

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

1. 1990

ISSN 0130-2701



1990. Ту-160 пилотируют
Владимир Гребенников и Валерий Горголь.
Фото Сергея Федорова.

НЕ ВРЕМЯ ЛЕТАТЬ?

1910. Первые русские летчики Михаил Ефимов (справа)
и Николай Попов — победители в международных авиационных
соревнованиях в Ницце и Канах.

Фото из Национального
аэрокосмического музея
Ле Бурже, Париж.



ФОТОКОНКУРС «АВИАКРАСАВИЦА-90»



1990. № 1 (472)

Ежемесячный журнал

Выходит с октября 1950 года

© «Крылья Родины», 1990.

Издатель—ДОСААФ СССР

Издательство ДОСААФ СССР «Патриот»

Не дают людям покоя страшные цифры без вести павших летных экипажей и крылатой пехоты. Сколько еще загадок хранит земля, последний свидетель жестокого боя в воздухе... В этой рубрике редакция обещает читателям публиковать их письма, касающиеся розыска родных и близких, однополчан авиаторов и десантников, архивные документы и новости из поисковых групп.

На этих фотоснимках Андрея Баженова вы видите, как проходила решающая фаза поиска места гибели экипажа высотного истребителя Пе-3. А было все так...

Продолжение на стр. 16—17

НАД ТУНГУССКОЙ ТАЙГОЙ	3
ДАЛЬНИЕ КРЫЛЬЯ ТАМ- БОВА	5
МАГАДАН: «ПОДВИГ»	8
ЧАС. Афганистан в моей судьбе	10
ОБИДНО ЗА СОВЕТ- СКИЙ ПАРАШЮТ	12
ФРАНЦУЗСКИЕ ДНЕВ- НИКИ	14
ЗАГАДКА «СВЕРХ- БОМБЫ». Следопыт	16
«Крылышки» ДЛЯ РЕБЯТ	18
Пришельцы. Тайны Пятого океана	20
ВОЗВРАЩЕНИЕ «ЧАЙКИ». Наука и техника	22
БОЛЬШИЕ БЕДЫ МАЛЫХ ДВИГАТЕ- ЛЕЙ. Самодельные летательные аппараты	23
РУКИ ДЖУНЫ. Летное долголетие	27
ТРАГЕДИЯ ГЕНЕРАЛА ДУГЛАСА	28
АВИАПАНОРАМА	30
В ЗВЕНЕ — СЕМЕРКА	32
НАМ—40	36

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР С. ЛЕВИЦКИЙ

Редакционная коллегия: В. АНИСИМОВ, А. БАСКАКОВ, А. БАТКОВ, П. БЕЛЕВАНЦЕВ, Ю. ВАСЮТИН, И. ВОЛК, В. ЛЕБЕДЕВ, Т. ЛЕОНТЬЕВА, Г. МАКСИМОВИЧ, И. МЕРКУЛОВ, К. НАЖМУДИНОВ, А. НАЗАРОВ, А. НИКОЛАЕВ, Ю. НОВИКОВ, Е. ПОДОЛЬНЫЙ, Ю. ПОСТНИКОВ, А. САВОСЬКИН, А. СКВОРЦОВ, В. ТКАЧЕВ, О. ШОЛМОВ.
Художественный редактор Л. Стацинская.
Корректор М. Ромашова.

Сдано в набор 17.11.89 г. Подписано в печать 12.12.89 г.
Г-29908. Формат 60×90¹/₈. Бумага глубокой печати № 1. Глубокая печать. Усл. печ. л. 4,5. Уч.-изд. л. 7,113. Усл. кр.-отт. 9,0. Тираж 85 000. Зак. 903/3. Цена 40 коп.

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

Проезд метро «Комсомольская»
Телефон 261-68-90

3-я типография Воениздата
123007, Москва, Хорошевское шоссе, д. 32а

ЗАВТРА БУДЕТ ПОЗДНО!

Драгоценные
находки.



Александр
Абалихин,
инженер-технолог.





*Это наши
поисковые
группы.*

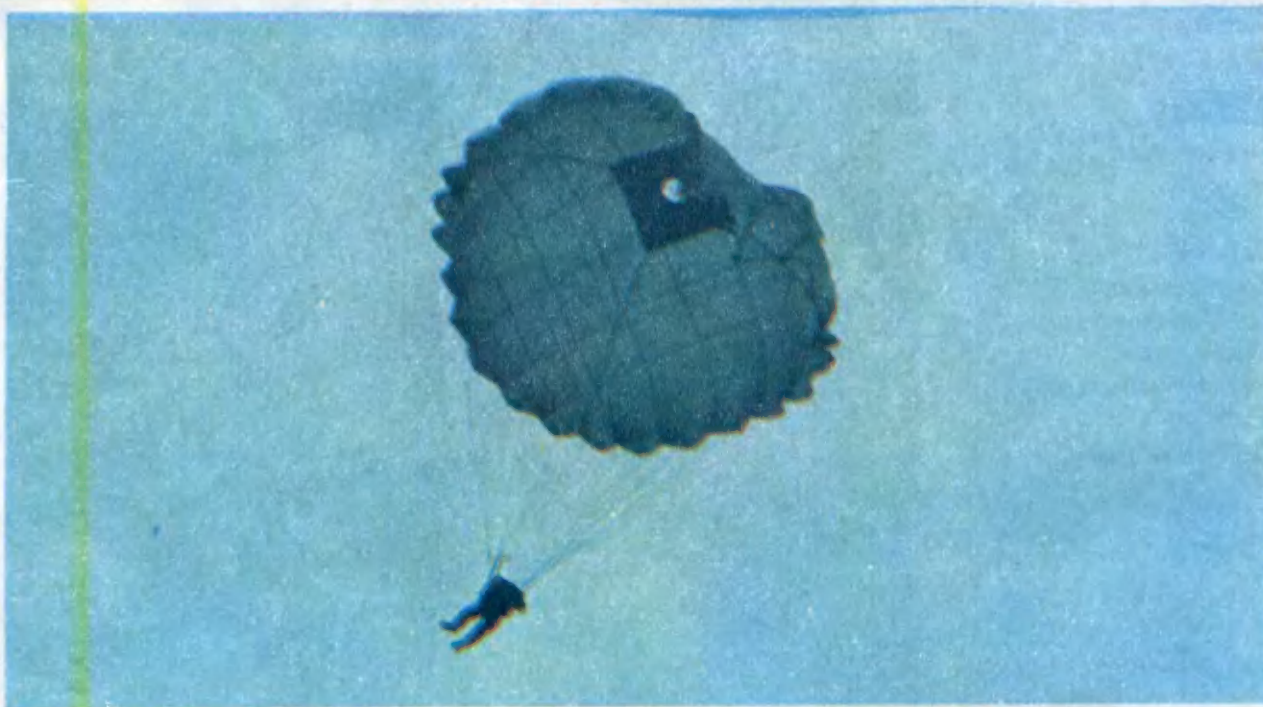
*Сергей
Кривоносов
из Подольска.
Выполнял
интернациональный
долг в
Афганистане.*



