



КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ
1991

© «Крылья Родины»
1991, № 2 (701)

Ежемесячный
научно-популярный журнал
Выходит с 1923 года — «Самолет»,
с 1950 года — «Крылья Родины».
Учредитель — ЦК ДОСААФ СССР.
Издатель — Издательство ЦК
ДОСААФ СССР «Патриот»

Главный редактор С. Н. ЛЕВИЦКИЙ

Редакционная коллегия: А. С. БА-
СКАКОВ, П. П. БЕЛЕВАНЦЕВ, И. П.
ВОЛК, Н. В. ГРОМЦЕВ, А. И. КРИ-
КУНЕНКО (ответственный секретарь —
зам. главного редактора), В. М. ЛЕ-
БЕДЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, К. Г. НА-
ЖМУДИНОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г.
НИКОЛАЕВ, Ю. Ф. НОВИКОВ, Е. А.
ПОДОЛЬНЫЙ, Ю. А. ПОСТНИКОВ,
А. В. САВОСЬКИН, А. С. СКВОРЦОВ,
А. И. СОРОКИН, В. Т. ТКАЧЕВ
(зам. главного редактора), Ю. А. ФИ-
ЛИМОНОВ, О. В. ШОЛМОВ.

Главный художник А. Э. ГРИЩЕНКО.
Старший корректор М. П. РОМА-
ШОВА.

Сдано в набор 14.12.90 г. Подписано
в печать 6.02.91 г. Формат 60 × 90^{1/8}.
Бумага глубокой печати № 1. Глубокая
печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113.
Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 55 000.
Зак. 1381/3. Цена 1 руб.

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

Проезд — метро «Комсомольская»,
телефон — 261-68-90.

3-я типография Воениздата. 123007,
Москва, Хорошевское шоссе, д. 32а,
телефон — 945-73-58.

Издательство «Патриот». 129110, Мо-
сква, Олимпийский проспект, дом. 22,
телефон — 281-55-97.

Телефон Центрального рознично-
подписного агентства Союзпечати —
195-34-01. Цех экспедиции изданий —
195-44-88.

В НОМЕРЕ:

Полет к Северному Ледовитому	3
Лучшие стендовые модели сезона	5
Неизвестная «сотка»	6
30 тысяч километров на... легкомоторных	12
Чей воздушный таран был вторым в мире?	14
Для скоростных и таймерных...	18
Обречен на неподвижность?	20
Летающая лодка или НЛО?	21
Кавасаки и Мицубиси против «летающих крепостей»	22
Аэроклуб в... деревне	23
Бе-6 над морями и океанами	34
Самолеты для «камикадзе»	35

ЗНАКОМЬТЕСЬ: ВАША РЕДКОЛЛЕГИЯ



Постников Юрий Алексеевич — ответственный секретарь Федерации авиаспорта СССР, мастер спорта СССР по самолетному спорту, судья всесоюзной категории. У него богатые биография, опыт. Закончил Днепропетровский госуниверситет. Сталинградское авиаучилище летчиков. 16 лет летал в ВВС. С 1963 года — в ДОСААФ. Ставил на крыло молодежь в Запорожье, Ессентуках, Москве. Жизненный девиз менять не хочет: «летать выше всех, дальше всех и быстрее всех».

К репортажу «В небе трех континентов» (читайте стр. 12).

На снимках: 2-я стр. обл. В полете Як-18Т. Николай Громцев. Андрей Чиркин, Геннадий Темешев и Василий Ефремов. Вячеслав и Анатолий Маркаловы. Владимир Конюхов. Провожает Тушино.

1-я стр. Валерий Шелковников.

12-я стр. Владимир Ковыряко и Геннадий Пиневиц. Олег Лякишев и Григорий Комаренко.

13-я стр. Юрий Новиков и Игорь Волк.

Фото Вячеслава ТИМОФЕЕВА



Заправка закончена. Перекрыты все краны. Оператор на Ил-78 плавно убирает шланг. Раздается мощный хлопок. Нашу кабину обдаёт керосиновой пылью. Танкер отваливает в сторону. Оператор из кормовой кабины машет нам рукой.

Говорят, летчики при каждой дозаправке теряют до четырех килограммов веса. Сказал об этом Хабарову, но он лишь махнул рукой:

— Для меня такая роскошь непозволительна.

Виталий Спиридонович, действительно, небольшого роста, но крепкий. Думаю, этим он обязан давней дружбе со спортом, ну и, конечно же, безукоризненной летной подготовке. Кстати, и он, и второй пилот Зотов — оба закончили Тамбовское ВВАУЛ. А штурманы Крыцын и Сваталов тоже однокашники, по Челябинскому училищу — ЧВВАУШ.

Штурман нажимает на клавиши, дает астропеленгатору задание найти любую, наиболее яркую для него звезду. Тот при помощи оптического устройства выбирает ее на звездном небе и согласно системе координат выдает шифр на электронном табло: «Выбрал звезду № 2». Второй подобный запрос, — и вновь ответ: «Выбрал звезду № 34». Затем в системе электронных устройств производятся сложнейшие интегральные расчеты — и вот готов окончательный итог: «Введите поправку в курс 4 минуты!». С удивлением спрашиваю у Евгения Витальевича:

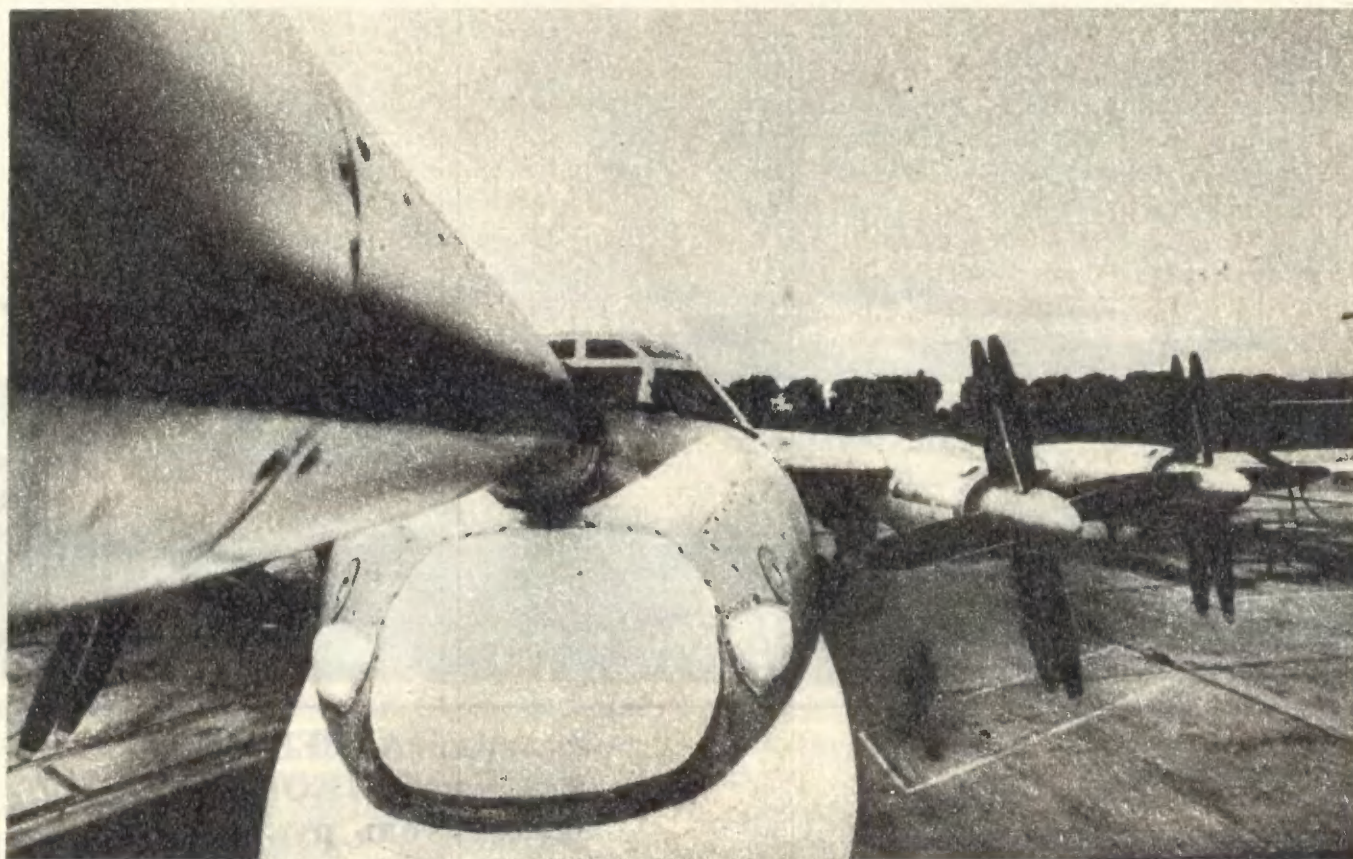
— Но ведь мы не знаем, какая именно звезда значится под № 34?

