высотный прыжок с парашютом характеризуется рядом особенностей. Если, например, покинув самолет на большой высоте, сразу открыть парашют, то долгое время — минут 20—25 — придется пробывать на жгучем морозе. Если при динамическом ударе произойдет что-либо с кислородной аппаратурой, то парашютисту не избежать кислородного голодания. При раннем раскрытии парашюта летчика неизбежно отнесет далеко в сторону — иногда километров на 70.

Еще сложнее такой прыжок в боевой обстановке: здесь открывать парашют сразу после того, как отделишься от самолета, никак нельзя. Летчик, допустивший такую оплошность, может быть ранен обломками сбитого самолета или расстрелян противником в воздухе; его может отнести на вражескую территорию.

При выброске групп в тылу у противника раннее раскрытие парашюта неизбежно приведет к рассеиванию десанта на большой площади.

Еще не так давно считали, что раз воздух на высоте разрежен, то при одинаковой приборной скорости парашют будет наполняться медленнее, следовательно, и динамический удар будет меньше. Однако практика показала, что на большой высоте динамический удар гораздо сильнее, чем на малой. Оказалось, что сила динамического удара в основном зависит от скорости парашютиста на траектории падения, которая в свою очередь зависит от истинной скорости самолета. А ее парашютист далеко не всегда знает.

Парашютисту необходимо учитывать, что если при полете на высоте 10—12 км скорость по прибору будет равна, скажем, 300 км/час, то истинная скорость самолета будет около 600 км/час. С подъемом на высоту, где воздух разрежен, истинная скорость полета всегда значительно больше показываемой прибором. Это и приводит к обычно неожиданному для парашютиста возрастанию силы динамического удара. Поэтому высотные прыжки целесообразнее всего совершать не с немедленным раскры-

тием парашюта, а с длительной задержкой.

За свою многолетнюю практику спортсмена-парашютиста я семь раз прыгал с высоты, превышающей 10 тысяч метров. Наибольшая высота, с которой мне, да и кому бы то ни было другому, приходилось прыгать — 13 400 м. Это был прыжок с немедленным раскрытием парашюта; он состоялся 13 августа 1947 года. Еще раньше, 25 сентября 1945 года, я совершил прыжок с высоты 13 108 м и полетел, не раскрывая парашюта, 12 141 м. Это были дневные одиночные прыжки. Их результаты являются всесоюзными рекордами и превышают официально зарегистрированные мировые рекорды.

Летом 1955 года группа спортсменов-парашютистов, тренером которой был я, а капитаном Н. Никитин, решила совершить два затыжных рекордных высотных прыжка — дневной и ночной. Первый из них был совершен с высоты 11 119 м группой в составе спортсмена 2-го разряда Г. Николаева, спортсмена 1-го разряда В. Петренко и А. Савина, мастеров спорта Н. Никитина, Н. Жукова, П. Долгова, П. Ищенко и меня. Спортсмены полетели, не раскрывая парашютов, 10 455 м, установив всесоюзное и мировое достижение. Свободное падение продолжалось в среднем 172 сек.

В ночном прыжке, состоявшемся через несколько дней после первого, участвовала та же группа, за исключением Г. Николаева. На этот раз спортсмены покинули самолет на высоте 11 044 м и полетели, не раскрывая парашютов, 10 413 м. Свободное падение продолжалось 170 секунд. Результат ночного прыжка также явился всесоюзным и мировым достижениями.

Высотные групповые затыжные прыжки требуют большой предварительной тренировки и внимательного подбора спортсменов. Мы к своим рекордным прыжкам начали готовиться за полтора года до их выполнения.

С некоторыми участниками рекордной группы — Савиным, Жуковым, Ищенко — я знаком уже около 10 лет; мы многократно совершали совместные прыжки и знали, кто из нас на что способен. С другими товарищами я познакомился несколько позже. Все они также оказались бывальыми парашютистами — летали на больших высотах и прыгали с них. Каждый имел опыт в прыжках с задержкой раскрытия парашюта до 100 секунд.

Н. К. Никитин прыгал с 10 000 м, много раз «поднимался» в барокамере и термобарокамере. П. И. Долгов много тренировался, летал на высотах, превышающих 8000 м. А. Г. Савин, хотя и не прыгал с особенно больших высот, но хорошо овладел прыжками с задержкой раскрытия парашюта, много тренировал-

ся в барокамере и термобарокамере. Давно прыгают и Н. П. Жуков с П. Ф. Ищенко. Последний был участником рекордного группового прыжка с высоты 11 200 м. У обоих имеется значительный опыт в прыжках с задержкой раскрытия парашюта. Самыми молодыми участниками группы были Г. И. Николаев и В. К. Петренко. Но и у них уже имелся известный опыт затыжных прыжков.

Присмотревшись на тренировочных прыжках друг к другу, мы поняли, что каждый из нас, безусловно, справится с поставленной задачей. Все участники группы являлись уже полностью сформировавшимися парашютистами. Они уверенно падали, хорошо управляя телом. В начальной тренировке никто из них не нуждался. Однако в целом вся группа шла на такой затыжной прыжок из стратосферы впервые. Поэтому мы разработали специальную программу подготовки. Она включала тренировку в барокамере и термобарокамере, полеты на большую высоту и прыжки с обычных высот, но в зимнем обмундировании, с полным комплектом всех приборов и кислородного оборудования, как и при рекордном прыжке.

Готовясь к прыжкам, мы «поднимались» в барокамере на высоту 5, 8 и 12 тысяч метров. Сам я еще до этого «поднимался» на высоту 13 тысяч метров. На 5000 м мы «поднимались» без кислорода, а выше — с кислородным оборудованием. Такая тренировка необходима каждому спортсмену, если у него был перерыв в подъемах на большую высоту.

Затем мы приступили к тренировке в термобарокамере, в которой «поднимались» на высоту в 7000 и 12 000 м. На высоте 7000 м температура опускалась до минус 47°, а на высоте 12 000 м — до минус 55°. В термобарокамере, в условиях, приближенных к прыжку, мы проверяли, как предохраняет от холода наша одежда, а также, как работают кислородные приборы.

Парашютисту, выполняющему высотный затыжной прыжок, целесообразнее всего надевать меховые брюки, такую же куртку, меховой шлемофон, унты, шерстяные перчатки, а поверх их меховые. Некоторые считают, что вместо брюк и куртки лучше надевать меховой комбинезон. Я не разделяю этого мнения, так как в комбинезоне труднее двигаться.

Унты, перчатки, шлемофон — все это подгоняется так, чтобы, когда оставляешь самолет или во время свободного падения, их не сорвало встречным потоком воздуха. Если обмундирование будет подогнано плохо и поток воздуха сорвет что-либо, то парашютист, особенно при прыжке зимой, может отморозить обнаженную часть тела.

Огромное значение имеет также бесперебойное и обильное питание кислородом, которое зависит от безотказной работы кислородного оборудования. Поэтому помогавшие нам инженер В. А. Абрамов, техник Ф. С. Коваленко и другие товарищи сделали все для того, чтобы кислородная аппаратура работала бесперебойно.

Помимо установленных на самолете бортовых кислородных баллонов, у каждого спортсмена был индивидуальный переносимый кислородный прибор. Его коробка вмещает 0,8 л кислорода, которого хватает на 12—15 минут.

Тренируясь в барокамерах, а также и во время полетов, каждый из нас точно знал среднее «резервное время», т. е. время, которое он способен пробыть на высоте без искусственной подачи кислорода. Так, например, резервное время на высоте 7000 м составляло около 2 минут, а на высоте 10 000 м — почти 10 секунд.

Каждый спортсмен имел основной и запасный парашюты, страхующий прибор для автоматического раскрытия парашюта (КАП-3) и по два барографа — при рекордных прыжках надс особенно тщательно обеспечить работу регистрирующих приборов. Таково было наше снаряжение.

В промежутках между «подъемами» в барокамерах мы летали на больших высотах и выполняли тренировочные прыжки с обычных высот. Все участники группы совершили полеты на высоте 7, 9 и 11 тыс. м. В этих полетах мы проверяли себя, аппаратуру, сигнализацию. Помимо этого, во всех полетах, в каких нам приходилось обычно участвовать, мы, снизившись до высоты 2500 м, выполняли тренировочный прыжок с задержкой раскрытия парашюта до высоты 800—700 м.

Особенного внимания требовала тренировка в ночных прыжках, так как ночью выполнить прыжок с задержкой раскрытия парашюта труднее, чем днем. Ночи бывают разные — светлые и темные, да и местность, над которой приходится прыгать, тоже различна. Хорошо, если есть река, озеро или бетонированная площадка — они обычно заметны сверху, и это помогает ориентироваться в высоте. Но бывает и так, что на земле абсолютно ничего не видно. И тогда, естественно, возникает вопрос: как же точнее определить момент раскрытия парашюта?

Пользоваться секундомером было затруднительно: из-за быстрой смены температуры стекло его запотевало. Мысленный отсчет времени, к которому обычно прибегают парашютисты в групповом, а тем более, ночном прыжке, тоже был рискованным: из-за случайной неточности одного спортсмена, который слишком рано откроет парашют, мог пропасть результат всей группы.

Простое решение вопроса предложил Г. Николаев. Еще в процессе тренировок он применил своего рода «прибор-сигнал». Это был обыкновенный прибор для автоматического раскрытия парашюта КАП-3. Прибор укреплялся на поясе у спортсмена и взводился так, что срабатывал на высоте 1000 м, но при этом он не открывал парашюта, а просто дергал спортсмена за куртку, предупреждая его о приближении момента раскрытия парашюта. Почувствовав рывок, спортсмен начинал отсчет времени и, отсчитав 6 секунд, открывал парашют. Вслед за Николаевым «прибор-сигнал» стали применять и остальные члены нашей группы. Благодаря этому все мы почти одновременно открывали парашюты, не долетав до земли метров 700. При личных прыжках высота, конечно, определялась нами и визуальным путем.

Закончив тренировку в Москве, мы вылетели на один из приволжских аэродромов, где должны были состояться рекордные прыжки. Здесь вся группа выполнила еще один затяжной тренировоч-



Тренировка к рекордному дневному высотному прыжку с длительной задержкой раскрытия парашюта. Слева направо: В. Г. Романюк, укладчик парашютов Н. К. Лапушкин, П. И. Долгов, Н. П. Жуков и А. Г. Савин.

Фото Б. Щадронова

ный прыжок с высоты 7000 м с раскрытием парашютов в 800 м от земли.

Наступило утро прыжка. Вылетели на рассвете. Кабина самолета закрыта, земли мы не видим. В самолете устроена трехцветная сигнализация. Все команды подает штурман самолета В. С. Монахов, который ведет расчет.

При рекордном прыжке очень важно точно выполнить все условия, установленные для группы, иначе рекорд может быть не зафиксирован. Для нас важнейшим условием является высота. Экипаж самолета во главе со своим командиром Героем Советского Союза В. К. Гречишкиным отлично подготовил материальную часть и подготовился сам. Мы уверены, что самолет в точно рассчитанное время достигнет заданной высоты.

Для того, чтобы установить новый рекорд в прыжке с высоты 10 000 м, надо превзойти ранее существовавший рекорд не менее, чем на 2%. Мы решили совершить прыжок с высоты порядка 11 000 м. Значит, чтобы наверняка выполнить это намерение, самолет должен подняться на высоту, несколько превышающую заданную.

Каким же должно быть это превышение? Из опыта мы знали, что при отковытии люка высота полета, из-за увеличения сопротивления воздуха, падает на 150—200 м. А ведь если в момент прыжка барограф зафиксирует высоту, которая окажется меньше заданной, то рекорда может и не быть...

Значит, надо подняться по крайней мере на 150 м выше намеченной для прыжка высоты. Кроме того, вся группа необходимо возможно быстрее покинуть самолет. Поэтому мы решили, что команда «пошел!» будет подана нам не голосом, не световым сигналом — этой командой для нас будет само открытие люка.

...Вот мы и достигли намеченной высо-

ты: на приборе у летчика 11 150 м. Вспыхивает желтая лампочка — это сигнал «приготовиться». Через две минуты открывается люк — и тогда прыжок! Выпускающий Никитин поднимается с сиденья. Встаем и мы. Я становлюсь у заднего обреза люка.

И вот створки его открываются... В то же мгновение я покидаю самолет. Прыгаю ногами вниз, «солдатиком». Я знаю, что через две секунды за мной последует Ищенко, а за ним, с такими же интервалами, Жуков, Долгов, Николаев, Петренко и Савин. Последним прыгнет капитан команды Никитин. Все они также прыгают «солдатиком». Так прыгали мы и в дневном, и в ночном рекордных прыжках.

Отделившись от самолета, я через 2—3 секунды перешел в падение плашмя, лицом вниз, и тотчас же увидел под собой большой, выложенный из белых полотнищ крест — наш финиш. Впрочем, я знал, что с большой высоты многие предметы кажутся непосредственно под тобой, на самом же деле они иногда отстоят на значительном расстоянии.

Падать предстоит целых 170 секунд... Стараясь не терять из поля зрения крест, стремительно лечу вниз. Временами крест начинает уходить из-под меня влево, и тогда, управляя телом, я делаю доворот, чтобы все время видеть мишень.

Упругий поток морозного воздуха обжигает лицо. Температура — минус 50,4°... Особенно мерзнет лоб. Несмотря на то, что я, да и некоторые другие товарищи, перед прыжком забинтовали лоб, — все равно тысячи ледяных иголок покалывают череп. Щеки мерзнут меньше. Видимо, для высотного прыжка необходим специальный шлем или хотя бы теплый подшлемник, закрывающий весь лоб и возможно большую часть лица. Очки при высотных прыжках надевать не следует, так как они могут запотеть.