*Евгений Иванов
(справа) и
Владимир
Руткевич
возглавляют
московских
энтузиастов.*

*Без современной
аппаратуры
не обойтись.*





Авиационному спорту зима — не помеха. Снег, мороз? Не страшно. И в ясном холодном небе раскрываются яркие купола парашютов. Разбегаются по свежему снегу мотодельтапланы. Отогрев озябшие руки, авиамоделисты начинают показательные запуски своих маленьких летательных аппаратов...

Традиционными стали в столице праздники технических видов спорта в Крылатском. Организует их Московский городской комитет ДОСААФ. А у зрителей выступления авиационных спортсменов пользуются особой популярностью.

Фото Вячеслава Тимофеева



Аэродром раскинулся, можно сказать, в самом сердце Сибири. Короткое лето, свирепые зимние морозы, туман от широченной восточной реки — гидроэлектростанция не дает воде замерзнуть. Тихо окрест, погода явно нелетная. И вдруг сигнал тревоги. Экипаж командира вертолетного отряда майора Владимира Шарова спешит к винтокрылой машине. Вскоре туманный воздух закружили лопасти винта.

— Так мы и летаем, — говорит майор Шаров. — Когда никто не летает. И каждый раз особая задача.

Приходится вести, скажем, радиационную разведку местности. Предельно малая высота. Прибор слева над креслом командира чутко вслушивался в землю — фон в норме. А ведь выявил отряд предприятие города, которое не в ладах с экологией, значит, и со своими гражданами. Вот и призвана их защитить именно гражданская оборона. Говорят, когда советские или партийные руководители региона направляются к летчикам в отряд, директора заводов и фабрик объявляют аврал. Да, сверху хорошо видна бесхозяйственность...

Экипажи вылетели в тунгусскую тайгу. Впереди по курсу будто сухая трава горит — но это лес таким видится с высоты. Невольно вспоминаешь знаменитый метеорит.

— В самом деле, заколдованное место, — качнул головой заместитель командира по политической части капитан Евгений Курышев. — Уж который раз сюда летаем.

Вертолет снижается, пошел снег, будто свежей стало в жаркой кабине. Нет, психологический обман: это не снег, а пепел таежного пожара.

На борту — пожарные с нехитрым инструментом. Топограми просеки будут рубить, чтобы огонь дальше не шел.

Приземлится вертолет негде, выбрасывается трос, по нему на специальных зацепах катят вниз с жуткой для «беспарашютного» человека высоты пожарные.

— Хорошо натренированы, — доволен Курышев. — А то, бывало, «пехота» пошла вниз по тросу, а кто-то зажал механизм скольжения — и ни туда ни сюда.

Замполит — один из тех вертолетчиков, кого выпустил Саратовский аэродром ДОСААФ в 1972 году. Курышев говорит: учился на «Жареном бугре». Что это? Каждый досаафовец поймет. «Свое» название, словом. Там у «бугра» и жил с родителями. Они ворчали на вертолеты, для него же шум вин-



Рассказываем впервые:
летчики Гражданской обороны СССР

НАД ТУНГУССКОЙ ТАЙГОЙ

Ольга КОЛЕСНИК

Есть ли будущее у военной авиации? Не техническое, а вообще. Странный вопрос: будем живы, значит погаснет военная угроза. Альтернатива, во всяком случае, страшна... Но мне кажется, что и с победой интеллекта над страстью самоуничтожения военная авиация останется. Для обороны граждан Земли. От чего? Давайте заглянем к летчикам Гражданской обороны СССР.

тов стал музыкой. А однажды инструктор Алексей Ляцин на Ми-1 «выпустил» курсанта в воздух... Как бы и теперь хотелось заняться вертолетным спортом, но, увы...

Вертолетчики устраивают временный таежный аэродром. Устанавливают палатки, оборудование — все работает в защитных сетках. Здесь всякая мошка норовит укусить.

Кто-то из авиаторов закинул удочку в... траву. Через секунду трепыхалась на леске увесистая рыбина. В траве, конечно, есть небольшая лужа от прозрачного ручья.

В воздухе дым, дым, дым. Он уже не ест глаза. Вызывает чисто профессиональный интерес: какова види-

мость, возможен ли вылет в горячую точку.

Летать над тайгой доводится экипажам немало. Откуда же керосин берется в ее глухих углах? Узнаю о невероятной авиатехнике: вертолеты Ми-6 — танкеры. Прямо из их баков самодельным насосом с помощью пуссача дизеля перекачивается керосин в юркие Ми-8. Немало сил вложил в это заместитель командира по инженерно-авиационной службе Олег Селиванов, — рассказывал Шаров, — но ушел из отряда «за майором».

Да, это больной вопрос — штатные категории у летчиков Гражданской обороны СССР, пожалуй, самые небольшие в авиации. Командир, по сути

отдельной части, — майор. Замы — капитаны. Продвижения по столь трудной службе практически нет. Кадровый застой, очевидно, порожден ведомственностью. Из отряда практически никто не был заменен в авиацию ВВС.

Таежные пожары сменила работа на Государственной границе СССР с Монголией. В безлюдной пустыне надлежало установить пограничные столбы... Взлет, посадка. Взрыв (авиаторы становились саперами). Бетонирование воронок для столба (теперь — строителями). Один столб пришлось укреплять особо. Не нравились «людские игры» местному хозяину — медведю, всякий раз он «ликвидировал границу».

И снова в полеты. В тайге заблудились дети. Вылетел экипаж Бориса Гмызова. Нашли... На железной дороге лопнула цистерна, отравились люди. Вылетели экипажи — спасли им жизнь.