Крыцын от души смеется:

— Так ведь ЭВМ не знает о том, что мы не знаем!

Летим на юг. Миновали Архангельск, на траверзе — Москва. Подает знак второй штурман, просит подойти:

— Москву из космоса не приходилось видеть?



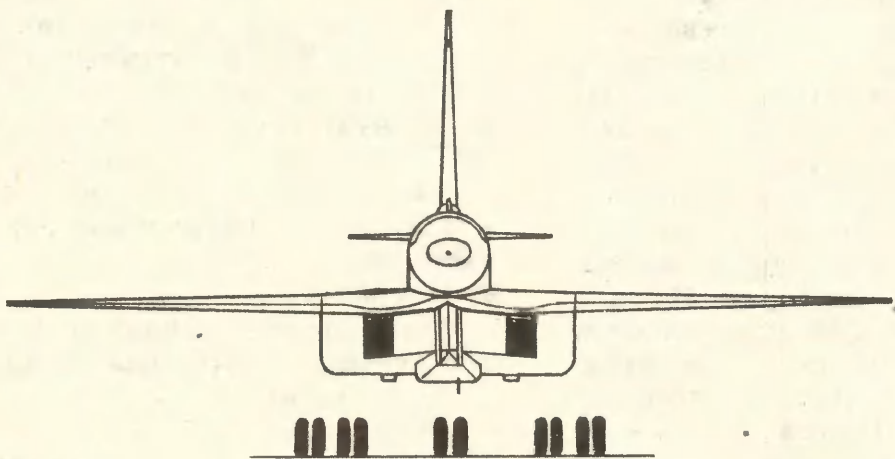
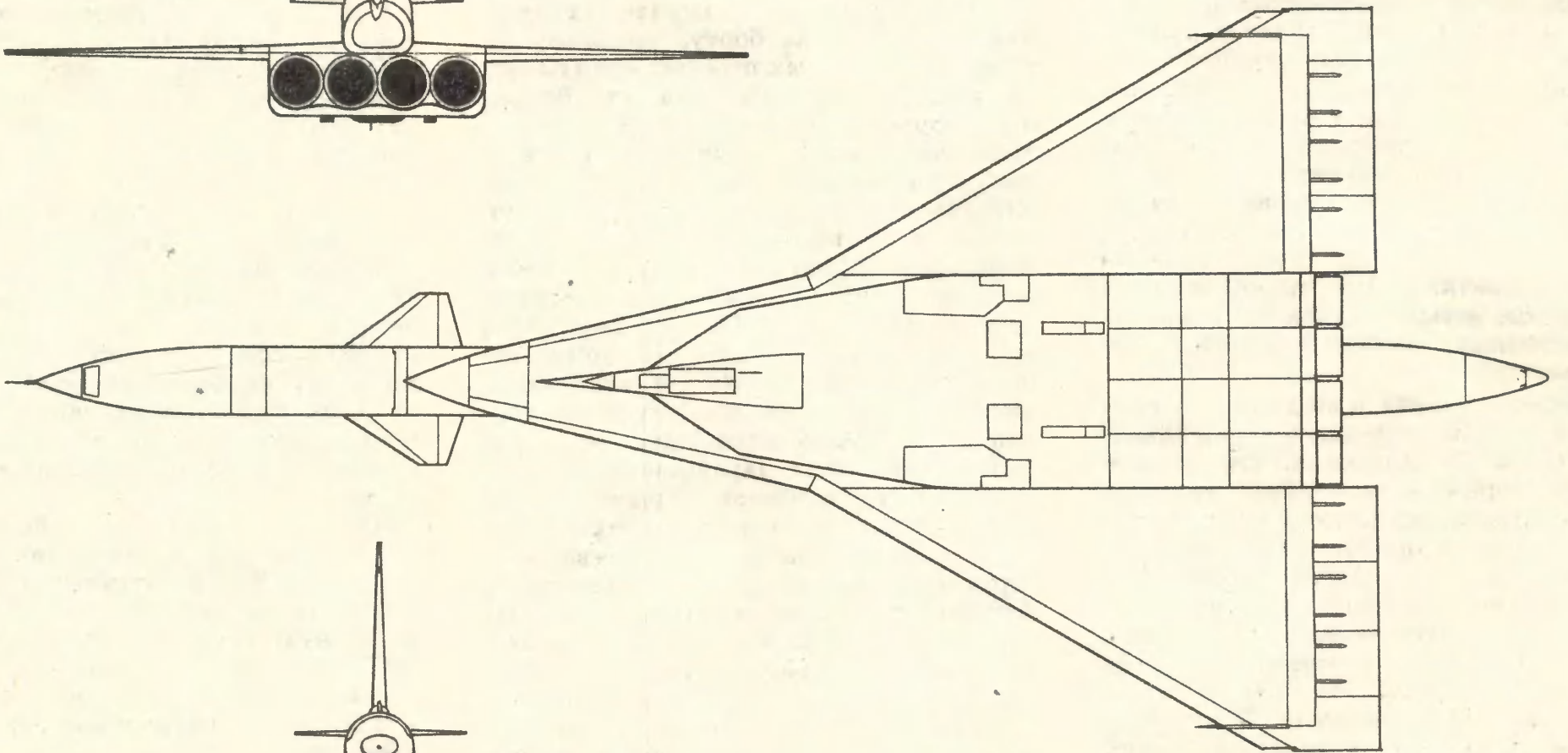
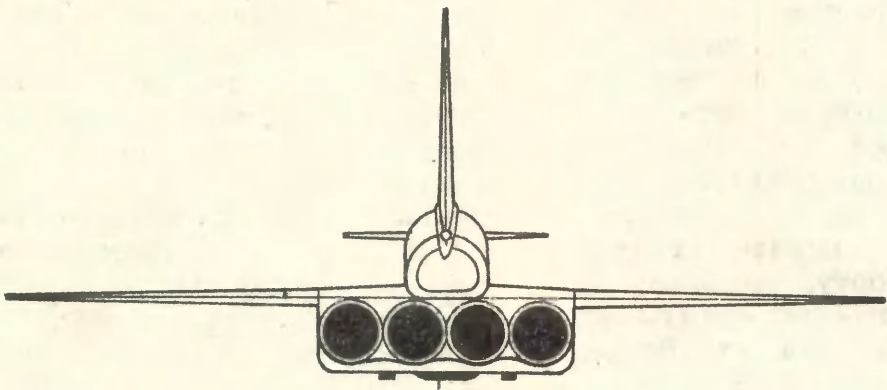
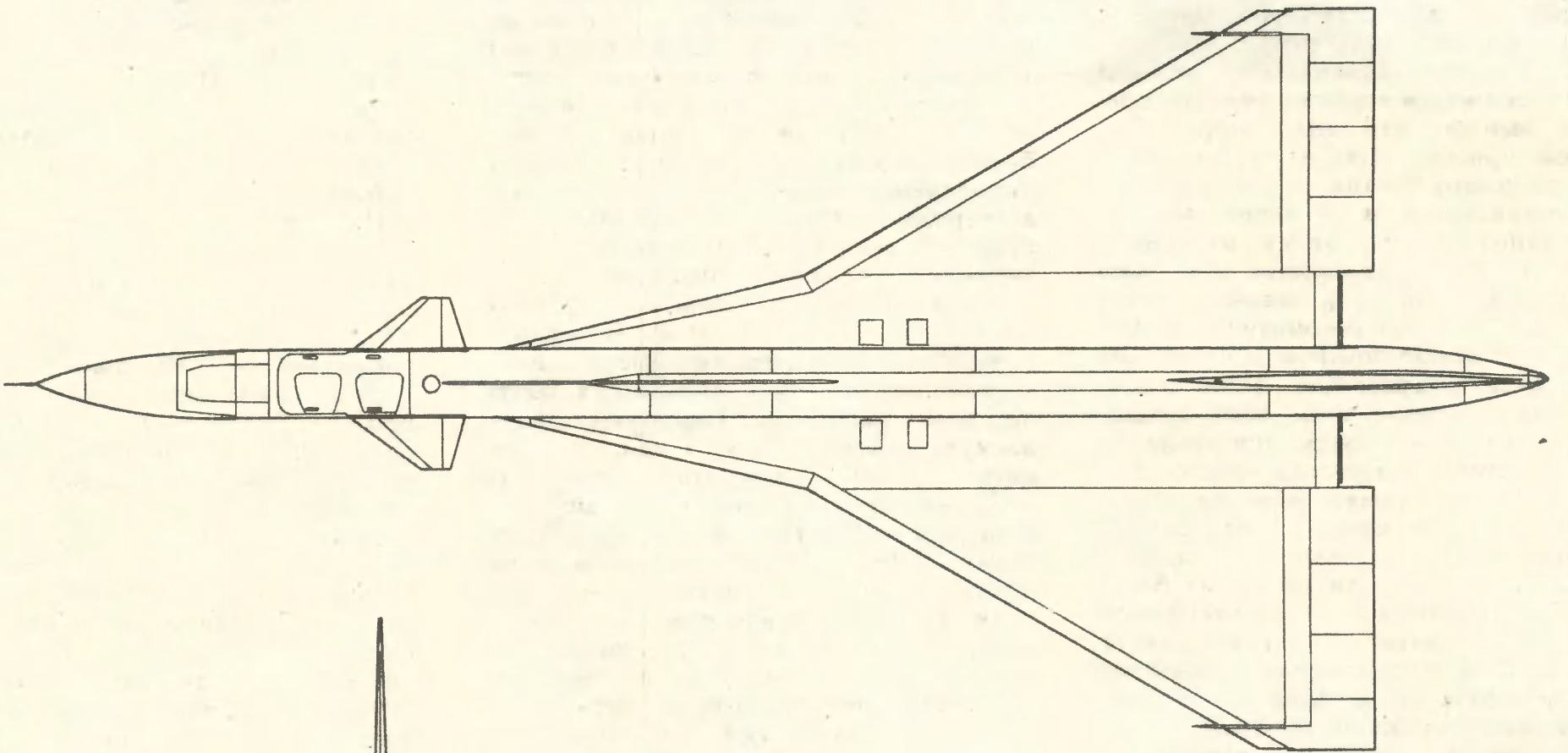
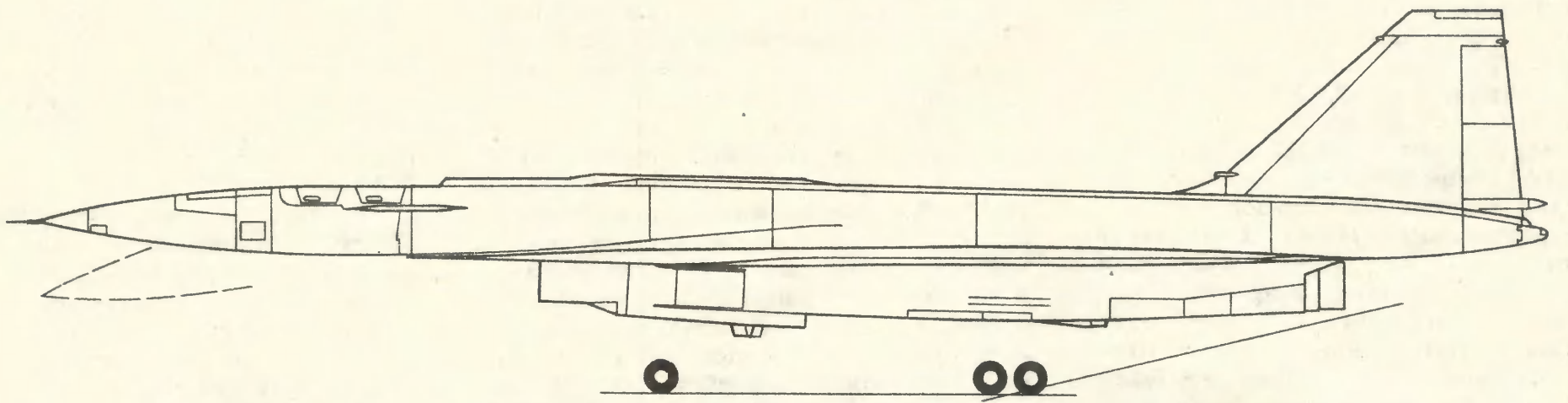
Не знаю, как и реагировать на такую шутку. Но оказывается, никаким розыгрышем здесь не пахнет. Сваталов пояснил:

— Москва от нас в ста километрах. Как раз это расстояние вполне подходит под «космическое». Вот она, полюбуйте!

На экране я впервые увидел «живую» Москву с квадратами районов и четкими линиями основных улиц и проспектов.

Проходит еще несколько часов полета. Снижаемся. Хабаров убрал обороты, могучие моторы работают вполсилы, катимся с горки. От напряжения побаиваются поясница и плечи. Ноги кажутся деревянными. А что там на земле ожидает авиаторов? Отдых после полета? Да. Еще безнадежные очереди на квартиры, безработица жен, нехватка

школ и ясель, пустые полки военоторговских торговых точек. Оклады в два раза меньше, чем у водителя автобуса-междугородки, и в 10 (!) чем у шашлычника-кооператора. И остается у авиаторов главное, что ни за какие деньги не продается, — человеческое достоинство и любимая профессия. Будто тот компьютер — они выбрали свою яркую звезду.



на зрителей, первое место в классе сборных моделей масштаба 1 : 48 получил москвич Арнольд Седун, представивший серию истребителей союзников, поставляемых в нашу страну в годы войны по лендлизу (Р-40 «Киттихоук», Р-39 «Аэрокобра», «Харрикейн», «Спитфайр» V и «Спитфайр» IX). И хотя в этих моделях не было никаких доработок, они были так аккуратно собраны и покрашены, что появлялся эффект «живых» машин.

Справедливости ради, необходимо отметить, что лучше всех покрашена модель истребителя Макки 200 Владимира Ульянова. Им же был представлен целый ряд других моделей в М 1 : 48, среди которых привлекала внимание полностью самодельная И-16.

А вот для современных самолетов масштаб 1 : 48 кажется уже великоват. Но это, скорее, для домашних коллекций. В экспозиции они смотрелись довольно хорошо, и примером тому были два десятка копий из состава передвижной выставки моделей современных летательных аппаратов, представленной Отделением научно-технической информации ЦАГИ.

Одним словом, у жюри возникли определенные сложности с выбором победителей в классе моделей масштаба 1 : 48. Дело осложнялось тем, что, исходя из опытов проведения всех предыдущих конкурсов, призы были назначены для стандартного масштаба 1 : 72, а все остальные (1 : 48, 1 : 50 и 1 : 32) объединены вместе. К тому же, VI смотр-конкурс выявил еще одно несоответствие, на которое раньше из-за относительно невысокого качества большинства выставленных моделей как-то не обращали внимания. Модели делились только на сборные, самодельные и конверсии. В этот же раз у членов жюри возникли разногласия: что считать конверсией? Дело в том, что часть моделей была действительно «чистыми» конверсиями, как например, Ла-5, переделанный из Ла-7, Р-1, переделанный из «Вапити», «Триплан», переделанный из «Сопвич-Кэмел», и другие.