Лицо так мерзло, что некоторые из нас бросали на несколько секунд управление телом и заслонялись перчатками. В связи с этим возникает вопрос: целесообразно ли при затяжных прыжках все время падать лицом вниз? Может быть, умея хорошо управлять телом, целесообразно первые 5—6 тысяч метров падать на спине? Тогда лицо не будет так мерзнуть.

Кроме того, следует учесть, что при прыжках с большой высоты непрерывное управление телом держит парашютиста в сильном напряжении, излишне изматывает его. На высоте, где мало кислорода, излишние движения быстро утомляют спортсмена.

Мне думается, что при высотных прыжках целесообразнее некоторое время падать на спине. Опытный, хорошо управляющий телом парашютист может перевернуться лицом к земле, когда до нее останется 4 тысячи метров. К такому же выводу пришли и некоторые другие члены нашей группы. Падение на спине, когда не чувствуешь никакого задания, проходит более благоприятно.

При дневном прыжке с большой высоты первоначально даже крупные земные ориентиры выглядят как бы в тумане. По мере приближения к земле они становятся все яснее и отчетливее. Опытные парашютисты хорошо запоминают очертания местных предметов и по их виду ориентируются в остающейся высоте. Так было и на этот раз. Покинув самолет, я все время наблюдал не только за выложенной внизу мишенью, но и за земными ориентирами — кустарником, дорогой, полями.

Постепенно становится теплее, стало легче дышать. Земля приближается. Когда до нее остается 3 тысячи метров — все внимание сосредоточиваю на устойчивости падения. Начиная с этой высоты, ни в коем случае нельзя впасть во вращение, иначе можно потерять ориентировку в пространстве и времени и преждевременно открыть парашют. Напряжение все нарастает и нарастает, нервы напряжены до предела. Подхожу к 1000 метров... Эту высоту я чувствую всем своим существом. Пора! И в тот же момент — легкий рывок за пояс. Это сработал «прибор-сигнал».

Начинаю отсчет шести секунд: «тысяча сто один, тысяча сто два...». Дойдя до «тысяча сто шесть», дергаю кольцо.

Динамический удар — парашют открыт...

Некоторые думают, что при длительной задержке динамический удар бывает особенно сильным. Это не так. Дело в том, что при прыжках с длительной задержкой скорость сначала нарастает, затем устанавливается и, наконец, уменьшается. В нашем прыжке примерно к 20-й секунде свободного падения скорость достигла 100—115 м/сек. Затем какой-то отрезок своего маршрута мы прошли с этой скоростью. А дальше, в силу увеличения плотности воздуха, скорость стала постепенно уменьшаться. На высоте 2000 м она составляла 50 м/сек, а в момент раскрытия парашюта — всего 47 м/сек. Вот эта скорость и определила силу динамического удара, которая равнялась 5—6-кратной перегрузке. Для сравнения скажем, что при катапультировании летчик безболезненно переносит 18-кратную перегрузку.

Раскрыв парашют, я все внимание сосредоточил на подготовке к приземлению. Именно в этот момент парашютисту целесообразнее всего снять кислородную маску, ибо раньше он этого сделать никак не может. Все остальные действия парашютиста аналогичны действиям при обычных прыжках.

Приземлились мы нормально, с расцениванием в радиусе 1,5 км.

Ночной высотный затяжной прыжок, состоявшийся вскоре после дневного, был несколько сложнее. Температура ночью была в земли плюс 15°, а на высоте — минус 46°.

Как и в дневном прыжке, высоту мы определяли с помощью «прибора-сигнала», а также визуально. Поэтому освещение площадки приземления имело особенно большое значение. Эта прямоугольная площадка была обозначена пятью обращенными в зенит фарами, одна из которых стояла в самом ее центре. Впрочем, надо сказать, что с высоты, превышавшей 11 тысяч метров, фар почти не было видно.

Рядом с площадкой приземления стоял еще прожектор, направлявший свой луч в зенит. Луч этот вращался, образуя как бы световую воронку, служившую первоначальным ориентиром для летчика.

В момент прыжка рядом с каждой фарой были зажжены специальные яркие факелы зеленоватого цвета, горящие 8 минут.

У каждого из нас был электрический фонарик, которым мы пользовались только после раскрытия парашюта для осмотра купола — с земли сигналы фонарика заметны не были.

Ночь выдалась исключительно темная. В прежних моих ночных прыжках все же были видны кое-какие ориентиры — дороги, водные пространства, аэродромные здания с белыми шиферными крышами, огоньки населенных пунктов. А в этот раз под нами лежала ровная голая степь. Я прыгаю более 20 лет и никогда еще не видел такой черной ночи. Кроме тьмы! Никаких ориентиров, кроме ясно видимого с высоты прожектора.

Когда мы отделились от самолета, про-

жектор опустил свой луч и начал вращать им по земле. Луч вращался довольно быстро — полный оборот он делал за несколько секунд. Мелькнет под тобою освещенная полоса и исчезнет. Это хоть немного помогало в ориентировке.

Постепенно начинаешь прорисовываться световой прямоугольник площадки приземления. Она кажется прямо под тобою, значит высота еще большая, и я чувствую себя совершенно спокойно.

Но вот до земли остается не более 3000 метров. Напрягая зрение, временами смутно различаю под собою темные массивы пахоты и более светлые квадраты ржи. Цепляюсь взглядом за каждую черную точку, стремясь использовать ее для определения остающейся высоты. Огни на площадке приземления становятся все отчетливее и вот они начинают уходить из под меня в сторону — значит до земли уже недалеко. Кажется, что вот-вот врежешься в нее. Никогда я столько не переживал, как в эту ночь!

Позже некоторые участники прыжка говорили мне:

— Если бы мы не знали, что вот-вот сработает «прибор-сигнал», то не выдержали бы и открыли парашюты раньше срока.

Но этого не случилось ни с кем. «Прибор-сигнал» и на этот раз оправдал себя: получение его предупреждение, каждый из нас отсчитал по 6 секунд и затем открыл парашют. Все парашюты открылись один за другим, с интервалами в 1—2 секунды. Парашютисты отметили, что динамические удары были нормальными, никто не почувствовал значительных перегрузок.

Ночь была тихая, снижались мы с небольшим раскачиванием и опустились в 4-х километрах от намеченного квадрата. Шум в ушах прошел не сразу — при прыжках с большой задержкой раскрытия парашюта уши всегда «закладывает». Делаю несколько глотательных движений, чтобы быстрее уравновесить давление и «войти в норму».

У каждого из нас было с собою по два световых сигнала — нечто вроде факела. Было условлено, что сразу после приземления мы зажигаем по факелу.

Смотрю — в непроглядной тьме, то справа, то слева, то спереди вспыхивают зеленоватые столбы огня: зажгли факелы мои товарищи. Я насчитал шесть факелов, мой — седьмой. Между крайними факелами — километра три, значит разбросало нас не так уж сильно.

Через 3—4 минуты подъехала машина, мне помогли собрать парашют, и вот мы уже мчимся по ночному полю к следующему парашютисту. Прыжок закончен...

Все участники нашей группы готовы к дальнейшим прыжкам, к установлению новых рекордов. Я лично доволен обоими этими прыжками. Но это — не предел. Впереди — новые рекорды! Я вполне уверен, что без специальных костюмов, с такой же кислородной аппаратурой, с какой мы прыгали, можно выполнить групповые рекордные прыжки с высоты 12—13 тысяч метров. Но если попытаться поднять «потолок» еще выше, то тогда уж не обойтись без специального костюма или скафандра. Придет время — будет и это! Раз летчики осваивают все новые и новые высоты, будем осваивать их и мы, парашютисты.

В КОМИТЕТЕ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЕ И СПОРТУ

В связи с выполнением нормативов и требований Единой всеобщей спортивной классификации приказом председателя Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР присвоено звание мастера спорта следующим авиационным спортсменам:

по парашютному спорту —
В. К. Петренко (ВВС) и А. Г. Савину (ВВС);

по планерному спорту —
А. О. Дебахову (Симферополь) и
Ф. П. Сосновскому (Днепропетровск);

по авиамodelьному спорту — Ю. К. Соколову (г. Москва).



В. Иванов,
инструктор-общественник, мастер спорта

СВЕЖИЙ ВЕТЕР шелестит в кустарнике. На самой вершине склона, распластав отливающие серебром крылья, стоит планер. Курсанты, разбившись на две группы, натягивают амортизатор. Старт!

Как птица, почти без разбега, машина вспорхнула в воздух. Планерист уверенно выполняет разворот, проходит над склоном, снова разворот... В воздухе — Виктор Рослов. С напряженным вниманием следят за его полетом товарищи. Последний разворот, скольжение, посадка. Несколько человек окружают планер, ставят его на тележку и быстро, почти бегом, доставляют обратно на склон.

Так начался один из летних дней в кружке планеристов города Жуковского. Свои полеты кружковцы проводят со склонов холмов в районе деревни Чулково, Раменского района, Московской области.

Многие планеристы нашего кружка, совершив более ста полетов со склонов, не только в совершенстве овладели планером, но выработали свой летный «почерк», приобрели уверенность в управлении машиной, научились в любых условиях принимать правильное решение. Они стали пилотами безмоторной авиации.

История нашего кружка начинается с 1948 года, когда по инициативе членов ДОСААФ одной из первичных организаций города был построен учебный планер А-1. Мне было поручено руководство этим кружком планеристов.

Много трудностей пришлось преодолеть

членам кружка, прежде чем удалось приступить к систематическим полетам: не было помещения для хранения планера, трудно было организовать теоретические занятия, не было хорошего амортизатора. Но об этих трудностях не стоит писать: они, к сожалению, знакомы многим инструкторам-общественникам.

В инструкторской работе мне очень помог 3-й Московский городской аэроклуб, в котором я состою уже 10 лет. В этом аэроклубе одновременно с личной тренировкой я много летал и с курсантами.

Когда был создан кружок, у меня уже имелся некоторый опыт инструкторской работы. Полеты с курсантами на планере А-2 дали мне возможность изучить их наиболее характерные ошибки, выработать подход к каждому из них.

Однако, как стало ясно впоследствии, обучение на одноместном планере значительно сложнее, чем обучение буксировочному полету на А-2.

Уловить по поведению машины в воздухе характер допущенной кружковцем ошибки, проанализировать ее причины и в каждом отдельном случае найти правильный прием для ее исправления — вот к чему, прежде всего, должен стремиться инструктор. Не имея возможности дать указание и поправить летящего на одноместном планере курсанта, мне приходилось чаще возвращаться к теории, глубже изучать особенности каждого кружковца.

С самого начала организации кружка в него вошли, в основном, авиамodelисты, станции юных техников города Жуковского. Это сыграло весьма положительную роль: авиамodelисты, строящие и запускавшие кордовые модели самолетов, значительно лучше осваивали полет на планере. Так, наш выпускник Анатолий Харламов, много занимавшийся кордовыми моделями, одним из пер-

вых в кружке совершил полет с полной натяжкой амортизатора. В дальнейшем он выполнил более ста полетов со склонов, причем несколько из них — парящих.

Очень быстро осваивали программу бывшие авиамodelисты Юрий Макаров, Валентин Бочаров, Валентин Кузнецов и Виктор Рослов, также занимавшиеся постройкой кордовых моделей. Самый молодой наш курсант, ученик школы № 2 города Жуковского авиамodelист Георгий Жарков в первом же полете, выполненном после девяти пробежек, совершил посадку вполне нормального профиля.

Для подготовки планеристов из числа бывших авиамodelистов, занимающихся запуском кордовых моделей, требуется, в среднем, в два раза меньше пробежек и «низких» полетов, после которых можно приступать к полетам с полной натяжкой амортизатора. Объясняется это, очевидно, тем, что при управлении кордовой моделью движения ручкой очень сходны с движениями ручки планера. Таким образом, кордовая модель является хорошим «тренажером» для планериста. На этом «тренажере» будущие планеристы достаточно хорошо осваивают действие руля высоты. Действие же элеронов они осваивают на балансировке, которой мы придаем большое значение. Остается освоить действие руля поворота — и первоначальный комплекс пилотирования закончен.

Инструкторам-планеристам и инструкторам авиамodelного дела надо учесть, что авиамodelизм, особенно запуск кордовых моделей, дает хорошую предварительную подготовку будущим планеристам.

В нашем кружке, как и везде, обучение начиналось с наземной подготовки, основным видом которой является балансировка. Однако следует отметить, что наилучший результат балансировка дает не в тихую погоду, а при ветре свыше 5—6 м/сек — тогда планер хорошо слушается элеронов.

Особенно хороша для балансировки такая погода, когда ветер превышает 10 м/сек. Полеты тогда проводить уже нельзя, зато движения элеронами при сильном ветре становятся почти такими же, как в полете, и курсант быстро приобретает нужные навыки. Однако в ветреную погоду работать надо очень внимательно, в частности, необходимо следить, чтобы у подкосов всегда находились люди, так как сильный порыв ветра может перевернуть планер даже вместе с курсантом.

Перед первым полетом курсанты выполняли по 15—20 пробежек. Затем каждый из них совершал по 20—30 полетов на 1—2 метра. В этих полетах мы добивались четкой отработки техники взлета и посадки, а также точного выдерживания направления и устранения кренов.

Переходить к следующим упражнениям — полетам на равнине с полной натяжкой амортизатора и планирующим полетам с небольших склонов — надо с большой осторожностью. Если при небольшом полете даже грубая ошибка обычно не приводит к поломкам, то при большой высоте такая ошибка может повлечь за собой аварию. Поэтому к выпуску кружковца в такой полет надо подходить с той же осмотрительностью



и с теми же требованиями, как и к самостоятельному полету курсанта в аэроклубе.