Авиаторы Гражданской обороны СССР, действуя только на пожарах, заработали для государства сотни тысяч рублей. Но, к сожалению, материально да и морально, наградами особо их не жалуют.

Проблем накопилось немало. И вертолеты (для сложнейшей работы!) выделяют «бэ-у», то есть бывшие в употреблении, после капитального ремонта. Нет штатных палаток, спасательных жилетов, почти за каждой запчастью приходится гонять автотранспорт за 1000 (!) км.

Многие проблемы идут от того, что авиаотряды Гражданской обороны СССР задумывались как «дополнительная нагрузка» к большой авиачасти. То есть «своего» тыла они практически не имеют, небольшой автопарк который год и в лютый мороз, и в жару — под открытым небом.

Однажды поступила команда — спасти человека на плоту. Пока местные власти связывались с властями военными, а те конкретно со штабом Военно-Воздушных Сил Сибирского военного округа (у отряда получается тройное подчинение), помощь и не понадобилась. Хорошо, кто-то на лодке спас пострадавшего.

Между тем отряд вырос из «детских штанишек». Кроме перечисленных полетов он выполняет задачи по инженерной разведке, топографической, водной, подключается к службе спасения, уборке урожая... Всего и не перечислить. Хотя командир утверждает, что возможности отряда используются всего процентов на сорок.

Новый год начался в разгар бурных событий выборов в республиканские и местные Советы народных депутатов. Среди новых представителей власти немало будет советских авиаторов и космонавтов. В том нет никакого сомнения: ведь эти профессии единят в себе самое передовое, прогрессивное.

НЕ ВРЕМЯ ЛЕТАТЬ?

«С точки зрения науки и техники», — немедленно вставит фразу поднаторевший в подобной «рекламе» читатель. Да, будет прав, и конечно, хотелось бы, чтобы социальные, нравственные качества депутатов-авиаторов ценились не ниже.

От борьбы за власть зависит очень многое: социальные идеалы и судьба отечественной многонациональной науки и техники.

Таков, конечно, очень короткий наказ кандидатам в депутаты и депутатам-авиаторам. Он емко прозвучал в читательской почте. И, поверьте, не так банален, каким мог показаться на первый взгляд.

Любопытное письмо опубликовал еженедельник «Аргументы и факты». Коротко: в Тушине состоялся воздушный праздник, обошелся он дорого, а в магазинах нет элементарных товаров, — нужны ли подобные мероприятия?

Да, логика железная: «сэкономить»! Но где-то уже доводилось подобное слышать. Конечно же — Аркадий Райкин! Помните — балерине на ногу надо прицепить динамо-машину, чтобы зря ею не махала, вырабатывала электричество.

На прилавках у нас сейчас, что и говорить, пока пусто, да и других проблем, увы... Но ни одной заметки (не только в «Аргументах и фактах») не случилось прочесть, мол, и театры нужно закрыть, и цирки, и музеи, выставки и так далее, так далее... Б-рр.

Не время летать, не время наступать на космос... Уже несколько лет ставится эта якобы проблема. Не буду утомлять читателя цифрами прибыли, которую дают народному хозяйству советская авиация и освоение космического пространства. Разве только в этом дело?

Мечта летать владеет человечеством с его колыбели. И будет в любое время владеть умами и чувствами икаров. Те сотни тысяч людей, которые пришли на авиапраздник в Тушино, просто и ясно этим ответили на публикацию «Аргументов и фактов» и другие подобные. Для великой державы будущее заключается в научно-техническом про-

грессе, освоении самых совершенных летательных аппаратов и космического пространства.

А разве мирное небо над Родиной не зависит от тех, кто и Новый год встретил на боевом посту, возле кабин истребителей? Разве авиационный спорт — от бумажных моделей школьников до высшего пилотажа и воздушной акробатики — не из альтернатив запустению, жизненному прозябанию, пьянству, нравственной пустоте?

Нет. Время летать! Это основное, чему обещает посвятить свою работу журнал в 1990 году.

Но отнюдь не с позиций «небесно-голубой романтики». О том же празднике в Тушине, авиасалоне в городе Жуковском (1988 год) в моем блокноте накопилось немало наблюдений горьких — о неразберихе, формализме, трибунах для «тех» и «других»... Стыдно за то, что СССР — единственная из авиадержав мира не имеет национального музея авиации и космонавтики. Стыдно за отставание аэродромного и социального обеспечения от современной техники и за многое другое, о чем обещаем сказать на страницах журнала откровенно и без обиняков.

Но хватит стыдиться. Пора браться за дело. Редакция начинает его, во-первых, с того, что берется за издание публицистического научно-популярного спортивного авиакосмического журнала для всех.

По Сеньке ли шапка? — предвижу вопрос. Посмотрим решения X Всесоюзного съезда ДОСААФ СССР. Пропаганда населению, особенно молодежи (подчеркнуто в приветствии ЦК КПСС съезду) научно-технических, военных знаний в теснейшем контакте с партийными, общественными организациями, министерствами и ведомствами — вот она — куда объемней! — задача. И, конечно, суть не в «праве ведомства». Суть в том, как у «КР» получится намеченная перестройка работы. И тут без вашей помощи, дорогие читатели, не обойтись. Ждем ваших писем, предложений, вопросов и строгую критику.

НАША СПРАВКА. История Тамбовского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени М. М. Расковой берет начало от Энгельсской военной авиашколы пилотов (1931 год). Первый выпуск состоялся в 1933 году. С 1945 года — военное авиаучилище летчиков. В 1954 году — перебазируется в Тамбов, через пять лет стало высшим.

На базе школы в первые годы Великой Отечественной войны формировались женские полки на самолетах По-2 и Пе-2. Группу пикирующих бомбардировщиков повела на фронт командир части Герой Советского Союза Марина Михайловна Раскова и погибла в том полете. В 1943 году ее имя присвоили школе. 200 выпускников Тамбовской авиашколы стали Героями Советского Союза, из них 28 женщин. Летчики М. Гареев, М. Одинцов, В. Голубев удостоены этой чести дважды.

Адрес училища: 392004, город Тамбов-4. Проезд от железнодорожного вокзала автобусом № 5 до остановки «Авиационное училище».

