

МИР

ТРУД

СВОБОДА

РАВЕНСТВО

БРАТСТВО

СЧАСТЬЕ

КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ

№1

1962

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

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

За нашу Советскую Родину!

№ 1 ★ ЯНВАРЬ ★ 1962

ГОД ИЗДАНИЯ 13-й

Адрес редакции:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская, 26

Телефоны: Е 1-68-96, Е 1-66-08 и Е 1-68-35

ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА СОВЕТСКОГО НАРОДА

Единным и сплоченным, исполненным глубочайшей веры в свое светлое будущее вступил советский народ в новый, 1962 год. На могучем, крутом подъеме к сияющим вершинам коммунизма находится наша любимая Родина — Союз Советских Социалистических Республик. По пути, указанному великим Лениным, уверенно ведет народ мудрая Коммунистическая партия.

Вся советская страна трудится и творит под вдохновляющим воздействием решений исторического XXII съезда КПСС. Каждый стремится внести свой вклад в общее дело строительства коммунистического общества. Чем дальше, тем эти вклады становятся все весомей и значительней. Тысячи и тысячи предприятий с радостью и гордостью рапортовали отчизне, партии о досрочном выполнении плана третьего года семилетки. Проведенные недавно зональные совещания работников сельского хозяйства показывают величайшую заботу Коммунистической партии о дальнейшем мощном подъеме сельскохозяйственного производства.

С исключительным подъемом разворачивается социалистическое соревнование. Особенно активное участие принимают в нем коллективы, бригады и ударники коммунистического труда, показывающие образцы высокой сознательности, творческой инициативы. Меньше чем за три года число участников этого патриотического движения достигло 20 миллионов человек. 800 предприятий и 187 тысяч бригад уже носят гордое звание коллективов, а более трех миллионов рабочих, инженеров и техников — ударников коммунистического труда.

Мирным созиданием занята наша великая Родина. Советское правительство и Коммунистическая партия неустанно борются за мир во всем мире, разоблачая агрессивную сущность империализма, его разбойничьи повадки, стремление к мировому господству. Эта борьба встречает все большую поддержку и сочувствие со стороны прогрессивных сил всех стран и народов. Но борясь за мир, мы ни на одну минуту не должны забывать о коварных происках империалистов.

«Партия исходит из того, — говорится в Программе Коммунистической партии Советского Союза, — что, пока сохраняется империализм, — будет оставаться опасность агрессивных войн. КПСС рассматривает защиту социалистического отечества, укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил как священный долг партии, всего советского народа, как важнейшую функцию социалистического государства. Советский Союз считает своей интернациональной обязанностью обеспечивать вместе с другими социалистическими странами надежную защиту и безопасность всего социалистического лагеря».

Советское правительство принимает необходимые меры для укрепления обороноспособности страны, встречающие всенародное одобрение и поддержку. Советская Армия является теперь самой передовой, самой могущественной армией в мире. За последние годы, благодаря неустанным заботам партии и народа, в корне преобразилась техническая основа Армии, Авиации и Флота. Наши Вооруженные Силы располагают самыми современными средствами защиты Родины — атомным и термоядерным оружием, ракетами, всеми видами военной техники.

Успехи социалистического производства, советской науки и техники позволили осуществить настоящую революцию в военном деле. Это произошло благодаря тому, что Коммунистическая партия своевременно ушла колоссальное влияние научно-технического прогресса на развитие военной науки,

военного дела. Наша страна, весь социалистический лагерь располагают теперь такой могучей силой, которая вполне достаточна, чтобы защитить великие завоевания социализма от посягательства империалистических агрессоров.

Новый вид Советских Вооруженных Сил — ракетные войска стратегического назначения, созданные по инициативе Никиты Сергеевича Хрущева и по решению Центрального Комитета партии и Советского правительства, — это войска постоянной боевой готовности. Они уже сейчас имеют достаточное количество пусковых установок, ракет и зарядов к ним огромной мощности, чтобы нанести, если потребуется, уничтожающее поражение агрессору и его стране. Всему миру известно, с какой исключительной точностью наши межконтинентальные ракеты попадают в цели, удаленные на многие тысячи километров.

Ярчайшим показателем исключительных достижений советского народа в области ракетной техники являются выдающиеся полеты в космос наших славных соотечественников Юрия Гагарина и Германа Титова. Исторические победы нашего государства в завоевании космоса преследуют мирные, научные цели. Вместе с тем они служат грозным предупреждением для всех любителей военных авантур.

Как указывалось на XXII съезде КПСС, вполне современными по своей технической оснащенности стали наши сухопутные войска, Военно-Воздушные Силы, Военно-Морской Флот и Военно-транспортная авиация.

Военно-Воздушные Силы во взаимодействии с войсками ПВО страны подняли свою боевую готовность как к отражению воздушного нападения агрессора, так и к нанесению по нему совместно с ракетными войсками стратегического назначения мощных ядерных ударов. Созданные советскими учеными, конструкторами, инженерами и рабочими самолеты-ракетоносцы различных назначений способны на огромной высоте и скорости преодолевать большие расстояния и точно поражать любую цель. Это значительно повысило боевые возможности нашей авиации. Героические советские летчики, отлично владеющие самой передовой в мире авиационной техникой, являются подлинными мастерами пилотажа сверхзвуковых самолетов, ведения воздушного боя.

Заметных успехов добились славные воздушно-десантные войска. Их мастерство и отвага проверены на различных сложных учениях и многочисленных тренировках. Подразделения и части хорошо подготовлены к десантированию, в том числе и с новых типов самолетов, днем и ночью. Чтобы судить о возможных масштабах действий десантов в современных условиях, достаточно указать, что в ходе учений только наша военно-транспортная авиация выбросила свыше 100 тысяч парашютистов.

Чем сложнее условия ведения боевых действий в современной войне, чем совершеннее боевая техника, тем выше требования, предъявляемые к личному составу всех родов войск. Обучение и воспитание воинов, беспрдельно преданных своей Родине, в совершенстве владеющих доверенным им оружием, умеющих полностью использовать его замечательные боевые возможности, имеет огромное значение для повышения обороноспособности нашего государства. «Защита отечества, служба в Советских Вооруженных Силах — высокая и почетная обязанность советского гражданина», — провозглашает Программа КПСС.

Партия воспитывает коммунистов, всех советских людей в духе постоянной готовности к защите социалистической

Они завоевали
рекорды
в 1961 г.

Список авиационных рекордов, завоеванных советскими авиаторами в 1961 году, по праву открывают гордые соколы нашей родины Юрий Гагарин и Герман Титов. Никита Сергеевич Хрущев в своей речи на Красной площади 9 августа 1961 года сказал: «Как не гордиться и как не радоваться нашему народу, породившему таких героев, как Юрий Гагарин и Герман Титов — двух небесных братьев. Оба они воспитанники славного комсомола, нашей великой ленинской партии коммунистов».

Советские летчики первыми из людей побывали в космическом пространстве и с головокружительной скоростью облетели вокруг Земли. Впервые за всю историю авиации в таблицу Международной авиационной федерации внесены космические рекорды, и эти рекорды принадлежат советским летчикам-космонавтам.

12 апреля 1961 года Ю. А. Гагарин установил три космических рекорда — продолжительность полета на корабле-спутнике «Восток» — 108 минут, максимальная высота полета (в апогее) — 327 километров и подъем максимального веса (массы) — 4725 килограммов.

6—7 августа 1961 года Г. С. Титов на космическом корабле «Восток-2» установил два космических рекорда — продолжительность полета по орбите спутника Земли 25 часов 18 минут и дальность в орбитальном полете 703150 километров.

отчизны, любви к своей армии, ибо защита великих завоеваний социализма есть поистине всенародное дело. Эту мысль исключительно ярко и выразительно сформулировал на XXII съезде партии Никита Сергеевич Хрущев:

«Укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил — задача задач советского народа».

В решении этой задачи большая роль отводится Добровольному обществу содействия Армии, Aviации и Флоту, выросшему ныне в мощную массовую организацию. Обведая в своих рядах десятки миллионов трудящихся, ДОСААФ призван умело и настойчиво воспитывать членов Общества в духе животворного советского патриотизма, пролетарского интернационализма, высокой бдительности и постоянной готовности к защите Родины. Деятельность его многочисленных организаций, клубов, кружков направлена на широкую пропаганду военных и технических знаний, на обучение населения правилам гражданской обороны, на подготовку технических специалистов для народного хозяйства и Вооруженных Сил, на всемерное распространение технических видов спорта, в том числе и авиационного.

За время, истекшее между XX и XXII съездами КПСС, организации ДОСААФ под руководством партийных органов пополнили и укрепили свои ряды. Непрерывный рост числа членов Общества является одним из проявлений высокой патриотической сознательности советских людей и свидетельствует о большой популярности ДОСААФ среди широких слоев населения.

Решения XXII съезда КПСС, интересы укрепления обороноспособности нашей Родины требуют дальнейшего улучшения деятельности ДОСААФ. Идя навстречу своему V съезду, наше Общество должно с нарастающей активностью помогать партийным организациям воспитывать трудящихся в духе советского патриотизма, умело пропагандировать боевые традиции наших доблестных Вооруженных Сил, развивать у молодежи любовь к военному делу, готовность к подвигу во имя Отечества, во имя торжества коммунизма. Очень важно решительно улучшить пропаганду военных и технических знаний, всемерно распространять технические виды спорта, воспитывающие у молодежи любовь к технике, мужество, отвагу, сноровку и выносливость — качества, необходимые в труде и в бою.

Массовую работу среди молодежи наше Общество ведет в постоянном тесном контакте с комсомольскими организациями. Программа КПСС указывает, что священный долг комсомола — готовить молодежь к защите социалистической Родины, воспитывать самоотверженных патриотов, способных дать решительный отпор нападению любого врага. Дружная совместная деятельность организаций ВЛКСМ и ДОСААФ обеспечит успешное решение этой задачи.

На пути к коммунизму, как это указывается в Программе КПСС и решениях XXII съезда партии, непрерывно возрастает роль творческой инициативы и самостоятельности народных масс, значение всех общественных организаций страны. Общественные начала должны получить самое широкое распространение и в работе ДОСААФ. Создаваемые при комитетах спортивные федерации и секции, а также спортивные самодеятельные клубы и кружки призваны охватывать своим влиянием все новые массы трудящихся. Больше внимания нужно уделять привлечению и подготовке кадров пропагандистов, общественных инструкторов, спортивных судей. Необходимо заботливо растить во всех организациях крепкий работоспособный актив, добиваться, чтобы каждый член ДОСААФ вносил свой достойный вклад в благородное дело укрепления обороноспособности нашей Родины.

Огромной популярностью среди молодежи пользуются культивируемые нашим Обществом технические виды спорта. Показательны результаты проведенной в 1960—1961 гг. ДОСААФ и комсомолом Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Много месяцев на земле, в воздухе, на воде и под водой шла упорная спортивная борьба за лучшие технические показатели, за новые рекордные достижения по всем видам спорта. Миллионы участников, свыше 812 тысяч новых спортсменов-разрядников, 838 новых мастеров спорта, 545 республиканских и 176 всесоюзных рекордов — таковы цифровые итоги спартакиады. А в скольких молодых сердцах она пробудила горячее стремление к занятиям техническими видами спорта, сколько юношей и девушек вовлекла в кружки и клубы ДОСААФ!

Все большее распространение среди нашей молодежи получают авиационные виды спорта. Учебные организации,

самодеятельные клубы и кружки ДОСААФ готовят умелых летчиков, планеристов, парашютистов, вертолетчиков, авиа-моделистов. Юноши, познавшие радость полета в клубах патриотического Общества, пополняют затем авиационные училища, успешно несут службу в парашютно-десантных войсках, являя собой пример выполнения воинского долга. Многие воспитанники аэроклубов прославили нашу Родину героическими подвигами. Источником законной гордости всех авиационных спортсменов является тот факт, что первый в мире космонавт Герой Советского Союза майор Юрий Алексеевич Гагарин начинал свой путь к звездам в аэроклубе.

Наша Родина далеко обогнала все страны мира по количеству установленных мировых авиационных рекордов. Об этом убедительно свидетельствуют следующие цифры. Из 412 рекордов, официально регистрируемых Международной авиационной федерацией, еще к началу прошлого года 182 принадлежали Советскому Союзу, вдвое больше, чем Соединенным Штатам Америки. Минувший год был особенно урожайным на авиационные спортивные рекорды. Наши летчики, парашютисты, планеристы, вертолетчики в ознаменовании XXII съезда партии установили около ста всесоюзных и мировых достижений.

Однако число рекордных достижений могло быть значительно больше, если бы все комитеты ДОСААФ уделяли должное внимание этому важному делу. Нередко еще предаются забвению основные требования к советскому спорту — массовость, непрерывность и мастерство. Проводимые соревнования иной раз служат только для отчета, а не являются ступенью в совершенствовании мастерства спортсменов. Серьезные ошибки и промахи допускаются в практике соревнований и организации рекордных попыток.

Многие комитеты ДОСААФ еще далеко не используют всех возможностей для поднятия своей деятельности на уровень возросших требований к оборонно-массовой работе в свете исторических решений XXII съезда КПСС. Ряд существенных недостатков имеется и в наших аэроклубах, планерных станциях, в развитии авиационных видов спорта. Еще не везде полноценно используется дорогостоящая авиационная техника, щедро предоставляемая страной нашему Обществу. Нередко из-за неумения правильно организовать дело неоправданно простаивают самолеты, планеры, вертолеты. Из Ставрополя, с Урала и из других мест поступают сигналы о боязни отдельных руководителей аэроклубов парящих и маршрутных полетов на планерах, что тормозит рост мастерства спортсменов. Плохо обстоит дело с подготовкой разрядников по самолетному, планерному и авиамодельному видам спорта.

Добиться дальнейшего подъема всей оборонно-массовой и спортивной работы — такой вывод должна сделать каждая организация, каждый член ДОСААФ из решений XXII съезда КПСС. Возможности для этого поистине неисчерпаемы.

Главным, решающим условием всех наших успехов является мудрое руководство Коммунистической партии. В своей Программе партия заявляет, что она будет всесторонне способствовать дальнейшему развитию деятельности общественных оборонных организаций. Под руководством партии, в тесном взаимодействии с комсомолом организации ДОСААФ призваны всеми формами своей деятельности помогать укреплению обороноспособности нашей Родины.

В расцвете сил, как никогда могучая, единая, тесно сплоченная вокруг ленинского Центрального Комитета во главе с Никитой Сергеевичем Хрущевым, неумоимо трудится наша страна над воплощением в жизнь величественной программы, начертанной XXII съездом КПСС. Все ярче и ошутимее проступают в нашей жизни зримые черты коммунизма. Они проявляются не только в создании могучей материально-технической базы, не только в непрерывно растущем обилии продуктов народного потребления, но и в новом отношении советских людей к труду, к своим общественным обязанностям и гражданскому долгу. Коммунистическая партия, как мудрый учитель и заботливый воспитатель, растит нового человека с невиданно высокими моральными качествами, с мировоззрением, глубоко проникнутым идеями ленинизма.

Вооруженные новой Программой КПСС, народы Советского Союза своими руками создадут светлое будущее человечества — коммунизм. Программа партии указывает каждому его место во всенародном ряду строителей нового общества, учит трудиться и побеждать. Отдадим же все свои силы, знания и способности приближению великой победы!

Тень от крыльев самолета скользит над землей. Необычайно красивые были в позднюю осень просторы Подмоскovie. Будто в золотой убор оделась природа.

Я гляжу вниз и через иллюминатор узнаю знакомые места. Вот мелькнули Горки-Ленинские. Белое здание с колоннами, где провел последние годы Ильич. И воображение перенесло меня от нынешней осени к другой, далекой ноябрьской поро 1923 года.

Чтобы рассказать о ней, надо снова вернуться к нашим дням.

Незадолго до XXII съезда мне довелось побывать в Глухове, на знаменитом хлопчатобумажном комбинате имени В. И. Ленина. Шло рабочее собрание, посвященное обсуждению проекта новой Программы Коммунистической партии.

Слово взял рабочий-пенсионер, старый коммунист Сергей Васильевич Козлов.

— Вот так же, как мы сегодня, — начал он, — собрались рабочие бывшей Глуховской мануфактуры в октябре 1923 года на общее собрание. Трудное время было. Разруха. Говорили о том, как быстрее поднять производство, дать побольше тканей народу. Потом рабочие решили обязательно повидать Владимира Ильича Ленина. На собрании избрали делегацию. В нее вошли ткачихи Пелагея Холодова и Клавдия Гусева, кузнец Дмитрий Кузнецов, прядильщик Герасим Козлов.

Утром 2 ноября делегация отправилась к Ильичу.

Вот и Горки. И первый вопрос к Надежде Константиновне Крупской — можно ли повидать Ильича?



В. И. Ленин и Л. М. Свердлов наблюдают за полетом самолета над Красной площадью 7 ноября 1918 года.

С картины худ. П. Андрианова.
(Экспозиция Центрального дома авиации)

ЭСТАФЕТА ПОКОЛЕНИЙ

— Можно. Только ненадолго.

Тут же Крупская вышла в соседнюю комнату, потом донесли ее слова:

— Володя, к тебе гости... Делегация глуховских рабочих.

Ленин вышел навстречу.

— Здравствуйте, товарищи глуховцы! — сказал Ильич и подал каждому левую руку (правая болела), — я очень рад, что вы навестили меня.

Ильич пригласил делегатов сесть и сразу же спросил:

— Как вы там живете, товарищи глуховцы?

Первой рассказывала Пелагея Холодова. Она же преподнесла Ленину приветственный адрес, потом сообщила о подарке (рабочие привезли вишневые саженцы). Нахмурился Ильич, не любил он подношений, но когда узнал, что за подарок, даже просиял:

— Большое спасибо! Знаю, товарищи, что нелегко вам... Но поверьте: пройдет не так уж много лет, и вся страна станет цветущим садом. И Глуховка тоже. Социалистическое правительство сделает все, чтобы наша страна была самой богатой и самой сильной в мире.

Вл. СМОЛИН

А наш Дмитрий Кузнецов сказал на прощанье Ленину:

— Я — кузнец. Мы выкуем все, что задумано Вами, Владимир Ильич.

Когда старый коммунист закончил свой рассказ, зал ответил бурными аплодисментами.

Да, наша страна сегодня богата и сильна. И нет в мире людей, которые могли бы сравниться с нами на суше, на море и даже там, в просторах Вселенной, куда проторили первые дороги замечательные советские космонавты. Когда мы радуемся нашим победам, всегда обращаемся к Ильичу: «Если бы жил сейчас Ленин. Если бы увидел он, какие дивные всходы дали нашей стране великие идеи научного коммунизма. Как бы он порадовался чудесному расцвету нашей Родины, нашим людям, полным решимости построить коммунизм».

Ленин сегодня во всех наших делах, больших и малых. Возникает ли новый завод или открывается детский сад,

строятся ли электростанция или школа — все наши сегодняшние завоевания мы рассматриваем как воплощение ленинской политики, главное содержание которой составляет забота о благе страны, о каждом человеке. С именем Ильича связано и развитие нашей авиации, вторгнувшейся сегодня в пределы космоса. Ильич стоял у колыбели советской авиации. Об этом говорил Н. С. Хрущев на Красной площади в день встречи героя-космонавта Германа Степановича Титова. Напомнив о том, как Владимир Ильич приветствовал самолет над Красной площадью, Н. С. Хрущев сказал:

«Когда наш дорогой Ильич наблюдал за первым полетом маленького и тихходного самолета, он видел своим ясным взором те высоты, к которым сегодня поднялась наша Советская Родина. Выполняя ленинские заветы, мы построили социализм. Наша Родина идет сейчас во главе просвещенного человечества, прокладывая новые пути в науке».

Нелегким был этот путь. Если взглянуть в историю отечественной авиации, то она во многом напоминает эстафе-

ту, которую одно поколение передавало другому. Где начало этой необычной борьбы?

Русские люди издавна стремились в небо. Мечта о полетах, о покорении воздушной стихии волновала умы наших предков. И может быть в смелом поступке рязанского подъячего Крякутного — начало нашей эстафеты, вознесенной сейчас к звездам, в мировое космическое пространство.

Наша страна — родина авиации и воздухоплавания. Первый воздушный шар поднялся в небо с русской земли. Первый в мире летательный аппарат тяжелее воздуха, основную схему которого мы видим в современных самолетах, построен русским — моряком, ученым и изобретателем Александром Можайским. Великие русские ученые М. В. Ломоносов, Д. И. Менделеев, Н. Е. Жуковский, К. Э. Циолковский, С. А. Чаплыгин и другие заложили основы отечественной и мировой авиационной науки и техники. Основополагающие идеи русских ученых и сегодня на вооружении наших авиаторов, штурмующих космическое пространство. Вот она, действительная, живая преемственность поколений! И ведь не случайно золотая медаль с изображением К. Э. Циолковского вручается сегодня тем, кто побывал в космосе.

Прошлым летом Юрий Гагарин выезжал в Калугу для закладки музея космонавтики. Прежде всего, летчик направился к могиле К. Э. Циолковского. Он почтил память ученого, чьи пророческие слова золотом отливались на постаменте обелиска: «Человечество не останется вечно на Земле, но, в погоне за светом и пространством, сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все около-солнечное пространство». А потом, выступив на митинге, Ю. А. Гагарин сказал:

— Константин Эдуардович смотрел далеко вперед, и я бесконечно счастлив, что, вернувшись из первого космического рейса, смог побывать там, где рождались смелые замыслы о покорении космоса. Значение трудов К. Э. Циолковского трудно переоценить. Очень многое из того, что он предвидел, мы, советские космонавты, уже испытываем на практике.

Когда задумываешься над историей развития отечественной авиации, невольно возникает мысль: как это удалось нашему народу за последние десятилетия сделать гигантский скачок от простейших летательных аппаратов к космическим кораблям «Восток-1» и «Восток-2», названия которых теперь знает весь мир? Где искать истоки нашего невиданного авиационного прогресса?

Ответ тут может быть один. Великая Октябрьская социалистическая революция, советский общественный и государственный строй открыли перед отечественной авиацией невиданные возможности для роста и развития. С первых же дней Советской власти Коммунистическая партия и правительство высоко оценили роль и значение авиации для обороны страны и для социалистического строительства.

В годы, когда советский народ приступил к осуществлению ленинского плана индустриализации, было создано отечественное самолетно- и моторостроение. Одновременно с созданием авиационной техники готовились квалифицированные летные и технические кадры. Клич, брошенный IX съездом ВЛКСМ: «Комсомолец — на самолет!», был подхвачен тысячами советских патриотов. По всей стране создавались аэроклубы, где молодежь с увлечением занималась летным и планерным делом, парашютизмом и авиамоделизмом. На западных и восточных рубежах создавались аэродромы, воздвигались учебные корпуса. Будущие летчи-

в нашей семье открываешь. Были мы хлебоборобами, теперь из нашей семьи летчики пойдут!..

— Фамилии не посрамим, батя! — ответил Федор. — А если Иван да Илья в авиацию двинутся, так мы можем целое летное подразделение составить!

Федор сказал это в шутку, совершенно не задумываясь, что его слова окажутся пророческими... В тот же день он уехал в Качинское авиаучилище.

Промчались годы. Ныне Федор Иванович Шинкаренко — генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза. Брат его Илья — полковник. В авиации работает и Иван — бортмеханик Гражданского воздушного флота.

У генерала Шинкаренко растут дети. Старший сын, Геннадий, тоже пошел по стопам отца, он — летчик истребительной авиации. А с Ильей Ивановичем Шинкаренко мы встретились не так давно.

— Что делают летчики, которых вы вели 9 июля в день авиационного праздника? — спросил я.

— Летают. Осваивают новые высоты, — ответил Илья Иванович.

«Мечтаю о скорости в 1000 километров!» — когда-то говорил Валерий Чкалов. Теперь уже кажется, что давно были сказаны эти слова. Илья Шинкаренко и его товарищи летают ныне со скоростью в два раза большей, и никто из них не считает ее предельной...

— То, что раньше изображалось в фантастических романах, стало явью, — говорит Илья Иванович. — И не только потому, что мы имеем первоклассную технику. Главная сила нашей авиации — люди, воспитанные партией, смелые, дерзновенные. Им по плечу любые задачи.

Потом я беседовал с летчиком Олегом Тарховым, одним из товарищей Ильи Ивановича Шинкаренко. Я спросил летчика, что он вкладывает в понятие «мастерство пилотажа». Олег привел в ответ интересное сравнение.

Однажды Микеланджело, знаменитому итальянскому скульптору эпохи Возрождения, задали вопрос, как он добивается изумительной точности форм и пропорций в своих произведениях. Художник ответил: «Я устраниваю все лишнее».

— Так и в летном деле, — подытожил Олег. — Искусно пилотирует тот, кто освободился от всего лишнего, у кого переходы от одной фигуры к другой незаметно сливаются в единый изящный каскад.

И все, кто хоть раз видел пилотажа реактивных, могли убедиться, что Олег прав. Многие запомнили пилотажа четверки МиГ-19 во главе с подполковником Валентином Фокиным.

На огромной скорости в строю «ромб» подошли истребители к аэродрому и стремительно зашли в поднебесье. В верхней точке горки все машины одновременно повернулись вокруг оси самолета ведущего. Затем последовало почти отвесное пики, и снова набор высоты. Безукоризненно держивали они строй, и можно было только дивиться точному расчету, достигнутому летчиками. При выполнении фигур высшего пилотажа они действовали настолько слаженно, что у многих невольно возникло чувство, будто

Прыжок

Е. ВДОВЕНКО

Режет глаз

от солнечного глянца,

Ветер обжигающий жесток.

Вытекает парашют из ранца

Тонкими струями

белых строп.

Друг ты мой,

какое это чувство!

Как струна тугая,

высь звонкая.

Надо мной разбросаны негусто

Солнцем налитые облака.

Ты сказал, что боязно!

Отвечу:

Вовсе нет,

как выйти за порог,

И земля уже спешит

навстречу

Вся в морщинках

тропок и дорог.