В планирующих полетах необходимо научить курсанта вполне уверенно, сознательно управлять машиной, выдерживать постоянную скорость и выполнять развороты с небольшим креном. Такие навыки приобретаются через 40—50 полетов. На этом первоначальное обучение можно считать законченным.

Однако для подготовки полноценного планериста этого еще недостаточно. Кружковец, окончивший такую программу, не сможет выполнить ни разворота с достаточно глубоким креном и хорошей координацией, ни скольжения, ни посадки в сколько-нибудь усложненных условиях. Как свидетельствует опыт полетов с курсантами на планере А-2, такая первоначальная подготовка очень мало сокращает вывозную программу. После окончания первоначального обучения у курсанта еще не будет чувства той творческой удовлетворенности, которое бывает у человека, в совершенстве овладевшего летательным аппаратом.

Стремясь углубить подготовку наших выпускников, сделать занятия более содержательными и разнообразными, мы организовали дальнейшее обучение в холмистой местности. Этот раздел включал обучение разворотам, скольжению, посадке с боковым ветром, подготовку к парящим полетам. Освоив эту программу, мы перешли к полетам с автостарта на планере БРО-9. При полетах с автостарта мы используем радиосвязь на ультракоротких волнах.

Никаких программ и инструкций по проведению парящих полетов в холмистой местности в настоящее время нет.

БРОШЮРЫ О ПЕРЕДОВОМ ОПЫТЕ

Одесский областной комитет ДОСААФ периодически выпускает брошюры, посвященные передовым первичным организациям Общества. Интерес представляет, например, брошюра, в которой рассказывается об опыте работы коллектива ДОСААФ колхоза имени Л. М. Кагановича, Ново-Ивановского района, Одесской области. Более девяносто пяти процентов тружеников артели являются членами ДОСААФ. По инициативе руководителя первичной организации, заместителя председателя колхоза В. Танасогло в селе оборудован кабинет ДОСААФ, в котором члены Общества получают первоначальную подготовку по прикладным видам спорта. Здесь работают различные кружки. Большинство колхозников занимается, например, в кружках ПВХО, созданных в бригадных организациях. Кружковую работу возглавляют общественные инструкторы тт. Терзи, Панаевы и другие.

В другой брошюре рассказывается о деятельности первичных организаций ДОСААФ Одесского автодорожного техникума, управления Одесско-Кишиневской железной дороги и Одесского кабельного завода. В автодорожном техникуме работает несколько парашютных кружков. Активисты ДОСААФ — студенты техникума Гайсинский, Марчевский и Климович возглавляют парашютные кружки в других коллективах Общества.

Выпуск брошюр является хорошим средством пропаганды опыта лучших первичных организаций ДОСААФ Одесской области.

Наша городская секция планеристов раз работала свою временную инструкцию. В составлении этой инструкции большую помощь нам оказали опытные мастера планерного спорта.

Обучение пилотированию в полетах со склона значительно сложнее первоначального. Оно требует от инструктора высокой подготовки и хорошего знания индивидуальных особенностей каждого курсанта. Для такого обучения не надо жалеть ни сил, ни времени и ни в коем случае нельзя спешить: только настойчивая и солидная тренировка в выполнении каждого упражнения, полная уверенность инструктора в подготовленности курсанта могут обеспечить безаварийную работу. Каждый из наших кружковцев совершил десятки, а некоторые и больше сотни полетов со склона. Достаточно сказать, что только для того, чтобы перейти от планирующих полетов к обучению разворотам потребовалось 15—20 полетов. Необходимо было научить курсанта точно выдерживать скорость в длительном планирующем полете и дать возможность освоиться на сравнительно большой, непривычной для него, высоте.

Протяженность такого полета составляет около километра, и доставка планера обратно на склон занимает не менее получаса работы всей группы для двух минут полета одного человека. Каждому курсанту за период обучения не одну сотню раз приходилось доставлять планер на склон, но занятия проходили настолько увлекательно, что все забывали об усталости.

Неоценимую помощь оказали мне энтузиасты планеризма и, прежде всего, Владимир Иванович Ивашкин. Он прекрасно владеет парящими планетами в потоках обтекания и помог мне ценными советами в этой области. Он же руководил капитальным ремонтом планера, который мы провели своими силами.

Большую помощь оказывает также Сергей Масленников, еще до войны окончивший планерное отделение аэроклуба и сейчас работающий инструктором-общественником. Авиамеханик по специальности, он все свое свободное время отдает планеру, требуя от курсантов заботливого отношения к материальной части.

С большой охотой принимает участие в нашей работе инженер А. П. Матвеев, одним из первых в Советском Союзе получивший диплом планериста в Высшей планерной школе в Коктебеле.

Инженер Б. А. Кирштейн — один из инициаторов постройки планера. На сороковом году жизни он овладел управлением этим аппаратом и сейчас активно помогает нам в работе.

Инженер Вячеслав Чельцов, окончивший ранее аэроклуб, совершенствует технику пилотирования в нашем кружке. В группе первоначального обучения он преподавал теорию полета.

В настоящее время у нас имеется сплоченный коллектив, с которым можно не только образцово наладить летную работу, но и построить новый планер, что мы и намерены осуществить. Чтобы привлечь к занятию планерным спортом больше молодежи школьного возраста, мы создали планерный кружок в городском Доме пионеров.

Работа общественного инструктора



Член кружка планеристов гор. Жуковского, спортсмен 3-го разряда, старший техник электрик В. Кузнецов перед полетом.

Фото Б. Антонова

планерного кружка увлекательна и многообразна. Подлет на высоту 5—7 метров — это далеко не все, что может дать курсантам инструктор-общественник. Имея поблизости небольшой склон в 20—30 метров (а такой склон можно найти почти в любой местности), инструктор-общественник может обучить курсантов всем тонкостям безмоторного полета и подготовить их к парящим полетам.

Однако для такой работы сам инструктор обязан пройти серьезную подготовку в аэроклубе, а вся его деятельность должна протекать под контролем и с помощью аэроклуба. Подготовка общественных инструкторов широкого профиля — вот, по моему мнению, первоочередная задача аэроклубов в области развития планерного спорта.

Нашим мастерам спорта и спортсменам-первоурядникам надо больше времени уделять работе в планерных кружках, передавать свой богатый опыт молодежи. Юноши и девушки, приходящие в планерные кружки, хотят в совершенстве овладеть искусством безмоторного полета. Научить их этому может только хорошо подготовленный инструктор, располагающий возможностью проводить занятия на планере, простом по конструкции, но отвечающем требованиям современной аэродинамики.

Только при этих условиях планеризм может стать одним из самых массовых видов авиационного спорта. г. Жуковский.

РЕЗИНОМОТОРНАЯ МОДЕЛЬ САМОЛЕТА

В. Матвеев,

победитель Международных соревнований
по классу резиномоторных моделей самолетов

МЕЖДУНАРОДНЫЕ авиамодельные соревнования, происходившие в Финляндии и Чехословакии, а также Всесоюзные соревнования 1955 года показали, что советские спортсмены способны строить отличные летающие модели планеров и самолетов. Однако наряду с этим стало ясно, что наши авиамodelисты все еще не освоили новых для них моделей чемпионатных классов. Для ликвидации этого отставания крайне важно ближе познакомиться с требованиями к подобным моделям и с теми возможностями, которыми располагают спортсмены для того, чтобы достигнуть высоких показателей полета моделей.

Как известно, правила соревнований ограничивают полетный вес этих моделей и вес резиномотора. Это естественно, снижает мощность резиномотора и продолжительность его работы. На соревнованиях модель должна со старта совершить пять полетов. Рассчитывать на успех можно лишь, если каждый полет будет продолжаться три минуты.

Достичь трехминутного полета можно двумя способами. Первый из них заключается в применении удлиненного резиномотора и сравнительно небольшого винта, рассчитанных на длительный моторный полет модели с постепенным набором высоты. Второй способ предполагает непродолжительный с крутым подъемом моторный полет, напоминающий взлет таймерной модели (что достигается установкой короткого мощного пучка резины, вращающего винт большого диаметра) и последующее планирование (парение).

Практика показала, что модели первого типа при отсутствии термических потоков летают не более 3 мин. 45 сек. Резиномоторные модели второго типа в таких же условиях набирают значительно большую высоту, за счет чего общее время их полета достигает 4 мин. 45 сек., несмотря на очень короткий моторный полет.

Однако нельзя рассчитывать на то, что модели, летающие три с лишним минуты при отсутствии термиков, смогут достичь этих же результатов на соревнованиях, которые весьма часто проводятся в неблагоприятной метеоситуации. Чаще полеты будут продолжаться меньше трех минут.

Учитывая это обстоятельство, необходимо строить модели, полетные качества которых не должны ухудшаться, когда их запускают в сильный ветер, в нисходящих и сильных потоках воздуха и даже при небольшом дожде.

Таковыми являются модели, позволяю-

щие достичь в моторном полете максимальной высоты, т. е. модели второго типа. Способность набирать большую высоту за короткий моторный полет — главное преимущество этих моделей перед моделями первого типа.

Чтобы добиться достаточной высоты моторного полета, я применил сравнительно короткий, но мощный резиновый двигатель и винт большого диаметра. Он развивал тягу, обеспечивающую почти вертикальный взлет и достижение высоты до 120 м, после чего модель переходила на планирование.

К оценке планирующего полета резиномоторной модели некоторые спортсмены подходят неправильно. Они считают, что качество полета определяется отношением дальности планирования к потере высоты при этом. Но это неверно: лучшей парящей моделью является та, которая за секунду полета как можно меньше теряет высоту, т. е. обладает минимальной вертикальной скоростью при снижении (Vy). Только такая модель может парить даже в слабых восходящих потоках.

Аэродинамические качества модели в значительной степени зависят от аэродинамического качества ее крыла, т. е. от того, насколько удачно подобраны профиль крыла и очертание его в плане и при каком числе Рейнольдса (Re) происходит полет.

Проведя ряд опытов, я спроектировал и применил на своей модели четырехпроцентный выпукло-вогнутый профиль с максимальной вогнутостью средней линии на 55% хорды, с острой передней кромкой и слегка отогнутым вниз хвостиком. Как показали неоднократные полеты моей модели, а также модели (с данным профилем) чемпиона СССР 1955 года В. Колпакова, добиравшегося на Всесоюзных соревнованиях максимальных результатов (3 мин.) во всех пяти полетах, этот профиль отличается высокими аэродинамическими качествами на малых числах Рейнольдса, что и обеспечивает выполнение основного требования, предъявляемого к планирующему полету, — минимальную скорость снижения.

Многие спортсмены считают, что лучшей в аэродинамическом отношении формой крыла в плане является эллиптическая или трапецевидная. Но в настоящее время, когда размеры моделей ограничены и с каждого дециметра несущей площади нужно получить как можно большую подъемную силу, такие крылья очень не выгодны. Не выгодны и прямоугольные крылья большого удлинения, так как они — из-за ограничения площадей — должны иметь малую хорду. Но чем меньше хорда, тем меньше число Re и тем хуже оказывается качество крыла.

Как показывает практика, лучшей формой крыла в плане для этих моделей является прямоугольная с малыми закруглениями и удлинением 9—10.

Можно также рекомендовать прямоугольный стабилизатор с тонким остроносным профилем небольшой вогнутости. Учитывая то обстоятельство, что



В авиационно-спортивном клубе Латвийской ССР обучается группа учителей средних школ г. Риги — будущих руководителей авиамодельных кружков. Занятия с ними проводит инструктор-авиамodelист клуба Э. Брувелис. На переднем плане (слева направо): А. К. Сток, И. Л. Мачевская, инструктор Э. Г. Брувелис. Во втором ряду: Я. С. Лудборж и В. Н. Николаев.

Фото Б. Вдовенко

АВИАМОДЕЛИЗМ

стабилизатор имеет меньшую хорду, чем крыло (работает на меньших числах Re), профиль его лучше делать тоньше, чем у крыла.

Для удобства регулировки модели на малый вираж желательно, чтобы киль имел небольшой руль поворота. Устанавливать киль выгодно перед стабилизатором, что улучшает их работу.

Выбирая конструкцию фюзеляжа, следует позаботиться о том, чтобы обеспечить минимальное лобовое сопротивление, достаточную жесткость, прочность, малый вес, простоту конструкции и удобную технологию.

По новым правилам моделирование сечения фюзеляжа не ограничивается, поэтому его лучше делать как можно меньшим, но так, чтобы можно было расположить внутри фюзеляжа резиномотор. Контуры тонкого фюзеляжа в средней части могут быть прямыми. Неплохо применять ферменные прямоугольные фюзеляжи, хорошо работающие на кручение и сжатие. Устанавливать их можно вниз ребром или одной из граней. В последнем случае образуется дополнительная подъемная сила, которую нужно учесть.

Для улучшения аэродинамических качеств резиномоторной модели на планировании лопасти винта я делаю складывающимися.

С той же целью применяю убирающееся оппостоечное и одноколесное шасси. Стоянка модели на земле обеспечивается небольшими шайбами стабилизатора.

Обычно взлет резиномоторной модели с мощным двигателем происходит на большой скорости, с последующей очень кривой горкой — несколько секунд работы двигателя напрасно тратятся на переход из горизонтального полета к прямому полету. Этого можно избежать, удлинив убирающуюся стойку шасси так, чтобы угол стоянки модели равнялся углу подъема на взлете, тогда модель будет «входить в режим» подъема с места и наберет большую высоту.

Проектируя модель, важно обеспечить и устойчивость ее в полете. Надо избежать спиральной и продольной неустойчивости. Причиной спиральной неустойчивости может быть чрезмерно большая площадь килей при малом угле поперечного V крыла.