В то же время были модели, также полностью переделанные из стандартных наборов, но тип самолета от этого не менялся. Например, в вышеупомянутый Фоккер Dг-1 (самодельный фюзеляж), Як-1 Дмитрия Москаленко, Як-1М Константина Шульгина и другие модели вложено труда ничуть не меньше, чем в самодельные копии. Поэтому жюри пришлось по каждой модели принимать конкретное решение: к какому классу ее относить — к конверсии или просто к доработанной сборной копии. И хотя председатель жюри придерживался мнения, что такие модели все же относятся к сборным (вот это и есть идеал сборки), а поэтому и должны оцениваться как сборные, все же в дальнейшем необходимо ввести еще один класс — доработанные сборные модели. Ведь в последнее время таких копий появляется все больше и больше, причем выполнены они, как правило, в масштабе 1 : 72.

Прежде чем перейти к анализу моделей 72-го масштаба, назовем победителей «свободного», то есть 1 : 48, 1 : 50, 1 : 32.

В классе самодельных моделей первое место было присуждено Алексею Скляр из Киева за модель истребителя МиГ-23, выполненную в М 1 : 32. Модель Р-3 Валерия Кузнецова из Щелкова заняла второе место. Сыграло свою роль то, что копия не была закончена. К тому же, жюри оценило ту документацию, которую к своему «мигу» представил Скляр, и то, что это не имеющая себе равных модель в 32-м масштабе.

О Кузнецове хотелось бы сказать еще несколько слов. Кроме Р-3, выполненного в М 1 : 48, им были представлены самодельные модели (в М 1 : 72) самолетов Су-27, Ер-2, И-16 и Ла-15. Он же был победителем предыдущего конкурса, одержав победу с МиГ-3 в М 1 : 48. Третье место среди самодельных моделей занял Виктор Дунин из поселка Катунин Архангельской области, представивший целую серию моделей истребителей И-15, И-153, И-16 и др.

Среди сборных моделей первое место у Арнольда Седуна, второе — Олега Дорашкевича, (модель амфибии «Валрус»), третье — у Александра Нечаева (Фоккер). В классе конверсий победителем стал Владимир Ульянов с моделью «Сопвич-Триплан».

Ну а теперь подробнее о моделях масштаба 1 : 72. Здесь у жюри тоже были определенные трудности. Дело в том, что многие участники представили на конкурс сразу несколько моделей. В ходе подготовки выставки копии неоднократно переставлялись. Например, отдельно — современные



Козакова: «Вылетел преследовать немецкий аппарат. Солнечно, мгла. Вылет в 11 час, спуск на аэродром в 11 час 30 мин. Время полета — 30 мин. Самолет «Моран-Ж» № 316». Итак, время действия известно. Удалось установить и место знаменательного события. Это был участок фронта 5-й русской армии в районе дер. Гузов (западнее р. Вислы, правый ее берег). Высота полета неизвестна. Есть лишь сведения, что за 17 минут «Моран-Ж» набирал 2000 м и мог встретить противника, который снижался для бомбометания.

Вот как об этом бое пишет сам герой: «Проклятая кошка (якорь) зацепилась и болтается под днищем самолета... Тогда я решил ударить «Альбатрос» колесами по его верхней поверхности. Недолго думая, дал руль вниз... Что-то рвануло, толкнуло, засвистело, в локоть ударил кусок крыла моего «Мо-

рана». «Альбатрос» наклонился сначала на один бок, поток сложил крылья, и полетел камнем вниз... Я выключил мотор — одной лопасти на моем винте не было. Я начал планировать, потеряв ориентировку, и только по разрывам шрапнелей догадался, где русский фронт. Садился, парашютируя, но на земле перевернулся. Оказывается, удар был настолько силен, что шасси было вогнуто под крылья...».

Итак, якорь оказался неэффективным оружием, противник был сбит таранным ударом. За этот подвиг поручик Козаков был награжден 28 июля 1915 г. Георгиевским золотым оружием. В высочайшем приказе об этом награждении сказано: «Козаков... хотя не успел опрокинуть врага особым якорем, сбил его с явной опасностью для собственной жизни ударом своего аппарата о верхнюю плоскость неприятеля, в результате чего

было прекращение разведки противником и метания бомб...»

К сожалению, из этих описаний неясным оставалось положение самолетов в момент тарана. Поиск продолжался и увенчался успехом, когда был найден рапорт начальника отряда военного летчика поручика Якова Швили об этом событии: «...имея с собой свое приспособление с якорем для задевания аэропланов, поручик Козаков распустил его и начал движение на немецкий аэроплан, нагоняя его сзади. Поручик Козаков видел, что наблюдатель немецкого аэроплана повернулся лицом назад к его аэроплану и начал стрелять. Якорь не задел, и поручик Козаков налетел на верхнюю плоскость немецкого аэроплана, в момент удара выключил мотор. От удара о немецкий аэроплан у поручика Козакова сломался

Окончание на стр. 18

АВИАГОРИЗОНТ ДЛЯ... ДЕЛЬТАПЛАНА

Указатель скорости, высотомер, вариометр — такими приборами оборудуют свои аппараты многие спортсмены-дельтапланеристы. Однако пилоту в полете важно знать не только высоту, вертикальную и горизонтальную скорость полета. Один из параметров, о котором спортсмен должен иметь четкое представление, — это положение дельтаплана относительно естественного горизонта. В сложной полетной обстановке пилоту трудно определить, каков угол атаки крыла аппарата или его крен. Особенно непросто это сделать при полетах на большой высоте, при плохой видимости, когда спортсмен вынужден доверять лишь своим ощущениям.

К сожалению, приборов, подобных самолетному авиагоризонту, у дельтапланеристов нет. Вот и приходится молодым спортсменам постигать искусство парящего полета методом проб и ошибок, что далеко не всегда обходится без ушибов и даже травм.

Критиковать, конечно, легко. Но надо ведь искать выход из опасного положения. Попробуем рекомендовать простое электронное устройство, описание которого приведено ниже. Оно может быть полезным не только начинающим,

но и опытным спортсменам: точно укажет положение дельтаплана относительно естественного горизонта, позволит сориентироваться в обстановке при полете на большой высоте, будет способствовать закреплению навыков «чувствовать» поведение своего аппарата. Устройство сообщит пилоту направление крена дельтаплана и величину угла атаки, а точнее ее знак — отрицательный или положительный. В основу его работы положен принцип индикации преимущественного направления отклонения аппарата, то есть того направления, на которое следует обратить внимание в первую очередь.

Конструкция прибора выполнена таким образом, что показания направления производятся при отклонении вертикальной оси центра тяжести аппарата на 10° и более от идеальной линии.

На лицевой панели прибора имеются стилизованное изображение дельтаплана — как бы вид сверху — и четыре индикатора в виде стрелок, подсвечиваемых с внутренней стороны корпуса устройства. Стрелка-индикатор, расположенная около носовой части изображения аппарата, загорается, когда его угол атаки превышает $+10^\circ$, а стрелка

в хвостовой части изображения светится при углах атаки менее -10° . Правая стрелка горит, когда аппарат «поднимает» правое крыло, а левая — в противоположном случае. Кроме того, на лицевой панели в левом верхнем углу установлен тумблер включения прибора, а рядом нанесены буквенные символы — указатели положений «включено—выключено».

Принципиальная электрическая схема устройства показана на рисунке 1. Она максимально проста и содержит всего несколько элементов — датчик SA1, тумблер SA2, четыре лампы HL1—HL4 и батарею питания GB1 напряжением 4,5В.

Принцип действия прибора прост так же, как и его конструкция. Самый главный узел устройства — датчик, выполненный на основе переключателя SA1. В зависимости от положения дельтаплана переключающий контакт 1 замыкается с одним из контактов 2—5. Если тумблер питания при этом включен, то загорается одна из ламп HL1—HL4. При одинаковом смещении центра тяжести аппарата по двум направлениям контакт 1 замыкается с двумя соответствующими контактами из группы 2—5 и одновременно загораются две лампы, указывающие направление крена и угла атаки. Если же ни по одному из четырех направлений смещение центра тяжести аппарата не превышает 10° , лампы гореть не будут.