С нетерпеньем ждешь

свиданья с нею,

Чтоб она,

родима и мила,

В этот миг,

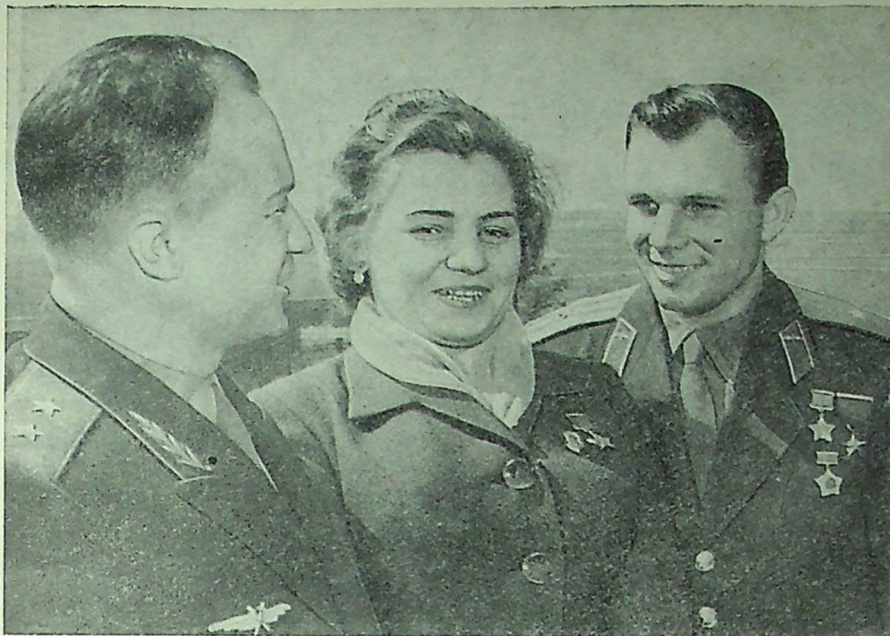
как древнему Антею,

Сил тебе чудесных придала.

ки нередко сначала вооружались киркой и лопатой, овладевали профессиями землекопа и штукатура, прежде чем взмыть в небо.

За первыми комсомольцами-добровольцами, многие из которых стали генералами Военно-Воздушных Сил, пошли в авиацию новые поколения. В армию, в авиацию и на флот уходили чуть ли не целыми семьями. Кто не помнит прославленный танковый экипаж братьев Михеевых? На смену старшему брату, погибшему в бою на пограничной заставе, приходил младший. Вот в те годы на аэродроме Качинского авиаучилища появился невысокий загорелый крепыш Федор Шинкаренко. Еще совсем недавно он оставил родное село Новониколаевку, что в Ростовской области неподалеку от Дона. Отец, провожая сына, сказал:

— Новую, летную линию, Федя, ты



Летчики Герои Советского Союза генерал-лейтенант авиации Н. П. Каманин, М. П. Чечнева и летчик-космонавт Ю. А. Гагарин.

Фото В. Кулакова

машины связаны незримой нитью и управляет ими один человек. И все это совершалось на скоростях, превышающих скорость звука!

Первоклассные летчики Анатолий Гаврилов, Николай Кисаев, Виктор Медведев не уступали в мастерстве своему командиру Валентину Фокину. Чувство истинного восхищения испытали московские аэроклубовцы. Им было чем гордиться! Ведь подполковник Фокин — воспитанник одного из аэроклубов столицы. Когда его спрашивают, как летчики достигли такой слаженности, он отвечает:

— Тренироваться пришлось немало. Но «ромб» — это дань спорту — пришел сверх программы нашей повседневной летной учебы. Ведь каждый из нас прежде всего воздушный боец. А это обязывает быть всегда начеку: уметь с первой атаки поражать воздушные цели, выполнять боевые задания в любой обстановке. Наши летчики надежно охраняют родное небо!

Весомо звучат эти слова. Ведь они принадлежат боевому летчику — участнику Великой Отечественной войны.

И хотя многим из нынешних молодых друзей Фокина не довелось побывать в боях, они смело и уверенно штурмуют высоты летного мастерства и всегда готовы к выполнению любого боевого задания. Вот, например, Анатолий Гаврилов. Давно ли, кажется, стали его подчиненными молодые летчики — выпускники авиаучилища. Но уже сейчас большинство из них летает уверенно. Под руководством командиров — искусных мастеров летного дела молодежь смело расправляет свои орлиные крылья. И разве не в этом сегодня заключается преемственность наших традиций?

У нас есть чем защищать свою Родину: машины, которые сейчас проносятся в воздухе, — холодный душ на разгоряченные головы тех, кто сегодня помышляет о развязывании новой войны.

Когда видишь в небе стрелоподобные реактивные машины, несущие под фюзеляжем крылатые ракеты класса «воздух-земля», невольно думаешь, каким всеокрушающим и грозным мог бы быть удар этих стальных исполинов. И вместе с этим испытываешь чувство

огромной гордости. Ведь в полете исполинов — воля народа, воля нашей партии, неустанно заботящейся о совершенствовании отечественной авиационной техники.

С немалыми достижениями пришел к новому году личный состав подразделения ракетноносцев, которыми командует военный летчик 1-го класса офицер В. Дубина.

Ветеранов здесь сменили авиаторы молодого поколения — достойные продолжатели традиций старших товарищей. За штурвалами боевых кораблей они умножают славу родной части, воспитавшей в годы Великой Отечественной войны немало Героев Советского Союза.

Воспитанные великой Коммунистической партией, они готовы по зову народа в любой момент выступить на защиту Родины. В Программе Коммунистической партии, принятой XXII съездом КПСС, с исчерпывающей полнотой изложен моральный кодекс строителя коммунизма. Партия считает, что важнейшими нравственными принципами советского человека являются преданность делу коммунизма, любовь к социалистической Родине и странам социализма, добросовестный труд на благо общества, высокое понимание своего долга перед Родиной.

Советских летчиков, как и всех советских людей, отличает горячая любовь к нашей прекрасной Отчизне. Если в годы войны для летчика высшим выражением любви к Родине являлись мужество и героизм в бою, то в мирных условиях преданность делу коммунизма — это добросовестное отношение к изучению оружия и боевой техники, к выполнению служебных обязанностей, соблюдение требований воинской дисциплины. Эти качества в полной мере присущи тысячам советских воинов, ставшим в ряды мастеров военного дела. Ведь упорным трудом по овладению боевой техникой они вносят свой вклад в дело повышения боеготовности наших Вооруженных Сил. И из их рядов выходят сегодня новые герои.

Символично, что один из первых Героев Советского Союза Николай Петрович Каманин провожал в космический полет первого героя-космонавта Юрия Гагарина. В этом глубокая внутренняя связь. Это — настоящая эстафета героических поколений. Советские люди — люди высокого полета. И когда высоко поднимаешься над озаренной солнцем землей, представляешь нашу необъятную Родину: вся она устремлена в полет, в полет к сияющим вершинам коммунизма.

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

МОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

На Украине периодически проводятся зональные авиамодельные соревнования. Они, наряду с республиканскими и областными спортивными встречами, играют большую роль в пропаганде авиамоделизма.

Но в этом письме я коснусь лишь порядка создания зон. Думается мне, что этот порядок надо изменить. Каким образом? Области, не имеющие авиационных клубов, должны быть включены в одну зону, а областные организации

ДОСААФ, располагающие учебными авиационными организациями, — в другую.

Еще одно предложение. В положении о соревнованиях записать такой пункт: все участники выступают с моделями, оснащенными только отечественными моторами и резиной.

А. БАЛДЫКОВ,
старший инспектор-летчик
обкома ДОСААФ

г. Черкассы, УССР

МОЛОДЕЖИ О ЖИЗНИ
ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ЛЕТЧИК ВЫСШЕГО КЛАССА

Подполковник В. СОКОЛОВ

Над землей разливалась песня. Она обгоняла поезда, самолеты, и всюду, где появлялась, расцветали улыбки. Песня сменилась стихами, славящими мужество советских людей — покорителей пятого океана. Шла радиопередача, посвященная нашей славной авиации.

Если бы в те минуты Виктор Швецов настроился на волну московской радиостанции, то до его слуха донеслись бы и такие строки:

Турбинный гром. Разбег...

И скрылась
Машина в облачной дали.

Казалось, что ракета взмыла

К далеким звездам от земли...

Эти стихи посвящались ему — Виктору Швецову — одному из участников воздушного парада. Но сейчас он их слышать не мог. Радиоприемник его самолета был настроен на станцию наведения.

...Как только поступил сигнал взлетать, Швецов перевел рычаг управления двигателем на полные обороты. Басовито загудела могучая тысячесильная турбина, задрожало в стремительном порыве стальное тело истребителя. Прошло несколько секунд, и знакомый аэродром остался далеко позади. Самолет быстро набирал высоту.

Задание трудное. Пройдя по определенному маршруту, летчику предстояло обнаружить и атаковать условного противника — подобный же самолет, летевший с другого направления, а потом совершить посадку на «чужом» аэродроме. В таком полете неизбежны неожиданности. Не случайно говорят, что нет двух перехватов, похожих один на другой.

С командного пункта передали:

— Курс 170 градусов, с набором высоты!

Самолет летел в облаках, пилотировать машину приходилось по приборам. Взгляд летчика все время скользил по темным циферблатам с дрожащими



Майор В. Швецов (справа) и старший лейтенант М. Дексбах.

Фото Г. Омельчука

стрелочками: курс, скорость — это сейчас главное.

Последовала новая команда с земли. Самолет был уже за облаками. Начался поиск цели.

На командном пункте действовали исключительно четко, и Виктору Швецову не потребовалось больших усилий, чтобы на фоне голубого неба заметить маленькую серебристую точку.

— Цель вижу, сближаюсь, — передал гетчик на землю и тут же прикинул, как лучше провести атаку. Он принял в расчет большую высоту полета, помня, что из-за значительной разреженности воздуха маневр затруднителен, учел взаимное положение самолетов в момент обнаружения, оценил свои тактические преимущества по сравнению с «противником».

Все эти исходные данные позволили быстро принять нужное решение. Уже в следующий миг самолет Швецова на максимальной скорости сближался с целью. Первая и единственная атака была действенной. Второй не потребовалось: зоркий глаз фотопулемета зафиксировал победу Швецова...

Теперь следовало совершить посадку на «чужом» аэродроме. У себя дома, как говорится, стены помогают, а тут задача с несколькими неизвестными. Нужно твердо знать посадочный курс, особенности построения маневра при заходе на посадку, силу и направление ветра, позывные радиостанций и многое другое.

Исходные данные Швецов изучил заранее. Сейчас у руководителя полетов он выяснил обстановку над аэродромом и получил разрешение на посадку. Истребитель выполнил ее безукоризненно. И здешним летчикам было невдомек, что садится их боевой товарищ с другого аэродрома.

Через полчаса Виктор Швецов уже находился в своем подразделении. Его послет, как и два предыдущих в тот день, получил отличную оценку.

* *

— Кем тебе хочется быть?

Если бы в детстве Швецову задали такой вопрос, он бы возможно не сказал, что хочет стать летчиком. Сын рабочего, он сам стал рабочим, получил специальность слесаря-инструментальщика.

И все же небо звало. В городе Кирее, где жил в ту пору Швецов, молодые люди поступали в аэроклуб по путевкам комсомола.

— Хочешь и тебя запишут, — обратился как-то раз к Виктору секретарь комсомольской ячейки.

— Конечно, хочу.

С этого все и началось.

Инструктор с первых дней знакомства разглядел в настойчивом пареньке хорошие задатки и делал все, чтобы его воспитанник обрел крепкие крылья. А Виктор настойчиво углублял свои авиационные знания, старался побольше побыть вместе с инструктором.

Первые самостоятельные полеты начались в дни, когда уже гремели залпы Великой Отечественной войны.

Пусть еще не всем курсантам давались взлеты и посадки, но стоило парню или девушке в кабине У-2 оказаться один на один с воздушной стихией —

и каждый словно наяву видел перед собой врага и мысленно его громил.

Не дожидаясь призыва в армию, Виктор Швецов подал заявление в летную школу.

— Не рано ли? — засомневались члены приемной комиссии.

Однако парень держался уверенно, утверждал, что хочет бить фашистов непременно на самолете, и его «непременное» желание расположило комиссию. К тому же юноша протянул и удостоверение об окончании аэроклуба. Это решило его судьбу.

Со всем старанием учился Виктор Швецов в летной школе. Он получил звание военного летчика-истребителя уже в конце войны.

Направили Виктора в часть, богатую боевыми традициями. И он был в числе тех, кто в послевоенные годы славными делами приумножал эти традиции. Когда молодой офицер входил в строй боевых летчиков, наша авиация становилась реактивной. Швецову одному из первых доверили полеты на новых самолетах. Неоднократно участвовал он в воздушных парадах, стал летчиком первого класса, награжден четырьмя орденами Красной Звезды. Все это достигнуто в упорном повседневном труде.

Летчик-коммунист старается досконально узнать каждую новую машину. Его нередко можно увидеть на стоянке среди инженеров и техников. До всего-то Швецову есть дело. Кажется, зачем бы летчику интересоваться регулировкой двигателя на земле? Однако он видит в этом возможность полнее использовать тягу двигателя в полете. Почему у него такое пристрастие к стрельбе из личного оружия, ведь в воздухе не будешь бить по врагу из pistols? На самолете есть и пушки и ракеты. А Швецов рассуждает так: не дрогнет рука на земле, в воздухе она будет еще тверже. И летчик не упустит случая, чтобы «лишний раз» подняться в воздух, провести часок-другой на тренажере, послушать советы старших товарищей.

В личном деле Виктора Швецова одиннадцать листов, сплошь испещренных благодарностями за успешное овладение новой боевой техникой и достижения в спортивных соревнованиях, за высокие показатели в стрельбах по наземным целям и активное участие в художественной самодеятельности, за безаварийную летную работу и отличную стрельбу из личного оружия. Одно только это перечисление лучше всего характеризует разносторонние интересы и способности летчика.

* *

Став командиром звена, майор Швецов дал слово коммуниста сделать свое звено отличным. И слово свое сдержал.

На вооружение поступали новые по тому времени самолеты МиГ-19. Обучение еще более усложнилось. Немало пришлось переволноваться за своих питомцев, особенно когда была завершена вывозная программа и начались самостоятельные полеты.

...Старт. Швецов внимательно наблюдает за полетами своих учеников. Они неплохо отработали взлет, а посадку

надо еще шлифовать. Самолет, только что казавшийся маленькой точкой, растет на глазах. Машина снижается, идет точно по курсу. Так бы и держать ее до самого касания земли колесами. Но получается иное. С земли хорошо видно, как самолет рыскает из стороны в сторону. В чем причина? Нужно разобратся.

Другой летчик произвел посадку с перелетом. Еще немного, и ему пришлось бы идти на второй круг. И опять возникает вопрос: почему?

На разборе полетов Швецов подробно проанализировал ошибку каждого летчика: один держал повышенную скорость, другой резко работал педалями. Так день за днем шли полные напряжения учебные будни.

Майор Швецов больше всего гордился своим воспитанником Михаилом Дексбахом. Молодой, пылкий летчик подавал большие надежды, с ним стали специально заниматься высшим пилотажем. Виктор Швецов и молодой Михаил Дексбах быстро поняли друг друга. Благодаря высокой требовательности командира молодой летчик сумел быстро преодолеть отдельные недостатки, повысить мастерство.

Ученик во всем идет по стопам учителя. Он сделал отличным свой экипаж, получил звание военного летчика второго класса. Накануне XXII съезда КПСС Дексбах вступил в ряды партии.

На воздушном параде в Тушине Дексбах был «запасным» у Швецова. Они вместе готовились к авиационному празднику. Отлично выполнил пилотаж — это было их общее социалистическое обязательство в честь съезда родной партии. Прошлым летом, как и в минувшие годы, военное отделение парада открыл майор Швецов. А через несколько дней свое высокое летное искусство продемонстрировал перед зарубежными гостями Михаил Дексбах.

Коммунист-учитель и коммунист-ученик внимательно изучают Программу Коммунистической партии Советского Союза. И мысленно еще и еще раз авиаторы повторяют мудрые слова великого документа нашей эпохи, в котором говорится, что КПСС рассматривает защиту социалистического Отечества, укрепление обороны СССР, мощи Советских Вооруженных Сил как священный долг партии, всего советского народа. Для военных летчиков — это путеводные слова. И они несут службу так, чтобы в любой момент быть готовыми встать на защиту родной страны.

* *

Во время воздушного парада по радио звучали песни и стихи, славящие нашу авиацию. Тогда в эфир понеслись и такие строки:

Спешите в Тушино, чтоб снова
В сиянье солнечных высот
Увидеть Виктора Швецова
Акробатический полет.

Словно причудливые кружева, сотканные опытной рукой, повисали в чистом небе синеватые дымки. Пилотаж выполнялся в головокружительном темпе с блеском и чистотой. Многие тысячи зрителей выражали свой восторг дружными аплодисментами. Это был подлинный триумф летчика высшего класса.

ГОД БОЛЬШОГО СПОРТА

Истекший год явился годом большого спорта, годом финальных соревнований Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, проводившейся организациями ДОСААФ совместно с комсомолом. Его особенность для московских авиационных спортсменов заключалась и в большой работе по подготовке к воздушному параду. Все клубы к тому же должны были осваивать новые самолеты Як-18П и «Тренер-226».

Найти формы и методы решения всего комплекса спортивных задач в этих условиях — далеко не легкое дело. Оно могло быть решено только с помощью общестественности — городской авиационной секции, советов и секций аэроклубов.

Во всех московских специализированных клубах были созданы спортивные команды. Немало поработали для подготовки этих команд такие члены секций и советов аэроклубов, как Л. Минов, Д. Двоеносов, Ф. Неймарк, Ю. Отрященко, И. Костенко, М. Ковалев, В. Шумилов, Н. Курсаков, Г. Пожаров, В. Макаров и другие. По инициативе совета клуба и городской авиационной секции спортсмены-парашютисты провели в апреле месячные сборы в Грузии.

Были организованы также сборы спортсменов-планеристов. Они не только отработали упражнения, входившие в программу спартакиады, но и, используя благоприятную погоду, установили ряд рекордов.

В ходе тренировок состоялось несколько товарищеских встреч, давших возможность определить уровень подготовки команд, обменявшие опытом спортивной работы. Особенно много товарищеских встреч провели парашютисты и авиамоделисты. Они померялись силами со спортсменами Украины, Белоруссии, Ленинграда, Свердловска и других городов.

Большую тренировку и закалку получили спортсмены во время подготовки к воздушному параду. За успехи в проведении парада 64 спортсмена московских аэроклубов награждены орденами и медалями.

Москвичи гордятся спортсменом Б. Черновым, завоевавшим звание абсолютного чемпиона СССР 1961 года по самолетному спорту. Среди женщин первое место во Всесоюзных самолетных соревнованиях заняла участница воздушного парада москвичка А. Шмелькова. Москвич А. Хасьянов, участвуя в соревнованиях по вертолетному спорту (пока еще не получившему в Москве широкого развития), первым среди московских вертолетчиков получил звание мастера спорта. Парашютистки Москвы Л. Акимова, Г. Успенская, Т. Кузнецова привезли золотые медали с соревнований, проходивших во Владимире. На высоком спортивном уровне прошли 11 московских городские соревнования летчиков,

И. БОБАРЫКИН,

председатель авиационной секции
Московского городского комитета
ДОСААФ

В розыгрыше переходящего кубка городского комитета ДОСААФ участвовало 5 команд. Наряду с В. Лойчиковым — обладателем кубка имени В. П. Чкалова, Б. Черновым — абсолютным чемпионом по самолетному спорту 1961 года, в городских соревнованиях успешно выступали молодые спортсмены-летчики А. Кузяков, А. Ридель. Они стали чемпионами города по упражнениям, мастерами спорта. Всего нормативы мастера спорта сдали 9 участников соревнований из 25.

В упорной спортивной борьбе кубок на второй год оставила за собой команда 3-го аэроклуба в составе И. Карбанова (капитан команды), В. Лойчикова, Д. Терегулова, Б. Чернова.

В ходе спартакиады московскими авиационными спортсменами установлено несколько всесоюзных и городских рекордов. Обладателями 6 всесоюзных и 7 городских рекордов стали планеристы. Спортсменка 1 разряда И. Горихова установила три рекорда. Рекордсменами стали мастер спорта Э. Хусу, перворазрядники Ю. Лейфер, Т. Анцелович, А. Фролов. Рекорд на самолете установил начальник 2-го Московского аэроклуба Л. Савичев, он пролетел на Як-18 за 9 часов 1500 км.

Несмотря на некоторые успехи в развитии авиационного спорта, московские спортсмены испытывают и законное чувство неудовлетворенности. Прежде всего это относится к спортсменам-летчикам. На всесоюзных соревнованиях они выступили ниже своих возможностей. Одной из причин этого является, на наш взгляд, то, что в команде отсутствовала воспитательная работа. У некоторых спортсменов не было чувства коллективной ответственности. Пренебрежительно относятся, например, летчик Терегулов к подготовке маршрутного полета, он же неправильно информировал судейскую коллегию. Отсюда и результат — ноль очков. Это сразу отбросило команду назад.

В некоторых аэроклубах имеет место игнорирование новой авиационной техники. Достаточно сказать, что из 25 участников городских соревнований только 5 летали на самолетах «Тренер-326». Ими и было завоевано командное первенство. Остальные спортсмены, к сожалению, были лишены возможности летать на этих самолетах, несмотря на то, что они имеются во всех аэроклубах. Самолеты Як-18П и «Тренеры» стоят на аэродромах зачехленными, периодически им меняют

консервацию. Но чтобы на них организовать тренировки спортсменов, то до этого, как говорят некоторые руководители, у них «руки не доходят».

Не могут быть довольны планеристы и парашютисты Москвы. Несмотря на казалось бы тщательную подготовку к соревнованиям, хорошо проведенные сборы, они на финальных стартах заняли только лишь четвертые командные места. Видимо, они не учли того, что теперь в других аэроклубах стали больше уделять внимания отбору команды, тренеров, их систематической подготовке.

Особенно слабы результаты москвичей на всесоюзных вертолетных соревнованиях. Руководство 2-го московского аэроклуба плохо подготовило к ним свою команду. Командир отряда Б. Ершов, выражая личное мнение, считает, что соревнования и подготовка к ним мешают ему выполнять план (!). Стоит ли после этого удивляться, что команда оказалась на последнем месте.

В неудовлетворительной подготовке вертолетчиков к соревнованиям повинны также совет аэроклуба и городская авиационная секция.

В настоящее время задача заключается в том, чтобы не допустить повторения прошлогодних ошибок. Необходимо подготовку спортивных команд проводить в течение всего года, больше ширинству спортсменов следует в дальнейшем выступать на самолетах «Тренер» и Як-18П. Для этого управление авиационной подготовки ЦК ДОСААФ нужно пересмотреть систему переучивания летного состава, дать больше инициативы в этом начальникам учебных организаций.

На сборах полезно практиковать товарищеские встречи, во время которых выполнять упражнения, предусмотренные программой соревнований.

Важным является выбор места проведения соревнований. Постоянная база планерных соревнований в Сумах ставит спортсменов в неравное положение. В целях лучшей пропаганды авиационных видов спорта следует, на наш взгляд, проводить в различных городах не только самолетные или парашютные, но и планерные, вертолетные соревнования.

Будет целесообразно внести изменения в оценку третьего упражнения программы всесоюзных соревнований по самолетному спорту. Оно должно оцениваться в 150 очков вместо 200. При этом за опоздание знаков на первом и втором поворотных пунктах оставить по 25 очков, а выход на КРМ — 100 очков вместо 150.

Проведение в жизнь всех этих мероприятий, более широкое вовлечение в спортивную работу актива молодежи, улучшение работы секций и советов клубов должны принести московским спортсменам в наступившем 1962 году больше успехов, умножить их славу.

БЫСТРЕЕ ВСЕХ!

**Абсолютный мировой рекорд
летчика А. Федотова**

Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех — таков закон прославленных советских авиаторов. Следуя этому закону, летчик-испытатель Александр Федотов 7 октября 1961 года на самолете Е-166 (с одним турбореактивным двигателем) установил абсолютный мировой рекорд скорости полета по замкнутому маршруту — средняя скорость полета составила 2401 км/час. На отдельных участках стокилометрового маршрута она достигала 2730 км/час, то есть более чем в два с половиной раза превышала скорость звука.

Абсолютный мировой рекорд скорости полета по замкнутой кривой, установленный 16 октября 1953 года американским летчиком Р. Раном (средняя скорость 1171,788 км/час), был побит французским летчиком Ж. Мюзелли. Это случилось 18 июня 1959 года. Ж. Мюзелли удалось пролететь по стокилометровому замкнутому маршруту со средней скоростью 1771 км/час.

Однако недолго продержался этот рекорд. 11 декабря 1959 года его снова отвоевывает американский летчик. Д. Мур (США) пролетает стокилометровый треугольник со средней скоростью 1878,67 км/час.

Прошло еще полгода, и спор между американцами и французами за обладание абсолютным рекордом скорости решил советский летчик Б. Адрианов. Пролетев 22 мая 1960 года на самолете Т-405 по замкнутому маршруту со средней скоростью 2092 км/час, он на 213,33 км/час перекрыл достижение американского летчика Д. Мура.

Еще более значительный результат у советского летчика К. Коккинаки. 16 сентября 1960 года на самолете Е-66 он достиг абсолютной скорости полета по замкнутому маршруту 2148,66 км/час.

Однако в таблицу мировых авиационных рекордов была занесена фамилия американского летчика Д. Дэвиса. Его средняя скорость составила 2237,37 км/час. Заметим, кстати, что Д. Дэвис летел на самолете с двумя турбореактивными двигателями — истребителе «Мак-Доннел Ф4-Н-1».

Теперь этот рекорд побит советским человеком, советской техникой. В этом заслуга коммуниста А. Федотова, большого коллектива инженеров и техников.

Высокую оценку рекордному полету А. Федотова дал на XXII съезде КПСС летчик-космонавт Герман Титов.

Материалы о новом выдающемся достижении А. Федотова спортивной комиссией Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова направлены в Международную авиационную федерацию для регистрации в качестве абсолютно мирового рекорда скорости полета.