Какие же необходимо соблюдать соотношения при подборе размеров оперения?

Коэффициент устойчивости, характеризующий зависимость площади стабилизатора и его плеча (т. е. расстояния от центра тяжести модели до передней трети хорды стабилизатора) от площади крыла и его хорды, подсчитывается по формуле:

$$A = \frac{L_{ст} \cdot S_{ст}}{Sb}, \text{ где}$$

$S_{ст}$ — площадь стабилизатора,
 $L_{ст}$ — плечо стабилизатора,
 S — площадь крыла,
 b — хорда крыла.

Желательно, чтобы этот коэффициент устойчивости у резиномоторной модели самолета равнялся 1,8—2.

Площадь килей должна составлять 7—10% площади крыла. При определении площади килей модели с длинным фюзелем



Молодежь с увлечением изучает основы авиационной науки и техники, историю авиации и воздухоплавания. Постройка и запуск летающих моделей развивает у нее конструкторские навыки, интерес и любовь к науке. Авиамоделизмом занимается молодежь различных национальностей, живущая во всех уголках нашей великой Родины. На снимке — участники Всесоюзных авиамодельных соревнований 1955 года (слева направо): учащийся Сталинабадской 7-й средней школы таджик Р. Хошмухамедов, студент Таллинского политехнического института эстонец М. Корк, учащийся ленинградской 239-й средней школы русский В. Петров, учащийся ленинградской средней школы русский К. Белоусов, учащийся кишиневской 37-й средней школы молдаванин Г. Сандлер, студент Харьковского авиационного института украинец Б. Сенченко.

ляжем важно учесть, что хвостовая часть фюзеляжа и наибольшие шайбы, установленные на стабилизаторе, частично выполняют работу килей.

Устойчивость в полете улучшается, если вес модели концентрируется вблизи ее центра тяжести. Для этого хвостовая часть фюзеляжа и концы крыльев должны быть возможно более легкими по весу.

Нельзя не отметить преимущество турбулентных профилей. В то время, как отрыв пограничного слоя у ламинарных профилей с увеличением угла атаки происходит резко, турбулентный пограничный слой благодаря большой устойчивости отрывается плавно. По этой причине модели с турбулентными профилями более устойчивы, чем с ламинарными, а это очень важно для полета модели в сильный ветер и при значительных восходящих потоках.

Прямоугольная форма крыла и стабилизатора, способствуя улучшению их аэродинамических данных, выгодна и для обеспечения устойчивости модели в полете.

Помимо хороших летных качеств, модель должна обладать достаточной прочностью и жесткостью. Некоторые спортсмены думают, что жесткость можно обеспечить за счет обтяжки и покрытия модели эмалитом. Но надо помнить, что эмалит натягивает обшивку только в сухую погоду. На соревнованиях же первые зачетные полеты моделей нередко совершаются рано утром, а последующие — вечером. В обоих случаях воздух оказывается влажным, из-за чего обшивка провисает и жесткость конструкции утрачивается. Вследствие этого во время полета могут возникнуть опасные вибрации крыла или оперения. Фюзеляж при закручивании резиномотора скручивается, рули меняют углы своей установки.

Днем же, когда становится жарко, от воздействия солнечных лучей, обтяжка

натягивается и вызывает перекосы крыльев и оперения.

Следовательно, конструировать модель надо так, чтобы ее жесткость обеспечивалась не только одной обтяжкой. Это позволит на соревнованиях добиться устойчивых и надежных полетов модели даже в ветренную погоду.

Модель должна быть не только прочной и жесткой, но и легкой. Выполнить эти противоречивые требования можно, применяя выгодные с точки зрения веса и прочности материалы. Стоингеры, лонжероны и раскосы фюзеляжа, кроме крыльев и хвостового оперения, как показывает мой личный опыт, лучше изготавливать из стейбл чиз. Хвостовую, не нагруженную резиновым двигателем часть фюзеляжа следует собирать из стейбл сухой травы. Идеальной по весу будет такая конструкция, все элементы которой будут работать на предельных напряжениях.

Ярким примером рациональной конструкции может быть каркас крыла, стабилизатора и килей с крестообразно расположенными нервюрами, хорошо работающими на кручение, а фюзеляж — с диагональными раскосами, хорошо работающими на сжатие и кручение.

Чтобы достигнуть живучести модели, необходимо такое крепление крыла и стабилизатора, которое обеспечивает безаварийность при грубой посадке. Именно таким является крепление резиновой лентой: крыло свободно передвигается при регулировке, а при ударе о препятствие легко отделяется от фюзеляжа и остается невредимым.

Построить даже отличную модель — это все же половина дела. Для победы в соревнованиях, помимо этого, спортсмену надо уметь отлично регулировать и запускать модель в различных условиях, правильно организовать свою работу на старте.

Г. ЛЬВОВ.

ПОБЕДИТЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ

Подведены итоги Всесоюзных заочных соревнований аэроклубов на первенство ДОСААФ по авиационным видам спорта в 1955 году. Соревнования проводились по самолетному, парашютному, планерному и авиамodelьному спорту.

Приказом председателя ЦК ДОСААФ СССР команды, занявшие в каждом из этих видов спорта первые места, награждены дипломами I степени ДОСААФ СССР. Помимо этого им вручается переходящий кубок ДОСААФ СССР по соответствующему виду спорта, а члены команд награждаются дипломами I степени ДОСААФ СССР и призами.

Команды, занявшие вторые и третьи места, награждаются дипломами II и III степеней ДОСААФ СССР. Соответствующими дипломами и призами награждаются и все члены этих команд.

Первое место по самолетному спорту завоевала команда 3-го Московского городского аэроклуба в составе М. Иванова, С. Костюченкова, Е. Кучеровой, М. Максимова и А. Соколова. Команда набрала 2944 очка (см. снимок на 3-й стр. обложки).

На 88 очков отстала от нее команда Харьковского областного аэроклуба, занявшая второе место.

Третье место заняла команда Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, набравшая 2826 очков.

По парашютному спорту первое место завоевала команда Ворошиловград-

ского областного аэроклуба в составе С. Багинского, А. Бондаренко, П. Коваленко, Ю. Пеклина и И. Чередникова. Она набрала 4627 очков. На втором месте — команда Ставропольского краевого клуба. У нее — 4616 очков. На 93 очка меньше ее набрала команда Ижевского аэроклуба, занявшая третье место.

У планеристов впереди команда 3-го Московского городского аэроклуба. В состав этой команды входили: Л. Бган, В. Выгонов, Д. Двоеносов, А. Клопцов и Э. Хусу. Они набрали 1820 очков (см. снимки на 3-й стр. обложки).

Второе место заняла команда Ставропольского краевого аэроклуба, набравшая 1525 очков.

На третьем месте — команда Днепропетровского областного аэроклуба. Днепропетровцы набрали 1003 очка.

Розыгрыш командного первенства у авиамodelистов не состоялся, и переходящий кубок ДОСААФ СССР по авиамodelьному спорту остался неразыгранным. Ряд авиамodelистов, занявших в розыгрыше личного первенства первые, вторые и третьи места по различным классам моделей, награждены дипломами и призами.

Среди награжденных авиамodelистов — тт. О. Кирликий (ЦАК УССР), Б. Рязанцев (ЦАК УССР), Е. Кучеров (Харьков), А. Сидоренко (ЦАК УССР), И. Иванников (Фрунзе) и ряд других товарищей.

СБОР ИНСТРУКТОРОВ-АВИАМОДЕЛИСТОВ

Центральный комитет ДОСААФ провел десятидневный сбор инструкторов-авиамodelистов авиационно-спортивных клубов Общества. Участники сбора обсудили итоги авиамodelьной работы за 1955 год и задачи на 1956 год. Инструкторы Н. Топадзе (Говицкая ССР), В. Симонов (Молдавская ССР), П. Писаревский (Хабаровский край), Е. Кочкарев (Карело-Финская ССР) поделились опытом своей работы. Большое внимание уделяет подготовке общественных инструкторов по авиамodelизму авиационно-спортивный клуб Говицкой ССР. Около 40 активистов Общества, окончивших курсы, руководят школьными авиамodelьными кружками. С молодыми инструкторами клуб поддерживает постоянную связь: он устраивает для них семинары, консультации и методические совещания.

Молдавский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ, решая вопросы развития авиамodelьного спорта в республике, опирается на помощь районных отделов народного образования и внешкольных учреждений. Вместе с институт повышения квалификации учителей клуб провел пятидневный семинар для руко-

водителей авиамodelьных лабораторий дворцов и домов пионеров и станций юных техников. В семинаре участвовали также педагоги и пионервожатые, возглавляющие авиамodelьную работу в школах. В клубе получили распространение такие формы пропаганды авиамodelизма, как вечера конструкторов летающих моделей, встречи школьников г. Кишинева с авиамodelистами — воспитанниками клуба, коллективное обсуждение книг по авиамodelизму и т. д.

Инструкторы критиковали авиационно-спортивный отдел и Центральную авиамodelьную лабораторию за недостаточное внимание к запросам авиамodelистов. «Работники ЦАМЛ», — сказал Е. Кочкарев (Карело-Финская ССР), — оторваны от масс и о состоянии авиамodelизма судят лишь по бумагам. В нашей республике, начиная с 1949 года, не был ни один работник Центральной авиамodelьной лаборатории».

Участники сбора изучили Положение о Всесоюзных авиамodelьных соревнованиях 1956 года, ознакомились с новейшей отечественной и зарубежной авиамodelьной техникой.

МОДЕЛЬ-КОПИЯ РЕАКТИВНОГО САМОЛЕТА МИГ-15

С. Малик

КОНСТРУКЦИЯ модели зависит от двигателя. Модель-копия реактивного самолета может приводиться в движение как реактивным двигателем, так и двигателем поршневым с воздушным винтом. И в том и в другом случае двигатель помещается целиком внутри фюзеляжа модели.

Если на модель устанавливается реактивный двигатель, то фюзеляж следует делать металлический. Его изготавливают из дюралюмина (Д-16) толщиной 0,3 мм или тонкого стального проката толщиной 0,1—0,2 мм. Веретенообразная форма фюзеляжа значительно упрощает изготовление болванки, необходимой для того, чтобы придать обшивке соответствующую форму.

Устанавливая на модель поршневой двигатель, следует учитывать, что воздушный винт будет работать, как вентилятор, прогоняя воздушный поток через внутреннюю полость фюзеляжа; двигатель должен развивать не менее 9 000—10 000 об/мин. В этом случае используют реактивный момент выходящей из фюзеляжа воздушной струи. Чтобы уменьшить сопротивление воздушному потоку, внутренней поверхности фюзеляжа придают соответствующую форму (см. рисунок) и гладкую, без выступов, поверхность. Воздушный винт (назовем его вентилятором) по сравнению с обычным воздушным винтом имеет значительно меньший диаметр. Количество и ширину лопастей увеличивают. Профиль лопастей — вогнуто-выпуклый.

Двигатель устанавливают на раме, соединенной с фюзеляжем радиальными стойками. Эти стойки помещают под углом к воздушному потоку. Делается это для того, чтобы уменьшить реакцию (которая при такой конструкции лопастей имеет большую величину) вращения вентилятора и снос потока за вентилятором.

Передняя часть фюзеляжа для удобства доступа к двигателю должна быть легко съемной.

Необходимо обратить внимание на конструкцию лонжеронов крыла и их крепление к фюзеляжу, помня о том, что стреловидное крыло создает большой крутящий момент у корня. Установка ребер на верхней поверхности крыла вызвана особенностями обтекания стреловидного крыла воздушным потоком на больших скоростях полета.

Оценка летных результатов модели определяется по скорости, постоянству высоты полета и точности посадки у «Т».