Чтобы разобраться, каким образом реализуется такая функция датчика SA1, рассмотрим его конструкцию. Неподвижные контакты 2—5 датчика изготавливаются из отрезка алюминиевой трубки длиной 57 мм. Ее внутренний диаметр — 20 мм, толщина стенки 1 мм. Трубка разрезается продольно на четыре

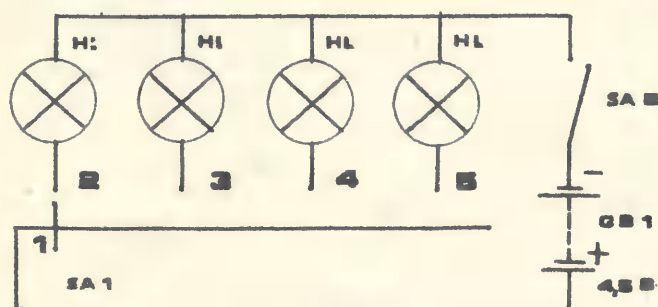
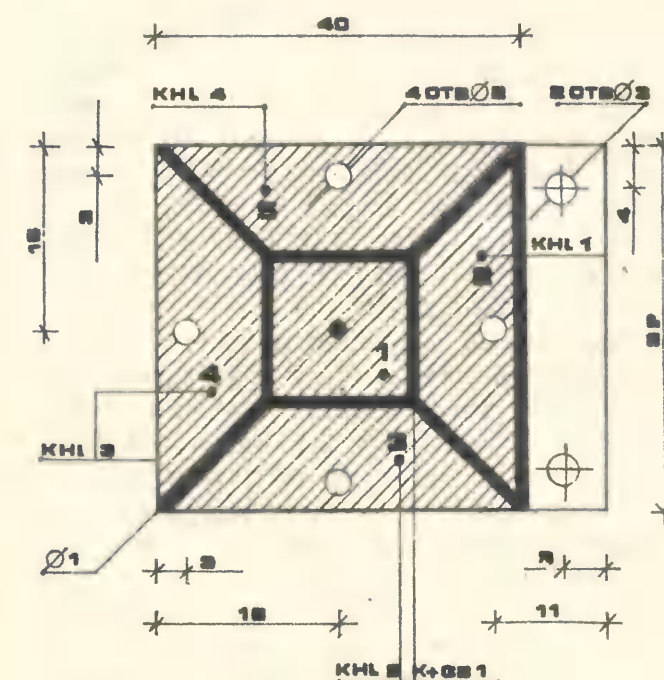
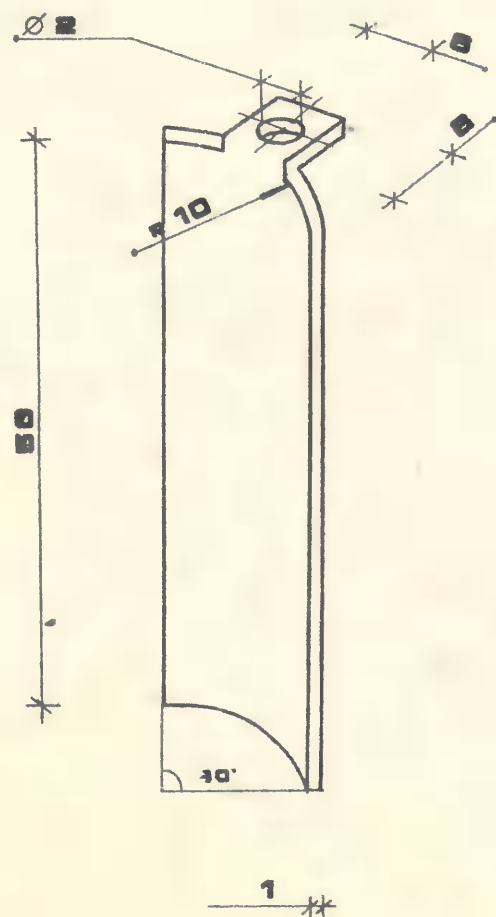


Рис. 1. Принципиальная электрическая схема прибора.

Рис. 2. Конструкция контактной пластины датчика SA1.

Рис. 3. Конструкция монтажной платы датчика SA1. Заштрихованные области — электропроводящие контактные дорожки, черным цветом показаны изолирующие канавки.

Рис. 4. Датчик SA1 в сборе: а — вид сверху; б — вид сбоку; в — вид снизу. 1 — монтажные привода, 2 — припой, 3 — крепежные винты, 4 — крепежные гайки, 5 — контактные пластины, 6 — монтажная плата, 7 — медный шарик.





ДЛЯ СКОРОСТНЫХ И ТАЙМЕРНЫХ МИКРОДВИГАТЕЛЬ «МОНОЛИТ»

В почте журнала сотни писем с просьбой рассказать о микродвигателе, а, главное, помочь в его изготовлении. Безусловно, дефицит современных мощных двигателей вынуждает спортсменов покупать их у кооператоров или добывать импортные. Да, это серьезная проблема, которая нуждается в решении. Журнал же в помощь читателям планирует опубликовать цикл статей, посвященных современным микродвигателям.

Что же, начинаем и ждем ваших откликов, предложений.

Двигатели «Монолит» отлично зарекомендовали себя как на таймерных, так и скоростных моделях. Отличаются от традиционных силовых установок обтекаемым картером и задним торцевым креплением к модели. Ребра охлаждения имеются только сзади, в районе выхлопного патрубка. Головка крепится винтами М2,5 из бронзы БрКМц 3-1. Высокотемпературная часть головки картера отделена кольцевой канавкой глуби-

ной 2,5 мм. Крепится двигатель к модели фитинговым креплением с помощью трех винтов М3.

Картер отлит из алюминиевого сплава АК4-1. Продувка — трехканальная. Двигатель имеет фазы газораспределения: выпуск — 230°, начало впуска — 37°, перепуск — 140°, выхлоп — 156°. Расточка гнезд под подшипники эксцентриситетная. Коренной подшипник имеет стальной бандаж из материала 40Х13, термообработанный до Нкс = 28-32. Применены подшипники 12×21 и 6×15. Пружина тормоза расположена в выточке носовой части картера. В конструкции головки двигателя применены вставки, разработанные А. Калмыковым и С. Пицкалевым.

Гильза изготовлена из алюминиевого сплава с содержанием кремния 19%, хромирована.

Поршень — из материала САС 1-50. Конструктивной особенностью является установка пальца в бобышке, расположенной на днище поршня, а стенки имеют постоянную толщину 0,6 мм и кольцевой зазор с бобышкой в 1 мм. Поршень шлифованный и имеет двухконусную геометрию.

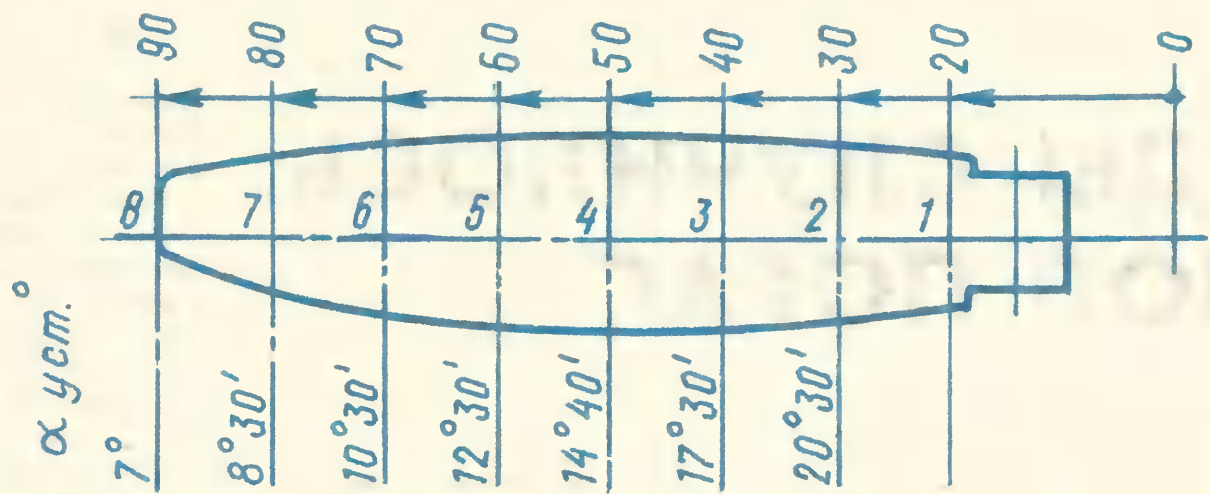
Коленчатый вал из стали 30ХГСА. Термообработан до σв = 150—160 кг/мм². Мотылевая шейка хромирована и шлифована. Посадочное место коренного подшипника хромировано, но с толщиной покрытия не более 0,002 мм.