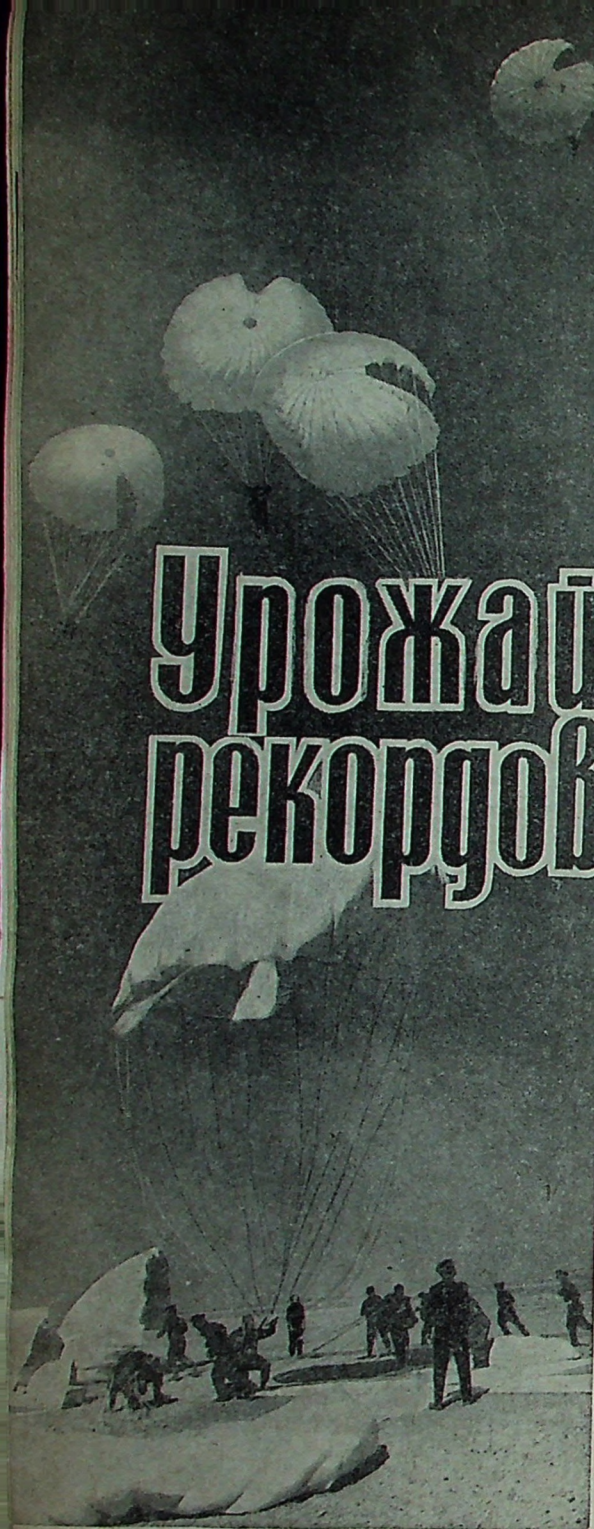
Выдающееся достижение А. Федотова показывает, как быстро растет скорость реактивных самолетов.

На снимке А. В. Федотов.

Фото Г. Омельчука



Урожай рекордов



Генерал-майор И. ЛИСОВ,
мастер спорта, главный судья
соревнований

Накануне исторического XXII съезда КПСС закончилось второе первенство Вооруженных Сил по парашютному спорту. Армейские спортсмены-парашютисты с большим подъемом провели состязания и свои высокие спор-

тивные достижения сделали достойным подарком съезду строителей коммунизма.

Десять дней в безоблачном небе Ферганы шла интересная и напряженная борьба тринадцати спортивных коллективов армии и флота. Это были наиболее крупные и массовые соревнования из всех проводившихся в Вооруженных Силах. Среди участников — 26 мастеров спорта и 80 спортсменов-перворазрядников. В их числе сильнейшие парашютисты страны: двукратный абсолютный чемпион Советского Союза лейтенант Петр Островский, чемпионы Вооруженных Сил Владимир Сахаров, Валерий Шелуха, Валентин Кудреватых. В розыгрыше личного первенства по трем первым упражнениям принял участие 41 спортсмен. На соревнования были приглашены спортивные делегации от аэроклубов ДОСААФ республик Средней Азии и Казахстана.

Уже первые дни состязаний показали, что основными претендентами на почетные призовые места являются спортсмены Воздушно-десантных войск, Военно-воздушных сил и Военно-транспортной авиации. Розыгрыш каждого упражнения проходил в острой напряженной борьбе. Спортсмены и коллективы шли очень плотно друг за другом, разница в результатах исчислялась буквально сантиметрами, секундами и десятками долями очка. Так, например, по первому упражнению разрыв между командами, занявшими второе и третье места, составлял всего половину очка. Команда ВВС-2 набрала 539,52 очка, а команда ВДВ-1 — 539,02 очка. Разрыв между спортсменами в этом упражнении тоже был незначительным: капитан В. Вартазаров (ВТА), занявший второе место, имел 177,64 очка, а следовавший за ним старший лейтенант В. Сахаров (ВВС) набрал 176,92 очка.

Бросается в глаза общий рост мастерства армейских парашютистов. Это прямой результат длительных упорных тренировок и отборочных соревнований, проведенных в частях и соединениях. Значительно улучшилось управление куполом парашюта в прыжках на точность приземления. Сейчас «крест» — заветная цель каждого спортсмена — подвергается непрерывным

атакам и в штиль, и в ветер. Случаев срыва, неустойчивого падения или невыполнения установленной нормы времени на протяжении всех соревнований почти не наблюдалось.

Если в 1960 году по первому упражнению худший результат в первой десятке равнялся 11,6 м от центра мишени, то в 1961 году он составил 7,8 м. Еще более показательны итоги по второму упражнению. На прошлом первенстве десятый результат составил 9,2 м, а ныне — 4,3 м от центра круга (данные указаны в среднем по двум прыжкам). Практически это означает, что спортсмен, замыкавший на прошлом первенстве первую десятку, мог теперь рассчитывать с тем же результатом лишь на 20—25 место.

Чемпионом Вооруженных Сил по точности приземления в 1960 году стал Валентин Кудреватых. Его среднее отклонение от центра круга по двум прыжкам — 3,75 м. На втором первенстве он снова одержал победу, но уже с результатом 1,66 м.



Абсолютный чемпион Вооруженных Сил и победитель первенства по первому упражнению старший сержант В. Кудреватых (слева) беседует с заслуженным мастером спорта Героем Советского Союза В. Романюком.

Возросло мастерство спортсменов и в выполнении акробатических фигур в свободном падении, этого своеобразного комплекса «высшего пилотажа» парашютиста. Возьмем опять-таки сравнительные данные. На прошлом первенстве Вооруженных Сил по четыре дополнительных фигуры выполнили два человека, а ныне — восемь спортсменов.

Отточенное многочисленными тренировками искусство каждого спортсмена, четкое соблюдение условий соревнования сыграли решающую роль в распределении мест между командами. Приведем маленькую, весьма показательную табличку. Следует учесть, что прыжки на обоих первенствах выполнялись с одним и тем же парашютом.

Команды	1960 год		1961 год	
	сумма очков		сумма очков	
	по 1 упражнению	по всем упражнениям	по 1 упражнению	по всем упражнениям
ВВС	606	3700,58	665	4121,8
ВДВ	572	3859,98	639	4222,5
ВТА	472,9	3115,3	638,4	3771,46
ПВО	576,3	2688,1	601,1	3280,1
ДА	501,1	3128,2	548	3320,3

Уверенно лидировали спортсмены Воздушно-десантных войск. Десантники ровно выступали от начала до конца состязаний и в финале заняли первое и второе места, подтвердив тем самым, что они не случайно стали чемпионами Вооруженных Сил в 1960 году и Советского Союза в 1961 году.

В первую десятку сильнейших армейских парашютистов вошли: от Воздушно-десантных войск — 5, от Военно-воздушных сил — 3 и от Военно-транспортной авиации — 2 спортсмена. Абсолютным чемпионом Вооруженных Сил стал представитель ВДВ старший сержант В. Я. Кудреватых. 17 спортсменов-десантников завоевали звание чемпионов Вооруженных Сил по парашютному спорту 1961 года, и только один знак чемпиона достался представителю другого коллектива. Парашютисты-десантники завоевали почетные призы: кубки им. Котельникова, им. Н. Аминтаева, ЦК ЛКСМ Узбекистана и Совета Министров Узбекской ССР и большой кубок Министра Обороны СССР.

Программа соревнований в основном соответствовала минувшему первенству Советского Союза 1961 года. Однако в четвертом и пятом упражнениях были введены интересные военно-прикладные элементы. Групповой комбинированный прыжок с парашютом с высоты 1500 м сочетался с выполнением гимнастических упражнений на подкидной сетке, маршем-броском на 3 км, метанием гранат и боевой стрельбой из пистолета Макарова. Кросс совершался в той же обуви и обмундировании, в каком выполнялся прыжок с парашютом. Пятое, ночное, упражнение на точность приземления выполнялось с высоты 1000 м. После прыжка спортсмены должны были быстро и аккуратно собрать и сдать судьям парашюты, а затем пройти по азимуту двухкилометровый маршрут. В состав

команды входило 5 человек. Зачет проводился по четырем лучшим.

В ходе состязаний нормы мастера спорта выполнили: по трем упражнениям два участника — сержант Р. Ананьев (ВДВ) и спортсмен А. Фасхутдинов (ДОСААФ); по двум — 13 и по одному упражнению — 50 участников.

В своем постановлении главная судейская коллегия состязаний отметила успешную работу тренеров мастеров спорта С. Медкова, А. Хуголя, И. Савкина, Е. Андреева, В. Морозова, А. Прусова, Г. Бондаренко и Г. Филинова.

Исключительно благоприятные погодные условия позволили выполнить на высоком спортивном уровне и в короткие сроки всю программу первенства. Не менее успешно удалось провести вторую часть состязаний — установление новых мировых и всесоюзных рекордов по парашютному спорту в озна-



Чемпион Вооруженных Сил по третьему упражнению капитан В. Вартазаров.



Чемпион Вооруженных Сил по второму упражнению сержант Р. Ананьев после приземления.

менование XXII съезда КПСС. Каждое ведомство отобрало наиболее сильных из числа участников состязаний и сформировало специальные группы спортсменов. По любому из рекордных прыжков состязалось 3—5 подобных групп.

Днем и ночью 16 и 17 октября в небе Ферганы почти непрерывно раскрывались парашюты на высотах от 600 до 2000 м. Совершались как одиночные, так и групповые прыжки группами от 3 до 9 человек. В рекордных попытках по классу дневных и ночных групповых и одиночных прыжков приняли участие спортсмены Военно-воздушных сил, Военно-транспортной авиации, Дальней авиации, Военно-Морского флота, Воздушно-десантных войск и аэроклубов средне-азиатских республик.

В эти дни в Фергане было получено радостное сообщение о том, что

группа парашютистов-десантников под руководством мастеров спорта А. Боккова и В. Устиновича в составе 57 человек одновременно покинула борт самолета на высоте 5000 м без кислородного питания. 100 секунд продолжалось их снижение на небольшом куполе стабилизирующего парашюта, и только на высоте 600—800 м от земли были раскрыты основные парашюты! Это был поистине изумительный, небывалый в истории парашютизма групповой прыжок, еще, к сожалению, не предусмотренный официальными таблицами рекордов. Он показал, что высота прыжка без кислорода при хорошей тренировке и состав группы, прыгающей из одного транспортного самолета, могут быть значительно увеличены.

16 октября парашютисты установили три рекорда в дневных групповых прыжках на точность приземления с высоты 600 и 1000 м и один — в одиночном женском прыжке на точность приземления с высоты 2000 м. Спортсмены ВДВ Ю. Беленко, В. Бессонов, В. Жариков, Б. Коробка, В. Крылов, В. Кудреватых, П. Островский, Ю. Плов и Г. Федосимов, прыгая с высоты 600 м, показали средний результат 5,3 м от центра мишени.

Спортсмены ВВС Н. Добровольский, Н. Комаров, П. Курбатов, В. Крестьянников, В. Овчинников, А. Сидоренко, В. Тенчер и И. Трухин установили рекорд в прыжке на точность приземления с высоты 1000 м. Их средний результат — 7,39 м. Вслед за ними прыгали парашютисты Дальней авиации с этой же высоты, но группой в составе 9 человек, куда входили А. Прусов, А. Бураков, В. Конярев, А. Придкин, В. Степанов, М. Сапрыков, В. Ткаченко, Г. Филинов, И. Яндулов. Среднее отклонение — 8,16 м.

В этот же день добилась исключи-



Чемпион Вооруженных Сил по пятому упражнению младший сержант А. Шустов.



тельных результатов служащая Советской Армии, представительница ВДВ, абсолютная чемпионка Узбекистана среди женщин молодая спортсменка Светлана Власова. Она показала по двум прыжкам с высоты 2000 м среднее отклонение — 3,97 м. Этот же прыжок ею был повторен в ночных условиях с результатом 17,9 м. Таким образом, в течение одних суток Власова установила два новых женских мировых рекорда.

Ночью штурм рекордов продолжался. Три новых рекорда установлены группами в 3, 5 и 9 человек в прыжках с высоты 2000 м. Спортсмены Военно-транспортной авиации Л. Чазов, А. Клименов, В. Иевлев дали среднее отклонение, равное 5,19 м. «Пятёрка» парашютистов ВДВ — 7,45 м и «девятка» Дальней авиации — 24,97 м.

На следующий день судейская коллегия зафиксировала новые рекордные достижения в дневных и ночных прыжках с парашютом.

Днем в групповом комбинированном прыжке с высоты 1000 м «семерка» десантников приземлилась со средним отклонением 15,22 м, а «девятка» ВДВ установила новый мировой рекорд в групповом прыжке на точность приземления с высоты 1500 м с результатом — 14,4 м.

В ночь с 17 на 18 октября спортсменами ВВС установлен новый рекорд в групповом прыжке на точность приземления в составе 9 человек с высоты 1000 м.

Как говорят, «под занавес» первенства известные спортсмены капитан В. Вартазаров и лейтенант П. Островский совершили два рекордных одиночных прыжка с высоты 2000 м на точность приземления.

В ходе соревнований спортсмены-парашютисты Киргизской ССР также установили три республиканских рекорда — два днем в групповых прыжках с высоты 600 и 1000 м группами в составе 3 и 6 человек и один ночью в групповом прыжке на точность приземления с высоты 1500 м.

Соревнования сильнейших армейских парашютистов проходили в исключительно теплой и дружественной обстановке. Местные комсомольские, партийные и советские организации проявляли постоянное внимание к участникам соревнований. Каждая команда имела своих шефов — молодежь фабрик, заводов и учебных заведений города Ферганы. ЦК ЛКСМ Узбекистана и Со-

Парашютисты команды ВДВ-2, одержавшей победу в командном первенстве. Слева направо: капитан команды старшина В. Крылов, младший сержант Б. Прохоров, тренер капитан В. Морозов, сержант В. Жариков, сержант Ю. Керов и старший сержант Ю. Плохов.

вет Министров Узбекской ССР учредили специальные почетные призы и памятные подарки, которыми награждались команды-победительницы и сильнейшие спортсмены. К сожалению, республиканские и областные организации ДОСААФ никакого участия в этом деле не принимали. Даже на открытии и закрытии первенства не было ни одного их представителя.

Следует отметить хорошую работу судейского аппарата, которая проходила в спокойной деловой обстановке.

Второе первенство Вооруженных Сил по парашютному спорту официально было закрыто 18 октября, но спортсмены ВДВ совместно с представителями ВВС не покинули гостеприимную Фергану. Перед ними была поставлена задача — в дни работы XXII съезда КПСС совершить несколько новых высотных групповых прыжков днем и ночью. И эта задача была успешно выполнена. После тщательной подготовки 27 октября на высоте 12 000 м армейские парашютисты двумя группами по 9 человек покинули борт тяжелого транспортного самолета. Первая группа прыгала с немедленным раскрытием парашюта, а вторая находилась в свободном падении более 11 000 м. Затем парашютисты после непродолжительного отдыха пошли на большую высоту, но теперь уже в ночных условиях.

Так были достигнуты еще четыре мировых рекорда. Всего установлено 17 мировых рекордов в групповых и одиночных прыжках. Армейскими парашютистами завоевано 108 золотых медалей! Эти же рекорды являются одновременно всесоюзными и рекордами Вооруженных Сил.

Второе первенство Вооруженных Сил по парашютному спорту прошло как крупнейшее спортивное мероприятие всесоюзного значения. Эти состязания являются выдающимися по количеству установленных рекордов.

Высокие спортивные результаты армейских парашютистов явились достойным подарком историческому XXII съезду нашей великой ленинской партии, нашей славной социалистической Родине!

В Международной авиационной федерации

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

По планерному спорту

Выигрыш высоты 12894 м. достигнутый П. Вайклем (США) 25 февраля 1961 г. на одноместном планере «Шпейсер СЖС-123». Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ш. Джорджсону, превышен на 2411 м. Абсолютную высоту 14102 м. достигнутую П. Вайклем (США) 25 февраля 1961 г. на одноместном планере «Шпейсер СЖС-123». Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Изенсу — младшему, превышен на 1270 м.

Дальность полета в намеченный пункт с возвращением на старт для женщин 436,44 км. достигнутую А. Бёрнс (Великобритания) 9 января 1961 г. на одноместном планере «Скайларк-3». Прежний мировой рекорд, принадлежавший Л. Баевской, превышен на 49,44 км.

Выигрыш высоты 9119 м для женщин, достигнутый А. Бёрнс (Великобритания) 12 января 1961 г. на одноместном планере «Скайларк-3». Прежний мировой рекорд, принадлежавший Б. Вудварда, превышен на 586 м.

Скорость полета 79,01 км/час по замкнутому 200-километровому треугольному маршруту для женщин, достигнутую А. Бёрнс (Великобритания) 11 января 1961 г. на одноместном планере «Скайларк-3». Прежний мировой рекорд, принадлежавший А. Самосадовой, превышен на 5,616 км/час.

Скорость полета 66,70 км/час по замкнутому 300-километровому треугольному маршруту для женщин, достигнутую А. Бёрнс (Великобритания) 8 января 1961 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший П. Маевской, превышен на 4,41 км/час.

По авиамодельному спорту

Продолжительность полета 4 час. 58 мин. 10 сек., достигнутую моделью планера Момчиловича (Югославия) 15 мая 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший И. Тоту, превышен на 23 мин. 59 сек.

Дальность полета 23 км по замкнутому маршруту, достигнутую радиоуправляемой моделью самолета с поршневым двигателем Г. Деболта (США) 2 июля 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший К. Адкоку, превышен на 9,530 км.

Высоту полета 1368 м. достигнутую радиоуправляемой моделью самолета с поршневым двигателем И. Вимазала (Чехословакия) 10 июля 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший Ж. Гобо, превышен на 226 м.

Скорость полета по кругу 246,07 км/час. достигнутую моделью самолета с поршневым двигателем 1-й категории З. Пеха (Чехословакия) 11 сентября 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший И. Сладкому, превышен на 10,07 км/час.

Абсолютную продолжительность полета 9 час. 4 мин., достигнутую радиоуправляемой моделью планера Я. Барбера (Новая Зеландия) 9 октября 1960 г. Прежний абсолютный мировой рекорд, принадлежавший В. Коуну, превышен на 29 мин. 39 сек.

Продолжительность полета 4 мин., достигнутую радиоуправляемой моделью планера по своему классу Я. Барбера (Новая Зеландия) 9 октября 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший В. Коуну, превышен на 29 мин. 39 сек.

Скорость полета по прямой 198 904 км/час. достигнутую радиоуправляемой моделью самолета с поршневым двигателем Р. Душхемя и Л. Бентля (США) 19 ноября 1960 г. Прежний мировой рекорд, принадлежавший им же, превышен на 14,674 км/час.

ПОДВИГ

В. ГАПОНОВ, Н. МИТРОФАНОВ

Его фамилия стоит в одном из первых боевых донесений командира 128-го бомбардировочного авиационного полка. В несколько строк уместилось описание подвига.

«При бомбардировке у Радоскович крупных скоплений танков врага, прикрытых исключительно сильным огнем зенитной артиллерии и истребителями, И. З. Пресайзен был подбит и его горящий самолет обрушился в гущу машин».

Это произошло 27 июня 1941 года, на шестой день войны. Знал ли отважный летчик о подвиге Николая Гастелло, совершенном на день раньше? Вряд ли. Одно ясно — не вынужденное самопожертвование, а глубокая любовь к советской Родине и жгучая ненависть к врагу руководили летчиком в те мгновения, когда его мужественная рука направила пылающий бомбардировщик на шоссе, забитое вражеской техникой и солдатами.

Кто же он, смелый сокол? Документ сообщает только, что за штурвалом боевой машины был старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи.

В архиве Министерства обороны, где найдено боевое донесение, — под номером 456065 хранилось и личное дело Исаака Зиновьевича Пресайзена.

...Родился 15 августа 1911 года в городе Проскурове, Каменец-Подольской области, в авиации с 1932 года, с 1940 года командир звена 128-го бомбардировочного авиаполка...

Начались поиски родственников и боевых друзей славного авиатора. Из города Хмельницкого пришла весточка от брата героя, депутата горсовета и директора асфальто-бетонного завода. Он сообщал, что ни братьям, ни сестрам, ни сыну Пресайзена не было известно о его подвиге. В строках этого взволнованного письма по-новому ожили скудные факты биографии Исаака Пресайзена.

...1919 год. По улицам Проскурова бешеным галопом мчатся на конях петлюровские бандиты. Дикое гиканье, звон выбитых стекол, выстрелы и чей-то полный ужаса предсмертный крик.

В доме Пресайзенов все изломано и забрызгано кровью. На глазах у четверых детей бандиты убили мать, глубоко рассекли шашкой лицо отца. Загнанных в угол ребят избili нагайками и шашками, не пожалев даже годовалую

сестренку Нину, которую старался закрыть своим телом девятилетний Петя. Смерть матери тяжелым грузом легла на душу впечатлительного мальчика. И, может быть, уже в ту пору зрело у него стремление никогда в жизни не отступать перед врагами родной Советской власти.

Перед юношей открылись светлые дороги в жизнь. После окончания школы он работал формовщиком на Проксуровском заводе, а затем в Ленинграде на заводе «Электроаппарат», где его имя было в числе ударников производства. Комсомол послал Пресайзена на вечерний рабфак.

В 1932 году партийная организация завода приняла Пресайзена в свои ряды. И в том же году по специальному набору ЦК партии его направили в Красную Армию. Крепкое здоровье помогло поступить и успешно закончить авиационную школу.

Настойчивый, волевой летчик быстро освоил ночные полеты, на тренировках по бомбометанию с больших высот без промаха поражал макеты. Одним из первых в полку он поднялся на бомбардировщике на 8000 метров. Это был предел возможностей машины, но не ее пилота. В числе лучших летчиков нашей страны Пресайзен водил свою машину над Красной площадью как участник авиационных парадов 1940 и 1941 годов. Его боевое мастерство было испытано в войне с белофиннами.

...Безуспешными были вначале поиски боевых друзей Пресайзена. Но вот наконец нам удалось встретиться с механиком его самолета. Александр Николаевич Рыбаков, ныне работник московского завода «Техжирпром», рассказал: — Четыре года день в день я служил с Исааком Зиновьевичем. Мне кажется, я узнал бы сейчас даже его сына, настолько черты отца врезались в мою память.

Бывший фронтовик узнал от нас, что сын храброго пилота пошел по пути отца и служит на Балтике стрелком-радистом в морской авиации.

— А вы помните первые дни войны и обстоятельства гибели Пресайзена?

— Еще бы! Я готовил его машину к последнему вылету. А о том, что произошло тогда в воздухе, уже на следующий день говорил на партийном собрании командир дивизии полковник Аладинский.

Война застала 128-й авиаполк в летних лагерях. Экипажи ежедневно стали делать по несколько боевых вылетов. 27 июня эскадрилья капитана Белецкого, в которую входило звено Пресайзена, первый вылет совершила из Витебска. Разбомбив бензозаправочную станцию, самолеты в полдень вернулись на свой аэродром.

Самолет с красной шестеркой на хвостовом оперении едва успел оста-

новиться, а Рыбаков уже подбежал к кабине:

— Как мотор, товарищ командир?

— Хорошо работал мотор, Саша, большое спасибо.

К эскадрилье спешили бензозаправщики, быстро подвозили бомбовой груз. Экипаж собрался в тени под плоскостью. Начался разбор полета.

— Товарищ старший лейтенант, — обратился Рыбаков к Пресайзену, — обнаружил десять новых пробоев.

— Неужели? — Они вместе пересчитали равные отверстия на фюзеляже. Потом летчик стал сам вкладывать заряженную ленту в пулемет.

— Отдохните, товарищ старший лейтенант, — попробовал было отговорить его Рыбаков, — я сам сменю ленту.

— Некогда теперь отдыхать.

Подошли друзья — командир звена Маршалкович, лейтенант Загородний. Потолковали о последнем полете.

— Да, братцы, жаркий денек, — Пресайзен ласково потрогал накалившееся на солнце крыло.

— По машинам! — раздалась команда. Эскадрилья поднялась в воздух.

Под крылом лежала израненная Белоруссия.

Эскадрилья перелетела линию фронта, и вокруг бомбардировщиков закипели разрывы зенитных снарядов. От попадания в бензобак загорелась «шестерка» Пресайзена. Он бросил самолет в пике и нанес бомбовой удар по фашистской пехоте. Но пламя сбить не удалось. Черный шлейф дыма потянулся за машиной. Чтобы спасти жизнь, оставалось одно — прыгать с парашютом.

Боевые друзья ничем не могли помочь своему товарищу. Стыснув зубы, летчики разворачивали

свои машины над шоссе, где сгрудились танки и автомашины врага. Раненой птицей таянулась за своими красноразвешенная «шестерка».

И тут, как слабое эхо, в шлемофонах летчиков эскадрильи Белецкого прозвучал голос Пресайзена:

— Я погибну один! Прыгайте! — донеслось издалека. Сквозь грохот зенитных разрывов долетали слова Пресайзена, обращенные к экипажу. Но те, кто вот уже два года не расставались с ним ни на земле, ни в воздухе, не покинули командира. Каждый предпочел смерть вражескому плену.

К сожалению, мы ничего не знаем об этих мужественных людях. Известно только имя стрелка-радиста — Михаил Третьяков.

В начале 1942 года жена И. З. Пресайзена получила скорбное письмо. Идущие от самого сердца слова были написаны начальником штаба полка В. Дробышевым: «Нам не верится, что мы навсегда потеряли Вашего мужа и боевого товарища. Он отдал свою жизнь очень дорого. Мы никогда его не забудем».

Да, мы никогда не забудем его!



Старший лейтенант
И. З. Пресайзен.
1939 г.

Факты События Люди

РЕКОРДЫ НА ВИНТОКРЫЛЕ

Летом минувшего года на воздушном параде в Тушине колонну вертолетов замыкал необычный летательный аппарат, быстро приближавшийся к аэродрому. С большим креном сделав разворот, машина на мгновение остановилась, зависла в воздухе и плавно опустилась на поле.

Это был винтокрыл, совершенно новая машина, сочетающая в себе качества и самолета, и вертолета. Создана она коллективом, возглавляемым одним из старейших авиаконструкторов Н. И. Камовым.