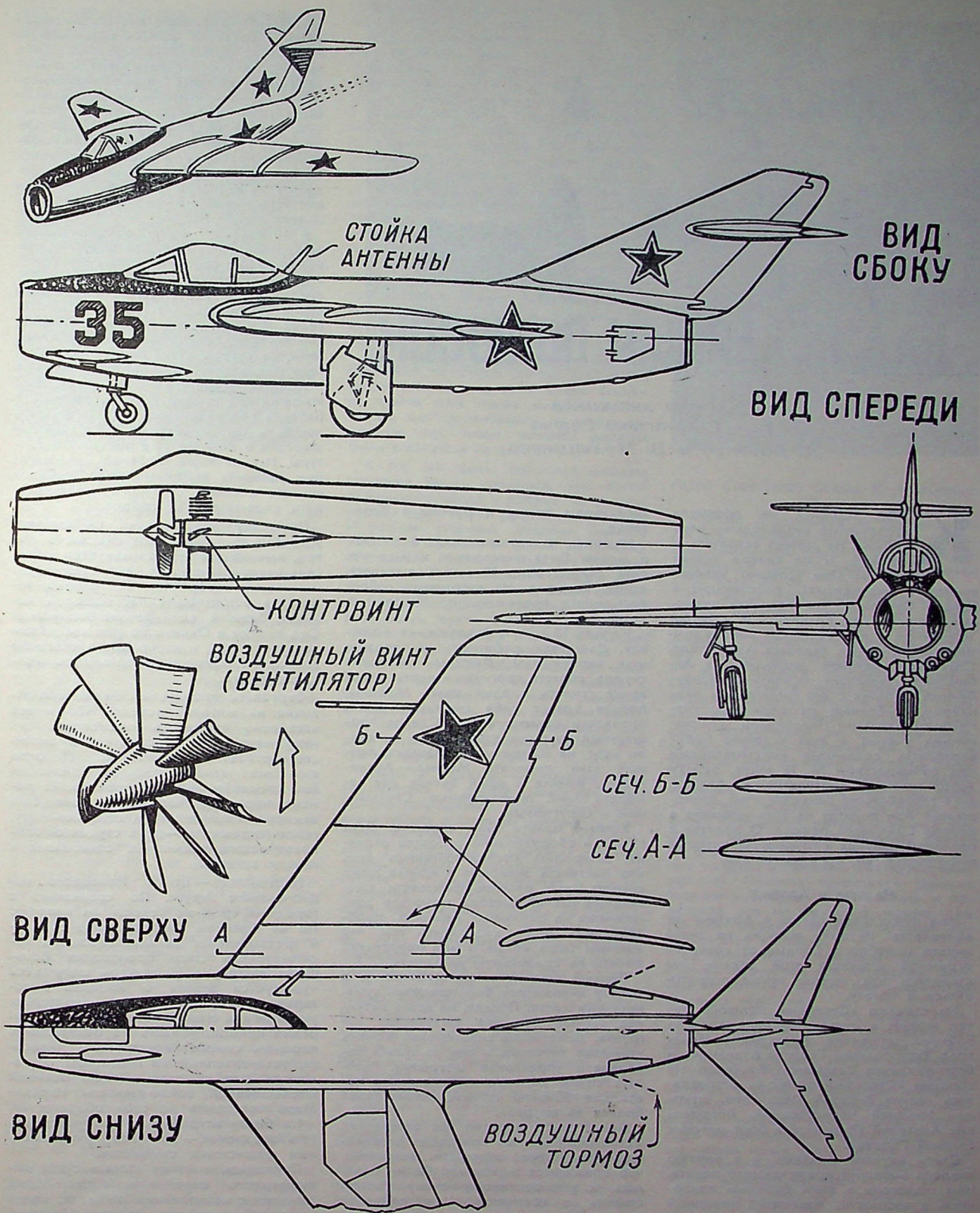
★ ИНТЕРЕСНАЯ ТЕЛЕВИЗИОННАЯ ПЕРЕДАЧА ★

По инициативе Харьковского аэроклуба ДОСААФ местный телевизионный центр организовал специальную передачу, посвященную авиамodelистам. Перед зрителями выступали школьники С. Дронов, И. Радченко, В. Помогаев, С. Науменко, спортсмен I разряда инженер Л. Теплов. Они демонстрировали летающие мо-

дели различных классов, авиамodelьный реактивный двигатель. В заключение передачи были показаны отрывки из хроникального фильма о соревнованиях авиамodelистов Украины.

Б. Бельман

г. Харьков.





*Рассказы летчиков
Героев Советского Союза
А. Бабенко и В. Мельникова*

КУДА ТОЛЬКО не проникли «воздушные вездеходы» — вертолеты! Их можно встретить и на юге, и на севере нашей страны. Они успешно используются в экспедициях, работающих в районе Северного полюса. Эти чудесные машины уже появились и в таком удаленном и неизведанном районе земного шара, каким является Антарктида. Советской научной экспедиции в Антарктике предстоит освоить малоизученный материк с его гигантскими ледниками, глубокими расщелинами, ураганными ветрами. Надежными помощниками ученых в этих условиях будут вертолеты, созданные конструкторами под руководством М. Л. Милы. Успеху использования вертолетов в Антарктике способствует большой опыт, накопленный при полетах на этих машинах в районе Северного полюса. О полетах в полярных районах и трудностях, которые встречаются там, мы и расскажем.

На пути в Арктику

Нам предстояло лететь в Арктику на вертолетах! История авиации не знала ничего подобного. Гордые от сознания огромной важности этой задачи, мы старались как можно лучше подготовиться к полету.

На станцию «Северный полюс-3» летел экипаж в составе летчика Алексея Бабенко, штурмана Александра Минакова, борт-техника Георгия Кузнецова и борт-механика Владимира Кунченко. На станцию «Северный полюс-4» отправлялись летчик Василий Мельников, штурман Николай Черногорский, борт-техник Анатолий Прохоров и борт-механик Евгений Горохов.

Стали изучать Арктику и в первую очередь маршрут предстоящего полета. Нам помогли в этом бывалые полярники, в частности, известный полярный летчик М. Титлов, познакоминавший нас с особенностями высокоширотных воздушных трасс, арктической природы,

характером жизни и работы в Заполярье.

Наконец, подготовка личного состава и машин была завершена и наступил день отлета. Утро 20 марта выдалось ясное, погожее. На аэродроме собралось много провожающих. Наконец-то мы летим.

9 часов 15 минут. Экипажи — в машинах. Двигатели работают, но лопасти еще неподвижны. Дважды прогудела сирена, лопасти дрогнули и через мгновение слились в один круг. Машины, подняв вокруг себя снежную бурю, поднялись отвесно вверх. Сделав прощальный круг над аэродромом, мы взяли курс на Архангельск. Начался первый этап перелета Москва — Архангельск. Вместе с нами летели два самолета Ан-2, пилотируемые Ступишиным и Ошурковым.

Условия полета были хорошие. Двигатели и оборудование работали отлично. Штурманы, воспользовавшись тем, что местность знакомая и можно реже сверять курс, решили произвести тщательный расчет расхода горючего двигателями на различных режимах. Необходимость этого вызывалась тем, что машины были новые и нам предстояли полеты на предельную дальность.

Первый этап пути протяженностью в тысячу километров был продан сравнительно легко. Правда, на долю летчиков выпала большая физическая нагрузка. Длительное пилотирование очень утомляло летчиков, и они на время передавали управление штурману. Разогнув спину, размявшись, насколько позволяли габариты кабины, летчик вновь брался за штурвал.

Архангельск встретил нас оттепелью. Устойчивый циклон преградил дальнейший путь. Первая задержка. Неприятно, что приходится ждать, как бы не опоздать к установленному сроку. Разместились в гостинице. Нам принесли метеосводку, и стало ясно, что раньше, чем через сутки, вылететь не удастся: дальше по трассе погода не лучше.

Действительно, вылетели только через сутки и сразу же попали в необычную обстановку. Насколько хватал глаз, простиралась белая бесконечная равнина. На ней не было ни одного сколько-нибудь заметного пятна, которое могло бы служить ориентиром. Чтобы облегчить работу штурманов, летели на небольшой высоте, а они, пользуясь показаниями приборов и картой, старались по едва видимым изгибам рек определять их названия. С большим трудом они установили, что мы пересекли реки Пинегу, Майду, Койду.

В 10 часов 57 минут завывала сирена на вертолете Бабенко. Это штурман Минаков решил сообщить таким способом, что мы пересекли Полярный круг. Посмотрели на карту. На воображаемой линии Полярного круга обозначен поселок. Смотрим вниз. Действительно, справа вдали виден населенный пункт. Итак, на вторые сутки полета наши вертолеты оказались в Арктике.

Арктика встретила нас неприветливо. Из-за низкой температуры на вертолете Бабенко лопнул маслопровод. Это произошло в тот момент, когда в синеве морозного воздуха уже показались контуры Нарьян-Мара. Бабенко вынужден был посадить вертолет около рыболовецкого поселка Оксина, в восемнадцати километрах от города.

Площадку для посадки он выбрал удивительно удачно. Как оказалось потом, именно это место именуется в Оксине «аэродромом». И даже существует «начальник аэропорта». Так откровенно довался встречивший нас молодой человек, бывший воин Военно-Воздушных Сил. Иногда в Оксине по разным делам прилетает Ил-2, и на молодого человека возложена обязанность принимать и отправлять его.

Вертолеты произвели сильное впечатление на жителей поселка. Почти все население собралось посмотреть на нашу машину. Для большинства оксинцев вертолет был диковинкой. Никогда еще такая машина сюда не прилетала. Тем временем механик производил ремонт. Через два часа маслопровод был заменен, и мы полетели к Нарьян-Мару, увозя пассажиров — двух студентов оленеводческого техникума, спешивших к началу занятий.

Нарьян-Мар — центр Ненецкого национального округа. По сравнению с городами средней полосы он невелик. Но на Крайнем Севере город с двух- и трехэтажными домами хорошего архитектурного стиля производит большое впечатление. На каждом шагу здесь чувствуется забота о жителях Заполярья. В городе много культурных учреждений. Нам, авиаторам, было особенно приятно увидеть на центральной площади самолет конструкции Яковлева, установленный на гранитном постаменте. Этот самолет в годы Великой Отечественной войны жители Нарьян-Мара построили на свои сбережения.

На борту истребителя красуются девять звездочек — по числу уничтоженных фашистских самолетов.

Подходили к концу вторые сутки вынужденного сидения в Нарьян-Маре. Экипажи с нетерпением ожидали, когда же удастся полететь дальше. Наконец, терпение истощилось, и мы решили вылететь. Сразу же после вылета види-



Герой Советского Союза А. Бабенко.

мость стала ухудшаться, пошел густой снег, погода совсем испортилась. Снизиться было невозможно: где-то впереди находилась двухсотдвадцатиметровая высота, на которую мы могли натолкнуться.

По приборам определили, что вышли к морю, но ориентиров попрежнему не было. Летели по радиомаякам. Стекла кабины плотно забило снегом, антиобледенительная система и «дворники» помогали плохо. Порывистый ветер бросал машины из стороны в сторону. Пытаясь сориентироваться, открывали боковые дверки, чтобы увидеть хотя бы клочок земли. Бесполезно. Управлять машинами стало трудно. Штурвал вырывало из рук. Началось обледенение — самое неприятное, что может быть в Арктике. Зоны обледенения в атмосфере Заполярья очень обширны, и на вертолете из них выйти почти невозможно. Машины трясло, как в лихорадке. Но вот расчеты показали, что скоро прилетим в Амдерму. Сели ощупью. Покинув машины и почувствовав под ногами твердую почву, мы со всей ясностью поняли, какой важный урок преподала нам Арктика — с особым вниманием относиться к метеорологическим данным, учитывать возможность резких изменений погоды.

В Амдерме мы также впервые узнали, что такое арктическая пурга. Скорость ветра доходила до 25 метров в секунду. Он лавиной нес сплошную массу колющего снега, который забивался даже под одежду. Но местным жителям такая пурга не страшна. Один из них, завидев над тундрой вертолеты, погнал собаку упряжку в Амдерму за 60 километров, чтобы только посмотреть на эти машины.

В день вылета из Амдермы было 28 градусов мороза, небо чистое, безоблачное. Впереди летел Мельников. Но вдруг его машина стала как-то неестественно раскачиваться то вправо, то

влево. Отказал гидроусилитель. Пришлось идти на посадку.

Под ногами скрипывал снег. Морозный ветер щипал лицо. Сбросив перчатки, помогли технику Прохорову заменить гидроусилитель. От прикосновения к металлу жгло руки. Временами с трудом удавалось отрывать от деталей примерзшие пальцы. Через два часа ремонт был закончен, мы могли лететь дальше. Но при таком морозе быстро не взлетишь. Нужно прогреть и запустить двигатель. При очень низкой температуре прогревать узлы приходилось всегда. И сейчас мы в первую очередь прогрели мотор, запустили его, не снимая чехла, подогрели хвостовой и промежуточный редукторы. После этого провернули трансмиссию. Как только в главном редукторе масло разжижилось и прибор показал, что двигатель достаточно разогрет, машина была готова к подъему.

Мы взлетели и взяли курс на мыс Каменный, но плохая погода задержала нас в пути еще на двое суток. Только на третий день после вылета из Амдермы мы приземлились на мысе Каменном, где наши экипажи должны были расстаться на целый год.

В тот же день, осмотрев машины, пополнив запасы горючего, мы после дружеского обеда и добрых напутствий пожали друг другу руки и разлетелись в разные стороны. Машина Бабенко пошла на Диксон и далее на льдину «Северный полюс-3». Машина Мельникова — через заполярные города и порты на остров Врангеля, а затем к «Северному полюсу-4». Вертолет побывал в Дудинке, бухте Тикси, в Чоккурдах, Крестах Колымских, в Певеке и прибыл в центр сбора на мыс Шмидта.

Перелет от мыса Каменного до мыса Шмидта протекал почти все время в сложных метеорологических условиях, а последние двое суток вертолет летел над чистой водой. Приблизиться к берегу нельзя — он закрыт туманом, а в тумане скрывались горы.

Техник и механик напряженно прислушивались к работе двигателя. Они немало потрудились, чтобы подготовить его к полету в сложных условиях и особенно на этом этапе пути. В ходе перелета у Прохорова и Горохова выработалось правило: внимательно следить в полете за работой двигателя и других агрегатов и, обнаружив ненормальность, обязательно выяснить ее причину и устранить. Однако в условиях Арктики, куда вертолеты попали впервые, определить причину порой было весьма сложно. Так, еще в Тикси при температуре минус 33 градуса вертолет начало сильно покачивать. Долго не удавалось выяснить причину. Все как будто нормально, а машину все же покачивает. Еще и еще раз все осмотрели и проверили. Безрезультатно. И только через несколько часов удалось установить, что это происходит от застывания масла в шарнирах, и поэтому гидроусилитель поворачивает лопасти рывками. В дальнейшем стали заливать другую смазку.

На базе мыса Шмидта собралось много народу. Там были уже почти все участники экспедиции. На аэродроме высились горы ящиков, мешков и бочек, предназначенных для дрейфующих станций.



Герой Советского Союза В. Мельников.

Экипаж Мельникова встретили с радостью. Товарищи поздравляли с успешным окончанием первого этапа пути. От Москвы до Шмидта вертолет пролетел 7.500 километров.