Когда на военно-транспортном самолете мы летели в Тамбов, припомнились мне два взаимоисключающих суждения о службе в ВВС. Одно из них принадлежало девятикласснику из авиаспортивного клуба ДОСААФ Диме Нядину. Он категорично заявил: «Буду поступать в военное авиационное училище хоть пять раз, но добьюсь своего!» А вот что сказал курсант Николай Долгов: «Я узнал, что буду мало зарабатывать, жить безо всяких удобств, кочевать из гарнизона в гарнизон... Нет, утрачены бывшие идеалы»... Поделится своими мыслями и сомнениями на этот счет с попутчиком полковником Игорем Валерьяновичем Ториковым, кстати окончившим Тамбовское училище в 1969 году. Он объяснил ситуацию так:

— Положение в военной авиации, как и в Вооруженных Силах в целом, не из простых. Тем не менее, мне не понятна «сверхпрактичность» Николая Долгова: еще не служил по-настоящему, но претензий — полный реестр. Нет слов, надо повышать уровень жизни и культуру быта военных. И тем не менее в мои курсантские годы подобные амбиции были бы просто противоестественны. Не лишений и служебных тягот мы боялись. Вот если бы отчислили из училища — это была бы трагедия! Учились же мы самым добросовестным образом, летали самоотверженно. И никто из нас, тогдашних курсантов, ни при каких обстоятельствах не прикидывал, в каком гарнизоне ему предстоит служить и, тем более, сколько будет получать денег.

— И все-таки сегодня подобные рассуждения — почти нормальная тема среди курсантов, — поддержал нашу беседу политработник полковник Александр Григорьевич Помолев. — Престиж военной профессии несколько упал. Конкурс в военные авиационные училища понизился (в среднем, с шести до двух человек на одно место). Принимаются меры, в том числе и материального обеспечения. Министерство обороны СССР 1 миллиард рублей из своего годового бюджета на 1990 год намерено использовать для повышения денежного содержания и улучшения материально-бытовых условий военнослужащих и членов их семей. Кстати, по статистике около одной трети наших курсантов женаты...

Главная проблема в условиях сокращения ВВС, ясно, — улучшить качество

СТАРТОВАЯ СТУПЕНЬ

Под этой рубрикой журнал начинает рассказ об учебных авиационных заведениях СССР. Первый очерк об особом военном училище. Здесь готовят летчиков для дальней авиации, самой мощной, стратегической.



ДАЛЬНИЕ КРЫЛЬЯ ТАМБОВА

Евгений ПОДОЛЬНЫЙ



АВИАЦИОННЫЕ

УЧИЛИЩА

боевой авиации, сориентироваться на высокий профессионализм. А значит, и качество жизни людей, которые ею рискуют, тратят сил гораздо больше любого другого гражданина, должно быть выше.

Каков же путь к качественным показателям?

В училище учебные аудитории и лаборатории просторны, добротно обставлены, оборудованы действующими приборами и тренажерами. Повсюду идут занятия. Начальник училища, молодой, энергичный генерал Василий Егорович Александров рассказывает:

— Мы пробуем новые формы преподавания, проводим эксперимент.

Его дополняет заместитель начальника учебного отдела училища полковник Немцов (Эдуард Александрович координирует работу всего научно-преподавательского состава, отвечает за теоретическую подготовку курсантов):

— У нас учатся 4 года. Первый курс — это чистая теория по общеобразовательным и авиационным дисциплинам. На втором курсе теория сочетается с полетами на учебном реактивном самолете Л-29. То же самое и на третьем курсе. А на четвертом изучается более сложный реактивный самолет Ту-134, осваиваются на нем полеты по кругу и маршруту, сдается экзамен по технике пилотирования. А вообще, начиная с 1932 года, со времени образования училища, наши курсанты летали на многих типах самолетов: По-2, СБ, Ил-2, Пе-2, Як-18, Ил-28.

Кроме того выпускники изучают и новый тип бомбардировщика, на котором они будут летать в боевой части, а также тактику боевого применения и все данные основных самолетов стран НАТО. Общий налет курсантов за время учебы в училище — более двухсот часов, да плюс еще работа на тренажерах, имитирующих полет. Преподаватели начали составлять квалификационные характеристики. Совместно с Кировоградским высшим училищем летчиков гражданской авиации проводится научно-исследовательская работа. Ее цель — определить взаимозависимость функций летной деятельности, человеческого фактора, а также изучение проблемы летного долголетия. Ведь у нас оно значительно ниже, чем, например, у американцев. Первый этап реорганизации — это изменение учебных программ на 25 процентов. Вводится система опорных сигналов, которая позволяет курсантам быстро усваивать большой объем знаний.

Еще новая форма — дифференциальное обучение. Курсанты делятся на три потока по способностям. При этом более слабым уделяется больше внимания в индивидуальной подготовке.

С недавнего времени в училище интенсивно внедряется электронная техника. Но увы, наши отечественные аппараты «Электроника-501», приобретенные на Воронежском радиозаводе, далеко не «Сони»: все семь дисплеев в самом начале гарантийного срока вынуждены ремонтировать.

Ежегодно в училище приезжают 600—700 молодых людей от 17 лет до 21 года со всех концов страны — попытать счастья. На профотборе сразу же отсеиваются 50—60 человек. Затем часть отсеивается по здоровью на медкомиссии. Потом — из-за низких оценок на экзаменах.

Причина большого отсева, думаю, — крайне плохой, небрежный отбор абиту-



риентов на местах по формальной разрядке.

До принятия присяги молодые люди проходят общевойсковую подготовку, сдают нормы ГТО, плавают, стреляют из оружия, даже прыгают с парашютом. И, наконец, в августе — принятие военной присяги, посвящение в курсанты.

Конечно, меня очень интересовало, как содействуют военному училищу аэроклубы и АСК ДОСААФ, военкоматы? И очень обидно было узнать, что эта связь плохо налажена, дело пущено на самотек. Большие претензии имеет училище к средней школе за слабую общеобразовательную и физическую подготовку молодежи. Бывает, что некоторые из кандидатов в летчики (!) не могут правильно сформулировать закон Архимеда, решить элементарное уравнение, подтянуться хоть разок на перекладине.

В училище большие ожидания в связи с введением системы трехступенчатого обучения. Первая ступень — это спецшколы ВВС: общеобразовательные и авиационные дисциплины, первоначальное обучение полетам; вторая — училище. 3 года теории по всем авиационным дисциплинам и полеты на разных типах самолетов; третья — учебный центр для окончательной квалификации выпускников по назначению.