Спустя немногим более двух месяцев винтокрыл Н. И. Камова поднялся в воздух на штурм мировых рекордов. Пилотировал машину экипаж в составе командира корабля Д. Ефремова, второго пилота В. Громова, штурмана М. Савельева, бортинженера В. Альперовича (ведущий инженер), бортмеханика Е. Филатова и бортэлектрика В. Батова. В этом полете на базе 15-25 км впервые установлен рекорд скорости для данного класса летательных аппаратов. На высоте 1500 м

машина показала среднюю скорость 366 км/час.

Через 5 дней, то есть 12 октября, экипаж в том же составе вновь поднялся на винтокрыле, теперь уже на побитие мирового рекорда скорости полета по замкнутому 100-километровому маршруту.

Полет проходил на высоте 3000 м. Была достигнута средняя скорость 336 км/час. На отдельных отрезках она равнялась 375 км/час. Прежний мировой рекорд скорости полета по замкнутому маршруту, установленный 5 января 1959 г. на машине «Ротоданн» пилотом В. Джеллати (Новая Зеландия), превышен более чем на 29 км/час.

В конце ноября винтокрыл, пилотируемый Д. Ефремовым, В. Громовым и Е. Филатовым, поднял

16485 кг коммерческого груза на высоту 2557 м. В одном полете установлено 6 мировых рекордов: подъем максимального груза на высоту более 2000 м, а также грузов в одну, две, пять, десять и пятнадцать тонн.

На снимке (слева направо): В. Батов, Д. Ефремов, Е. Филатов, В. Альперович, В. Громов, М. Савельев.

Фото А. Веровина и В. Кривоногова



ПОЧИН ВИКТОРА ПАРАМОНОВА



Этого стройного человека в гражданской форме знают во многих школах, дворцах культуры и домах пионеров Риги.

Он известен как один из многих замечательных энтузиастов авиамодельного спорта. В зачетных таблицах многих соревнований не раз его фамилия значилась первой. Чемпион города, области, рижской школы, обладатель республиканских стартов... Запечатав право выступать и на чемпионатах страны.

Активист ДОСААФ, член бюро Федерации авиационного спорта Латвийской ССР, В. Парамонов является неутомимым пропагандистом авиамоделизма: он и беседчик, и лектор, и организатор вечеров юных авиаконструкторов. Например, в 23-й рижской школе создал авиамодельный кружок, а в 67-й — устроил дважды показательные запуски моделей.

А сколько Парамонов помог определить свой жизненный путь. Геннадий Демидов, Геннадий Дробинский, Евгений Павлов... Они — авиационные инженеры, а ведь первые сведения о самолете получили в авиамодельном кружке,

которым руководил В. Парамонов. Со своим бывшим инструктором перенесая ются инженер Рудольф Лутц, гражданский летчик Анатолий Михеев, руководитель авиамодельной лаборатории Чебоксарского Дворца пионеров Лев Матвеев. Недавно Матвеев прислал фотоснимок с надписью «На добрую память моему бывшему учителю дорогому Виктору Николаевичу». На снимке запечатлен момент соревнования кружковцев Дворца — воспитанников Матвеева.

Ныне В. Н. Парамонов возглавляет авиамодельную лабораторию Дома культуры Совета профсоюз Латвийской ССР. Должность эта платная. Виктор Николаевич отказался от зарплаты и обратился к директору Дома культуры с просьбой разрешить ему бесплатно руководить кружком. В своем заявлении он писал: «Хочу не за деньги, а в общественном порядке заниматься любимым делом».

Просьба активиста ДОСААФ удовлетворена. На снимке: В. Н. Парамонов со своими кружковцами на Рижском кордроме. Фото Н. Рабо

5 января 1937 года. Эта дата вошла в историю советского авиамоделизма. Около новгородской елки во дворе Московского городского дома пионеров состоялось скромное торжество: юные авиаконструкторы столицы рапортовали о готовности к полетам первой в Советском Союзе эскадрильи моделей с бензиновыми моторчиками. Яркими цветами блистали двадцать пять моделей самолетов, ровно гудели двигатели...

Внимательно слушали авиамodelисты слова приветствия, которое прислал товарищ Никита Сергеевич Хрущев. «...Путь летчика, — говорилось в приветствии, — начинается с авиамodelи, и если вы будете строить модели, да еще с бензиновыми моторчиками, вы в будущем не трудно будете стать искусными пилотами и конструкторами. Желаю вам успеха в работе. Пусть ваши модели установят новые союзные и мировые рекорды».

Первой эскадрильей моторных моделей было при-

ПЕРВЫЕ МОТОРНЫЕ АВИАМОДЕЛИ

своено имя Никиты Сергеевича Хрущева.

С тех пор прошло 25 лет. Далеко вперед шагнула советская «малая авиация». Многие тысячи ее строителей ежегодно выходят на старты спортивных соревнований.

Как же сложилась судьба строителей первых моторных моделей? Огромные большин-

ство стало летчиками, авиационными инженерами, техниками, многие из них — офицеры ВВС.

В годы Великой Отечественной войны в боях за Родину погибли воины-летчики Т. Балашев, Ю. Минаев, А. Крыльшин, А. Иванов, М. Вазук, М. Барышников. Среди ныне здравствующих



Эта фотография была опубликована четверть века назад — 6 января 1937 года в газете «Пионерская правда». На снимке (слева направо): строители эскадрильи моторных авиамodelей Вова Краевский, Юра Ганьшин, Юра Брюхов, Женя Приличников, Шура Шульгин, Костя Куликов и Витя Куликов.

щих полковник запаса Герой Советского Союза И. Шмелев, на счету которого 29 сбитых вражеских самолетов — летчик-инженер Е. Приличников, офицеры братья Виктор и Константин Куликовы, С. Кудряцев, чемпион страны по авиамodelизму 1961 года инженер С. Малик, инструкторы-авиамodelисты П. Павлов и М. Степченко.

Полковник запаса В. Потапов строил первую свою моторную модель в Центральной авиамodelельной лаборатории Осоавиахима СССР. Ныне он сотрудник той же лаборатории.

Один из организаторов постройки первой эскадрильи моторных моделей подполковник запаса И. Уколов работает методистом Московской областной станции юных техников. Не порывает связей с авиамodelным спортом инженер-полковник кандидат технических наук Э. Микиргумов — участник строительства первой эскадрильи моторных моделей.

Ниж. БАБАЕВ

Факты События Люди



ТРИ МИЛЛИОНА ПОСЕТИТЕЛЕЙ

35 ЛЕТ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ДОМА АВИАЦИИ
им. М. В. ФРУНЗЕ

18 января 1927 года в Москве по решению 2-го всесоюзного совещания Общества друзей воздушного флота был открыт авиационный музей, ныне Центральный дом авиации ДОСААФ СССР имени М. В. Фрунзе.

За 35 лет экспозиционные залы Дома авиации, его летние выставки и филиалы в парках культуры и отдыха столицы и на предприятиях, встречи со знаменитыми людьми авиации, собрания к памятным датам, тематические лекции и доклады посетили свыше трех миллионов человек. В его залах часто бывали воины Советской Армии, школьники, экскурсанты рабочих и служащих, студенты авиационных вузов и техникумов. Нередко гости бывали и зарубежные гости.

Помимо обширных коллекций макетов и моделей в залах Дома авиации находятся спортивный самолет и реактивный истребитель, вертолет, моторы, двигатели и т. п. Механизм действия силовых установок наглядно показывается на многочисленных электрифицированных схемах. Большое внимание уделено показу достижений советских авиационных спортсменов. Самостоятельный раздел экспозиции по-

священ освоению Советским Союзом космического пространства. Широко представлены материалы о героизме советских летчиков, проявленном в боях за Родину.

Дом авиации располагает фундаментальной библиотечной и богатейшей исторической фототекой. Проводить большую работу Дому авиации помогает сгруппировавшийся вокруг него актив. Он состоит, в большинстве своем, из генералов и офицеров ВВС в запасе и отставке. Из этого актива составлены постоянный совет Дома и его секции: авиационно-техническая, пропагандистская, литературно-историческая и содействия организационно-массовой работе.

Н. СЕМЕНКЕВИЧ

На снимке: Трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб рассказывает о боевых традициях советских летчиков курсантам-пилотам Московского городского аэроклуба — посетителям Центрального дома авиации им. М. В. Фрунзе.

Фото Б. Антонова



замечательным спортсменом, душевным человеком Константин Поповым. Под его руководством был пройден путь от укладчика парашютов до инструктора.

По военным трассам стрелок-радист Гусев летал с

ЛЮДИ КОСМИЧЕСКОЙ ЭРЫ

Советские люди — первые в мире «звездолетчики»: после космических полетов наших соотечественников Юрия Гагарина и Германа Титова это утверждение стало неоспоримым фактом. Космос все более вторгается в нашу жизнь, и естественно, что его покорение все чаще становится темой произведений советских художников.

Об этом, в частности, убедительно свидетельствует Всесоюзная художественная выставка 1961 года. Открывавшаяся в Москве в дни исторического XXII съезда КПСС, она отобразила все стороны жизни советского народа — строителя коммунизма.

Еще перед входом в Центральный выставочный зал внимание привлекают две огромные скульптуры из ковanej меди. Это «Спутник» московского скульптора С. Ковверя и «Наука» заслуженного деятеля искусств РСФСР А. Кибальникова. Сильная, устремленная вперед фигура рабочего взметнула на вытянутой высь руке первый в мире искусственный спутник Земли, выведенный на орбиту 4 октября 1957 года. Это он, советский рабочий человек, своим самоотверженным трудом положил начало космической эры.

На выставке мы видим скульптурный портрет основоположника ракетной техники К. Э. Циолковского. Великий ученый завещал нашей партии, Советской власти свои труды по ракетоплаванью и межпланетным сообщениям, будучи уверен, что его работы будут успешно закончены. То, о чем мечтал Циолковский, свершилось. На выставке представлено несколько произведений, посвященных Ю. А. Гагарину — первому человеку, проникшему в космос.



Интересна по замыслу картина художника В. Мышлакова. На ней Юрий Гагарин дан в окружении родной природы. Пионер космоса предстает перед нами как близкий и очень земной человек. А вот большое полотно украинского художника М. Хмелько «Родина встречает героя». На нем запечатлен тот волнующий момент, когда вернувшийся из космоса Гагарин на Внуковском аэродроме докладывает товарищу Н. С. Хрущеву, всему народу об успешном завершении своего полета.

Художники, основываясь на огромных успехах нашего народа, пытаются заглянуть в завтрашний день. Именно об этом свидетельствует картина С. Шипачева «Русская бережка на Луне». На выставке есть еще немало других произведений, посвященных космосу, нашей авиации, ее замечательным людям. Все эти произведения, разные по художественной манере, по мастерству, объединяет глубокая вера в неисчерпаемые творческие силы советского народа.

Отгремели победные салюты. И снова Георгий Львович вернулся к любимому делу. Многие годы посвящены увлекательной профессии. 10 тысяч спортсменов-парашютистов обучил Гусев мастерству прыжка.

Самолет делает последний разворот. Гусев распахивает дверцу. Тренированное тело спортсмена попадает в объятия воздушного потока. Двухтысячный прыжок совершен.

А. ПЕТРОВ

2. Бугуруслан

На снимке: товарищи поздравляют Г. Гусева (в центре) с двухтысячным прыжком.

Фото А. Арбузова

ДВЕ ТЫСЯЧИ ПРЫЖКОВ

За иллюминатором самолета упруго бьется воздух, внизу распыляются силуэты аэродромных построек. Стрелка на высотомере ползет: 300... 500... 600... Мастер парашютного спорта Георгий Львович Гусев помахивает на пилотскую кабину. Сегодня ему предстоит двухтысячный прыжок. А память подсказывает другой день, когда он — ленинградский юноша — выполнил свой первый прыжок в аэроклубе Приморского района. Потом служба в Военно-Воздушных Силах Северного флота. Судьба свела Гусева с

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСТРУКТОР ВЯЧЕСЛАВ МАНЕШИН

В школе Слава Манешин очень любил читать книги о воздушных богатырях. Летчики и парашютисты казались ему людьми особенными. «Все они сильные, смелые. А все потому, что занимаются спортом, закаляют себя физически», — слышал он не раз от взрослых. Славе хотелось хоть немного походить на авиаторов. Каждое утро он делал зарядку. Большое удовольствие доставляли ему уроки физкультуры.

Шли годы. Манешин стал студентом Московского электромеханического техникума. Здесь действовал парашютный кружок, в который и записался Слава. Чем дальше, тем сильнее становилось стремление юноши стать парашютистом-спортсменом. Вскоре его приняли в Московский аэроклуб.

И вот — первый прыжок. С того памятного дня Вячеслав навсегда связал свою жизнь с парашютным спортом. Хорошо освоив технику прыжка, он много и упорно тренировался, повышая изо дня в день свое мастерство. Манешин стал спортсменом-разрядником, потом общественным инструктором.

Закончив электромеханический техникум, В. Манешин был направлен работать на один из заводов Астраханского совнархоза. Здесь он продолжал заниматься любимым спортом. Комитет заводской первичной организации ДОСААФ поручил Вячеславу готовить парашютистов. Он очень серьезно отнесся к этому поручению. С первых же дней молодой инструктор сумел завоевать авторитет у кружковцев, повысить их интерес к парашютному спорту.

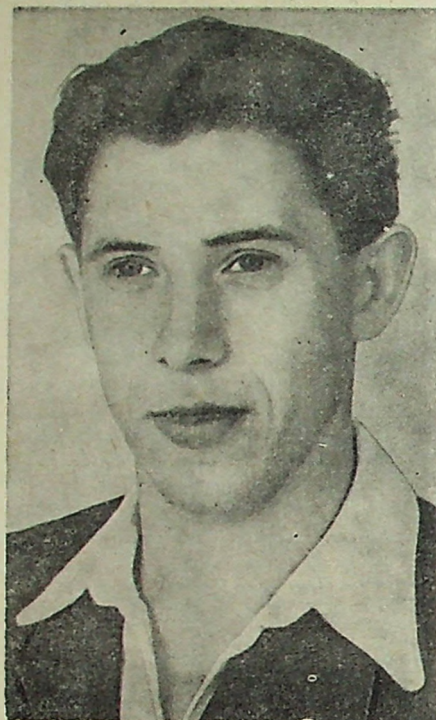
Настойчивость в достижении поставленной цели, пожалуй, основное качество характера комсомольца Вячеслава Манешина. В 1959 году ему был присвоен первый спортивный разряд по парашютному спорту. Он — неоднократный участник областных, зональных и республиканских соревнований.

Парашютизм требует от спортсменов не только сильной воли и отваги, но и отличных теоретических знаний. Это всегда учитывает инструктор Манешин. Он хорошо усвоил методику обучения. К каждому занятию кружка тщательно готовится, детально обдумывает план проведения урока по очередной теме.

...В классе собрались будущие парашютисты. Они окружили инструктора. Многие из них с нескрываемой завистью смотрели на значок «Инструктор-парашютист». На металлическом треугольнике цифра «180» — количество совершенных Манешиним прыжков.

— Рассаживайтесь, товарищи, — пригласил инструктор. — Время начинать.

Кружковцы приступили к изучению одного из главных разделов программы — укладки парашюта. Манешин терпеливо отрабатывал с ними навыки укладки. Одним это давалось легко, другим — труднее. Если более способный ученик уже после двух занятий безошибочно мог уложить парашют, то другого инструктор заставлял делать по четыре укладки. Так было и с Юрием Бабайцевым.



— Курсант Бабайцев, я — укладчик, вы — помогающий, — говорит инструктор и начинает укладывать купол парашюта.

Уложив левую сторону, инструктор и курсант меняются ролями. Теперь Бабайцев — укладчик, а Манешин — помогающий. Не спеша, стараясь все делать тщательно, курсант укладывает купол парашюта. Инструктор внимательно следит за действиями ученика.

Купол уложен. Ошибок нет — стропы лежат параллельно друг другу. На этом занятии Бабайцев все сделал самостоятельно, вплоть до укладки парашюта в ранец. Довольный результатами, он благодарно посмотрел на инструктора.

Так умело и содержательно проводит общественный инструктор Манешин каждое занятие. Все свободное время отдает он любимому спорту, немало труда и усилий вкладывает в обучение своих питомцев.

Много пришлось «повозиться» с Лидой Матвеевой. Скромная, застенчивая девушка неплохо усвоила материальную часть парашюта, быстро и умело его укладывала. Но вот когда начались занятия на подвесной системе, не все ладилось у Лиды. Инструктор заставлял свою ученицу особенно тщательно тренироваться на подвесной системе, требовал, чтобы она довела свои действия до автоматизма, научилась правильно строить расчеты при развороте и приземлении. Вскоре состоялись последние занятия перед прыжками.

На подвесной системе инструктор отработывает со своими учениками действия парашютиста в воздухе. Комсомольцы Игорь Макаров, Валерий Мишурин, Людмила Резцова и другие четко и безукоризненно выполняют все задания. Вот Манешин дает последнюю «вводную» Лиде Матвеевой:

— Вы готовитесь к приземлению. Надо определить направление сноса. Земля уходит из-под вас. Ваше решение.

— Это значит, что я приземляюсь спиной по ветру. Надо развернуться на 180 градусов, — отвечает Матвеева и, взявшись за лямки, разворачивается.

— Действовали правильно, — говорит инструктор.

Вскоре настал желанный и вместе с тем волнующий день. Все двадцать юношей и девушек, которые успешно закончили курс наземной подготовки, прибыли на аэродром. Все готово к прыжкам. Места в самолете заняла первая группа парашютистов. Самолет плавно оторвался от земли и взмыл в голубое небо. Неотрывно следит за ним Манешин. Вскоре от самолета отделяется черная точка, а через несколько секунд над ней раскрывается купол парашюта. Один за другим прыгают парашютисты. Манешин следит за действиями своих питомцев в воздухе.

— Товарищ инструктор, курсант Макаров совершил первый прыжок. Все в порядке, — докладывает парашютист.

Инструктор поздравляет своего воспитанника с успешным парашютным прыжком.

— Так держать и впредь! — говорит Манешин. Эти слова звучат и как призыв и как совет старшего товарища, учителя, друга.

В воздухе — следующая группа парашютистов. В чистой голубизне неба опять распускаются белые купола. Все первокурсники действуют в воздухе умело, уверенно, поступают так, как учил их инструктор.

Радостно инструктору от сознания исполненного долга. Манешин гордится своими учениками. Он знает, что многие из них обязательно будут совершенствовать свое спортивное мастерство в аэроклубе ДОСААФ. И не один из них вспомнит своего первого учителя, привившего им любовь к парашютному спорту.

Вот уже два года Вячеслав Петрович Манешин готовит парашютистов, прививает юношам и девушкам любовь к спорту отважных. Одни его воспитанники сейчас продолжают совершенствовать свои знания, овладевают разрядными нормами, другие — служат в рядах Советской Армии.

Таких энтузиастов, как В. П. Манешин у нас в Обществе немало. Общественные инструкторы — большая сила, надежная опора комитетов ДОСААФ в подготовке парашютистов, в пропаганде авиационных видов спорта.

Г. ТОМИЛИН



Они завоевали
рекорды
в 1961 г.



Наши замечательные авиационные спортсмены — летчики, планеристы, парашютисты, авиамоделлисты смело штурмуют небо, вносят свой вклад в завоевание все-союзных и мировых рекордов. На снимках (слева направо): в первом ряду — неоднократный рекордсмен мира летчик-испытатель мастер спорта И. Сухомлин (Москва) на самолете Ту-114 завоевал рекорды высоты — 12073 м с грузом 25 и 30 тонн; неоднократный рекордсмен мира и Советского Союза заслуженный мастер спорта В. Ефименко (Киев) установил два все-союзных рекорда. В полете по 200-километровому треугольному маршруту на двухместном планере «Бланик» достиг средней скорости 80,924 км/час, а в полете по 300-километровому треугольнику на одноместном планере А-11 показал скорость 78,611 км/час.

Второй ряд (слева направо) — спортсмен I разряда Н. Маликов (Тула), его радиоуправляемая модель с поршневым двигателем набрала рекордную высоту 2250 м; спортсмен I разряда В. Алексеев (Ашхабад) установил рекорд в дневном групповом прыжке на точность приземления с высоты 2000 м. Среднее отклонение от центра мишени — 5,7 м.

В третьем ряду: неоднократный рекордсмен мира и Советского Союза заслуженный мастер спорта В. Ильченко (Моск. обл.) в полете по 300-километровому треугольному маршруту на двухместном планере А-10 добился рекордной скорости 77,215 км/час; спортсмен I разряда И. Трухин (Свердловск) установил рекорд в ночном групповом (3 человека) прыжке на точность приземления с высоты 1500 м, среднее отклонение от центра — мишени — 4,34 м; мастер спорта К. Поданев (Москва) установил рекорд в дневном групповом (7 человек) прыжке на точность приземления с высоты 1000 м. Среднее отклонение от центра мишени — 8,33 м; спортсмен I разряда В. Берлизев (Курск) установил рекорд в дневном групповом (9 человек) прыжке на точность приземления с высоты 2000 м. Среднее отклонение от центра мишени — 6,66 м.

На ледовой вахте

17 октября 1961 года — в первый день работы исторического XXII съезда КПСС — во льдах Центральной Арктики был торжественно поднят государственный флаг СССР на новой дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс — 10».

Впервые в истории исследования Арктики осуществлена высадка научной станции с борта атомного ледокола «Ленин».

...Идет ледовая разведка, поиски льдины, пригодной для дрейфующей станции и проводки к ней ледокольного гиганта. На борту Ил-14 экипаж, который возглавляет Н. Вахонин, находились гидрологи Н. Субботин, Н. Тябин и фотокорреспондент Б. Вдовенко. Во время разведывательного полета 13 октября 1961 года на льдину, намеченную для новой станции, были сброшены опознавательные вехи — три бочки из-под бензина. Спустя некоторое время мне представилась возможность сфотографировать с самолета атомный ледокол «Ленин», идущий во льдах в район предполагаемой высадки зимовщиков.

14 октября 1961 года другой полярный летчик, Герой Советского Союза В. Масленников, стартовав с одного из полярных аэродромов Чукотки, на самолете Ли-2 совершил посадку на льдине, облюбованной для «СП-10». Примерно в тысяче километров от советского побережья Арктики на льдину, которую обследовали полярные летчики Н. Вахонин, В. Масленников, с борта ледокола выгрузили свыше 400 тонн снаряжения, продовольствия и горючего для зимовщиков вновь организованной станции.

Восемь дней у 76-й параллели продолжалась выгрузка. Одновременно с ледокола было выгружено продовольствие и научное оборудование для зимовщиков дрейфующей в 1400 километрах от этого района станции «Северный полюс — 8».

И вот наступило время, когда над арктическими просторами торжественно прозвучали мощные гудки атомного ледокола «Ленин». Они возвестили, что задание Родины выполнено. Полярный богатырь покинул причал у льдины и взял курс на запад, в родной порт.

Обжитым и немножко земным кажется сейчас поселок станции. Курятся дымки над крышами домов. В морозной тишине ни на минуту не умолкает стрекот дизеля — небольшой электростанции.

Первыми на станции начали научные наблюдения метеорологи Г. Хлопушин и Н. Манаров, геофизик Ю. Захаров. Ныне научные работы ведет весь коллектив полярников. На территории научного городка океанолог В. Мороз установил первую автоматическую радиометеостанцию — «Дармс». Такие станции на обратном пути ледокола научные сотрудники арктического и антарктического института поставили по кромке ледяного льда в высоких широтах Северного Ледовитого океана.

В пяти километрах от «СП-10», на ледяном припайе, живет и трудится еще один коллектив полярников, который возглавляет опытный авиатор М. Комаров. На дрейфующей льдине их всего восемь человек. Они высадились с ледокола, чтобы создать в полярном бассейне кратковременную взлетно-посадочную полосу. Авиаторы — участники высокоширотной воздушной экспедиции Аэрофлота — должны отсюда летать на научную станцию «Северный полюс — 8», находящуюся почти в двух тысячах километров от родных берегов, в нападском секторе Арктики. Туда, в тяжелых условиях навигации полярной ночи, будут доставлены свежие овощи, фрукты, мясо, а также научное оборудование и горючее.

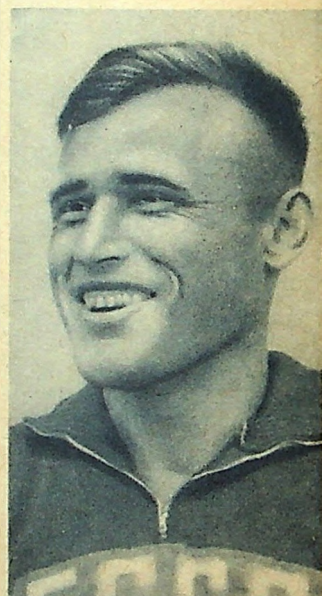
На снимках: сверху — авиационный поселок вблизи дрейфующей станции «Северный полюс — 10», названный «хутором Комарова», справа — самолет Ли-2. В центре: слева — командир экипажа Ли-2 В. Масленников; справа — атомный ледокол «Ленин» во время выгрузки снаряжения для станции «Северный полюс — 10». Внизу: слева направо — В. Масленников и штурман В. Гришлев производят бурение и замер толщины льда; вертолет Ка-15, который пилотирует летчик И. Гуринов, садится на площадку атомного ледокола; руководитель полетов на ледовом аэродроме М. Комаров; бортрадист полетов на ледовом аэродроме Н. Сыроказаша; штурман самолета Ил-14 В. Иванов и гидролог Н. Тябин во время разведывательного полета составляют карту льдов.

Текст и фото Б. ВДОВЕНКО





Они завоевали
рекорды
в 1961 г.



Эти смелые и отважные авиационные спортсмены своими победами прославили нашу любимую Родину.

На снимках (слева направо): в первом ряду — неоднократный рекордсмен мира мастер спорта Ф. Неймарк (Москва) установил два рекорда в дневных групповых прыжках на точность приземления с высоты 600 и 1000 м. Спортсмен I разряда М. Шемякин (Кронштадт), его модель вертолета с поршневым двигателем продержалась в воздухе 17 мин. 53 сек. Всесоюзный рекорд утвержден по группе юношей до 17 лет; мастер спорта П. Величковский (Алма-Ата) установил два рекорда. Его радиоуправляемая модель с поршневым двигателем пролетела по прямой 31 км, и по кругу 35 км; мастер спорта И. Лузанин (Свердловск) установил мировой рекорд в ночном групповом прыжке на точность приземления с высоты 1000 м. Среднее отклонение от центра мишени — 1,94 м.