На третий день пребывания на базе утром раздался телефонный звонок. Экипажу было приказано приготовить машину к срочному вылету. Оказалось, что в двухстах пятидесяти километрах от мыса Шмидта оторвало льдину и унесло на ней в океан охотника-чукчу. В десять часов взлетели и начали поиски. Около двух часов летали по разным направлениям, но охотника нигде не было видно. Повернув на восток и пролетев еще несколько десятков километров, увидели на маленькой льдине человека. Подлетели к нему, но сесты не могли — льдина была не более четырех квадратных метров и на ней высокие торосы. Решили сбросить веревку. Борт-механик Прохоров спустил конец веревки и показал, как нужно привязаться. Охотник привязался, машина поднялась метров на пятнадцать и перенесла его на большую льдину, где удалось посадить вертолет и взять потерпевшего в кабину.

На посадочной площадке полярной станции собралось все население. Экипаж вертолета горячо благодарили за спасение человека.

14 апреля вылетели на остров Врангеля. Отсюда оставался последний перелет до дрейфующей льдины, на которую уже прибыли многие полярники.

15 апреля на дрейфующую льдину научной станции «Северный полюс-4» впервые в истории авиации «приземлился» вертолет, пилотируемый Василием Мельниковым. Несколькими днями позже начал свою работу на станции «Северный полюс-3» экипаж вертолета Алексея Бабенко.

(Окончание следует)

Литературная запись
А. Гончаренко

АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЙ КЛУБ ПОМОГАЕТ ПЕРВИЧНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

ХАБАРОВСКИЙ авиационно-спортивный клуб ДОСААФ за пять лет своего существования проделал значительную работу по распространению авиационных знаний и развитию авиационного спорта среди членов нашего патристического Общества и населения. Сотни юношей и девушек овладели в клубе авиационными специальностями, приобщились к планерному, парашютному и авиамодельному спорту. Большое число членов ДОСААФ Хабаровска принимает активное участие в деятельности планерной, парашютной и авиамодельной секций клуба.

Авиационно-спортивная жизнь в Хабаровском клубе бьет ключом. Однако долг его работников заключается в том, чтобы не только хорошо наладить деятельность самого клуба, но и помочь первичным организациям ДОСААФ в создании кружков и спортивных команд, в проведении всей авиационно-массовой работы. Помня об этом, совет нашего клуба организует широкую пропаганду авиационных знаний и авиационного спорта непосредственно в первичных организациях, привлекая к этому делу широкий актив.

Члены ДОСААФ и молодежь Хабаровска проявляют большой интерес к парашютному спорту. С помощью активистов секции была успешно решена задача организации сети парашютных кружков и подготовки для них инструкторов-парашютистов. Из числа членов Общества подготовлено 42 инструктора-общественника, которые и возглавили парашютные кружки на многих предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях Хабаровска.

В настоящее время парашютная секция авиационно-спортивного клуба объединяет 70 активистов, с помощью которых несколько сотен членов ДОСААФ обучены парашютному делу.

Возросший интерес молодежи к парашютному спорту потребовал расширения материальной базы. Имевшаяся в поселке имени Молотова действующая 25-метровая парашютная вышка не обеспечивала потребности парашютных кружков первичных организаций ДОСААФ. Клуб возбудил ходатайство перед профсоюзной организацией и руководителями судоремонтного завода о ремонте 47-метровой вышки. При активном участии членов ДОСААФ завода парашютная вышка в поселке судоремонтников была отремонтирована и введена в строй. Таким образом, все молодые парашютисты получили возможность регулярно совершать тренировочные прыжки с вышек.

Наиболее успешно работают парашютные кружки в первичных организациях медицинского института, института инженеров железнодорожного транспорта, горного техникума, техникума связи, школы механизации сельского хозяйства, возглавляемые активистами парашютной секции Рансой Павловой, Людмилой Пашук, Геннадием Мазаловым, Игорем Аниным и Олегом Неделько. Успешно работают кружки парашютистов и в ряде ремесленных училищ, средних школ города.

П. Писаревский,
член совета клуба

Наш клуб не имеет самолета, с которого парашютисты могли бы совершать прыжки. Совместно с комитетами ДОСААФ ряда первичных организаций клуб обратился за помощью к профсоюзным организациям предприятий и учебных заведений. Вскоре средства на аренду самолета, имеющегося у одного из заводов, были выделены. Это дало возможность парашютистам-спортсменам клуба и первичных организаций ДОСААФ совершить 113 тренировочных прыжков с самолета. Таким образом были подготовлены 8 парашютистов-разрядников. Развитию парашютного спорта среди членов ДОСААФ и молодежи способствует и ряд других мероприятий, проведенных секцией клуба. Так, например, в День Воздушного Флота СССР 15 спортсменов-парашютистов авиационно-спортивного клуба совершили показательный групповой прыжок с самолета в воду.

Значительную помощь в авиационно-массовой работе клуб оказывает школьным организациям ДОСААФ. Когда члены ДОСААФ 56-й средней школы Сталинского района решили организовать планерный кружок, председатель комитета ДОСААФ школы тов. Смоляр обратился за помощью в планерную секцию клуба. В школу был направлен инструктор. Сейчас кружковцы, успешно закончив теоретическую программу, прошли летную практику на планере БРО-9 на аэродроме клуба.

Немало сделано и авиамодельной секцией клуба по организации работы школьных авиамодельных кружков.

В школах Хабаровска регулярно работали несколько кружков, объединявших немногим более 50 авиамodelистов. Подготовленные клубом инструкторы-общественники к работе по созданию новых кружков комитетами первичных организаций ДОСААФ не привлекались. Авиамодельная секция клуба решила взять дело развития школьного авиамodelизма в свои руки. С этой целью активисты секции установили тесную связь с комитетами ДОСААФ и комсомольскими организациями школ, провели с пионерами и школьниками беседы об авиамodelном спорте. Беседы сопровождались показом летающих моделей. Здесь же на месте произвели запись школьников, желающих работать в авиамodelных кружках. На стадионе авиамodelисты организовали для школьников показательные запуски авиамodelей. Таким образом в школах было создано 15 новых авиамodelных кружков.

К руководству школьными кружками авиамodelной секция привлекла инструкторов-общественников, подготовленных авиационно-спортивным клубом из числа старших авиамodelистов.

С руководителями школьных авиамodelных кружков авиамodelная лаборатория клуба регулярно проводит методические занятия и семинары. Для авиамodelистов города была организована

специальная консультация. Все это способствовало успешному окончанию программы авиамodelных кружков многими школьниками.

С целью улучшения качества работы авиамodelных кружков и обмена опытом работы авиамodelная секция клуба, совместно с первичными организациями школ, провела городской слет авиамodelистов. В осенне-зимний период было организовано пять выставок работ кружковцев и новой авиамodelной техники. При активном участии первичных организаций ДОСААФ школ и детских учреждений проведены шесть классификационных соревнований; 70 авиамodelистов сдали разрядные нормы по авиамodelному спорту. В настоящее время авиамodelная секция клуба объединяет работу 20 авиамodelных кружков и 250 авиамodelистов города.

Лучше других поставлена учебная и спортивная работа в авиамodelных кружках Дворца пионеров, 3-й, 13-й и 27-й средних школ, возглавляемых активистами тт. Комаровым, Лагеревым, Кузнецовым и другими товарищами. На городских и VIII краевых авиамodelных соревнованиях авиамodelисты клуба и школьных кружков показали высокие спортивные мастерство, завоевали первенство края по авиамodelному спорту.

Наш клуб ведет пропаганду авиационного спорта среди населения.

За последнее время лекторской группой совета клуба в первичных организациях Общества прочитано 50 лекций и докладов на авиационно-технические темы. Многие лекции и доклады сопровождались показом диафильмов, демонстрацией макетов и двигателей.

В минувшем году коллектив клуба организовал в общественных местах четыре больших авиационных выставки, на которых не только отображалась работа секций клуба, но и демонстрировались образцы авиационной техники. Секция пропаганды клуба помогла оборудовать фотопитрины и выставки в первичных организациях ДОСААФ завода имени Кагановича, поселка имени Горького, строительного техникума и других организаций.

Тематический вечер, посвященный реактивной авиации, успешно проведен в первичной организации ДОСААФ Хабаровского педагогического института. С докладом о реактивной авиации на вечере выступил старший инструктор-методист клуба тов. Радус. После доклада была проведена авиационная викторина. Доклад и викторина сопровождались демонстрацией макетов и запуском простейшего реактивного двигателя.

Вечера на авиационные темы проведены и в других первичных организациях Общества.

Все эти массовые мероприятия значительно повысили авторитет авиационно-спортивного клуба среди членов ДОСААФ и способствуют улучшению военно-массовой и авиационно-спортивной работы первичных организаций ДОСААФ города Хабаровска.

г. Хабаровск.



На снимках:

Вверху справа — инструктор-общественник, студент Хабаровского медицинского института комсомолец Виктор Казимиров проводит занятие в кружке парашютистов медицинского института.

Вверху слева — инструктор Хабаровского авиационно-спортивного клуба М. И. Лаптев объясняет учащейся технологического техникума прмкооперации комсомолке Людмиле Мирошниченко правила приземления при прыжках с парашютной вышки.

Внизу слева — группа планеристов Хабаровского авиационно-спортивного клуба. Занятие проводит инструктор Е. Д. Назаров.

Внизу справа — в авиамодельной лаборатории Хабаровского авиационно-спортивного клуба. На переднем плане — инструктор-общественник комсомолец Владимир Пустынников (справа) и учащийся механического техникума комсомолец Юрий Заболотный строят модель.

Фото В. Байдалова (ТАСС)



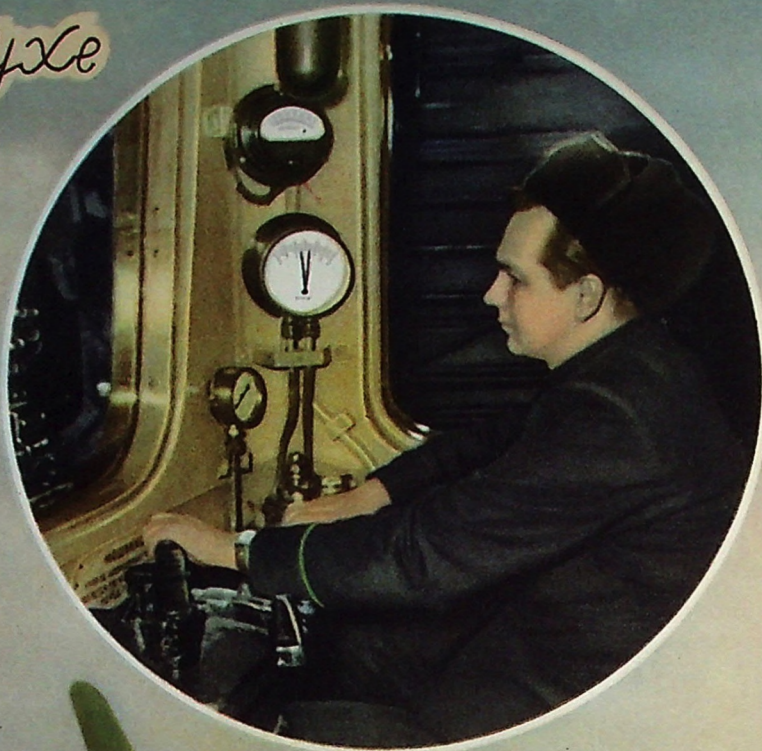
Под землей и в воздухе

В годы Великой Отечественной войны летчик-истребитель лейтенант Николай Давыдов сражался с врагом в воздухе. После войны он демобилизовался из армии и стал машинистом Московского метрополитена имени В. И. Ленина. Но любовь к стремительному полету в воздушном океане в нем не угасла. Давыдов поступил в аэроклуб и в свободное от работы время снова стал летать на быстрокрылой машине. Он несколько раз принимал участие в воздушном параде в Тушине в День Воздушного Флота СССР.

Фамилия Давыдова внесена в список лучших машинистов Краснопресненского депо Московского метрополитена имени В. И. Ленина. Вместе с тем спортсмен 3-го разряда Николай Давыдов продолжает настойчиво повышать свое летное мастерство.

На снимках: Николай Давыдов в кабине машиниста, на аэродроме и в воздухе.

Фото Б. Антонова



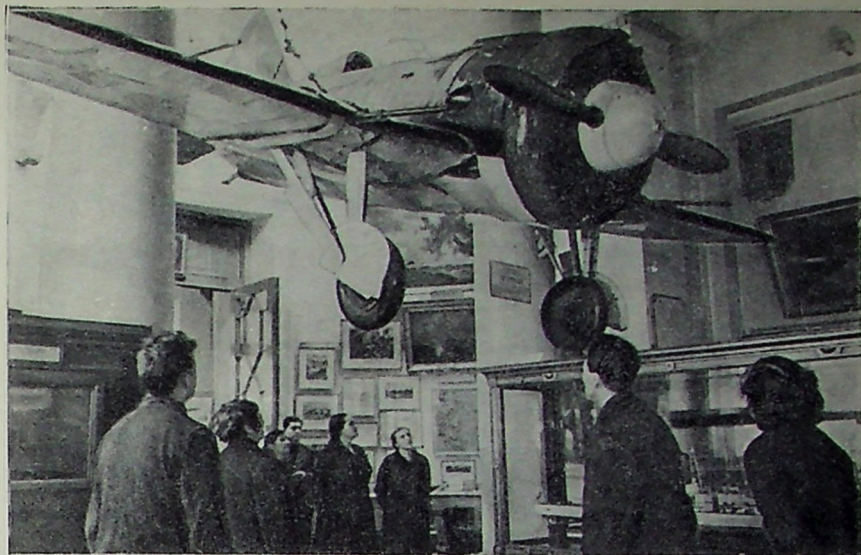
РЕЛИКВИИ ВОИНСКОЙ ДОБЛЕСТИ

В Центральном Военно-Морском музее создан специальный отдел, многочислен- ные экспонаты которого посвящены бое- вым делам советских морских летчиков. Документы, фотографии, картины, скульптуры, письма и другие материалы рассказывают о беззаветной преданно- сти Родине советских авиаторов, об их беспредельной стойкости и храбрости в битвах с врагом.