Шатун из сплава АК4-1. В нижней головке запрессована бронзовая втулка из БрОФ10-4.

Палец из стали Р18. Имеет твердость Нкс = 60-64.

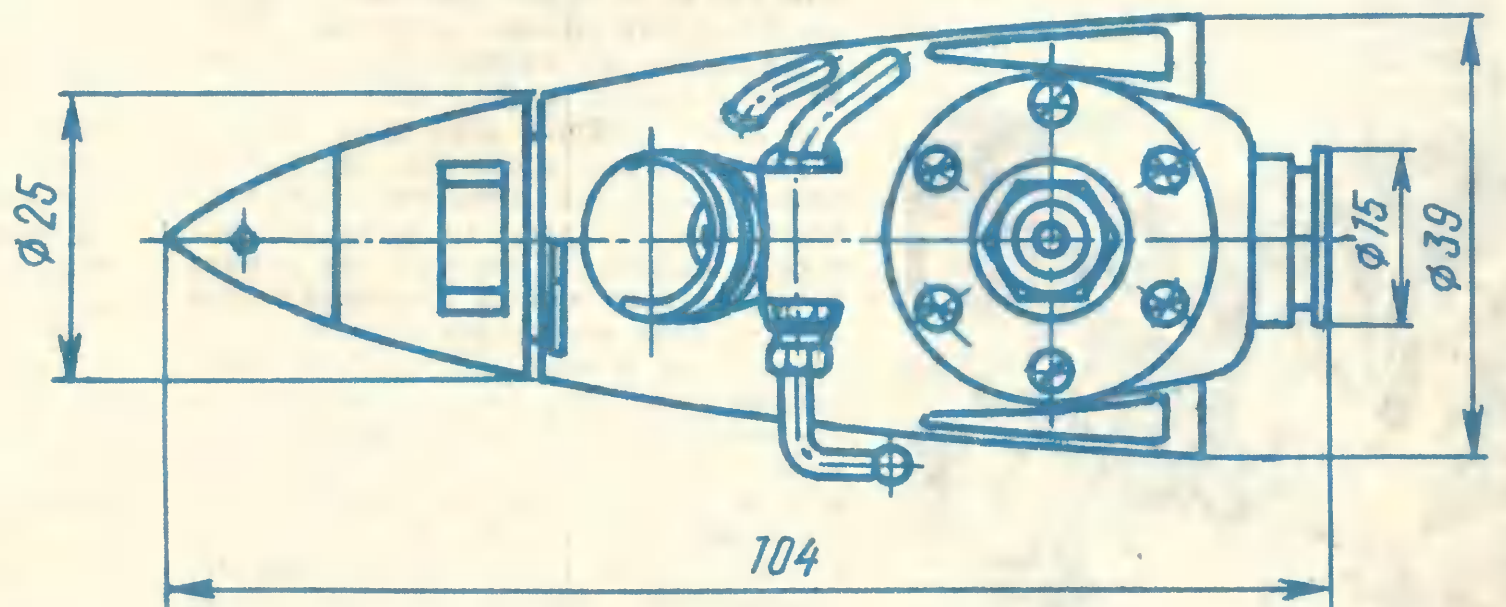
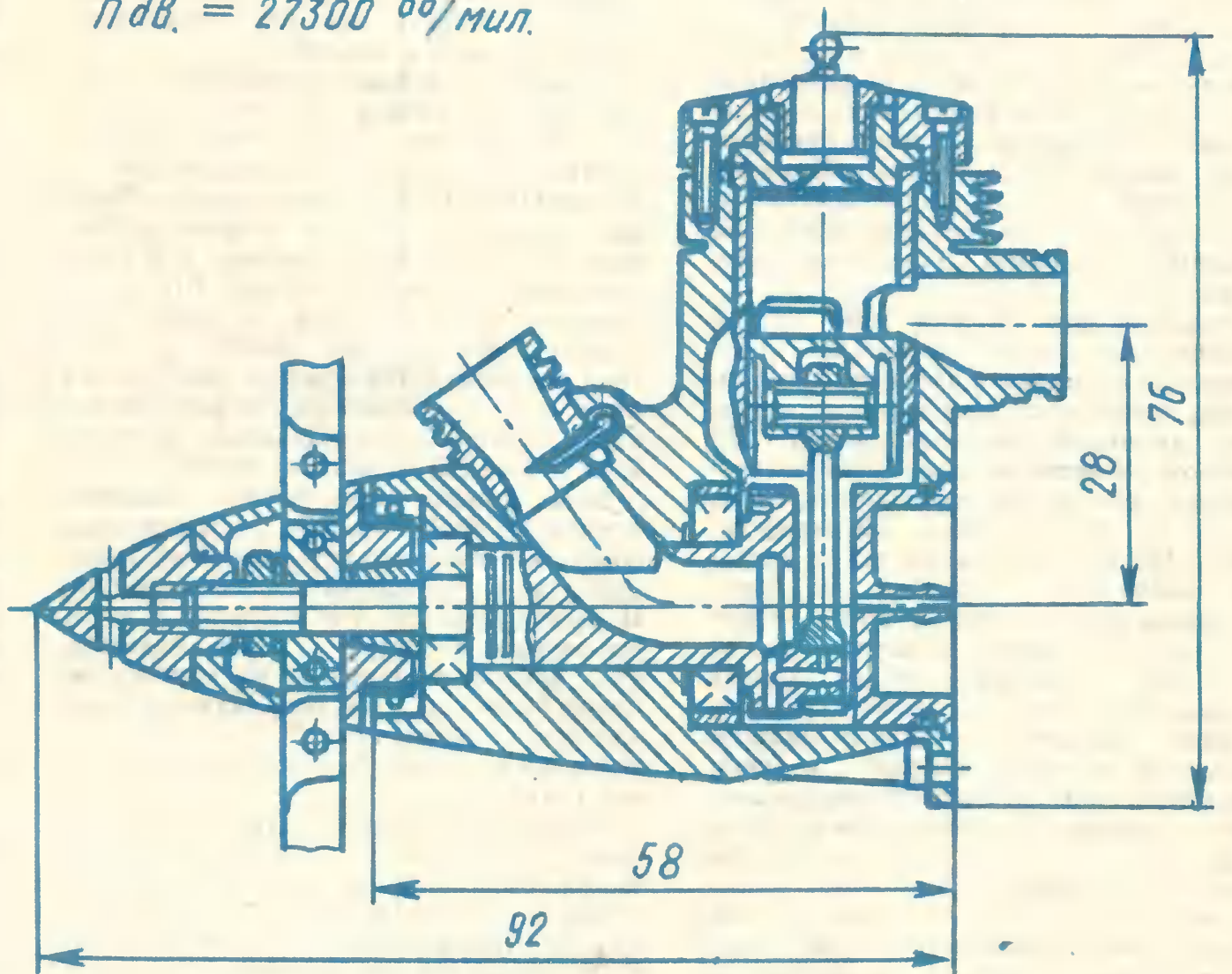
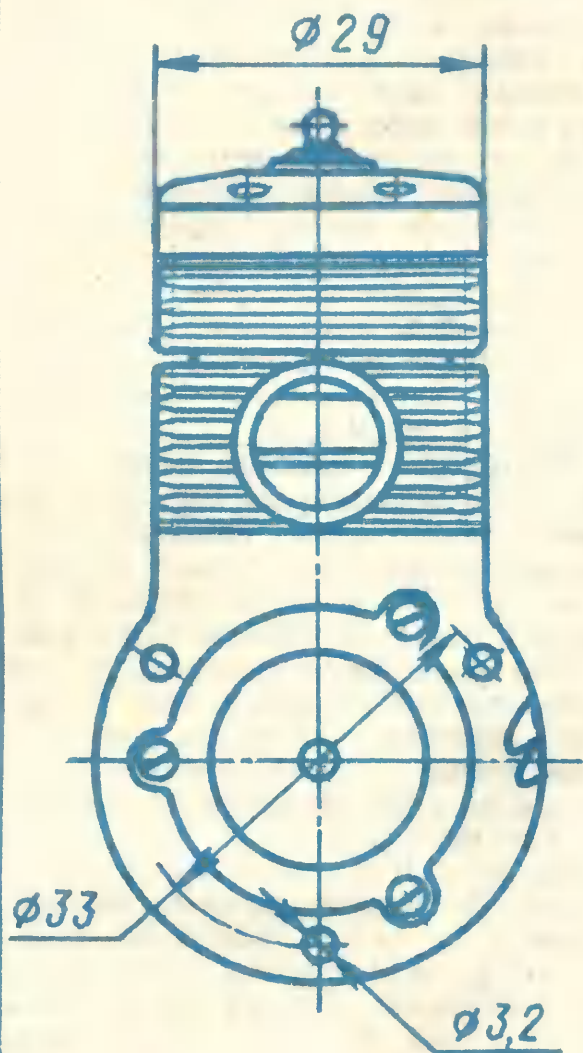
Вариант двигателя для скоростной модели отличается фазами впуска, выхлопа и отсутствием выточки под пружину тормоза. В сравнении с традиционными двигатель «Монолит» обладает следующими преимуществами:

1. Хороший подход ко всем частям, возможность быстрой замены шлангов, тормозной пр



$D = 180 \text{ мм} ; h = 75 \text{ мм}$

$n_{\partial \theta} = 27300 \text{ об/мин.}$



Весной Изосимова включили в сборную по многоборью. Выступал успешно. Считанные месяцы прошли — выполнил норму мастера спорта СССР. Ему не было равных в парашютной акробатике. Бесстрашно крутил сальто, спирали влево-вправо — все фигуры выполнял с подкупающей легкостью. Ему даже приз друзья вручили шуточный такой — вентилятор. С намеком, чтоб крутился, как его лопасти.

...Валерия Иннокентьевича уже нет.

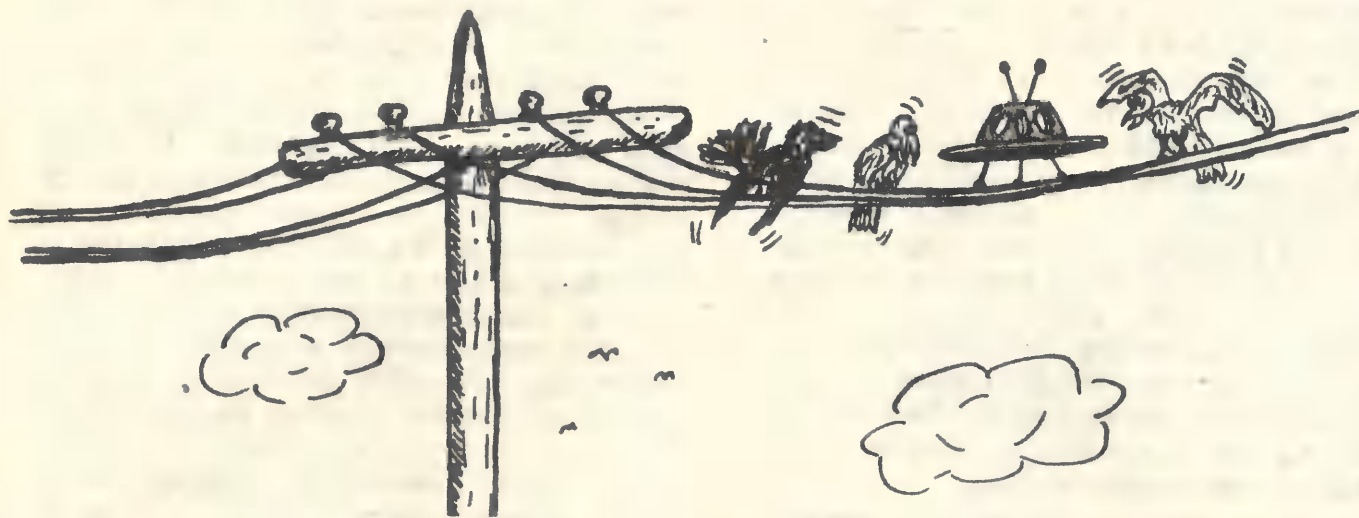
Его сын Андрей Суслов продолжает дело отца. Уже тысячи полторы прыжков имеет. Сергей Бородин в 17 лет стал мастером спорта СССР. С его отцом, тренером по многоборью парашютному, Петром Леонидовичем, у автора этих строк состоялась непродолжительная беседа, в которой он успел лишь перечислить имена своих питомцев таких, как Евгений Уваров, Андрей Барабаш, Александр Бонин (первый трехтысячник в Кузбассе), и в конце он особо отметил

Николая Изосимова, основную черту его характера:

— Волевой, Разбился, сулили полную неподвижность, а он прыгает, и как еще прыгает! Многоборец. Бегаёт резво, отлично стреляет.

Еще бы одно слово добавил: «летает». Но пусть он, Николай Изосимов, сам себе добавит это недостающее в его жизни.

На снимке: Николай Изосимов после прыжка.



НЛО ИЗ-ПОД ВОДЫ

ПРОДОЛЖАЕМ ВЕСТИ НАШЕ ДОСЬЕ АНОМАЛЬНЫХ ЯВЛЕНИЙ

Как правило, проходит время, тем более — смутное, и проясняются всякие чудеса, распознаются средневековые ведьмы и нынешние НЛО. Но нет, один, относительно недавний случай не имеет гласной разгадки. Хотя сообщение местной американской газеты выдало мировую сенсацию. Жители прибрежного поселка увидели, как вспучилась вода. Из нее появился темный предмет. Он быстро поплыл по морской глади и вдруг... взлетел и скрылся из виду.

Что это? НЛО или подводная лодка, которая умеет летать? Абсурд?

Нет. Летящие подводные лодки все-таки есть.

Безвестный изобретатель-авиамodelист Рейд в самом деле еще в начале 60-х годов построил летающую субмарину. Конечно, модель. Она имела длину 1 метр, двигатель внутреннего сгорания и дистанционное радиоуправление.

Испытания модели прошли успешно. Бензобаки летающей подлодки получили роль балластных цистерн. Приводнясь, она выпускала бензин в море (!?), а вместо него закачивала более тяжелую воду. Правда, Рейд в то время обратного стока и заправки не предусмотрел.

В 1964 году публикация об удивительной модели появилась в научно-популярном издании. Трифибией — как там называли летающую подлодку — немедленно заинтересовались военные. Ее предполагалось использовать в качестве перехватчика подвод

ОБ ЭТОМ НЕ СООБЩАЛОСЬ

После этого и был получен приказ командующего авиацией ВМФ генерала И. Борзова о назначении подполковника Матковского командиром вновь сформированного авиаполка палубных «яков». Практически это означало возглавить войсковые испытания Як-36. Последовал довольно длительный и трудный период изучения новой машины на предприятиях промышленности. В конструкторском бюро, на заводе и на аэродроме Феоктист Григорьевич познакомился со многими людьми, связанными с созданием и испытаниями новой машины.

Подружился с испытателями М. Дексбахом, О. Кононенко, В. Хомяковым. Общение с ними, наблюдение за их работой на самолете вертикального взлета и посадки (ВВП) с первых шагов убедили командира полка, что машина эта чрезвычайно сложная. То и дело выбивали из колеи различные «сюрпризы», которые она преподносила. Приходилось изучать причины и возможные последствия тех или иных случаев, по ходу дела вносить различные конструктивные усовершенствования, проверять в полетах их эффективность.

К первым полетам на своем аэродроме готовились как к большому празднику. И вот пронзительный грохот двигателей «яка» на взлетном режиме подобно первому весеннему грому возвестил о появлении нового рода морской авиации. Первым Як-36М поднял в воздух, как и положено, сам командир полка подполковник Матковский. А вскоре в гарнизон прибыл Главнокомандующий ВМФ адмирал С. Горшков. Матковский обстоятельно доложил ему о новой машине, не постеснялся открыто сказать и о серьезных проблемах. Прежде всего об отсутствии спарки. Адмирал озабоченно заметил:

— Построен тяжелый авианесущий крейсер «Киев», он уже плавает в Черном море. Скоро ему предстоит совершить первый дальний поход с самолетами на борту. Надо поторапливаться, сжать сроки подготовки летчиков.