Кафедры, кафедры... К каждой испытываешь буквально курсантское любопытство, завидуешь тем, кто занимается здесь интересным делом. На кафедре марксизма-ленинизма ее начальник полковник Анатолий Никифорович Дейнега рассказывает об ИКС, то есть индивидуальном контрольном собеседовании. Основа такой методики — научить курсан-



тов самостоятельно логически мыслить. А проблемные лекции-дискуссии, диспуты, практические задания по поиску выхода из сложных экономических, политических ситуаций?! Сами формы привлекают новизной, возможностью изучать различные мнения.

Что нового на кафедре высшей математики? Заведующий ею Александр Андреевич Ащеулов показал типовой конспект опорных сигналов по методу известного педагога Шаталова. С его помощью увеличивается в несколько раз процесс запоминания и качество знаний. Вот приборы: нажимайте кнопки, следите и усваивайте... Но опять-таки, как мало еще у нас электронной вычислительной техники, до обидного мало.

На кафедре аэродинамики тоже опорные конспекты с чертежами и формулами, расположенными по логической схеме. Для пробы медленно перелистал несколько страниц, стараясь затем по памяти воспроизвести увиденное: расчет элементов пилотирования — бочка, штопор, петля... Действительно, все легко запоминается.

И все-таки тянет вникнуть в дела «той самой лаборатории» профессионального отбора. Сколько, судя по почте журнала, летных судеб здесь «загублено»? Только подполковник Николай Герасимович Гунчак иного мнения:

— Это не так. Мы, наоборот, помогаем кандидатам в курсанты определить на научной основе их психофизиологические способности к летной профессии. Используем тесты, бланочный опрос, решение задач на быстроту реакции и логическое мышление.

Для испытаний применяются приборы, имитирующие кабину самолета с рычагами управления, числовые стенды. И, кажется, юношам не следует всего этого бояться. Уж если что-то не получится — не держать зла на лабораторию. Ведь летное дело особое. Скажем, нет мгновенной реакции — это может обернуться трагедией в полете.

Знаете что такое КТС-Ту-134 А-11? Нет? Тогда поясню. Это тренажер для обучения курсантов приемам пилотирования тяжелого реактивного самолета. Хозяин внушительного электронного комплекса, занимающего несколько помещений, — полковник Владимир Степанович Гарин. Помогают ему капитан Бескаравайный и прапорщик Михайлов. В отдельном боксе — натуральная кабина Ту-134А. Включается электропитание, все агрегаты... Что ж, попытаемся «взлететь». Ноги — на педали. Штурвал отжат вперед. Плавно двигаю вперед сектор газа, взгляд на полосу. Ее изображение отлично видно на экране телевизора, смонтированном перед передним стеклом. Полоса сначала медленно, затем



все стремительнее набегает. Полное впечатление реального взлета. Можно имитировать любую ситуацию в воздухе...

И все-таки не заменить в обучении самолета. Командир учебного авиационного полка подполковник Николай Николаевич Лабукин — среднего роста, с отличной строевой выправкой и, по все-му чувствуется, строгий офицер — знакомит с учебно-боевой техникой училища. Это Ту-134А. А какие люди служат в полку! Летчики и техники, рассказывает, собрали три тысячи рублей и передали их подшефному детскому дому. Главным наставником у детворы стал дядя Гена — старший летчик-инструктор Геннадий Башаринов, сын летчика-фронтовика Героя Советского Союза Ивана Васильевича Башаринова.

Об особых качествах летчиков-инструкторов говорить излишне. Спросите любого курсанта, кто лучший учитель в его жизни — и он назовет имя своего летчика-инструктора, командира звена или эскадрильи. Какой же это огромный труд — летать и летать, во много раз больше, чем в строевых полках. Наверное, самая трудная летная и педагогическая работа. А вот отношение к ней, кажется, далеко не по заслугам. В полку нуждающихся в квартирах и улучшении жилищных условий — сто семей. Льгот у инструкторов по сравнению со «строевыми летчиками» — никаких.