Вот боевой самолет дважды Героя Со- ветского Союза коммуниста Бориса Фе- октистовича Сафонова. Надпись гласит: «На этом самолете коммунист Сафонов совершил в течение 1941 года 109 бое- вых вылетов и лично уничтожил 14 фа- шистских самолетов». Здесь же установ- лен бронзовый бюст Б. Ф. Сафонова, а в специальной витрине бережно хра- нятся личные вещи героя-летчика: его летный шлем, планшет, а также письма, автобиография.

С большим интересом знакомятся по- сетители с материалами, повествующими о славных боевых делах отважных летчи- ков дважды Героев Советского Союза Челнокова, Ракова, Степаняна, Мазурен- ко — воспитанников кружков Осоавиа- хима.

...Вот большая группа членов ДОСААФ Московского района Ленинграда с вол- нением слушает рассказ экскурсовода о хранящемся в музее знамени летчиков-



Посетители Центрального Военно-Морского музея у самолета
дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова.

Фото А. Михайлова (ТАСС)

балтийцев, под которым они героически сражались с врагом. Осененные этим знаменем летчики полка защищали ве- ликов город Ленина, освобождали При- балтику, действовали на морских комму- никациях врага. В годы войны полк уни- тожил десятки фашистских кораблей. В его эскадрильях воспитаны 35 Героев Советского Союза.

Сейчас, когда вся страна готовится от-

метить 38-ю годовщину доблестных со- ветских Вооруженных Сил, члены ДОСААФ часто приходят в Центральный Военно-Морской музей, совершают экс- курсии на места исторических сражений. В своей работе и учебе они стремятся быть достойными славы героев.

Ф. Войтулович

г. Ленинград.

☆ НОВОЕ В ЦЕНТРАЛЬНОМ ДОМЕ АВИАЦИИ ☆

Ко Дню Советской Армии и Воен- но-Морского Флота в Центральном доме авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе создаются новые экспозиции, отображающие историю и развитие воздушного спорта в нашей стране.

Входим в один из залов. В центре его самолет Як-18. Многочисленные стенды, красочные панно дают яркое представление о пути, пройденном спортивной авиацией, начиная от первых полетов, совершенных рус- скими летчиками, и кончая мировыми рекордами, установленными совет- скими воздушными спортсменами в последние годы.

Вот модель планера А-5, который построил в 1923 году К. К. Арцеу- лов. Здесь же находится модель планера, сделанная руками извест- ного авиационного конструктора Героя Социалистического Труда А. С. Яковлева, а также другие об- разцы безмоторных аппаратов.

Привлекает внимание панно — по- лет планера в термических потоках. Стрелками показано движение воз-душных потоков, поднимающихся от пашни, песчаного берега. Хорошо сделана диорама, дающая пред- ставление о современном планеро- дреме, о механических способах за-

пуска планеров. Тут же приведено высказывание трижды Героя Совет- ского Союза А. И. Покрышкина о значении планерного спорта: «Счи- таю, что планеризм дал мне очень много для развития качеств, необ- ходимых каждому летчику».

Различные материалы, снимки, цифровые данные показывают, что еще перед Великой Отечественной войной советский планеризм занял ведущее место в мире как по своей массовости, так и по качеству ма- териальной части, методике обучения и замечательным конструкторским и летным кадрам.

Отдел, посвященный спортивной авиации, открывается стендом: «Пра- вила поступления в аэроклубы ДОСААФ». Умело расположенные фотографии знакомят молодежь с теоретической, наземной и летной подготовкой. Здесь указывается, сколько часов отводится на изуче- ние самолета, мотора, теории и тех- ники полета, самолетовождения. За- вершающий момент обучения — вы- полнение фигур высшего пилотажа.

На специальных плакатах приведе- ны данные рекордных полетов на дальность, скорость, высоту. Мы ви- дим портреты чемпионов СССР по

самолетному спорту М. И. Бережно- го, Ф. Е. Санковича, П. Я. Писачко- ва, М. П. Чечневой, Е. М. Шапкова, В. Н. Беляева, П. Д. Войтова, В. И. Яковлева и других.

Значительно обновлена и расшире- на экспозиция по парашютному спорту. В развернутом виде выставлены мо- дели круглого и квадратного пара- шютов. Богатый иллюстрационный материал посвящен последним все- союзным парашютным соревнова- ниям, а также международным со- ревнованиям по парашютному спор- ту, происходившим в Болгарии.

Новым в показе авиамоделизма является то, что наглядно демон- стрируется работа авиамodelистов по годам обучения: постройка бу- мажных и схематических моделей, моделей с резиновым моторчиком, с механическим двигателем внутрен- него сгорания и, наконец, с реак- тивными двигателями. Собранные ма- териалы о всех международных со- ревнованиях, в которых участвовали советские авиамodelисты.

Новые экспозиции Центрального дома авиации и ПВО имени М. В. Фрунзе представляют большой ин- терес для авиационных спортсме- нов.



В выходной день члены одного из авиамodelьных кружков Пекина собрались для того, чтобы испытать в полете свои модели.

Авиационные спортсмены Китая

Ли Мао-и

ЕЖЕДНЕВНО в Центральный оборонно-спортивный клуб Китайской Народной Республики приходит много писем. «Я хочу быть летчиком, прошу разрешить мне заниматься авиационным спортом...»

Такие, полные патриотических чувств слова работники клуба находят почти в каждом письме. Все они свидетельствуют о благородных мечтах и стремлениях широких масс китайской молодежи, которая горячо любит свою авиацию.

В выходные дни, в свободное от занятий и работы время китайская молодежь собирается в авиамodelьных кружках, в школах планерного и парашютного спорта для того, чтобы получить авиационные знания, расширить свой спортивный опыт. Глядя на эту энергичную и сильную молодежь, невольно проникаешься уверенностью в том, что в будущем из ее рядов выйдут славные герои-летчики, замечательные конструкторы самолетов.

В Китае авиационный спорт еще очень молод. Наибольшей популярностью среди юного поколения пользуется, конечно, авиамodelизм. Во многих средних

школах Пекина, Шанхая, Чунцина и других городов созданы авиамodelьные кружки. Часто в свободное от уроков время можно видеть летающие над спортплощадками школ модели самолетов. Школьники младших классов с увлечением трудятся над созданием воздушных шаров, змеев и других простейших моделей. Глядя на то, как старшие школьники конструируют и строят фюзеляжные модели с поршневыми двигателями, модели с резиновыми моторчиками и кордовые модели самолетов, они мечтают о том дне, когда сами смогут создавать такие же красивые и быстрые модели.

Администрация школ и преподаватели придают большое значение этому виду внешкольных занятий. Во многих школах преподаватели являются непосредственными руководителями авиамodelьных кружков.

В 1954 году на соревнованиях авиамodelистов средних школ Пекина одна из фюзеляжных моделей с поршневым двигателем продержалась в воздухе 35 минут 58 секунд. А в прошлом году кордовая поршневая модель (рабочий объем цилиндра — 2,5 см³), сконструиро-

ванная в Пекинском авиационном институте, летала со скоростью 120,8 км/час.

В мастерской научного общества «авиамodelистов Пекинского авиационного института висит много различных моделей. Члены этого общества ведут большую научную работу. Чтобы улучшить рекорды скоростных моделей, члены кружка двигателей работают над созданием нового мощного поршневого моторчика. Полет моделей с резиновыми моторчиками постепенно возрастает до двух и более минут. Большую помощь авиамodelистам Китая оказывают материалы по авиамodelизму, публикуемые в советской периодической печати.

Школьные авиамodelьные кружки получают систематическую помощь от различных организаций. Так, например, клуб авиамodelистов города Ханчжоу подготовил для школьных авиамodelьных кружков большую группу инструкторов. Клуб регулярно устраивает конкурсы, лекции, доклады летчиков-героев и проводит другие массовые мероприятия, пользующиеся большим успехом среди китайской молодежи.

Хорошо работает авиамodelьная мастерская Дворца пионеров в Шанхае. Руками детей здесь изготавливаются модели самолетов, змеев, воздушные шары. На самом видном месте в мастерской хранятся модели и двигатели, присланные советскими авиамodelистами.

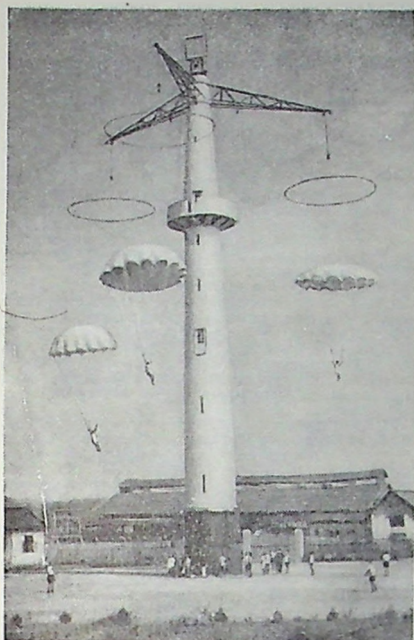
Развивается в Китае и парашютизм. Им начинают заниматься все более широкие массы молодежи. До прыжков с самолета все курсанты обучаются прыжкам с парашютной вышки.

Прыжки с вышки продолжают в течение всего дня — с утра до позднего вечера. Те, кто прыгают с вышки, мечтают о дне, когда они начнут прыгать с самолета. Но этот день наступает еще не скоро — ему предшествует основательная учеба. Занятия проводятся под руководством опытных инструкторов в парашютных кружках, имеющих на предприятиях, в учреждениях и учебных заведениях. Здесь будущие парашютисты сначала изучают материальную часть парашюта, овладевают теорией, а затем проходят наземную подготовку, отрабатывая технику выполнения прыжка на ровную площадку. Одновременно они занимаются и другими видами спорта, постепенно становясь разносторонними закаленными спортсменами.

Парашютисты всегда помогают друг другу, более опытные товарищи передают свои знания молодым. Занятия парашютным спортом воспитывают дисциплинированность, организованность, развивают дружбу среди спортсменов.

Закончив программу обучения в парашютных кружках на предприятиях, будущие спортсмены продолжают занятия на парашютных базах, располагающих парашютными вышками. Здесь готовятся кадры инструкторов и руководителей парашютных кружков. На парашютных базах, помимо вышек, имеются площадки для тренировок на земле, различный спортивный инвентарь и снаряды. Здесь всегда много молодежи — рабочих, служащих, учащихся, приходящих сюда, чтобы обучаться парашютному мастерству.

Развивается в Китае и планерный спорт. Имеющиеся у нас несколько планерных школ заняты сейчас подготовкой



Молодые парашютисты Чунцина тренируются в прыжках с вышки.

инструкторов. Курсанты приезжают в эти школы из разных уголков страны, но все они воодушевлены одним желанием — в совершенстве овладеть приемами безмоторного полета. Среди них уже имеются подлинно энтузиасты планерного спорта, гордящиеся тем, что они будут тренерами молодых команд китайских планеристов.

Рабочий день в планерной школе начинается в 4 часа утра, когда первые лучи солнца только-только выглянут из-за гор. Механики тщательно проверяют планеры, которые нужны будут в этот день.

Когда планеры осмотрены, курсанты с помощью тягача доставляют их на аэродром. Начинаются полеты, которые продолжаются до конца дня, пока в воздухе есть восходящие потоки. Курсанты с особым рвением овладевают этими полетами, зная, что они являются необходимой ступенью для занятий в дальнейшем самолетным спортом.

Стать летчиком — заветная мечта многих молодых патриотов. У китайской авиации выросли крепкие крылья. И в этом немалая заслуга тех молодых китайских патриотов, которые с детства мечтали стать летчиками, чтобы охранять небо свободного Китая.

Авиационный спорт в Китае выходит на широкую дорогу. Но надо приложить еще много усилий для того, чтобы этот вид спорта стал таким массовым, каким требует народ. Мы уверены в том, что под руководством нашего правительства, благодаря его неустанной заботе, а также благодаря братской помощи великого Советского Союза и стран народной демократии, массовый авиационный спорт в нашей стране будет быстро расти и развиваться.

г. Пекин.

АВИАМОДЕЛИЗМ ЗА РУБЕЖОМ

ДВОЙНОЙ ЛЕЕР

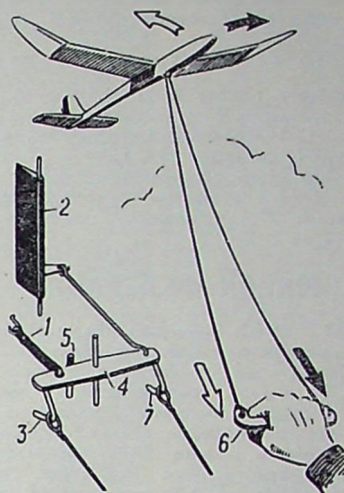


Рис. 1.

Венгерские авиамodelисты применяют двойной леер (рис. 1). Назначение его — управлять рулем направления модели во время запуска ее на леере. Модель планера, снабженная этим устройством, имеет два крючка 3 и 7. Они расположены на рычажке 4, укрепленном на проволочной оси. Резиновая нитка 1, привязанная к рычажку 4, стремится удерживать руль направления 2 в отклоненном состоянии, причем, когда леер сброшен с обоих крючков, рычажок 4 под влиянием натяжения резинки 1 доходит до упора 5, и руль направления отклоняется так, как это необходимо для полета модели по спирали.