На «Киеве» тем временем кипела напряженная круглосуточная работа по подготовке к первому дальнему походу. Все с нетерпением ждали начала систематических полетов на самолетах ВВП летчиков морской авиации. На крейсере уже побывали и выполняли полеты летчики-испытатели, но летчики полка, которым командовал Матков-

ский, продолжали тренировки на береговом аэродроме.

А вскоре случилось...

В апреле 1976 года в гарнизон, где базировался полк, вновь прибыл главнокомандующий ВМФ. На этот раз адмирал С. Горшков провел смотр авиаполка. В заключение спросил Матковского:

— Скажите, смогли бы вы завтра перелететь на новой машине и сесть на палубу крейсера «Киев»?

Командир полка твердо, без колебаний ответил, что готов. Он в тот же день на вертолете Ка-25 слетал на корабль, сделал несколько кругов, примерился к заходу на посадку, повисел над палубой, присматриваясь к корабельным надстройкам.

На следующий день утром на крейсере по трансляции объявили: «Корабль к посадке самолета приготовить!»

И вот на горизонте появилась едва заметная точка, сопровождаемая шлейфом черного дыма, быстро приближающаяся со стороны кормы к крейсеру. «Як» Матковского просвистел на максимальной скорости вдоль ле

ДЕЛЬТАПЛАН «СЛАВУТИЧ-СПОРТ»!

Ростовское вертолетное производственное объединение приступило к выпуску дельтапланов «Славутич-Спорт».

Основные данные дельтаплана:

размах крыла, м	10,4
площадь крыла, м ²	15,5
масса, кг	34

Дельтаплан удобен в сборке и транспортабелен.

Ростовское производственное объединение принимает заявки на поставку летательных аппаратов от спортклубов, организаций и хозяйств, имеющих спортсекции, а также индивидуальных лиц, увлекающихся данным видом спорта.

Одновременно объединение принимает заявки на реализацию по договорным ценам отдельно на каркасы и детали дельтаплана, а также на раскроенную ткань для купола дельтаплана.

Заявки просим направлять: 344038, г. Ростов-на-Дону, ул. Новаторов, 5. Вертолетное объединение, отдел товаров народного потребления (ОТНП). Телефоны: 317-1-25, 317-2-05.

СОЗДАЛИ МУЗЕЙ В ОМСКЕ

При Доме ДОСААФ в Омске создан музей. Здесь собран большой фактический материал по истории области, о вкладе омичей в дело защиты Родины.

Омская организация Осоавиахима — одна из старейших в стране: создана 7 февраля 1927 года. Первым председателем совета был избран Я. Лобанов.

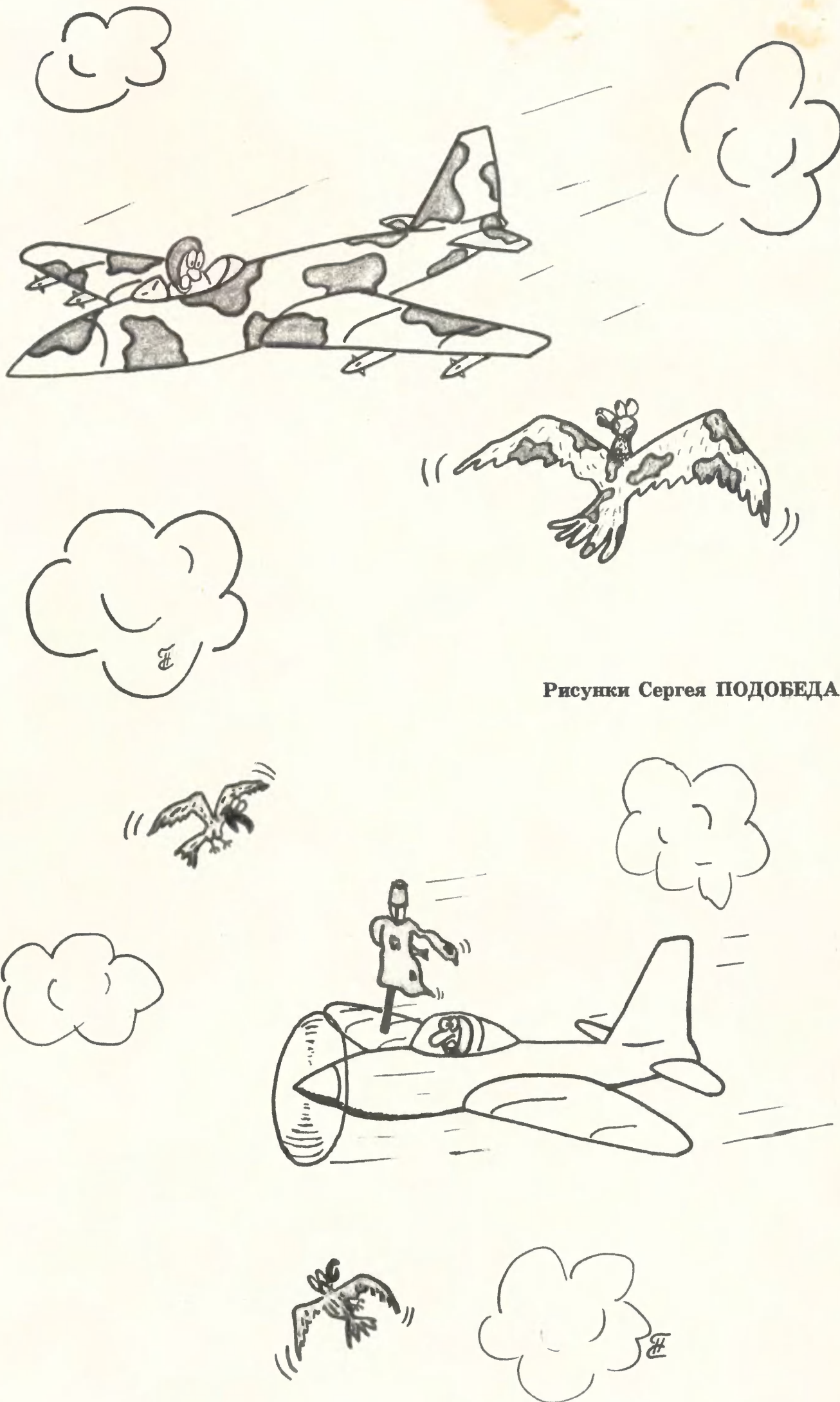
В дар музею переданы документы и нагрудные знаки бывшего члена Совета омского Осоавиахима М. Мукасея. Авторам экспозиции удалось также собрать документы, письма, фотографии времен Великой Отечественной. На стендах описаны подвиги пятнадцати Героев Советского Союза — воспитанников омского Осоавиахима.

Впервые нам удалось показать историю и традиции омских учебных организаций ДОСААФ — а их в области десять. Ведь некоторые берут свое начало с середины 30-х годов, например, Омский аэроклуб.

Создана экспозиция о воинах-афганцах, а также о ведущих авиаспортсменах-омичах, таких, как чемпионы мира и Европы В. Селиверстова, С. Старикова, В. Шевченко, И. Захаров.

Большой вклад в создание музея внесли работники Дома ДОСААФ Н. Трус, Б. Новаченко, художники Омского производственного комбината ДОСААФ С. Иванова, Г. Смирнова.

Е. РЫКОВ,
директор Омского областного Дома
ДОСААФ



Рисунки Сергея ПОДОБЕДА

На 4-й стр. обл:

Р-61 «Блэк Уидоу», Валентин Мучичко, г. Киев, М 1 : 72.
Диорама с Ла-7, братья Кузнецовы, г. Одинцово, М 1 : 72.
Р-3, Валерий Кузнецов, г. Щелково, М 1 : 48.
Спитфайр F. Mk V, Арнольд Седун, г. Москва, М 1 : 72.
Су-27, Валерий Кузнецов, г. Щелково, М 1 : 72.
V-22 «Оспри», Андрей Аксенов, г. Москва, М 1 : 48.
Як-38, Геннадий Кузнецов, г. Одинцово, М 1 : 72.