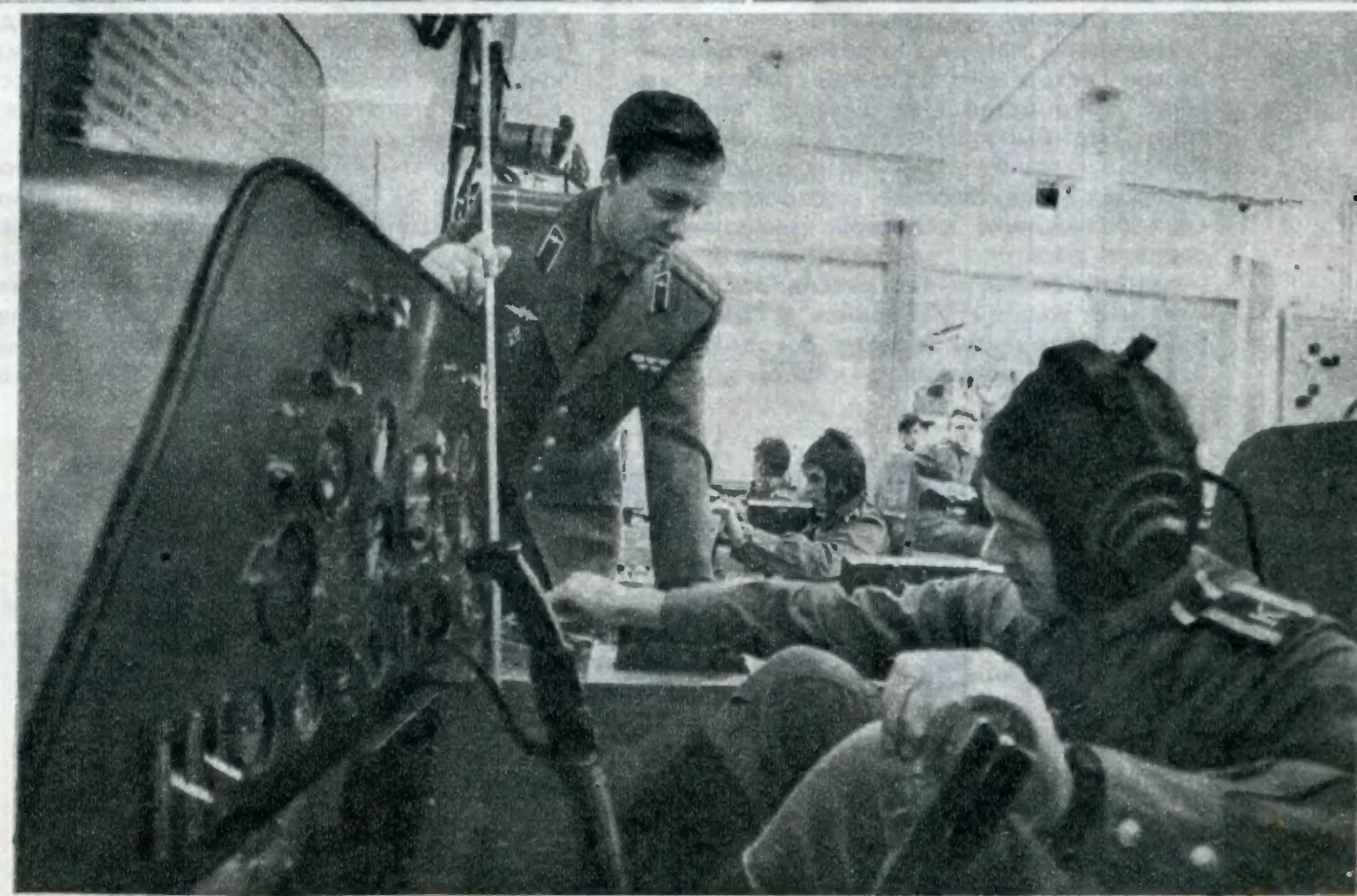
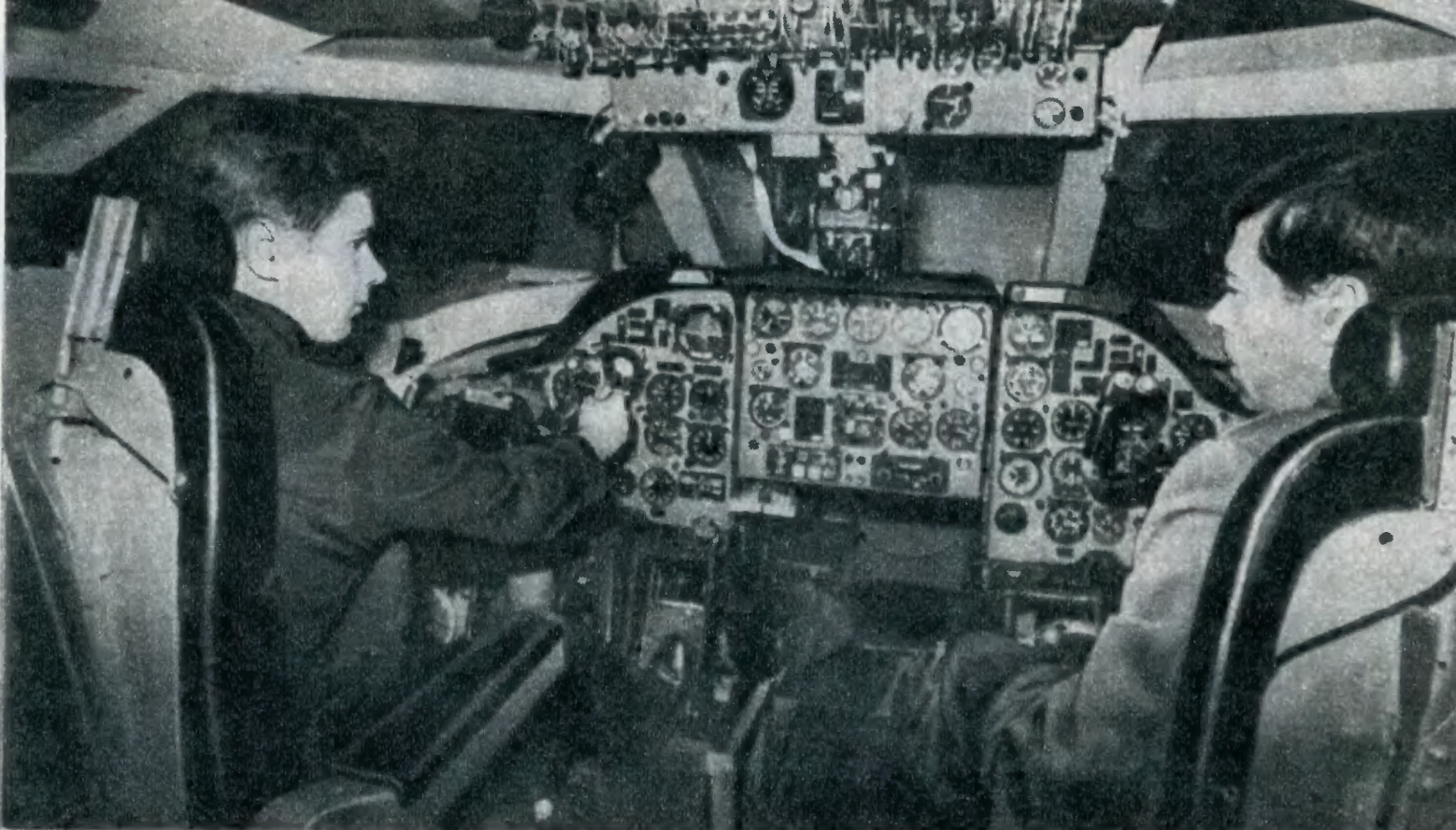
В учебном корпусе в одной из аудиторий встретился с выпускниками училища — без пяти минут офицеры. Разговаривали откровенно, по-товарищески.

Курсант Евгений Лосев сетует: учат тому, с чем мы в практической службе вряд ли столкнемся, к примеру, с самолетом Ту-16.

— Помог ли мне авиаспортклуб ДОСААФ? — переспрашивает Лосев. — Судите сами: в нашем учебном полку самостоятельно я вылетел первым. Так что большое спасибо моему Архангельскому АСК!

Выпуск уже в училище прошел. По всей стране разъехались его выпускники. Ждут их трудная служба и многочасовые полеты над тайгой, океанами, пустынями, полями, горами — дальние крылья у Тамбова.

КОГДА ВЕРСТАЛСЯ НОМЕР, редакции сообщили, что принято новое Положение о высших военно-учебных заведениях, и многие курсантские проблемы, поднятые в репортаже, решены. Интервью на эту тему с начальником Главного управления военно-учебных заведений Министерства обороны СССР генерал-полковником Владимиром Андреевичем Востровым будет опубликовано в третьем номере «КР».