Авиамodelист, запуская модель на двойном леере, на концах которого имеются два кольца, надетые на крючки 3 и 7, отклоняет рукоятку 6. В результате резинка 1 растягивается, и, таким образом, руль направления 2 не только может быть поставлен в нейтральное положение, но и отклонен в противоположную сторону для парирования случайных наклонов модели, возникающих под влиянием воздушных порывов ветра.

ЗАПУСК МОДЕЛИ ПЛАНЕРА НА ДВОЙНОЙ УЗДЕЧКЕ

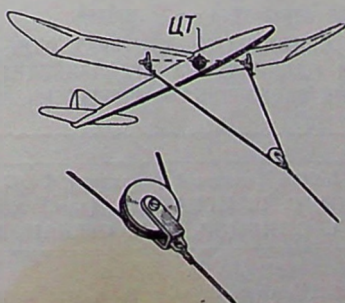


Рис. 2.

На рис. 2 — схема запуска модели планера на двойной уздечке. Ее применяют английские авиамodelисты. На конце леера фанерный ролик, через который перекинута уздечка, имеющая два проволочных кольца. На модели планера соответственно расположены два крючка, прикрепленные к лонжеронам крыла; на эти крючки надеваются проволочные кольца.

Благодаря такому устройству достигаются правильное расположение леера относительно центра тяжести модели, плавный и устойчивый взлет. Кроме того, крыло модели оказывается менее нагруженным при запуске. Поэтому крыло можно делать с более тонким профилем, чем у модели, имеющей крючок, расположенный на фюзеляже.

МОДЕЛЬ ЛЕТАЮЩЕЙ ЛОДКИ С БЕНЗИНОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

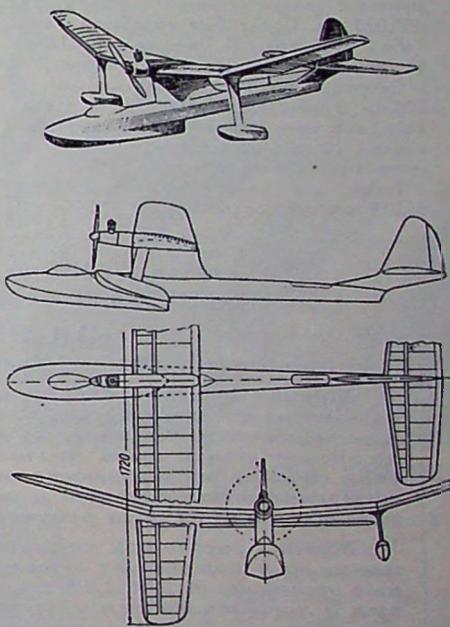


Рис. 3.

Американский авиамodelист Генри Струк построил и испытал модель летающей лодки с бензиновым двигателем. Она отличается хорошим взлетом с воды и устойчивым полетом (рис. 3). На модели может быть установлен компрессионный двигатель с калильным зажиганием (объем цилиндра 3,7—5,7 см³).

Модель имеет поплавки, крепящиеся к крылу на резиновых лентах так, что при посадке, в случае удара, крыло не ломается, а отклоняется вбок или подгибается.

В АВИАЦИОННОЙ СПОРТИВНОЙ КОМИССИИ

Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова утвердила в качестве все-союзных рекордов следующие достижения авиационных спортсменов:

По парашютному спорту

Ночной одиночный прыжок на точность приземления с высоты 600 м, совершенный спортсменом 1-го разряда Н. Дешевым (Гомель) 26 сентября 1955 года. Среднее отклонение от центра мишени по двум прыжкам составило 4,92 м. Прежний всесоюзный и мировой рекорды, установленные Е. Бурьяном, превышены на 18,57 м.

Материалы об этом достижении советского спортсмена-парашютиста направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения его в качестве мирового рекорда.

По самолетному спорту

Высоту полета 6955 м, достигнутую спортсменом 1-го разряда М. Мейлахсом (3-й Московский городской аэроклуб) 17 сентября 1955 года на самолете ЯК-12р (второй весовой категории). Прежний всесоюзный рекорд, установленный В. Шумиловым, превышен на 1014 м.

В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международная авиационная федерация (ФАИ) утвердила в качестве новых мировых рекордов следующие достижения планеристов:

Дальность полета до намеченного пункта с возвращением к месту старта 444,615 км. Этот полет был совершен 11 июня 1955 года Р. Фонтеем (Франция) на одноместном планере типа «Эр-100».

Дальность полета до намеченного пункта с возвращением к месту старта 500,020 км. Полет был совершен 4 сентября 1955 года Л. Максеом (США) на одноместном планере типа «Кернс».

Скорость полета 50,281 км/час на 200-км треугольном маршруте. Полет был совершен 26 июня 1955 года П. Лепансом (Франция) на одноместном планере типа «Бреге-901».

Такой же полет со скоростью 56,879 км/час, совершенный 14 июля

1955 года Ю. Войнаром (Польша) на одноместном планере типа «Яскулка».

Такой же полет со скоростью 67,304 км/час, совершенный 16 августа 1955 года Э. Макулей (Польша) на одноместном планере типа «Яскулка».

Скорость полета 39,707 км/час на 300-км треугольном маршруте. Полет был совершен 17 августа 1955 года Г. Маргеритом (Франция) на одноместном планере типа «Эр-102».

Скорость полета 45,060 км/час на 200-км треугольном маршруте. Полет был совершен 14 июля 1955 года А. Бжозой с пассажиром Ю. Габрылевичем (Польша) на многоместном планере типа «Боцян».

Такой же полет со скоростью 66,048 км/час, совершенный 14 августа 1955 года Г. Зыдорчаком с пассажиром (Польша) на планере «Боцян».

С апреля 1956 года начинает выходить НОВЫЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

(орган Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту).

Журнал будет публиковать статьи о новых советских автомобилях, тракторах, мотоциклах, об автомобильной и мотоциклетной технике за рубежом; помещать материалы по эксплуатации этой техники, а также учебно-методические статьи по подготовке водительских кадров; освещать состояние автомобильного и мотоциклетного спорта, авто-моделизма в СССР и за рубежом.

Журнал рассчитан на молодежь, изучающую автомобиль, трактор и мотоцикл в автомотоклубах и на курсах первичных организаций ДОСААФ; на лиц, занимающихся автомобильным и мотоциклетным спортом; на инструкторский и преподавательский состав автомотоклубов ДОСААФ; на широкий круг водителей автомобилей, тракторов и мотоциклов.

Подписная цена — 3 рубля номер, до конца года — 27 рублей.

ПОДПИСКУ МОЖНО ОФОРМИТЬ В ОТДЕЛАХ «СОЮЗПЕЧАТИ», КОНТОРАХ, ОТДЕЛЕНИЯХ И АГЕНТСТВАХ СВЯЗИ, В ПУНКТАХ ПОДПИСКИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, В КОЛХ.ЗАХ, СОВХОЗАХ И МТС, В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ И УЧРЕЖДЕНИЯХ.

По следам наших выступлений

УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВО АВИАМОДЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

В журнале «Крылья Родины» (№№ 4 и 7 за 1955 г.) были опубликованы письма читателей, вскрывшие недостатки в снабжении авиамodelьными материалами. Центральным комитетом ДОСААФ, как сообщил редакции начальник авиационно-спортивного отдела Е. Степанов, принимает меры, направленные на коренное улучшение дела снабжения авиамodelей материалами, необходимыми для их конструкторской работы. В 1956 году предприятия ДОСААФ значительно увеличат производство компрессионных авиамodelьных двигателей МК-12 с рабочим объемом цилиндра 2,5 см³ мощностью 0,25 л. с., деревянных винтов, авиапосылок №№ 1 и 4, наборов деталей схематических и фюзеляжных моделей планера и самолета.

Предприятия Министерства авиационной промышленности изготовят значительное количество компрессионных авиамodelьных двигателей и выпустят многокомандную аппаратуру (передатчики и приемники) для радиоуправляемых летающих моделей.

Согласно плану снабжения ЦК ДОСААФ предприятия различных министерств выделили для нужд авиамodelей большое количество авиамodelьных материалов.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Вперед, к торжеству коммунизма!	1
Гордость советского народа	3
В. Лузин. Мужество (стихотворение)	4
М. Голышев. Служение Родине	5
Г. Пясецкая. Заочные соревнования парашютистов	7
В. Романюк. Высотный прыжок .	9
В. Иванов. Планеристы города Жуковского	12
В. Матвеев. Резиномоторная модель самолета	14
Победители соревнований	16
С. Малик. Модель-копия реактивного самолета МиГ-15	16
Вортолеты над Северным полюсом (Рассказы летчиков Героев Советского Союза А. Бабенко и В. Мельникова)	18
П. Писаревский. Авиационно-спортивный клуб помогает первичным организациям	20
Ф. Войтулевич. Реликвии воинской доблести	21
Новое в Центральном доме авиации	21
Ли Мао-и. Авиационные спортсмены Китая	22
Авиамodelизм за рубежом	23

На 1-й и 4-й страницах обложки: Москва — Кремль.

Фото Б. Антонова

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Е. С. АНДРЕЕВ, И. Ф. БОБАРЫКИН, В. Ф. БОЛОТНИКОВ, А. И. ИВАНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ (зам. главного редактора), Э. Б. МИКИРТУМОВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, Е. Н. СТЕПАНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Корректор Э. Г. Лайхтер

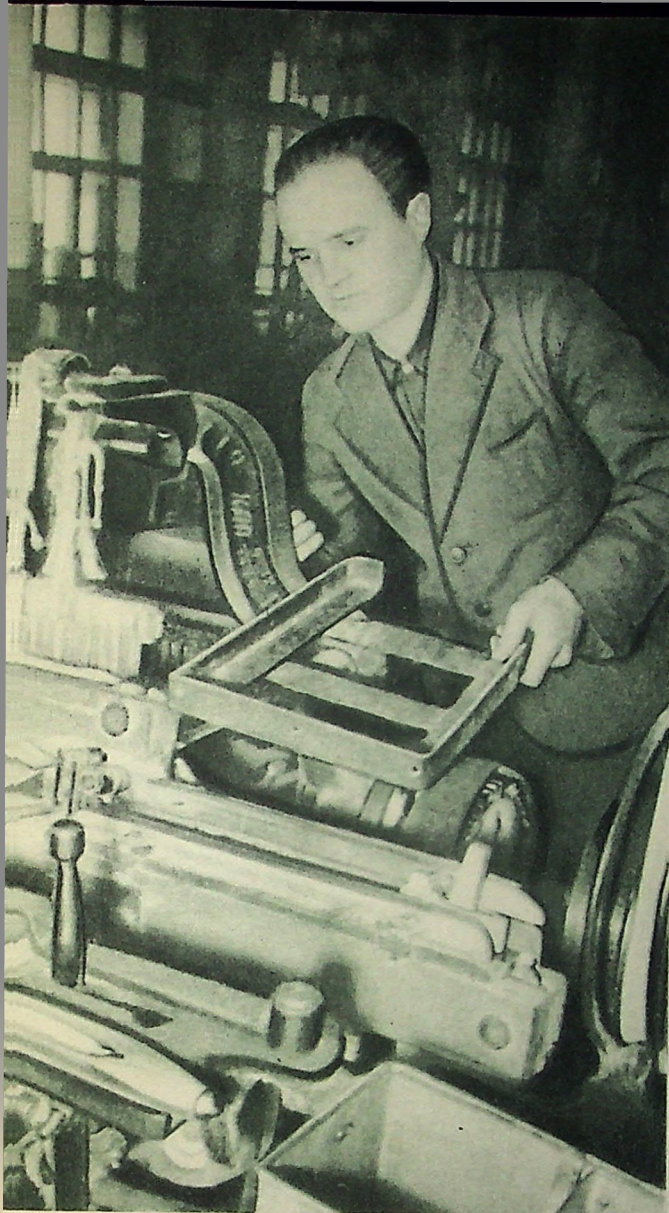
Оформление С. С. Гуревича

Сдано в прозв. 30/XII 1955 г. Бум. 60 × 92/8 1³/₄ бум. 3¹/₂ физич. и усл. п. л.; 5,8 уч.-изд. л. Подп. к печ. 26/I 1956 г. Г-21627 Тир. 34 500 экз. Издательство ДОСААФ — Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26. Цена номера 3 руб. Зак. 607.

Министерство культуры СССР. Главное управление полиграфической промышленности.

13-я типография, Москва, Гарднеровский пер., 1а.

Обложка отпечатана в 3-й типографии Главполиграфпрома «Красный пролетарий».



ПОБЕДИТЕЛИ СОРЕВНОВАНИЙ

(См. информацию на 16-й странице журнала)

На снимках:

Вверху слева — член команды-победительницы по планерному спорту, спортсмен 1-го разряда Э. Хусу. Он работает батанщиком Щелковской прядельно-ткацкой фабрики и сфотографирован за проверкой батанного механизма ткацкого станка.

Вверху справа — председатель Московского городского комитета ДОСААФ генерал-майор А. Сергеев вручает приз планеристу мастеру спорта В. Выгову.

В середине — трое остальных членов команды-победительницы (слева направо): мастер спорта Л. Бган и перворазрядники А. Клопцов и Д. Двое носов. Они разрабатывают маршрут нового полета в заранее намеченный пункт.

Внизу — команда-победительница по самолетному спорту (слева направо): спортсмен 2-го разряда А. Соколовский, студент Московского инженерно-физического института спортсмен 2-го разряда М. Максимов, инструктор-летчик спортсменка 1-го разряда Е. Кучерова и спортсмены 1-го разряда М. Иванов и С. Костюченков.



57
П.ЯД.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
2 1.12 49 РОВ

27