Во втором ряду — заслуженный тренер СССР мастер спорта М. Лушников (Москва) установил мировой рекорд в дневном групповом (7 человек) прыжке на точность приземления с высоты 1500 м; мастер спорта В. Наливайко (Минск) установил два мировых рекорда в ночных групповых (7 человек) прыжках на точность приземления с высоты 600 и 1000 м.

В третьем ряду — неоднократный рекордсмен мастер спорта Н. Анисеев (Москва) установил два мировых рекорда в дневных групповых (7 и 9 человек) прыжках на точность приземления с высоты 600 и 1000 м; спортсмен I разряда Ю. Лейфер (Москва) установил на одноместном планере «Спартак» всесоюзный рекорд дальности полета до намеченного пункта с возвращением на старт — 438 км; спортсменка I разряда Т. Анцелович (Москва) установила всесоюзный рекорд дальности полета с возвращением на старт (70 км) на легком планере КАИ-12; спортсмен I разряда В. Кожанин (Свердловск) установил мировой рекорд в ночном групповом (3 человека) прыжке на точность приземления с высоты 1000 м. Среднее отклонение от центра мишени — 1,94 м.



ПЛАНЕРИСТЫ ГДР

Гюнтер ШТАМАН

За последние годы мало было слышно о спортсменах-планеристах Германской Демократической Республики. Они не имели значительных спортивных достижений, не говоря уже об установлении мировых рекордов. Это послужило поводом для западногерманских «специалистов» авиационного спорта и продажных журналистов со злопыхательством утверждать, что авиационный спорт в ГДР не имеет перспектив развития и никогда не сможет добиться сколько-нибудь заметных успехов. Однако наши спортсмены из общества «Спорт и техника» и аэроклуба Германской Демократической Республики были иного мнения. Придерживаясь старой известной поговорки: «Смеется тот, кто смеется последним», они спокойно, без лишнего шума, готовились к будущим выступлениям, много работали, учились, долго и упорно тренировались.

Надо сказать, что ответственные руководители авиационного спорта ГДР не стремились готовить небольшое количество мастеров-планеристов, так называемых «звезд», которые могли бы за короткое время добиться успехов в завоевании рекордов. Задача была иной. Чтобы выйти на мировую арену во всеоружии, было решено в первую очередь создать необходимую и надежную основу, состоящую из сотен хорошо подготовленных способных планеристов. Они смогли бы начать серьезную борьбу за высокие спортивные достижения.

Одновременно с большой и трудоемкой работой по подготовке кадров спортсменов много труда было вложено в создание новых современных отечественных планеров. На одном из народных предприятий на базе планера типа «Стрекоза» мы начали производство новых безмоторных машин. Они являются дальнейшим развитием и модернизацией планеров типа «Стрекоза-стандарт» и «Стрекоза-ламинар». Вскоре времени большое число подготовленных молодых планеристов поднялись в воздух на новых планерах и сумели преподать наглядный урок западным «пророкам», чего стоят их предсказания о том, что авиационный спорт в ГДР никогда не добьется успеха.

Мировая авиационная спортивная общественность внимательно следила за первыми успехами планеристов нашей республики. Они пришли не сразу, но были значительными. В 1959 году при выполнении наиболее трудного упражнения (полет по 300-километровому треугольному маршруту) из 30 планеристов 22 спортсмена достигли цели и стали претендовать на получение золотого знака с одним бриллиантом.

Этот успех не был случайным, он явился первой серьезной, подкрепленной конкретными делами, заявкой на зрелость. Наши спортсмены с каждым месяцем продолжали набирать темпы. Надо сказать, что до июля минувшего года в ГДР 573 спортсмена-планериста



имели серебряные знаки и 31 — золотые. Еще более высокие спортивные отличия — золотые знаки с одним бриллиантом — носят 30 планеристов, 8 пилотов имеют знаки с двумя бриллиантами, а 3 планериста — тридцативосьмилетний Адольф Дауман, двадцатичетырехлетний Хорст Раковский и двадцатилетний Удо Эльке — удостоены знаков с тремя бриллиантами.

Удо Эльке — самый молодой планерист в мире, имеющий столь высокие спортивные достижения. 20 июля прошлого года он, осуществляя рекордный полет на дальность, прошел 643 км и приземлился на территории Польской Народной Республики. За этот полет Эльке и удостоен знака с тремя бриллиантами.

Десятки планеристов республики за последние три месяца на планерах «Стрекоза-стандарт» и «Стрекоза-ламинар» совершили немало полетов на расстояние более 500 км. В настоящее время почти все рекорды западногерманских планеристов побиты спортсменами ГДР. Ими установлено немало новых республиканских рекордов.

Особое место в рекордных полетах занимает выдающееся достижение спортсмена общества «Спорт и техника» из Шверина Адольфа Даумана. На планере «Стрекоза-ламинар» он прошел расстояние от Шэнхагена (ГДР) до Люблина (Польская Народная Республика), равное более 665 км. Дауман побил в этом классе планеров рекорд западногерманского планериста, равный 584 км. Не менее значительным является рекорд, установленный спортсменом того же общества из Дрездена Герхардом Висманном. На планере «Стрекоза-ламинар» на 100-километровом маршруте он достиг средней скорости в 103,4 км/час. Напомним, что рекорд в этом классе, принадлежащий спортсмену Федеративной Республики Германии, равен всего 85 км/час. Мировой рекорд, принадлежащий планеристу Советского Союза, — 111,38 км/час.

В том же июле прошлого года планерист ГДР Бернд Нольте, которому недавно исполнился 21 год, на двухместном планере «Боция» добился нового успеха, установив республиканский рекорд. Выполняя полет в намеченный пункт с возвращением к месту старта,

Адольф Дауман (общество «Спорт и техника», г. Шверин) принадлежит к числу лучших и наиболее опытных планеристов Германской Демократической Республики. На планере «Стрекоза-ламинар» он завоевал не только золотой знак с тремя бриллиантами, но и успешно представлял ГДР на международных соревнованиях. В 1961 году, принимая участие в государственных соревнованиях в Чехословацкой Социалистической Республике, Адольф Дауман среди гостей занял первое место.

он пролетел 400 км, что на 141 км больше западногерманского рекорда.

Теперь западногерманские «пророки» и «специалисты» авиационного спорта, видя достижения и рекорды, установленные планеристами ГДР, словно лишились дара речи. В этом нет ничего удивительного. Западногерманским дельцам от спорта трудно объяснить причину успехов, достигнутых нашими планеристами. Ведь в течение ряда лет они всячески старались убедить западных немцев в том, что при «коммунистическом правительстве» нельзя достигнуть каких-либо успехов в спорте.

За последнее время можно услышать отдельные трезвые голоса, которые, даже поверхностным взглядом оценивая наши успехи, указывают на крайне тяжелую ситуацию, сложившуюся в планерном спорте ФРГ. Дело в том, что в Федеративной республике Германии нет молодых перспективных спортсменов. Имеется небольшое число известных планеристов довольно солидного возраста. Отдельные из них перешагнули уже за 50 лет. А с подготовкой молодых спортсменов в ФРГ дело идет из рук вон плохо. Это, безусловно, скажется в борьбе за первые места на предстоящем чемпионате мира.

После того, как 53-я Генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ) приняла Германскую Демократическую Республику в союзы ФАИ, в ФРГ испугались падения своего престижа в результате предстоящего проведения соревнований со спортсменами ГДР. Эта глупая недальновидная политика, в которой, конечно, не виноваты спортсмены, целиком лежит на совести руководства западногерманского аэроклуба.

Планеристы ГДР приложат все свое умение и старание, чтобы новыми достижениями прославить свою родину.

Винтокрылый Ми-1 готов в любой миг оторваться от земли и взмыть в прозрачный воздух. Но еще рано. Пилот только изучает задание, а на его месте в кабине вертолета сидит старший авиатехник Александр Петрович Сорокин. Он чутко прислушивается к ровному дыханию двигателя.

Накануне выполнялись регламентные работы. Проба, в дополнение к тщательному осмотру, подтверждает: все в порядке, машина может подниматься в воздух.

Сорокин идет к другим машинам, принимает доклады техников и механиков, дает указания, советы, осматривает ответственные приборы, детали, узлы.

Летный состав прибудет минут через десять—пятнадцать. Можно и перекурить. Сорокин не курит. Он стоит в стороне и потеплевшим взглядом обводит широкое летное поле, аэродромные строения и вертолеты, ставшие такими близкими, родными, что существование без них кажется ему невозможным...

Во Владимирском аэроклубе вертолеты появились еще весной 1958 года. Сорокин отлично помнит эти дни. Начлет Рябов и командир отряда Витман поехали на переподготовку в Центральную планерно-вертолетную школу. Потом они должны были пригнать выделенные аэроклубу машины из другого города. И вот, ясным утром пришла телеграмма, извещавшая о вылете...

Сорокину отчетливо представились подробности. Весна тогда, помнится, наступила сразу. Подул теплый ветер, зашумел в примыкающей к аэродрому еще безлестной рошце, и потемнели кучи снега, а из-под них зажурчали быстрые вешние ручейки.

Он, Сорокин, вот так же, как и сейчас, стоял на летном поле. Перед ним тянулся ряд самолетов, у которых суетились техники и летчики. Долго, пристально всматривался он в небо, но оно оставалось безмолвным.

Как это часто в жизни бывает, первым появление вертолета заметил тот, кому это требовалось меньше всего. Один из шоферов, только что вышедший из своей кабины, лениво потянувшись, разминая отекающие мускулы, и вдруг, ткнув палец вперед, крикнул:

— Во-о-о... Гляди... Летят!.. Как стрелы...

Торжественно встретили работники аэроклуба и спортсмены прибытие новой техники. Зимой они тщательно изучали ее устройство и правила эксплуатации, потом наступило время практики.

...Многое изменилось с тех пор. Командир отряда Витман уехал на север, за Якутск, служить в одном из подразделений Гражданского воздушного флота. На его место назначен Лебедев, бывший до этого командиром звена. Пришло в аэроклуб немало молодых техников и инструкторов...

Воспоминания Сорокина прервал автобус. Пофыркивая, он подкатил почти к месту стоянки вертолетов. Прибывшие инструкторы и спортсмены принялись внимательно осматривать лопасти несущих и хвостовых винтов, проверять, закрыты ли замки капотов, заправку баков топливом и маслом. Опытные руки ощупывают шасси, двигают ручку управления вертолетом, рычаг шаг—газа. Удостоверяются в исправности створок



А. П. Сорокин

КОГДА ДЕЛО ВЫШЕ ВСЕГО

С. ИГНАТЬЕВ

охлаждения двигателя, заслонок масляного радиатора, приборного оборудования. Наконец, в рабочих тетрадах появляются расписки о приеме вертолетов. Таков нерушимый порядок.

Вот со стоянки вертикально поднимается над землей первый вертолет. Бешено крутя лопастями, он набирает метров десять высоты, затем следуют непродолжительный разгон и полет по кругу. Вслед за первым поднимается другой... третий...

Летное поле разбито флажками на секторы. В каждом из них — по вертолету. Идет начальный период обучения: взлет, висение, посадка...

Технический состав собрался около СКП. В нескольких шагах стоял задувавшийся о чем-то Сорокин. Его не оставило чувство беспокойства. На днях на вертолете Акимова лопнул и оторвался выхлопной патрубок. Случайно ли это? Дефект ли металла или что-то такое, что зависит от самого техника, что можно устранить? Этим вопросом Сорокин занялся основательно. Он изучал техническую литературу, наблюдал за патрубками во время работы двигателя. Сейчас все ясно: нельзя заверты-

вать слишком туго гайки крепления патрубка к переходнику цилиндра. Это приводит к жесткой вибрации. Вначале следует завернуть гайку полностью, а потом повернуть ее на два оборота обратно: тогда вибрация смягчается...

Сорокин подошел к техникам и подробно объяснил им, что надо делать.

— Техник должен до тончайших деталей понимать все, что требует от него машина, — сказал Сорокин, случайно или нарочно остановившись прямо перед техником Рябцевым. — Кто сам до конца, истощивающе в этом не разобрался — тот, как хотите, а я считаю, не техник!..

На висении двигатель вертолета испытывает наибольшую нагрузку и «ест» уйму горючего. Пройдет каких-нибудь полтора часа, и уже требуется новая заправка. К винтокрылым машинам полет длинный неуклюжий топливозаправщик. Техники спрашивают у инструкторов и спортсменов, как работают машины. Снова осмотр. И снова в полет...

Раз в неделю, обычно по понедельникам, в аэроклубе проводится технический день. Сорокин собирает технический состав, ставит перед ним задачу. Предстоит вскрыть лючки, снять капоты. Проверяться все в объеме послеполетного осмотра. Тут же в рабочей тетради составляется ведомость обнару-

женных дефектов, а по ней — план работ, в том числе и регламентных.

Четким строем идут к своим вертолетам и спортсмены-пилоты. Их ведет старшина отряда Василий Грязев, высокий, подтянутый, светловолосый. Он большой любитель пошутить в положенное время, но никогда и ничего не уступит в дисциплине и порядке. Чеканный шаг. Короткий рапорт:

— Товарищ старший техник, спортсмены отряда прибыли для работы на материальной части!

Сорокин здоровается, объясняет задачу. Прежде всего напоминает о технике безопасности. Во время пробы двигателя нельзя подходить к хвостовому винту. Надо уметь пользоваться стремянкой для осмотра подредукторной рамы, хвостового винта, хвостовой балки, несущих лопастей. Не мыть руки бензином с антидетонатором: такая смесь ядовита...

Сорокин готов в любой момент прийти на помощь тому, кто в ней нуждается. Он только что отошел от вертолета Шереметьева, как задержал взгляд на сосредоточившемся над чем-то Рябцеве. Молодой техник медленно сошел со стремянки и подошел к Сорокину.

— Бьет масло, Александр Петрович. А до причины, вот уже полдня потерял, да так и не докопался...

Они направились к машине. Сорокин открыл один из лючков. В отсеке верхнего редуктора виднелись темные, почти черные подтеки. Он покачал головой.

— Да, здесь их быть не должно. — Сорокин задумался, сился представить себе весь механизм редуктора со всеми его валами, шестеренками, перегородками. Наконец решительно тряхнул головой.

— Да, только тут и может пробиться масло: через сальник ведущего вала редуктора. Износился этот сальник или поврежден...

И хотя Рябцев знает, что неисправность эту устранить будет нелегко, он облегченно вздыхает: ведь главное, что найдена причина!.

Не так давно старший техник Сорокин стал инженером вертолетного отряда. Прибавилось немало новых обязанностей. Еще чаще жизнь заставляет его обращаться к учебникам, научной, технической и служебной литературе.

Не раз задумывался Сорокин над тем, как приобретать, а затем и приумножать качества, нужные руководителю? Он видел к этому немало путей. Неоценимую помощь оказывает здесь человеку воспитательная работа партийной организации, профсоюза. Надо изучать и знать личные и деловые качества людей. Ученье, работа над собой,

не прерываемые ни на день. Опыт минувших лет. И, наконец, сознание большой ответственности за порученное дело, ясное представление задач, стоящих перед коллективом.

— Легко вам работать, — сказал как-то Сорокину Рябцев. — У вас опыт огромный. Машину вы, наверное, видите насквозь, будто стеклянную!.

— Опыт, конечно, много значит, — ответил Сорокин и тут же добавил, — учиться кроме этого надо, дорогой Сергей Иванович. Учиться!

— Сколько же можно?

— Да всю жизнь. Разве может быть предел ученью?

Рябцев недоверчиво покачал головой и молча ушел к своему вертолету.



Спортсменки Майя Евпак и Антонина Кузнецова перед посадкой в самолет.

А вскоре Рябцев, задержавшись на аэродроме, увидел в вертолетном классе свет. «Кто же это занимается так поздно? Неужели появились отставшие в теории спортсмены?». Любопытство заставило его заглянуть в класс.

— Александр Петрович, вы! — удивился Рябцев, хотя рядом с Сорокиным были еще один техник и два пилота.

— Чему удивляетесь, — ответил Сорокин, склонившийся над разрезным двигателем. — Подойдите сюда. Вот поставьте, что вам придется сменить магнето. Установить одно магнето по другому, так, чтобы размыкание контактов происходило у них синхронно, нетрудно. А вот если понадобится сменить сразу оба магнето, как тогда? Ошибешься — будет попадать искра на свечи не тогда, когда нужно!

Сорокин принялся излагать один из вариантов. Вносили предложения стоявшие рядом техники и пилоты. Включился в обсуждение и Рябцев. Тут же анализировали, прикидывали, делали расчеты. Домой все шли поздно, усталые, но довольные.

Сорокин думал о том, что вот и этакая заковыка с магнето, случись она в действительности, теперь уже им не страшна. Думал о людях своего отряда, о будущих делах.

г. Владимир

дентов Пединститута. Лида Семченко, совершившая 160 прыжков, Светлана Крашенникова, 117 раз покидавшая борт самолета, перворазрядники Анатолий Рятин и Юрий Павлов, на счету у которых по 80 прыжков, Гаяль Пирожкова, совершившая 36 прыжков, — гордость аэроклуба.

Многие спортсмены-парашютисты, получив второй разряд, становятся инструкторами-общественниками. Под руководством А. М. Асонова и М. П. Григорьевой они готовят новые группы парашютистов. В минувшем году А. Рятин подготовил 50 человек. Побывали

П уже не новичок в парашютизме — у меня свыше сорока прыжков. Но всегда чуть-чуть волнуешься, когда прыгаешь сам или смотришь на прыжки других. Особенно волнуешься, когда видишь в небе своих питомцев.

Легко взмывают в воздух самолеты Як-12. Вот один из них выходит на расчетный курс, и от него отделяется фигурка человека. Мгновение — и парашют раскрылся! Самолет делает второй заход, и еще один парашютист появляется в молочно-голубом небе. Это — перемотчицы Калининского комбината искусственного волокна Валя Суворова и Нина Николаева. Совсем недавно они пришли заниматься в Калининский областной аэроклуб ДОСААФ, а сейчас уже стали парашютистками.

Глядя, как они приземляются, я невольно испытываю гордость — ведь это мы, инструкторы-общественники, открыли им путь в небо. Мы и, конечно, наши старшие товарищи — инструкторы аэроклуба. Работа на предприятии, учеба в школе рабочей молодежи, занятия в парашютной секции — как много времени на все это требуется! Но девушки полюбили парашютизм и добились своего.

Новый поток вливается в наш дружный коллектив спортсменов-парашютистов.

Настойчиво совершенствуют свое искусство мастера спорта В. П. Арсеньев и А. М. Асонов. Стремятся не отстать от них и будущие мастера — слесарь вагоностроительного завода Игорь Попов, студент Торфяного института Лев Никифоров, уже дважды участвовавшие в зональных соревнованиях, электрики

Александр Табелев и Сергей Мошков, студенты Педагогического института Юрий Павлов и Анатолий Рятин, работница швейной фабрики Лариса Синица и многие другие молодые парашютисты.

«Опорой и надеждой аэроклуба» называют спортсменов из Педагогического института командир парашютного звена Виктор Петрович Арсеньев. Большинство из них — инструкторы-общественники. В 1956 году Арсеньев пришел в институт с лекцией о парашютизме и покорила студенческую аудиторию. С этого года начался настоящий штурм неба студентами. Из года в год не менее пятидесяти будущих педагогов получали звание парашютистов.

Но в последнее время у них появились сильные соперники — студенты Медицинского института. Идет негласное соревнование. Пока первенство у сту-

дентов 23 моих воспитанницы — работницы комбината искусственного волокна. Появились парашютисты и среди работниц швейной фабрики.

Много сил отдает тренировке спортсменов весь инструкторский состав аэроклуба. От зоркого взгляда инструкторов-укладчиков В. А. Зубрина и И. И. Долматова не ускользнет ни одна неточность при укладке парашютов. Спортсмены смело идут на прыжок, будучи уверены в безотказности парашюта. Залог этому — строгий двойной контроль, осуществляемый инструктором-укладчиком и командиром звена.

— Тренировка, тренировка и еще раз тренировка! — это хорошо усвоили парашютисты Калининского аэроклуба.

В. ГРЕХНЕВ,
инструктор-общественник

г. Калинин



2

В голубом небе ни облачка. Хорошо в такой ясный день подняться в воздух. В кабине одного из самолетов, набирающих высоту, — пилот-спортсмен Анатолий Белоусов, плавильщик Челябинского электрометаллургического комбината. На снимке (1) вы видите его вместе с пилотом-спортсменом техником Челябинского тракторного завода Юрием Гонтаревым уже после полета. Оба они — активные члены областного аэроклуба.

На другой фотографии (2) тоже тракторостроители: Юрий Неволин (слева) — токарь и Анатолий Котов — слесарь. Когда, дорогой читатель, ты увидишь трактор с маркой ЧТЗ, знай, что в эту прекрасную машину вложен и их труд. Свободное время они проводят на аэродроме, учатся летать. В этом им помогает инструктор аэроклуба Леонид Преображенских (справа).

Фрезеровщик мебельной фабрики № 2 Анатолий Нестеров — пилот — спортсмен-перворазрядник. Перед тем как подняться в воздух, он получает инструктаж (3) от командира звена В. Сергеева (в кабине).

Обрел крылья и планерист Евгений Уфимцев (4).

Молодое поколение спортсменов-летчиков и планеристов Челябинского аэроклуба стремится быть похожими на героев-летчиков — воспитанников клуба Василия Луценко, совершившего в Великую Отечественную войну 148 боевых вылетов, Алексея Дема, Ибрагима Газизулина.

Текст и фото Ю. ВАХРУШЕВА
и В. ЧУХАРЕВА



3

ОНИ ОБРЕТАЮТ КРЫЛЬЯ

4



К ЧЕМУ ПРИВОДЯТ НАРУШЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ

М. СУЛЬГИН,
старший инспектор-летчик
ЦК ДОСААФ СССР

В авиационных организациях ДОСААФ начинается летный сезон. Успешное выполнение плана зависит не только от хорошей подготовки авиационной техники к полетам и правильной организации летного дня, но и от дисциплины всего постоянного и переменного состава. Малейшее отступление от установленных правил влечет за собой нарушение порядка, создает предпосылки к летным происшествиям. Один нарушитель дисциплины своим проступком и действиями может свести на нет всю напряженную и большую работу, сделанную коллективом за год. Поэтому вопросы дисциплины всегда должны стоять на первом плане.

Опыт передовых авиационных учебных организаций ДОСААФ показывает, что там, где руководящий состав действует четко, где требовательность к подчиненным стала законом, — там высок уровень подготовки спортсменов, там нет ни летных происшествий, ни предпосылок к ним.

Однако еще встречаются отдельные руководители, которые не борются за высокую дисциплину, не служат примером сами. В Омском аэроклубе во время буксировки на старт столкнулись два планера. Обстоятельства этого происшествия таковы. За машиной ГАЗ-63 планеры буксировались на тросах разной длины. Во время движения на переднем планере произошел обрыв троса. Планер остановился. Находящийся на автомашине авиатехник В. Карюкин несмотря на сигналы, подававшиеся спортсменами, во время не заметил обрыва и не остановил тягача.

Сопровождавшая задний планер спортсменка Т. Котова также проявила халатность. Она своевременно не отцепила планер.

И вот происшествие! Произошло оно по одной причине: в звене, командиром которого является В. Крашенин, нет должного порядка. Командир звена даже не назначил лица, ответственного за буксировку. Спортсмены были плохо обучены действиям в особых случаях. Инструкторы-летчики Н. Бельская и В. Степанов не знали своих обязанностей, не руководили летными группами.

Еще более безобразный случай произошел в Курском областном аэроклубе. На аэродроме проводились по-

леты с лебедки «Геркулес-3». Руководил ими командир планерного звена В. Шеблаев. Грубо нарушив порядок, он переложил свои обязанности на второстепенное лицо, некомпетентное в летном деле.

В одном из очередных полетов инструктор-планерист Ю. Козьянов перед взлетом, не проведя кругового осмотра, стал просить старт. Получив разрешение от нового «руководителя» полетов, Ю. Козьянов пошел на взлет. А тем временем на хвосте планера находился спортсмен-планерист Б. Новосвет. С началом разбега его зацепило стабилизатором и потащило на хвостовом оперении. Только после отрыва планера от земли, на высоте 2—3 м, инструктор заметил ненормальное поведение планера. Произведя отцепку, он приземлился вместе с находившимся на стабилизаторе спортсменом. Летное происшествие случайно не окончилось трагически.

Недисциплинированность отдельных инструкторов и командиров звеньев проявляется не только в плохом руководстве полетами, но и в выборе места старта. Так, в июле 1960 года в Курганском аэроклубе разбивку старта произвели на аэродроме в месте, где был большой травяной покров.

Спортсмен-планерист В. Гуренко, выполняя взлет на планере А-11 за самолетом Як-12, в первой половине разбега консолью крыла коснулся травы. Произошло резкое торможение левой плоскости и планер развернуло вле-

во. Планерист не растерялся и приблизил отцепку.

Совершенно очевидно, что при разбивке старта руководитель полетов И. Гугина и командир планерного звена Н. Сафонов проявили недопустимую беспечность. А ведь им хорошо известно, что взлет при большом травяном покрове опасен и разбивку старта на этом месте производить нельзя.

Имеют место и такие случаи, когда выпускаются в воздух недостаточно подготовленные спортсмены. В Таллинском авиаспортивном клубе спортсмен К. Круузель получил задание на полет в зону. Возвращаясь, он допустил грубую ошибку. При входе в круг полетов второй разворот выполнил на высоте 400 м. Идя от второго к третьему развороту, лишней высоты не потерял. Заход на посадку произвел на высоте 200 м, вместо положенных 100 м. Определенный большой перелет в расчете, стал скользить, потеряв при этом много высоты. Посадка была произведена вне границ летного поля. На пробеге из-за неровного грунта планер получил повреждение.

Винить спортсмена Круузеля трудно. Дело в том, что инструктор Х. Вади не научил спортсмена правильно действовать при ошибках в технике пилотирования. Наряду с этим, инструктор нарушил последовательность летного обучения. К. Круузель был выпущен в более сложный полет в зону, не отработав всех элементов полета по кругу. Отсутствовал достаточный контроль за подготовкой спортсмена со стороны командира планерного звена Х. Абрама и начальника авиаспортивного клуба А. Арумееля.