МАГАДАН:

Эта встреча состоялась накануне второй сессии Верховного Совета СССР. Народный депутат СССР генерал армии Алексей Дмитриевич Лизичев — начальник Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота принимал руководителя военнотехнического клуба «Подвиг» из Магадана Владислава Акользина, тоже народного депутата СССР.

Вместе с Акользиным в Москву приехали пять его курсантов. Беседа шла не только об успехах клуба в военно-патриотическом воспитании молодежи, подготовке ее к службе армейской, но и обо всем патриотическом движении в стране. И это понятно — более десяти лет отдал Акользин работе с подростками, воспитанию из них настоящих мужчин.

Вот что писала газета «Магаданский комсомолец» 26 июня 1976 года: «На Магадан приходится значительная часть преступлений подростков по области».

Именно тогда по инициативе секретаря комсомольской организации АвтоТЭКа Владислава Акользина на собрании народной дружины было принято решение: основные усилия комсомольского оперативного отряда 31-го квартала направить на работу с трудными подростками. Установили контакт с городским отделом внутренних дел и комсомольскими организациями АвтоТЭКа, школ № 4 и 15.

Акользину было двадцать с небольшим, но он ясно понимал, что не бороться надо с малолетними преступниками, а знать, как, чем они живут. Понять и полюбить их — разных, непонятных, запутавшихся мальчишек.

Прошло несколько лет. По решению городского отдела народного образования в поселке Уптар был создан военно-спортивный лагерь «Подвиг». Основную часть льготных путевок в него получили ребята, состоявшие на учете в милиции. Руководить лагерем предложили Владиславу Акользину и инспектору по делам несовершеннолетних 31-го квартала Юрию Зимину.

Начальник лагеря Акользин и комиссар Зимин встретили в своей работе немало трудностей. Не хватало воспитателей, не было нужного оборудования. Пришлось пробивать и стену отчуждения уптарцев — в поселке распространился слух о том, что в лагерь привезли несколько десятков хулиганов, ждите, мол, неприятностей. Паника рассеялась, когда местные жители убедились в миролюбивом поведении новых соседей. Ребята навели порядок в клубе, получив

там бронь на места для просмотра кинофильмов, изо дня в день подметали, прибирали территорию возле школы. Построили гараж для хранения мопедов и мотоциклов, позже передав его лагерю ДОСААФ. Строгая дисциплина в лагере, строевые занятия — все это подкупало уптарцев, меняло их отношение к мальчишкам.

Командирами четырех взводов (жизнь строилась по военному образцу) стали военнослужащие срочной службы Валиев, Денюхин, Михайлов, Шибалков. Отделения командовали сами курсанты.

Лагерная жизнь не давала ребятам скучать, не оставляла времени на озорство, а тем более — на хулиганство: четырехдневный поход, военные учения, частые соревнования по футболу, волейболу, мотокросс, шахматные турниры, встречи с представителями таких романтических профессий, как вертолетчики или пожарные. Создали свой музыкальный ансамбль. У каждого курсанта обязательно было поручение, за выполнением которого следил совет лагеря.

Ребята с удовольствием трудились: разгружали простаивавшие контейнеры, выкопали 50-метровую траншею по просьбе работников столовой, очистили девять гектаров лесопосадок от сухостоя, спланировали площадку для детского сада, восстановили сломанный забор вокруг школы. Подкупала их возможность распорядиться результатами своего труда. На заработанные деньги приобрели первую в истории «Подвига» форму.

В итоге сложился настоящий коллектив, на базе которого и был создан в Магадане круглогодичный городской военный спортивно-технический клуб «Подвиг», название которого расшифровывалось так: Подросток, Обладающий Доблестью, Выдержкой, Инициативой, Гордостью.

Структура ВСТК похожа на структуру воинского подразделения: четыре курсантские роты, рота управления, то есть армейский батальон. Клуб расширяется, сейчас появились роты в поселках Тауйск и Усть-Омчур. Главное руководство — Совет командиров, возглавляет его председатель. Все должности занимают сами курсанты. Только начальник, его заместитель и некоторые руководители кружков — взрослые.

Формы и методы работы ВСТК разнообразны, складывались они в течение всего времени. Несколько лет действуют кружки и секции: парашютного дела (прыгать начинают с 14 лет), радиodela, плавания, самбо, картинга, мотосекция, стрелковая, туристическая, лыжная, начальной военной подготовки. Программа

Эдуард РОДЮКОВ

Автор служит в Главном политическом управлении Советской Армии и Военно-Морского Флота, полковник.

максимум предполагает, что курсант должен пройти несколько, а то и все виды названных занятий. Обычно так и бывает.

«**П**одвиг» — это прежде всего военный клуб, так характеризует свое детище Владислав Акользин.

Хорошо помогают клубу воины Дальневосточного военного округа, пограничники. Самая тесная связь у «Подвига» с областной организацией ДОСААФ. Благодаря такому взаимодействию по инициативе клуба в апреле прошлого года на Дальнем Востоке был проведен первый слет дальневосточных военно-патриотических клубов, агитпробег по дорогам Магаданской, Сахалинской областей, Приморского и Хабаровского краев. Курсанты «Подвига» побывали в частях почти всех родов войск.

Восхитила их военная авиация. Парашютную подготовку ребята проходят в одной из воздушно-десантных частей округа. Большая часть из 380 курсантов имеют не менее 10 прыжков. Прямой контакт с военным комиссариатом области позволяет всем воспитанникам клуба проходить службу именно в ней. Даже инструкторами при подготовке к прыжкам назначаются бывшие курсанты «Подвига».

Занятия самбо, плаванием и другими видами спорта способствуют подготовке к службе в ВДВ. Кроме того, все курсанты обязательно сдают нормы ГТО. Результаты вывешиваются на специальном стенде — есть возможность сравнить, порадоваться или, напротив, огорчиться и сделать для себя выводы. Дух состязательности поддерживают соревнования между взводами, ротами и клубами. Стало традицией в день рождения комсомола под руководством ГК ВЛКСМ, военного комиссариата, обкома ДОСААФ проводить соревнования.