В настоящее время имеется немало самостоятельных планерных клубов. Обучение в них проводится внештатными инструкторами-общественниками. В связи с этим, на авиационные организации ДОСААФ возлагается большая ответственность за хороший подбор инструкторов-общественников, качественную их подготовку, оказание помощи клубам во всей их работе. Но, к сожалению, не везде этому серьезному вопросу уделяется внимание. Так, к Брянскому аэроклубу ДОСААФ был прикреплен самостоятельный авиаспортивный клуб, организованный при первичной организации ДОСААФ Бытшевского стекольного завода Брянской области. Для практической помощи туда командировали инструктора-летчика аэроклуба В. Латкова. К порученному ему делу он отнесся безответственно. При проверке техники пилотирования у спортсменки А. Кожанчиковой В. Латков невнимательно отнесся к оценке ее летных качеств. При первой же посадке на пробеге планеристка не выдержала направления, отклонилась вправо и столкнулась с планером, стоявшим на нейтральной полосе.

Инструктор-летчик Латков допустил также нарушение в разбивке старта.

Работникам авиационных клубов и спортсменам необходимо твердо помнить, что жесткая дисциплина, строгое соблюдение правил и порядка, установленных курсами и инструкциями по летной подготовке, являются залогом безаварийной работы и высокого качества обучения.



Мария Шербакова, лаборант Бытшевского стекольного завода, свой досуг посвящает планерному спорту. Она одна из лучших планеристок Брянской области. На снимке: Мария Шербакова перед очередным полетом.

АВИАМОДЕЛИСТЫ, НА СТАРТ!

Растет количество участников проводимых в честь 40-летия Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина заочных соревнований юных авиамоделлистов на приз журнала «Крылья Родины». Всесоюзная заочная спортивная встреча началась 1 октября 1961 года и продлится до 1 октября 1962 года. Ее участники соревнуются по летающим моделям, изготовленным из серийных наборов посылок, выпускаемых предприятиями ДОСААФ.

Уже состоялись первые старты. В Москве, например, они привлекли свыше 150 кружковцев. Программа городских соревнований, организованных Московским авиамоделльным клубом, включала розыгрыш личного первенства по схема-

тическим моделям планеров и самолетов, построенных из серийных наборов посылок. В ряде областей Украины и Казахстана развернута широкая подготовительная работа к авиамоделльным стартам.

Всесоюзные заочные соревнования по моделям из посылок займут большое место в спортивном календаре 1962 года. На местах их организуют комитеты ДОСААФ, авиационные клубы, инструкторы домов и дворцов пионеров, станций юных техников, профсоюзных клубов и пионерских лагерей.

Крайне важно помочь всем участникам заочной встречи приобрести посылки. Хотя выпуск наборов посылок непрерывно увеличивается, ребята не всегда, особенно в сельской местности, имеют возможность купить их. Порой бывает так, что в продаже нет самого необходимого для конструкторской работы. Об этом сообщают редакции читателей из Челябинской и Архангельской областей, Таджикской ССР и других мест. Комитеты ДОСААФ обязаны знать, сколько и когда в область, город, село поступило посылок, как организуется торговля ими. Они же должны позаботиться и о том, чтобы магазины Культторга в городе и потребительской кооперации на селе всегда имели в продаже различные авиамоделльные товары, от на-

личия которых в значительной степени зависит успех соревнований.

Всесоюзная заочная спортивная встреча рассчитана на год. Значит, ее календарь надо составить таким образом, чтобы зачетные запуски моделей устраивались регулярно, может быть, ежемесячно, а не в последние дни перед окончанием спортивной борьбы, как это имело место на прошлогодних заочных соревнованиях по резиномоторным моделям самолетов.

Заочные соревнования по моделям из посылок — средство пропаганды авиамоделлизма, приобщения новых десятков тысяч пионеров и школьников к увлекательным занятиям. Интересы дела требуют, чтобы в школах, домах и дворах пионеров, на станциях юных техников знали о каждой спортивной встрече, ее участниках. Шире следует с этой целью использовать местную печать, радиовещание для популяризации соревнований, победителей, работы лучших кружков.

Всесоюзные заочные соревнования проводятся в честь 40-летия Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина. Патриотический долг юных авиаконструкторов — каждую спортивную встречу ознаменовать новыми успехами, победами во славу любимой Родины.

МОДЕЛЬ — КОПИЯ РЕАКТИВНОГО САМОЛЕТА

Описываемая модель построена и испытана автором и представляет собой копию советского реактивного самолета МиГ-15 (см. чертеж на стр. 23).

Силовая установка с воздушным винтом представляет однороторный осевой компрессор, приводимый в движение поршневым компрессионным или калильным двигателем. Своеобразная турбина своим многолопастным вентилятором засасывает воздух через входное отверстие фюзеляжа-трубы и выталкивает его с увеличенной скоростью из сопла, что и создает необходимую тягу для полета модели.

Данные модели. Размах крыла 750 мм, средняя хорда крыла 170 мм, площадь крыла 12,75 дм², площадь стабилизатора 1,95 дм², несущая площадь 14,7 дм², длина модели 820 мм, площадь киля 2,4 дм², полетный вес модели 470 г, нагрузка 32 г/дм², двигатель — МД-2,5.

Модель изготовлена в основном из бальзы. Фюзеляж на специальной деревянной болванке — шаблоне склеивается из узких пластинок толщиной 2 мм и состоит из двух половин — верхней и нижней. Внутри нижней части фюзеляжа на десяти радиальных стойках устанавливается деревянная подмоторная рама, по своим размерам и форме напоминающая фюзеляж кордовой скоростной модели. На ней винтами укрепляется поршневой калильный двигатель МД-2,5 объемом 2,5 см³ и металлический бачок для горючего. Удобнообтекаемая форма подмоторной рамы способствует более спокойному прохождению воздуха через трубу и снижению сопротивления. Стойки выравни-

вают снос воздушного потока за вентилятором, уменьшая его реактивный момент.

К четырем горизонтальным стойкам, выходящим с боков нижней части фюзеляжа, крепятся обе половинки крыла. На левой половине крыла смонтирована качалка управления рулем высоты.

Крыло двояковыпуклого несимметричного профиля толщиной 9% от хорды. Обтяжкой крыла и киля служит промазленная длинноволоконистая бумага.

Стабилизатор и руль высоты сделаны из 2-х миллиметровой фанеры и укреплены на киле. Киль в свою очередь укрепляется на верхней задней части фюзеляжа, которая после монтажа управления наглухо приклеивается к основанию.

Носовая часть фюзеляжа (для удобства доступа к двигателю и запуска его) съемная. На ней укрепляется штампованная из целлулоида кабина. Съемную часть можно поставить на место и закрепить резинкой.

Вентилятор, по сравнению с обычным авиамоделльным воздушным винтом, значительно меньшего диаметра. Поэтому количество лопастей и ширину их нужно увеличить. Наиболее удачным является широколопастный вентилятор с большим шагом (наподобие гребного винта моторной лодки). Лопастей может быть 4, 8, а иногда и 16. Для данной модели лучшим оказался 8-ми лопастный дюралюминиевый вентилятор диаметром 114 мм. Лопастям вентилятора придан вогнутый профиль и угол, соответствующий шагу в полтора диаметра (примерно 170 мм). При 14—15 тысячах об/мин

эта установка создавала статическую тягу, равную 400—500 г. Входное отверстие трубы желательно делать возможным большим. Размеры выходного отверстия должны составлять по площади примерно $\frac{2}{3}$ поперечного сечения начала трубы.

Для уменьшения сопротивления скоростному воздушному потоку внутреннюю поверхность трубы нужно тщательно обработать, чтобы она была гладкой, без выступов и шероховатостей. Особенно важно избежать зазоров между стенками трубы и концами лопастей вентилятора (возникающие завихрения должны быть наименьшими).

Запуск двигателя на такой модели представляет некоторую сложность ввиду того, что воздушный винт имеет много лопастей и сам двигатель находится внутри модели. Запуск лучше производить электрическим или другим стартером, но если двигатель хорошо отлажен на стенде, достаточно несколько раз резко повернуть вентилятор. Я, например, проворачивал вентилятор посредством короткой палочки с надетой на ее конец резиновой трубкой. Можно запустить двигатель и при помощи бечевки, намотанной на маховик вентилятора.

Взлет модели производится со стартовой трехколесной тележки, а посадка — на специальную лыжу.

Модели с подобной моторной установкой можно строить не только кордовые, но и свободнолетающие.

В. ВАСИЛЬЧЕНКО,
мастер спорта

г. Днепропетровск

ИТАК, МОДЕЛЬ ПОСТРОЕНА...

Мастер спорта О. КОНОНЕНКО:

Не пренебрегайте регулировкой

Итак, модель построена. Можно ли считать работу завершённой? Нет. Впереди — ее облет и регулировка.

Перед тем, как начать регулировку новой пилотажной модели, я, например, тщательно проверяю, нет ли перекосов крыла и стабилизатора, центровку, которая обычно находится в пределах 17—22% средней аэродинамической хорды, а также топливную систему. До запуска убеждаюсь, что корды и система качалок выдерживают нагрузку, равную пятнадцатикратному весу модели. Затем выпускаю модель в полет. Двигатель отрегулирован: в горизонтальном полете (скорость порядка 60—70 км/час) он должен работать на обогащенной смеси, а при выполнении фигур — на обедненной смеси и несколько увеличить обороты.

В первом полете важно, прежде всего, установить, нет ли кренов у модели. Если после взлета выявился значительный крен, то лучше всего, не делая резких эволюций, дождаться выработки

горючего и, посадив модель, устранить имеющийся перекося крыла. При небольшом крене плавно перевожу модель в полет вверх колесами, предварительно выполнив серию горок, в ходе которых проверяю ее управляемость и работу двигателя. Ни в коем случае нельзя допускать спешки, малейшая оплошность может привести к поломке. Сравниваю крены в нормальном полете и в полете вверх колесами, определяя причины их возникновения.

Допустим — при этом обнаружен крен во внутреннюю или внешнюю сторону круга в обоих положениях модели. Как я его устраняю? Увеличиваю или уменьшаю соответственно загрузку внешнего крыла на 10—15 г. При разноименных кренах — ликвидирую перекося крыла.

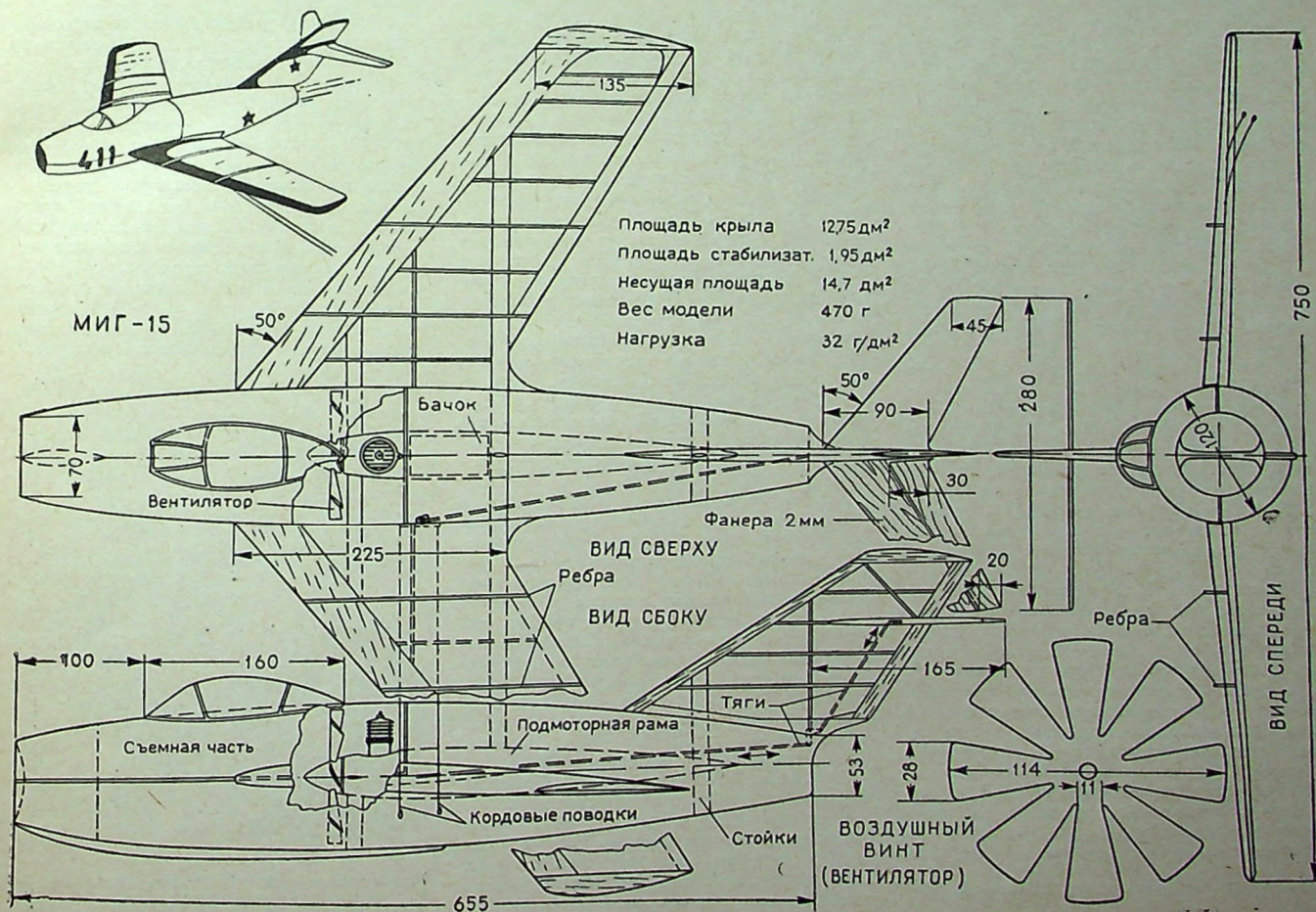
В процессе дальнейшей регулировки по звуку двигателя определяю, что в полетах — нормальном и вверх колесами — режим его работы одинаков, а если этого нет — перемещаю бачок вверх и вниз или изменяю толщину прокла-

док под лапками двигателя на мотораме (последнее применимо лишь при расположении двигателя головкой цилиндра вверх или вниз).

Следующий этап регулировки — самый сложный: надо обеспечить устойчивость и управляемость модели. Пилотажная программа требует от модели большой маневренности при выполнении фигур, чему может помешать чрезмерная устойчивость. Каждая модель имеет свои особенности, которые познаются в процессе тренировок, но тем не менее можно для каждой добиться наилучшего соотношения между устойчивостью и управляемостью. Так, изменяя в небольшом диапазоне центровку (загружая в носовую или хвостовую части 15—25 г свинца), значительно увеличиваю или уменьшаю ее устойчивость, а изменением расстояния между кордами на рукоятке управления в пределах 70—120 мм определяю, так сказать, ее «чуткость».

Хорошо отрегулированной я считаю такую модель, которая во время горизонтального полета не требует от спортсмена напряжения, в то же время при пилотаже не приходится совершать очень больших отклонений ручки управления. Разумеется, точного рецепта не может быть.

г. Ростов-на-Дону



СТУДЕНТЫ СТРОЯТ МОДЕЛИ

НАУЧНЫЕ
КОНФЕРЕНЦИИ

Инженер А. ВАСИЛЬЕВ



Валерий Мьякиний, студент Казанского авиационного института.— победитель соревнований по моделям планеров.

О тдадно, что с каждым годом все больше и больше студентов приобщается к занятиям авиамоделизмом, традиционными стали межвузовские соревнования.

Интерес вызывают научные конференции, посвященные «малой авиации». Более подробно расскажу об одной из них, проведенной в конце прошлого года в Московском авиационном институте. Ее участниками были строители моделей — студенты Москвы, Ленинграда; Казани, Харькова и Куйбышева. Конференция, как подчеркнул в своем вступительном слове проректор МАИ проф. И. Братухин, ставила своей целью обобщить накопленный опыт, активизировать научную и спортивную работу в области авиамоделизма, привлечь внимание строителей моделей к решению проблем «большой авиации».

Конференция обсудила 16 докладов по таким разделам: радиоаппаратура; поршневые двигатели и подбор винтов к ним; ракеты и ракетные двигатели; аэродинамика, конструкция и прочность моделей.

Одобрение получила работа студентов МАИ В. Махрова, Л. Соловьева и В. Сергеева, спроектировавших, рассчитавших и построивших крупногабаритную модель. Она оснащена калильным двигателем конструкции Л. Соловьева (два цилиндра, мощность 4 л. с., двухтактный режим работы) и управляется с помощью специальной бортовой системы, изготовленной В. Сергеевым.

Ленинградец В. Шутевич рассказал об изготовленной им восьмиканальной радиоаппаратуре. Она содержит три транзистора и одну лампу; дешифратором команд является камертонное реле.

Студент Казанского авиационного института Л. Алдошин представил доклад по аэродинамике кордовых моделей. В результате исследований он получил весьма простой результат: коэффициент сопротивления корды (C_{x_k}) равен одной трети от коэффициента сопротивления проволоки ($C_{x_{пр}}$), из которой изготовлена корда; полученная формула

$C_{x_k} = \frac{1}{3} C_{x_{пр}}$ окажется полезной при

аэродинамическом расчете кордовых моделей.

Студенты МАИ Б. Грабовский и В. Зуев исследовали один из основных путей повышения мощности современных поршневых авиамодельных двигателей — эффект резонанса рабочих процессов в двигателе. Его сущность состоит в следующем: во время работы двигателя частота пульсаций смеси на всасывании и перепуске совпадает с круговой частотой вращения коленчатого вала. Когда частота вращения становится равной собственной частоте пульсации порции топлива, находящейся на всасывании и перепуске, наступает резонанс, при котором амплитуда колебания этой порции топлива становится наибольшей. В данный момент наблюдается резкое повышение мощности двигателя.

Диапазон величин скорости вращения вала, при которых происходит резонанс, невелик, поэтому часто бывает трудно «поймать» такой режим работы двигателя. Для обеспечения подобного режима необходимо расширить диапазон резонансных частот. А это можно сделать соответствующим подбором конфигурации внутренней полости картера, а также длины и профилировки трубопроводов.

Другой путь увеличения мощности и экономичности двигателя, отмечают Б. Грабовский и В. Зуев, — это применить форкамеры для улучшения сгорания топлива. Форкамера представляет собой сферическую полость в нижней части контрпоршня, которая сообщается с полостью цилиндра. Используя резонанс, исследователям удалось довести мощность серийного двигателя МК-12С до 0,5 л. с. Кроме того, они спроектировали и изготовили опытный двигатель для кордовых гоночных моделей, отличающийся высокой экономичностью.

Лучшие работы удостоены дипломов первой, второй и третьей степеней.

Одновременно с теоретической конференцией на аэродроме Тушино проходили запуски моделей. На этот раз авиамоделисты вузов мало порадовали техническими новинками,

Впервые запускались модели ракет. Из 6 моделей две имели двигатель, работающий на твердом топливе следующего состава (в весовых частях): сера — 1, древесный уголь — 3, калиевая селитра — 6 весовых частей. Эти компоненты в порошкообразном состоянии смешиваются, затем прессуются до твердого состояния в специальных гильзах, в донной части которых имеется сопло. В более простом варианте можно использовать гильзы, применяемые для охотничьих ружей. Такой состав топлива отличается большой надежностью во время работы двигателя: нет опасности взрыва, а горение вполне устойчивое. Топливо не взрывается и не воспламеняется даже при сильных ударах; его воспламенение в двигателе удобнее всего производить проволоочной нитью, раскаленной током от батареи или аккумулятора.

Другой тип ракет имел двигатели, работающие на гомогенном топливе, близком по составу к нитроглицериновому пороху (коллоидный раствор нитроклетчатки в нитроглицерине). Топливо обладает большей удельной тягой, но требует большей осторожности в обращении.

Соревнования по моделям ракет проводились на общую продолжительность полета без каких-либо ограничений. В дальнейшем следует, нам кажется, ограничить максимальный вес ракеты и площадь парашюта, на котором происходит ее спуск.

Наилучшие результаты показала модель ракеты студента Куйбышевского авиационного института В. Гречко.

По моделям планеров победу одержал спортсмен В. Мьякиний — 624 очка, резиномоторным — ленинградец В. Запашный — 822 очка, по таймерным — ленинградец Б. Филимонов — 754 очка. На кордовом старте отличились харьковчане М. Мелихов, И. Радченко, москвич Е. Петров. В общем зачете на первом месте команда Ленинградского института авиационного приборостроения.

Первое место и кубок за научно-экспериментальную работу в 1961 году присуждены коллективу авиамоделистов Московского авиационного института



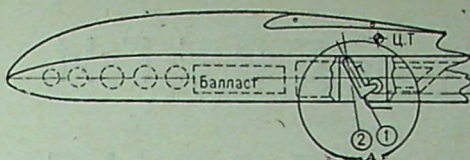
Харьковчане И. Радченко (справа) и М. Мелихов — победители соревнований по классу кордовых гоночных моделей.

НЕОБЫЧНЫЙ БУКСИРОВОЧНЫЙ КРЮЧОК

Москвич мастер спорта А. Земский разработал и применил на модели планера оригинальную конструкцию буксировочного крючка. Это дает спортсмену возможность использовать полную длину леера и дополнительно получить 5—8 метров высоты полета модели за счет так называемого динамического старта.

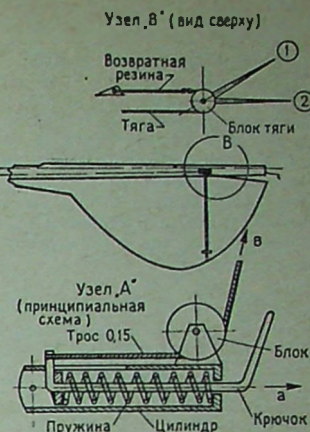
В обычном старте после того, как модель достигла наибольшей высоты на леере, ее успокаивают, переводят на режим планирующего полета, а затем отцепляют. Если же модель будет отцеплена от леера на скорости, большей, чем скорость ее полета, она совершит ряд продольных колебаний, пока не успокоится. За это время произойдет нерациональная потеря высоты.

Конструкция крючка, предложенная А. Земским, дает возможность в верхней точке не успокаивать модель при буксировке, как в первом случае, а наоборот, при достижении максимальной высоты придать ей большую скорость (произойдет сильное натяжение леера и пружины). Внутри цилиндра пружина



сжимается и приводит в движение руль поворота (руль из положения нейтрального отклонится). Когда модель совершает вираж, следует произвести ее отцепку от леера. Имея запас скорости, модель начнет набирать высоту, а движение в сторону виража, полученное еще на леере, обеспечивает прирост 5—8 метров высоты полета.

Положение 1 (см. рис.) механизма и руля поворота соответствует свободному полету модели планера, положение 2 — модель при буксировке на леере. В последней фазе буксировки ей нуж-



но придать скорость за счет увеличения натяжения леера. При этом пружина сожмется, крюк уйдет по стрелке а, а тяга, освободившись, — по стрелке в. Руль же поворота займет положение 1.

Ю. СОКОЛОВ,
мастер спорта

ИЗ ПРАКТИКИ ЗАРУБЕЖНОГО АВИАМОДЕЛИЗМА

НОМОГРАММА ЧЕШСКИХ СПОРТСМЕНОВ

В связи с тем, что новые правила ФАИ предусматривают применение стандартного горючего без присадок, мощность двигателя, а следовательно, и скорость кордовых скоростных моделей должны уменьшиться. Достичь в этих условиях наибольшей возможной скорости — значит, прежде всего, перейти от двухкордового управления к однокордовому, ибо в системе модель — корды последние являются источником довольно большого сопротивления. Модель должна лететь по кругу так, чтобы при действии центробежной силы ее продольная ось совпадала с касательной к кругу, то есть в течение всего полета носовая часть была бы направлена внутрь круга, а не наружу. Это особенно важно при однокордовом управлении, когда для соблюдения ука-

занного условия корду необходимо закрепить у крыла модели под соответствующим углом α к ее поперечной оси.

Для определения данного угла, в зависимости от скорости полета, веса модели, радиуса корды и мощности N_p , потребной на преодоление ее сопротивления, З. Пех и З. Лиска (Чехословакия) разработали номограмму (рис. 2).

Для пользования номограммой надо знать, прежде всего, предполагаемую скорость полета V в км/час, вес модели G в г и определить мощность N_p по формуле $N_p = \frac{N_{peLi}}{10}$ где

N_{pe} — мощность, потребная для преодоления сопротивления одной корды длиной 10 м, L — длина корды от рукоятки до крыла, i — количество корд. Величина N_{pe} выбирается по графику рис. 1 в зависимости от толщины корды (в мм) и скорости полета V . Определив N_p и зная радиус корды, отмечаем их значения на шкалах N_p и G номограммы. Проводя через отмеченные точки линию, находим точку ее пересечения А со вспомогательной осью X .

Таким же порядком на шкалах G и V читаем соответствующие значения веса и скорости модели и, проводя соединительную линию, определяем точку ее пересечения Б со вспомогательной осью Y .

Далее, точки А и Б соединяем прямой, точка пересечения которой со шкалой α покажет тот угол между поперечной осью модели и кордой, под которым надо крепить корду к крылу так, чтобы ее продолжение проходило через центр тяжести модели (рис. 3).

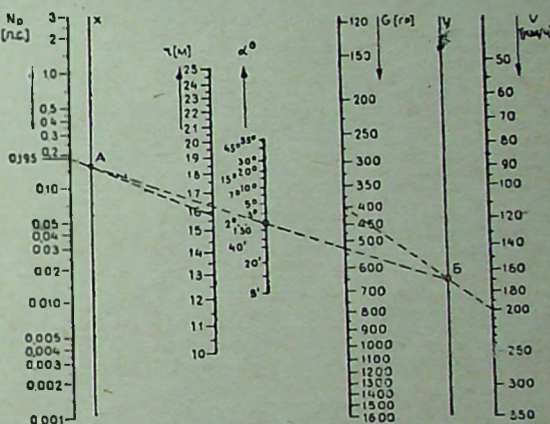


Рис. 2.

Если скорость и вес модели получились несоответствующими расчету, угол α , пересчитанный по номограмме, надо откорректировать.

На рис. 3 — P — сила тяги, Q — сила

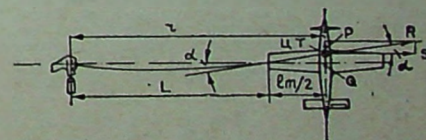


Рис. 3.

лобового сопротивления модели, S — центробежная сила. В примере расчета по номограмме при $V = 200$ км/час, $G = 400$ г, $r = 15,92$ м (полуразмах крыла $\frac{l_m}{2} = 0,32$ м) и $N_p = 0,195$ л. с., угол α должен быть 2° .

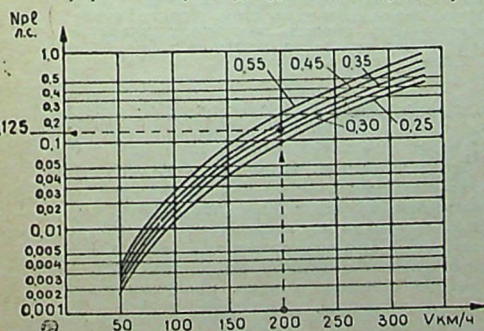


Рис. 1.

Сердце — мышечный аппарат, совершающий огромную беспрестанную работу в течение всей жизни организма. О нем надо заботиться, беречь, особенно в период его формирования и роста. Незначительные дефекты сердечной деятельности в юности можно еще выправить, с возрастом это сделать труднее, а в старости такие процессы становятся необратимыми.

БЕРЕГИ СЕРДЦЕ СМОЛОДУ!

И. ПИЩУГИН,

главный врач Центральной
клинической больницы
и поликлиники ГВФ

Прочитав заголовок этой статьи, иной спортсмен иронически улыбнется, подумав при этом: «Ко мне это не относится. Мое сердце работает безотказно, как часы».

Верно, пока работает, как отличные часы. Но бывает и так, что при очередном врачебном осмотре у спортсмена находят расширение левой границы сердца и усиление первого тона. Врач вынужден предупредить молодого человека о возможном отстранении его от дальнейших занятий авиационным спортом.

В чем тут дело?

А дело в том, что спортсмен уже около года бесконтрольно занимался гантельной гимнастикой, увлекся бессистемным подъемом тяжестей. Делалось это для того, чтобы «набить мускулы бицепсы», иметь такую же «завидную» мускулатуру, как у его товарища. Итоги оказались печальными — вредная перетренировка, бесцельное расширение мышц сердца, так называемая гипертрофия сердечной мышцы.

Другой случай. Способный летчик гражданской авиации Ф. в детстве очень любил мороженое, от которого нередко болел ангиной. При этом его родители за медицинской помощью обращались неохотно. Врачи много раз предлагали ему удалить рыхлые, нафаршированные гноем миндалины оперативным путем. Но в детстве на это не соглашалась мать, а позднее сам летчик отказывался от предлагаемой ему операции.

Под влиянием постоянной тонзиллярной интоксикации у летчика Ф. в 38 лет — коронаросклероз, инфаркт миокарда, с которым он едва справился. И теперь этот, на вид здоровый, человек фактически инвалид, слепой с летной службы.

Очень часто люди не придают значения таким «пустякам», как испорченные зубы, не соблюдают элементарных правил санитарной гигиены полости рта, не лечатся.

Зубной врач говорит:

— У вас у корня зуба гранулема. Возникла так называемая микроинфекция. Надо лечить. Возможно придется и оперировать.

— Ну, что вы, доктор. Лечиться еще терпимо, а вот оперировать я не дам. Подумаешь — «микроинфекция»... Испугали! Моему закаленному организму и большая инфекция нипочем, — заявляет летчик, чувствуя себя совершенно здоровым.

А через год, на фоне полного сердечного благополучия, тот же «здоровяк» приходит к терапевту и жалуется на одышку при ходьбе, на боли в области сердца. Постоянное поступление в кровяное русло даже незначительного количества злой инфекции из гранулемы достаточно, чтобы загубить сердце, привести его к пороку, а значит — к потере человеком трудоспособности.

Общее правильное питание — существенный фактор укрепления сердечной мышцы. Питание должно быть разнообразным, регулярным, калорийным (3500—4000 больших калорий). Совершенно обязательны витамины. Переизбыток, никотин, алкоголь, всякие излишества вредны для сердца.

При любой инфекции, в том числе и при микроинфекции, существенно страдает сердце.

Что же это за орган? Каковы его функции, и почему он так подвержен вредному воздействию?

Сердце — чудесный аппарат живого организма, обладающий неистощимой энергией. Мышечный мешок, а точнее мышечный насос, размером со средний человеческий кулак, весом в 300—400 г, безостановочно, как говорят, денно и нощно совершает огромнейшую физическую работу. В одну минуту сердце делает 70 ударов, проталкивающих 60—70 см³ крови. Это 4200 ударов в час. А сколько за год, за всю человеческую жизнь? Подсчитано, что среднее сердце в течение 10 минут совершает работу, равную вертикальному подъему человека весом в 65 кг на высоту 10 м.

Когда же сердце отдыхает?

Если приложить ухо к левой половине грудной клетки вблизи соска, то слышно бесконечное ритмическое тик-так... Вот между этим тик и так, в маленькие паузы в четверть секунды мышца отдыхает. Из обычных 75 лет жизни человека 50 лет идет на сократительную функцию сердца и 25 лет на его отдых.

Велики резервные возможности сердца. Увеличить их можно путем постепенной и систематической тренировки. Делать это следует разумно, под контролем врача. Следует учитывать, что одышка и сердцебиение при несоизмеренной тренировке являются первыми сигналами опасности.

К очень серьезным и опасным нарушениям сердечной деятельности приводит довольно распространенное заболевание атеросклерозом. Что оно собой представляет?

В стенках артериальных сосудов скапливается жироподобное вещество — холестерин и уплотняет их. Образующиеся уплотненные бляшки выступают в просвет сосудов, суживают их русло, замедляют ток крови. При развитии заболевания в измененных сосудах появляются спазмы, еще более суживающие их.

Избыток холестерина образуется главным образом в результате нерационального питания. Нарушение гигиенического режима, избыточное питание, особенно тугоплавкими животными жирами, переизбыток — вот путь к атеросклерозу. Надо помнить, что всякое избыточное питание «корит болезнь», а не человека и способствует не только отложению жира, но и возникновению атеросклероза. Есть пословица: «Чем шире талия, тем короче жизнь».

Умеренное рациональное питание, санитарно-гигиенический режим, физическая культура, витамины — вот пути профилактики и борьбы с таким тяжелым заболеванием сердечных сосудов, как атеросклероз и коронаросклероз.

Нужен с ранних лет разумный образ жизни. Упущенное в молодости не компенсируется.

Резервные возможности нормального сердца почти неисчерпаемы. А в жизни они бывают часто остро необходимы. Расширяйте резервные силы сердца постепенной подконтрольной ежедневной тренировкой, самыми разнообразными способами и в первую очередь физическим трудом, физкультурой и спортом.

пенсруется. Вместе с тем, если человек после нормального режима с чередованием труда и отдыха, с физической тренировкой переходит к малоподвижному времяпрепровождению, то к нему подкрадывается своеобразная физиологическая катастрофа. Пассивный образ жизни обычно сопровождается привычкой к «изысканной» пище, употреблению табака и алкоголя. Такие люди ставят свое сердце в неблагоприятные условия. Окислительные процессы в организме понижаются, часть пищи не усваивается, человек начинает обрастать жирком. Не заметно (и в этом именно опасность) в подкожной клетчатке накапливается жировая ткань. Еще незаметнее начальные ее отложения в брюшной полости.

Жир откладывается и под внешней оболочкой сердца, под эпикардом, сначала в бороздах, где проходят венечные сосуды, а потом обволакивает и все сердце, затрудняя его работу. При дальнейшем распространении этого процесса жировая ткань как бы внедряется в мышечный слой сердца, проникая туда сначала по ходу сосудов. Затем процесс распространяется вдоль отдельных мышечных пучков и, наконец, вдоль волокон, пронизывая всю толщу мышц. Сдавленные мышечные волокна уменьшаются в объеме — атрофируются, падает способность миокарда сокращаться. Ткани сердца, в том числе и его мышцы, получают меньше крови, испытывают все больше кислородное голодание, а это приводит к еще большему ожирению. Порочный круг, таким образом, замкнулся: чем меньше движение, тем больше ожирение; чем больше ожирение, тем затруднительнее движение.

К тяжелому нарушению сердечной деятельности, к порокам сердца чаще всего приводит довольно распространенное инфекционное заболевание — ревматизм. Заболевание это рецидивирующее. Иногда достаточно небольшого охлаждения, и только затихшая ревматическая атака вновь возобновляется. Есть пословица: «Ревматизм лижет суставы и глохнет сердце». Инфекция поражает мышцы и, главным образом, клапаны сердца. Предупредить такое заболевание можно постепенным ранним закаливанием организма, санацией полости рта, удалением больных глоточных миндалин, утренней гимнастикой и рациональной физической культурой — с детства до преклонного возраста.

Помните — любое отравление, любое простудное заболевание, любая инфекция обязательно в какой-то степени сказываются на ослаблении деятельности сердца. Чем раньше начато закаливание, физическая культура, чем рациональнее питание, отдых, тем выносливее, устойчивее и продолжительнее жизнедеятельность замечательного дара природы человеку — его сердца, тем продолжительнее и радостнее его жизнь.

Береги сердце смолоду!

Самая незначительная инфекция — грипп, ангина, катар верхних дыхательных путей, микроинфекция — сказывается на сердечной деятельности. Поэтому надо проводить систематическое закаливание организма: воздушные ванны, влажные обтирания, душ, летние купания в реке, прогулки на свежем воздухе.

Мягкий свет оранжевого абажура настольной лампы освещал купе вагона. Ритмично постукивали колеса на стыках рельс.

Часа полтора полковник Долгин провел без попутчиков, и только после остановки на какой-то станции в дверях купе оказался молодой офицер-летчик. Он сел напротив Долгина.

— До Москвы едете, товарищ старший лейтенант? — спросил Долгин, чтобы прервать молчание.

— Так точно, товарищ полковник! В Москве буду проездом. После отпуска возвращаюсь в свою часть.

Завязался обычный дорожный разговор. Летчик все пристальнее и пристальнее стал вглядываться в лицо Долгина, пытаясь что-то припомнить. В свою очередь и Долгин смотрел на своего соседа: может быть, они встречались когда-нибудь?

Наконец, после некоторого раздумья, летчик спросил:

— Извините, товарищ полковник, вам приходилось во время войны совершать вынужденную посадку?

— Случалось...

Молодой офицер радостно улыбнулся:

— А ведь я узнал вас! Неправда ли, это вы были на самолете около нашего села в 1944 году?

печит полет в оба конца без дальнейшей дозаправки.

Было свежее летнее утро; легкие облака, гонимые ветром, возникали и таяли в голубой вышине. По зеленым лесам, пашням скользили тени самолетов. Дул боковой ветер, и казалось, что они летят не прямо, а под углом, как-то боком. О том, что по земле прошел ураган войны, напоминали сожженные избы, остовы опрокинутых автомашин, подбитые танки, орудия...

Аэродром «подскока» был пуст. Наши войска стремительно продвигались на запад, и соединение истребителей осваивало новый аэродром.

Когда с командирской машины бензин перелили в баки Багрецова, самолеты снова поднялись в воздух, но, сделав какой-то замысловатый вираж, машина капитана, покачав на прощание крыльями, повернула обратно. В этом было что-то грустное, как при расставании с близким человеком...

Уже один По-2 летел на запад. Под самолетом от края до края раскинулись леса. Сверху они казались темно-зеленым каракулем, изредка украшенным пятнами голубоватых озер. Засмотревшись на зеленый океан, Долгин забыл о том, что идет война... Мотор нарушил ритмичность работы; послышались отдель-



«...Раздвинув ветви орешника, они увидели труп эсэсовца...»

мрачный сон рассеялся. Но вскоре за этим пришло чувство тревоги: а как же задание?

Летчик, осмотрев мотор, показал майору то место, где пуля, ударив по кронштейну коромысла, сорвала его и заклинила клапаны второго цилиндра.

— Откуда бы она взялась? Значит мы уже в тылу врага?

— Это еще неизвестно. Линия фронта меняется каждый час.

В лесах немало разрозненных групп фашистов... Пытаются выйти из окружения. Может быть, они? Надо взглянуть на карту.

Офицеры сориентировались: оказалось, что вынужденная посадка произошла в районе, через который недавно проходила прерывистая линия фронта.

Вдали показался старик; хромая он приближался к самолету, но неожиданно круто повернул и пошел в сторону. Это удивило и летчика и майора. Багрецов крикнул:

— Эй! Эй!

Хромой обернулся и махнул рукой так, словно говорил: подождите минуточку. Сделав несколько изрядных петель, он подошел к самолету, настороженно вглядываясь в незнакомцев.

— Почему вы прямо не шли к нам? — вместо приветствия спросил Долгин подошедшего.

— Как же мне было прямо подойти, когда тут навколо всё заминировано? Вот там немцы открыли окопы, вот тут противотанковые мины, вон там — противопехотные. Вы как раз промеж их сели. Ваша счастия, что не на мину...

Долгин переглянулся с летчиком. Выяснилось, что три недели назад в этом районе появились немецкие саперы и заранее стали готовить оборонительную полосу. Но два дня назад они, побросав свое оружие и инструменты, бежали, боясь попасть в окружение. Через час в

> КОМНАС <

*
РАССКАЗ

*
А. ИВОЛГИН

...Во втором часу ночи майора Долгина, когда он только собирался отдохнуть после напряженного дня, по телефону вызвали к начальнику штаба партизанского движения. Предстояло выполнить ответственное задание. Генерал приказал:

— Вылетаете завтра в 9 часов утра в партизанское соединение Корженевича. Если будет угрожать опасность — пакет уничтожьте...

На следующее утро никак примчал Долгина на аэродром в окрестностях Гомеля.

Командир специального авиаотряда капитан Пустырев — веселый коренастый крепыш — объяснил Долгину, что на задание отправятся два По-2. На одном майор полетит с летчиком лейтенантом Багрецовым, на другом — с запасными канистрами бензина — полетит он сам. На аэродроме «подскока» баки самолета Багрецова пополняют горючим. Это обес-

ные выхлопы. После непрерывного рокота наступила тягостная тишина, прерываемая легким шелестом крыльев, скользящих по воздуху.

Багрецов непрерывно поглядывал то вправо, то влево; сосредоточив всю свою волю, он выискивал место, где можно было бы пойти на посадку. Кругом лес, лес... Не было видно даже небольшой полянки. В сознании пронеслось, что ни у него, ни у майора нет парашюта. А если самолет не дотянет до открытого места? Летчик выжимал из самолета всю его способность планировать. Машина опускалась все ниже и ниже... Вот вот колеса зацепятся за верхушки деревьев...

Но вскоре деревья поределели, и показалась опушка леса, пашня и первые избы на окраине деревушки. Планируя, самолет с полукруга пошел на посадку, коснулся земли, немного пробежал вдоль борозд и замер на месте.

Благополучная развязка оказалась Долгину пробуждением:



село примчались на мотоциклах наши разведчики, но немцев уже и след простыл. Не мешкая, разведчики уехали дальше. Вчера в селе неожиданно появилась группа немецких солдат, лесами пробирающихся на запад. Отняв у жителей продовольствие, они поспешили скрыться. Надо было немедленно решать: что делать?

Долгин предположил, что один из них останется охранять самолет, а другой — доберется до ближайшего аэродрома, получит там запасные части и даст в штаб радиogramму о случившемся.

Так и порешили. Не мешкая, летчик отправился на поиски аэродрома или узла связи, а Долгин стал советовать с хромым Василием Ивановичем, который оказался председателем восстанавливаемого колхоза.

В селе остались одни старухи, дети, подростки. Среди старших пареньков нашлись такие, которые на свой страх и риск снимали мины там, где они мешали полевым работам. Василий Иванович, пообещав собрать и прислать подростков, ушел в село.

Через полчаса Долгин увидел, что к нему приближается группа мальчишек. В руках у каждого «волонтера» тускло поблескивал немецкий автомат.

В этой картине было много и возвышенного, и печального — такого, что находило свое оправдание только в жестком и многозначительном слове «война».

Мальчишки уселись вокруг Долгина в кружок и он сказал им:

— Ребята! Наша задача охранять и оборонять вот этот самолет. Кроме того, возможно, сюда прилетит еще самолет. Нам надо подготовить посадочную площадку. Для этого мы с вами внимательно и осторожно просмотрим, нет ли мин в ее полосе, разравняем кочки, обозначим начало и конец площадки.

Солнце уже клонилось к закату, когда майор и его юные помощники закончили работу. Получилась снежная площадка для посадки самолетов По-2. В начале площадки из ярких цветов выложили букву Т, а по краям ее протоптали дорожки. Далеко в сторону отнесли десяток обнуженных ребятами и обезвреженных майором мин.

Приближался вечер. Долгин собрал ребят и объяснил им, что ночью могут появиться мелкие группы противника, пытающиеся выйти из окружения.

— Любой ценой не допустить врага к самолету и оборонять его всеми нашими силами! Эту ночь придется не спать. Внимательно смотрите — не покажется ли кто. Без моей команды огонь не открывать.

Майор проверил автоматы у ребят и их умение стрелять. Оказалось, что обращаться с оружием умели почти все.

Вскоре две старушки принесли в больших глиняных мисках прохладный творог и покрытое коричневой пленкой пенек молоко в пузатых «глечиках».

После ужина Долгин и подростки

заняли «позиции» вокруг самолета. Пять мальчишек расположились с майором. Своим заместителем Долгин назначил Иваса — белобрысого, сообразительного паренька, быстро, с ходу понимавшего, что и как надо делать. Улегшись на сено и поглядывая в сторону леса, Долгин залюбовался красотой наступающих сумерек... После долгого молчания Ивас спросил майора:

— Дяденька! А, дяденька! Как стать командиром?

В наивной простоте вопроса чувствовались и характер, и стремление, и надежда...

— Ты уже командир!..

— Какой же я командир?

Ивас вывернул руки ладонями кверху и скептически посмотрел на свои рваные штаны и босые ноги.

— А так, очень просто; раз ты охраняешь самолет, раз ты заместитель майора, значит ты уже командир!

— Да нет, я же понимаю — это случай. А вот как стать настоящим командиром?..

— Чтобы стать настоящим командиром, надо много и хорошо учиться, иметь твердую волю... надо очень хотеть того, чего добиваешься.

Своими руками

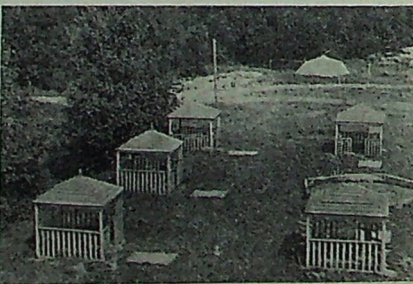
Наш методический городок

Спортсмены-летчики Казанского аэроклуба проявили хорошую инициативу, построив на территории аэродрома методический городок. В нем на расстоянии 5—6 метров друг от друга расположены крытые беседки (по числу летных групп). В каждой из них имеются столы, скамейки на 6—8 человек, доска с мелом. Рядом с беседками — песочницы для разбивки миниатюр — старта.

В комплекс методического городка входит также тренажер Проничева.

Проект городка разработан начальником летной части аэроклуба В. Букреевым. Рельефное изображение района полетов выполнено штурманом Е. Хуртиным. Активное участие в строительстве городка приняли командир звена В. Филиппов, инструкторы-летчики А. Матвеев, А. Кормунин, курсанты Н. Корнилов, В. Шулаев и другие.

И. ДУБОВСКОЙ,
командир звена



Вид городка

не сбиваться с правильного пути и, конечно, крепко потрудиться!

Долгин широко улыбнулся и привлек Иваса к себе.

— Так что же, сможешь?

— Уж я постараюсь...

— А кем хочешь быть: сапером, танкистом, или летчиком?

— Конечно, летчиком!

Подперев руками голову, Ивас смотрел на звезду, тускло поблескивающую на фронтовом погоне майора, а затем, восторженно взвывая в руки автомат, стал пристально вглядываться в ту сторону, где темнел лес.

— «Дяденька, слышь?».

Долгин напряг свой слух и скорей почувствовал, чем услышал легкий треск ветвей, доносившийся из леса.

— Стой, кто идет? — прокричал майор.

В ответ раздался треск автоматных очередей, слившийся с повизгиванием пуль. Слово «батальон» понятно на всех языках мира, — мгновенно подумал Долгин и с расстановкой, во весь голос скомандовал:

— Ба-та-льон! К бою! Первый взвод! Огонь!

Вспышки выстрелов веером разрезали темноту. Длинными очередями надрывно строчили автоматы. Из леса раздался визгливый вопль, и словно пораженные этим визгом, автоматы смолкли. Потом долетел постепенно замирающий треск ломаемых сучьев.

Несколько мгновений длилась томная тишина.

Встревоженный майор поднялся и, согнувшись, пошел по кругу. Все ли живы, нет ли раненых? Каждого мальчишку Долгин или обнимал или гладил по вихрастой голове, испытывая все более растущее теплое чувство благодарности к своим юным соратникам. И только прижимая к себе то одно, то другое хрупкое тельце подростка, он слышал, как быстро и горячо бьется в нем маленькое, но сильное и храброе сердце.

Незаметно пришел рассвет. И когда заря расписала яркими красками легкие облака, Долгин с Ивасом пошли к опушке леса, откуда ночью раздалась вражеская автоматная очередь.

Раздвинув ветви орешника, они увидели труп эсэсовца, пару брошенных автоматов, ранцы...

Значит, здесь проходила целая группа, и может быть среди них был тот, кто стрелял по самолету, — думал майор, — и нападение врага отбита горстка мальчишек, взявших в свои руки оружие для защиты самолета...

— Ребята, становитесь в шеренгу! Подравняйтесь и стойте смирно!

Майор стал перед шеренгой ребят, оправил гимнастерку и, приложив руку к козырьку, серьезно и взволнованно сказал:

— От имени штаба партизанского движения и командования авиатряда за доблесть и мужество, проявленные в бою с фашистами при

обороне самолета, объявляю благодарность и от себя лично — сердечное спасибо!..

Ребята нестройно и радостно закричали «ура», а Долгин, улыбаясь, объяснил, что в подобных случаях бойцы должны отвечать: «Служу Советскому Союзу!»

Вскоре один из «наблюдателей» закричал: «Летит! Летит!».

Майор схватил палку с привязанным платком и побежал к букве «Т», чтобы показать пилоту направление ветра и посадки. Сделав два круга, самолет сел. Из кабины выскочил капитан Пустырев; он привез с собой механика и запасные части.

После дружеских приветствий Пустырев вручил Долгину конверт из штаба. Распечатав его майор прочел приказание: «После ремонта самолета продолжать полет к Корженевичу».

Пустырев рассказал, что по сети ПВО радиogramму Багрецова получили в три часа ночи, почти одновременно в штабе отряда и в штабе партизанского движения. Пустыреву был известен маршрут полета, Багрецов довольно точно указал координаты вынужденной посадки, и поэтому капитан без особого труда нашел поврежденный самолет.

Механик уже заканчивал ремонт поврежденных, когда верхом на тощем коне показался Багрецов.

— Вот и Дон-Кихот на Россинах едет, — пошутил Пустырев.

Багрецов рассказал, как он пешком, на автомашине, на танке, верхом на коне добирался до узла связи и обратно к самолету. Долгин рассказал о ночных событиях. Летчики стали обнимать и целовать ребят и даже разрешили им посидеть в кабинах.

Вскоре все было готово.



Долгин и Багрецов попрощались с Пустыревым, механиком, Василием Ивановичем и ребятами. Майор, уже подходя к самолету, снял со своей руки компас, поздравил Иваса и многозначительно сказал:

— Ну, будущий командир, не забывай наш разговор. А чтобы не сбивался с пути, вот тебе компас.

Ивася с покрасневшим от возбуждения и радости лицом двумя руками взял компас.

— Ой, дяденька! Настоящий! Ой, спасибо! Вот эта-да!

Ребята, прощаясь, махали руками. Механик заводил двигатель командирского самолета, а Пустырев, улыбаясь, натирав перчатки.

Самолет Багрецова взял курс к площадке Корженевича.

• •

Поезд мчался по Белорусской магистрали. Уютно горела настольная лампа под оранжевым абажуром. Старший лейтенант не прерывал молчания, поглядывая на задумавшегося полковника...

— Вспомнил, все вспомнил, даже то, что вас зовут Ивасем.

«...Ребята, прощались, махали руками.»

— Если, товарищ полковник, вы все вспомнили, то, наверное, вспомните и это... — летчик раскрыл полую сумку и достал оттуда компас.

Долгин взял старый компас, взглянул на колебавшуюся магнитную стрелку, автоматически зафиксировал север и задумчиво сказал:

— Нужно только сильно захотеть! Взять правильное направление... и крепко потрудиться. — Доставая сверток, он добавил:

— А сейчас, пожалуй, нам пора поужинать!

Новые КНИГИ

«ГОЛУБАЯ РОССИЯ»

Читатели «Крыльев Родины» знакомы с творчеством Анатолия Краснова. Во втором номере журнала за прошлый год напечатана страничка его стихов. Калининградское книжное издательство выпустило первый сборник молодого поэта, названный «Голубая Россия».

Маленькая книжечка в ярко-голубой обложке, подчеркнутая белой параболой инверсионного следа самолета, всем своим видом говорит о том, что люди воздушной профессии — главные герои автора. Это вполне естественно, ибо капитан Анатолий Михайлович Краснов служит в одной из авиационных частей Краснознаменного Балтийского флота. Товарищам по части, их нелегкой летной службе посвятил он лучшие свои строки.



Авиация для него — родная стихия. Он даже нередко явления природы оценивает, если можно так выразиться, с авиационной точки зрения.

Вот, например, как поэт характеризует метель:

Она не та,
Что на картинах,
Она такая каждый год:
Как самолетов
Реактивных
Звено,
Идущее на взлет.

В сборнике чуть больше полсотни стихов. Это свидетельство требовательности автора к себе, строгости отбора. Многие произведения, публиковавшиеся ранее в газетах и журналах, Краснов счел незаслуживающими воспроизведения. И это хорошо — самокритичность, скромность помогут молодому литератору

быстрее двигаться вперед в творческой работе.

Очень радует, что в стихах Краснова преобладает не внешняя сторона, не зарифмованное описание самого полета, а глубокое проникновение в жизнь авиаторов, раскрытие их характеров, чувств, переживаний. Его короткие, лиричные, теплые стихи содержат глубокие, ярко выраженные мысли. Таковы «Взлетная полоса», «Отдыхающий техник», «Высота» и многие другие. Как хорошо сказано о руках авиационного техника, труд которого поднимает в воздух самолеты:

Недаром ладони с мозолистой кожей,
Как будто дубленой за годы работ,
На твердую, черную землю похожи,
На землю, откуда уходят в полет.

Большая часть авиационных стихов Краснова посвящена военным летчикам, у него самого на плечах погоны. Тем не менее, как у всех советских людей, его мысли устремлены к мирной счастливой жизни. Он так и говорит: «Я б хотел последним быть поэтом, пишущим военные стихи». Но, пока интересы Отечества требуют, и сам Анатолий Краснов, и его поэзия несут вахту на страже воздушных рубежей нашей Родины.

З. ДАВЫДОВ

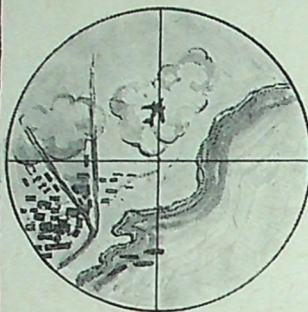


Рис. 1. Земные предметы и их изображение на экране.

НЕВИДИМОЕ СТАНОВИТСЯ ВИДИМЫМ

✱
ПО МАТЕРИАЛАМ
ЗАРУБЕЖНОЙ
ПЕЧАТИ
✱

ПРИМЕНЕНИЕ В АВИАЦИИ
ИНФРАКРАСНОЙ
ТЕХНИКИ

Инженер-капитан В. ФРОЛОВ

Далеко внизу осталась земля. Солнце скрылось за горизонтом, и в кабине самолета стоял полумрак от светящихся приборов. И хотя за бортом чернильная тьма, летчик уверенно пилотировал машину, то и дело поглядывая на матово-мерцающий небольшой круглый экран. Вот на нем показались очертания какого-то крупного города с лучиками железнодорожных путей, отчетливо обрисовались контуры морского берега и гавани, корабли, замершие у пирса. Неожиданно сбоку по экрану поплыл яркий серебристый крестик — это несколькими километрами ниже, рассекая воздушный океан, по трассе шел многомостный реактивный лайнер (рис. 1).

Одна картина на экране сменяла другую, море уступило место горным хребтам с темнеющими впадинами долин и ущелий, потом появилась лесостепь, покрытая жилками шоссе и дорог и речушек... Словом, все было видно так, как в ясный солнечный день с высоты 100—200 м...

Может быть пилоту помогал всевидящий глаз радиолокатора? Нет, самолет обходился без тяжелой громоздкой локационной аппаратуры, к тому же изображение на экране было гораздо более отчетливым и с такими оттенками, которые не под силу даже совершенным радиоприборам. Но самое примечательное заключалось в том, что с самолета не посылались вниз никакого электромагнитного излучения для «подсвечивания» земной поверхности. Наоборот, чудесные приборы на борту сами улавливали невидимые для человека лучи, которые, оказываясь, испускают все земные предметы, и преобразовывали их в цветные картины на экране.

Как же работают такие самолетные приборы? Благодаря чему летчик видит в темноте так же хорошо, как и днем? Какова природа загадочных лучей, которых не заметить простым глазом? Обо всем этом и рассказывается ниже.

До последнего времени специальное оборудование самолетов, используемое для обнаружения воздушной или наземной цели и наведения на нее, строилось только на радиолокационных принципах. Радиолокатор излучает направленный пучок электромагнитной энергии. Отразившись от предмета, часть ее улавливается приемником и вызывает свечение экрана. Однако, рост скорости полета летательных аппаратов, совершенствование их аэродинамических форм приводят к тому, что габариты самолетов и эффективные площади вторичного излучения уменьшаются. Уменьшаются и дальности обнаружения их средствами радиолокации.

Сравнительно недавно появилось и стало бурно развиваться новое направление в области обнаружения невидимых для простого глаза объектов — так называемая «инфракрасная техника». Основанные на этом принципе устройства используют эффект теплового излучения тел, обладающих определенной температурой.

Поскольку все предметы, имеющие температуру, отличную от абсолютного нуля (-273°C), излучают тепловую радиацию, они служат источниками инфракрасных лучей и, следовательно, потенциальными целями для оружия, снабженного системой инфракрасного наведения.

Скоростные реактивные самолеты и управляемые снаряды являются отличными инфракрасными излучателями

благодаря мощному газовому факелу их двигателей и аэродинамическому нагреву обшивки.

На поверхности управляемых реактивных снарядов возникают еще большие температуры. Особенно это касается межконтинентальных баллистических ракет при входе их в атмосферу на конечном участке пути (число $M=20$).

Не только самолеты и ракеты, но и танки, корабли, артиллерийские установки после того, как они сделают несколько выстрелов, относятся к числу объектов, присутствие которых на поле боя может быть сравнительно просто обнаружено с самолета на значительных расстояниях.

Мощной инфракрасной радиацией обладают и промышленные сооружения: доменные печи, металлургические и коксохимические заводы, теплоцентрали. Особенно сильно излучают инфракрасные волны трубы промышленных предприятий и кораблей.

Все это способствовало тому, что инфракрасная техника получила широкое распространение в авиации.

Какова же природа инфракрасных лучей?

В 1800 г. известный английский астроном В. Гершель открыл невидимые лучи, которые стали называть инфракрасными (приставка «инфра» по латыни означает «за» и указывает на то, что инфракрасная область спектра лежит за красной частью видимого света).

К числу достоинств инфракрасной техники следует отнести малый вес и габариты, простоту конструкции, отличную разрешающую способность по угловым координатам (то есть способность различать мельчайшие детали какого-либо предмета) и высокую (более чем в радиолокационной технике) точность наведения, малую подверженность помехам и т. д.

Уязвимость приборов инфракрасной техники со стороны средств противодействия, или имитации теплового излучения цели гораздо меньше, чем у радиолокационных установок.

Итак, мы установили, что инфракрасные лучи невидимы для наших органов зрения, однако, существуют приборы, которые способны их фиксировать на достаточно большом удалении. Они называются приемниками инфракрасных лучей. Попадающая на их вход энергия инфракрасной радиации превращается затем в электрическую.

Как же действует приемник инфракрасных лучей? Основой его является фотоэлемент. В нем имеются чувствительные к инфракрасным лучам катод и анод, размещенные в герметичном баллоне. Под действием лучистого потока из катода вырываются электроны и достигают анода. В цепи фотоэлемента появляется ток, пропорциональный интенсивности падающего лучистого потока. Для увеличения тока фотоэлементы наполняются инертным газом; в них под влиянием ионизации, возникающей при вылете электронов из катода, происходит значительное усиление тока. Еще большее усиление тока можно получить в фотоэлектронном умножителе.

Индикаторы с фотоэффектом чувствительны лишь в коротковолновой части спектра инфракрасных лучей до длины волны 5—7 микрон. Для обнаружения более длинных волн могут применяться так называемые термические индикаторы: болометры, термоэлементы, термисторы и др.

Приемником инфракрасных лучей широкого диапазона длинных волн служит электронно-оптический преобразователь. Его задача — преобразование невидимого инфракрасного излучения в видимый свет. Достигается это следующим образом (рис. 2). Инфракрасное излучение с помощью обычной оптической системы фокусируется на фотокатод. Под действием энергии инфракрасного излучения из фотокатода вылетают электроны. Затем они ускоряются и направляются к флуоресцирующему экрану, ударяются и вызывают его свечение. Иными словами, в электронно-оптическом преобразователе происходит превращение инфракрасного изображения в видимое.

Еще в период второй мировой войны широкое распространение получили инфракрасные бинокли, телескопы, приборы для обозначения заградительных полос, створные морские сны, невидимые простому глазу.

Некоторое время тому назад ВВС США объявили о разработке инфракрасного прибора под названием «кошачий глаз». Утверждается, что даже в безлунную ночь летчик при помощи такого прибора сможет увидеть четкое и ясное изображение местности, над которой пролетает самолет. За рубежом разрабатывается инфракрасная аппаратура для предупреждения столкновения самолетов в воздухе. Ее предполагают

снабдить автоматическими устройствами для уклонения от встречного самолета.

Сообщается также о разработке самолетного прибора «скорость — высота». Назначение его — решение некоторых навигационных задач и воздушное фотографирование — получение инфракрасных снимков пролетаемой местности (близких по наглядности к обычным дневным фотоснимкам).

Большое внимание уделяется и разработке тепlopеленгаторов — приборов, служащих для поиска целей. Принцип действия такого тепlopеленгатора можно пояснить на примере прицельной части ракетной установки. Основную часть прибора (рис. 3) составляет параболическое зеркало, собирающее инфракрасные лучи, излучаемые обшивкой и силовой установкой реактивного самолета или снаряда, и направляющее их в приемник излучения. Перед приемником находится модулятор — вращающаяся диафрагма с вырезом (рис. 4).

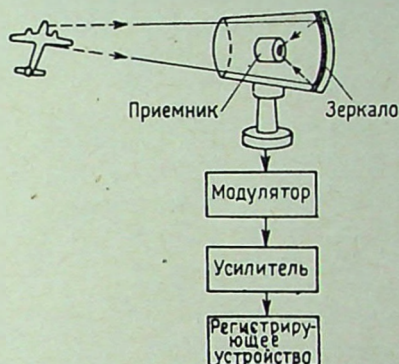


Рис. 3. Блок-схема тепlopеленгатора.

Если цель находится на краю поля зрения тепlopеленгатора, то ее изображение попадает на край диафрагмы. При вращении последней модулированное излучение от цели будет попадать в приемник лишь в те моменты времени, когда изображение цели и вырез совпадают. При этом оператор увидит на экране узкую светящуюся полосу (рис. 5). Если следящая система поворачивает тепlopеленгатор так, чтобы изображение цели передвигалось к центру поля зрения, то время, в течение которого при вращении диафрагмы изображение цели остается открытым, будет увеличиваться. Соответственно этому удлиняется светящаяся дуга.

Наконец, когда тепlopеленгатор направлен точно на цель, изображение цели не закрывается диафрагмой и на экране появится светящийся круг без разрывов. Это соответствующим образом будет оценено оператором или специальным автоматическим регистрирующим устройством.

Принцип работы рассмотренного нами тепlopеленгатора используется в прицелном на вооружении ВВС США реактивном снаряде класса «воздух — воздух» типа «Сайдуиндер» («гремучая змея») с инфракрасной головкой самонаведения и в стрелковом прицеле американского истребителя «F-108».

Весьма сложная автоматизированная аппаратура инфракрасной техники устанавливается на спутниках, запускаемых



Рис. 4. Модулятор.

агрессивной американской военщиной с целью воздушной разведки. Так, по данным американского журнала «Авиэйшн Уик» спутник-разведчик фирмы Локхид (проект WS-117L) будет снабжен передающими телевизионными камерами, камерами для аэрофото съемки, а также инфракрасными и радиолокационными установками. В то время, когда, согласно расчетам, спутник будет находиться над территорией предполагаемого противника, реле времени автоматически откроет затворы разведывательных камер с длиннофокусными объективами. Задача инфракрасной аппаратуры заключается в выявлении замаскированных объектов за счет излучаемого ими тепла.

Предполагается, что особенно успешно будут расшифровываться стелепрокатные заводы, дома и другие предприятия металлургической промышленности, а также стартовые установки баллистических ракет и космических кораблей. Полученные инфракрасной аппаратурой данные будут фиксироваться на пленке. Когда спутник окажется над своей территорией, данные начнут передаваться на сложное регистрирующее устройство на Земле.

Представляет интерес и повышение инфракрасных приборов повышенной чувствительности в противопожарном оборудовании самолета. Как сообщает журнал «Эрлифт», один из таких приборов — дымотермомоизвещатель — устанавливается в двигательном отсеке и немедленно сигнализирует в кабину, как только интенсивность излучения становится угрожающей. Извещатель с фотоспротивлением весит всего 28 г.

Общей тенденцией для всех разработок за границей в области инфракрасной техники является стремление к максимальной автоматизации в обработке информации, получаемой приборами, работающими на принципе теплоизлучения. Конкретные системы часто включают в себя сложные блоки автоматического регулирования и счетно-решающие механизмы электронного типа или представляют собой комплексирование инфракрасных средств с телевизионной или радиолокационной аппаратурой.

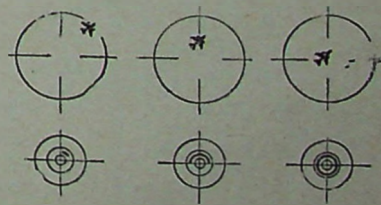


Рис. 5. Изображение цели в прицельном устройстве.

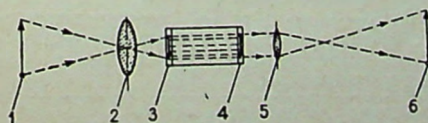
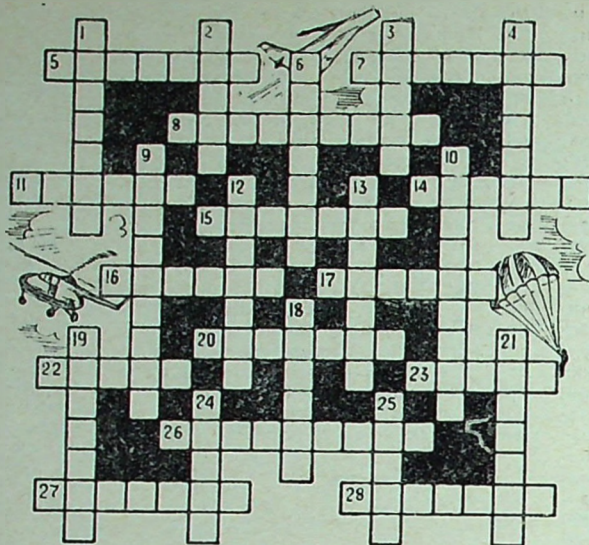


Рис. 2. Принцип работы электронно-оптического преобразователя: 1 — источник инфракрасного излучения; 2 — объектив; 3 — катод; 4 — экран; 5 — окуляр; 6 — видимое изображение.

СОДЕРЖАНИЕ

По горизонтали: 5. Часть хвостового винта вертолета. 7. Часть привода дроссельной заслонки. 8. Русский изобретатель, предложивший проект двухвинтового вертолета. 11. Команда летательного аппарата. 14. Элемент шасси. 15. Изменение направления при движении самолета на земле. 16. Устройство для замедления движения. 17. Отсек фюзеляжа, занятый экипажем. 20. Деталь крылатки авиадвигателя. 22. Средство для соединения частей в трансмиссии. 23. Одна из основных частей вертолета. 26. Приспособление для уменьшения трения несущего винта. 27. Советский инженер, испытывавший действие реактивной тяги на вертолете. 28. Знаменитый русский электротехник, впервые предложивший использовать для вертолета электрический двигатель.

План вертикали: 1. Уплотняющая деталь гидронамнатического амортизатора шасси. 2. Обтекатель винта. 3. Конструктор винтокрыла. 4. Конструктор вертолета «летающий пагон». 5. Деталь автомата-перекоса. 6. Прибор для измерения вертикальной скорости. 7. Великий русский ученый, сделавший первый практический опыт постройки модели вертолета. 8. Наиболее



13. Завершение полета.
18. Деталь втулки несущего винта.
19. Движение самолета, вертолета по аэродрому.
21. Один из пионеров

создания вертолетов в России. 24. Двигатель. 25. Летчик.

Составил А. Лучин

2. Сульфорополы

Криптограмма

Прежде всего, разгадайте, значение ключевых слов:

А. Направление линии пути. Б. Советский авиаконструктор. В. Газообразная оболочка земного шара. Г. Часть карбюратора. Д. Один из первых в России конструкторов вертолета. Е. Помещение для пилотов в самолете.

Зная ключевые слова, подставьте на место цифр буквы. После этого Вы прочтете текст криптограммы, в котором характеризуется значение одного из видов авиационного спорта.



Составил А. ФАТЕЕВ

2. Энгельс

Ребус



Составил В. ТУРЬЯН

В ШУТКУ И ВСЕРЬЕЗ

1. На каких транспортных магистралях нет ни одного дорожного знака?
2. Существуют ли крылья без перьев?
3. В какую бочку не нальешь воды?
4. Какой потолок не видно?

ЛОГОГРИФ

И по реке и по пруду
Плыву в любую я погоду.
А с буквой «и» легко веду
Стальную птицу к небосводу.

Составил В. ШИШКОВ
г. Ярославль

Составил В. ШИШКОВ
ОСЛАВЛЬ

ЧТО ВЫ ЗНАЕТЕ ОБ ЭТОМ?

1. Кто автор научно-фантастической повести о космосе «Вне Земли»?
2. «Да истина видит: рожден самолет
Не братьями Райт и не Деятели хваленый,
А скромным и доблестным русским ученым
Разведчиком тайных небесных высот...»
Из какой поэмы С. Васильева взяты эти строки и кому она посвящена?
3. Как называется поэма А. Жарова о летчике дважды Герое Советского Союза?

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 12
за 1961 г.)

ЧАЙНВОРД-ЗАДАЧА

1. Бомбардировщик. 2. Купол. 3. Лонжерон. 4. Носок. 5. Крыло. 6. Обшивка. 7. Автожир. 8. Ручка. 9. Аэростат. 10. Триммер. 11. Ракета. 12. Авиагоризонт. 13. Трап. 14. Поплавок. 15. Компас. 16. Статостат. 17. Таран.

Редакционная коллегия:

Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), И. Ф. БОВАРЫКИН,
И. И. ЖАРКОВСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, Э. Б. МИКИРТУМОВ,
Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМИРНОВ, Е. И. СТЕПАНОВ,
И. Ф. ШИПИЛОВ

Художественный редактор Е. Аграковский
Корректор Т. Александрова

Сдано в производство 4.XI 1961 г. Подписано в печать 12/XII 1961 г.
Бум. 60 X 92/8. 2¹/₂ л. 5,5. Г-71844. Тир. 49 000 экз. Издательство
ДОСААФ. Цена номера 30 коп. Зак. 629

Обложка и вкладка отпечатаны в Первой Образцовой типографии им. А. А. Жданова.

Московская типография № 4 Управления Полиграфической промышленности Мосгорсовнархоза, Москва, ул. Баумана, Денисовский пер., д. 30.

Важнейшая задача советского народа	1
В. Смолин. Эстафета поколений	3
Е. Вдовенко. Прыжок	4
А. Балдыков. Мои предложения	5
В. Соколов. Летчик высшего класса	6
И. Гобарыкин. Год большого спорта	8
Быстрее всех!	9
И. Лисов. Урожай рекордов	10
В. Международной авиационной Федерации	12
В. Гапонов, И. Митрофанов. Подвиг	13
Факты. События. Люди	14
Г. Томилин. Общественный инструктор Вячеслав Манешин	16
Г. Штаман. Планиеристы ГДР	17
С. Игнатьев. Когда дело вышло всего	18
В. Грехнев. Тренировка и еще раз тренировка	19
Ю. Вахрушев, В. Чухарев. Они обретают крылья	20
М. Сульгин. К чему приводят нарушения дисциплины	21
Авиамodelисты, на старт!	22
В. Васильченко. Модель-копия реактивного самолета	22
О. Кононенко. Итак, модель построена	23
А. Васильев. Студенты строят модели	24
Ю. Соколов. Необычный буксировочный крючок	25
Из практики зарубежного авиамodelизма	25
И. Пищугин. Береги сердце смолоду!	26
А. Иволгин. Компас	27
И. Дубовской. Наш методический городок	28
З. Давыдов. «Голубая Россия»	29
В. Фролов. Невидимое становится видимым	30

На 1—4 стр. обложки: Рис.
художника А. Гришштейна.

В ПОМОЩЬ АВИАМОДЕЛИСТУ

Кордовая пилотажная модель.
Кордовая пилотажная модель-
копия.

Комсомальцы Волгограда



Над Волгой широкой...

Кто не помнит этой строчки из популярной лирической песни о молодости, увлеченности своим делом, о любви. Но, пожалуй, ни к кому так непосредственно не относятся эти слова, как к авиационным спортсменам Волгоградского областного аэроклуба. Они часто поднимаются над широкой русской рекой, над раздольными ее берегами. То ведет самолет, то паря на планерах под причудливыми громадами кучевых облаков, то спускаясь с голубых высот на шелковых куполах парашютов, крылатая молодость Волгограда совершенствует свое мастерство.

Любят авиационный спорт юноши и девушки исторического города на Волге. Самоотверженно трудятся они на заводах и фабриках, в учреждениях и учебных заведениях, а свободное время проводят на клубном аэродроме. Вот в очередной полет собирается спортсменка-планеристка комсомолка Ираида Александрова (вверху справа). Телефонистка Волгоградского узла, она хорошо понимает как важна связь в полете и поэтому так тщательно подгоняет наушники.



На снимке слева — слесарь-сборщик комсомолец Вячеслав Анохин. Он только что вернулся на землю и очень доволен сегодняшним полетом: преодолена еще одна ступень на пути к вершинам спортивного мастерства. А комсомолец Валерий Мешков пока еще летает с инструктором (слева внизу). В задней кабине планера «Приморец» летчик-инструктор-планерист мастер спорта Е. В. Игольников. Много юношей и девушек Волгограда обрели крылья под ее руководством. Вот и сейчас опытный инструктор внимательно следит, как готовится к полету ее ученик.

Около ста прыжков с парашютом на счету спортсмена I разряда комсомольца Анатолия Напалкова (внизу справа). Он учится в Волгоградском нефтяном техникуме, а досуг отдает парашютному спорту. Анатолий уже опытный спортсмен, участник зональных соревнований. У него учатся более молодые парашютисты мастерству управления шелковым куполом.

Фото Б. ВДОВЕНКО

штурмуют небо



57
П.ЯШ.1303
ТЕХ.БИБЛИОТЕКЕ
9 1.12 4Р РСД

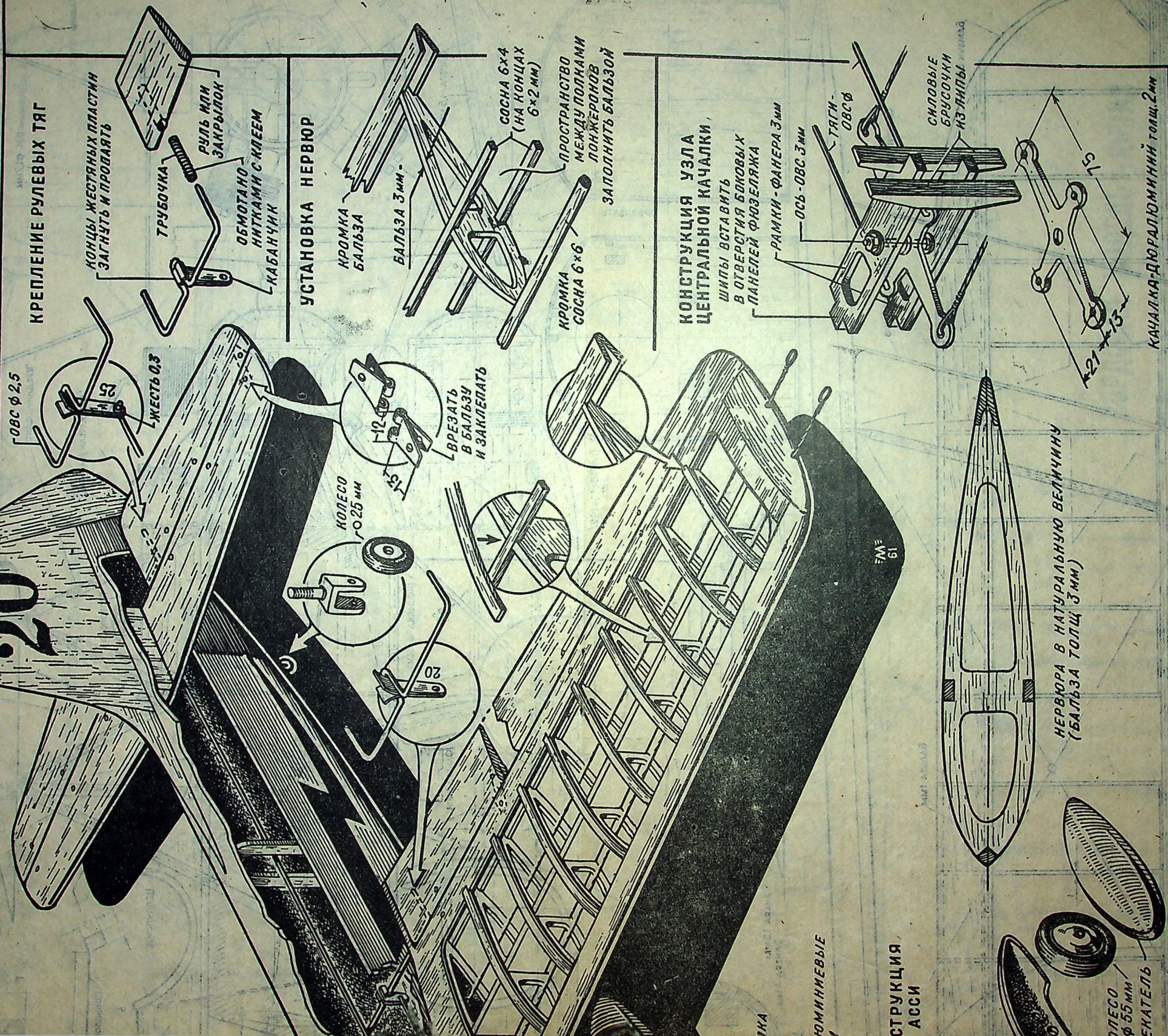
1962



ЖНАЯ

МОДЕЛЬ

20

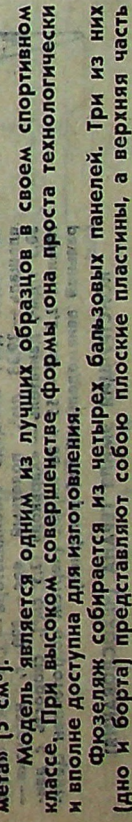


во- качалки. Под ним, к донной панели фюзеляжа, приклеивается бобышка или- крепления стоек шасси. Винты, крепящие стойки, ввертываются снизу та). в дуралюминиевые грибки, приклепанные к телу бобышки. Обтекатели колес выдвигаются из 1 мм целлулоида. Установка их показана на чертеже. В переднем отсеке фюзеляжа, между перегородками 1 и 2, помещается топливный бак, изготовленный из резино- она вого балончика (детский воздушный шарик).

Длина рулевых тяг должна быть отрегулирована таким образом, чтобы при нейтральном положении центральной качалки, закры-

лок и руль высоты также находились в нейтральном положении. Вся модель обтягивается длиноволокнистой бумагой, несколько раз покрывается жидким эмалитом и окрашивается в желаемый цвет. Модель лучше выглядит в полете, если нижняя и верхняя поверя- ности окрашены разными цветами (например, черный и белый, черный и лимонно-желтый, белый и красный). Кроме того, контрастная окраска облегчает судейской коллегии наблюдение за моделью и правильную оценку пилотажа.

КОНСТРУКЦИЯ МАСТЕРА СПОРТА Ю. СИРОТКИНА



Внутри средней части фюзеляжа устанавливается узел центра