«ПОДВИГ»

Есть у курсантов «Подвига» своя форма, предусмотрены в ней аксельбанты, сезонные и должностные нашивки, нагрудный знак «ВСТК «Подвиг», знаки «Памяти героев верны», «За добрые дела» (идею, кстати, позаимствовали у Петра I). Формой мальчишки гордятся.

Энтузиастов ВСТК постоянно и деятельно поддерживают местные партийные, советские, комсомольские органы, комитет ДОСААФ. Материальную основу клуба помогали и помогают создавать коллективы АвтоТЭКа, управления «Североэнергоремонта», городской нефтебазы.

С МАЛОЛЕТНИМИ ПРЕСТУПНИКАМИ НЕ НАДО БОРОТЬСЯ?

НЕФОРМАЛЫ

Не сразу удалось клубу решить проблему своих стен. Сначала собирались в Доме культуры автотранспортников, затем город выделил полуподвал одного из административных зданий. Здесь устроили мотокласс, фото- и радиокласс. В 1984 году горисполком разрешил занять часть первого этажа в новом пятиэтажном здании, только что построенном на берегу реки Магаданка, а затем еще и подвал, так называемое «техническое подполье». Сырость, темнота, строительный мусор не испугали ребят. 325 кубометров грунта вынесли отсюда мальчишечьи руки, 670 квадратных метров бетона уложили. Зато есть теперь где развернуться!

Большим подспорьем в работе клуба является его участие в военно-патриотическом движении в масштабах страны. В 1987-м были в Ашхабаде на I Всесоюзном сборе молодых воинов запаса. В августе 1988 года принимали участие в Новороссийском сборе руководителей военно-патриотических объединений, клубов и их курсантов. «Подвиг» тесно поддерживает связь с Ассоциацией военно-патриотических объединений, клубов, советов молодых воинов запаса и воинов-интернационалистов, щедро раздает свой опыт, переписываясь с другими клубами, горкома комсомола, организациями ДОСААФ.

В кружках, спортивных и технических секциях «Подвига» постоянно занимаются более 500 детей и подростков. За десять лет существования клуба через него прошло более 6 тысяч ребят, многие из них связали свою жизнь с армией. Клуб — лауреат премии Магаданского комсомола, носит звание «гвардейский».

Сила «Подвига» — в объединении усилий единомышленников. На протяжении всего времени существования — и в годы неудач, и в годы признания — рядом с детьми в клубе были их папы и мамы. Родительский комитет, который уже не один год возглавляет Татьяна Антоновна Идрисова, всегда брал на себя самые тяжелые участки.

Крепкая дружба связывает юных курсантов с воинскими частями Дальневосточного военного округа. Особенно — Военно-Воздушных Сил и воздушно-десантных войск.

И, конечно, успехи клуба неразрывны с бессменным его руководителем. Акользин — человек большой души, прекрасный воспитатель. В 1988 году он награжден Знаком А. П. Гайдара. Владислав Сергеевич пользуется заслуженным авторитетом у земляков, которые избрали его народным депутатом, членом обкома партии.

Есть трудности у магаданского клуба? И немалые. Об этом также шел разговор на встрече с генералом армии Лизичевым. Не удовлетворяет коллектив техническая база клуба, из-за отсутствия обещанной военной техники задерживается строительство мемориала, порой не хватает средств на реализацию больших планов курсантов, не всегда находят они понимание у представителей администрации ряда районов города. Два года назад «Подвиг» приобрел статус городского Дома культуры с соответствующим штатом. Возникли проблемы в оплате, материальном стимулировании как штатных его сотрудников, так и общественников. Почему бы из средств, полученных за счет сокращения Вооруженных Сил, не выделить определенные суммы на создание и функционирование военно-патриотических клубов?

Планы у ребят большие и интересные. Идет подготовка к агитперелету по районам Дальнего Востока и Сибири, поездке на Кубу. Мечтают мальчишки побывать в США, встретиться с «зелеными беретами».

Тревожными сводками об уголовной преступности малолетних полнятся газеты и журналы страны. Как бы мне хотелось под каждой из них опубликовать эту корреспонденцию.

У НАС В ЖУРНАЛЕ

ХОЗРАСЧЕТНЫЙ ЦЕНТР

ЮРИДИЧЕСКАЯ
СЛУЖБА

Разъясните, пожалуйста, кто награждается почетным званием «Заслуженный работник транспорта СССР» и его правовой статус. Слышал, что это звание касается и авиаторов.

Н. Яфясов.

Положение о почетном звании «Заслуженный работник транспорта СССР» утверждено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 февраля 1989 года. Почетное звание присваивается Президиумом Верховного Совета СССР высококвалифицированным работникам предприятий, объединений, учреждений и организаций воздушного транспорта за выдающиеся достижения в выполнении заданий по грузовым и пассажирским перевозкам, улучшении использования транспортных средств, обслуживании пассажиров, достижении высокой рентабельности работы, обеспечения безопасности движения и сохранности грузов, значительный вклад в разработку и освоение новейшей техники и работающим в этой отрасли народного хозяйства не менее 15 лет. Присвоение почетного звания «Заслуженный работник транспорта СССР» производится по представлению Министерства гражданской авиации, других министерств, государственных комитетов и ведомств СССР, в ведении которых находятся предприятия, объединения, учреждения, организации транспорта, Советов Министров союзных республик.

Кандидатура для присвоения данного почетного звания предварительно рассматривается на собрании трудового коллектива или его советом, о чем делается запись в наградном листе. Представление вносится совместно с соответствующим центральным комитетом профсоюза, республиканским советом профсоюзов.

Лицам, удостоенным почетного звания «Заслуженный работник транспорта СССР», вручается грамота Президиума Верховного Совета СССР и нагрудный знак установленного образца. Нагрудный знак носится на правой стороне груди и при наличии у лиц, удостоенных указанного почетного звания, орденов СССР, размещается над ними.

Каков порядок назначения и выплаты пенсий за выслугу лет заслуженным мастерам спорта СССР, мастерам спорта СССР международного класса — членам сборных команд СССР.

Т. Титова

Действующим законодательством, а также постановлением Госкомтруда СССР, ВЦСПС, Госкомспорта СССР от 13 февраля 1989 г. № 584—МК/09—14/20 пенсии за спортивные достижения и выслугу лет назначаются при общем стаже работы не менее 20 лет заслуженным мастерам спорта СССР и мастерам спорта СССР международного класса, состоявшим в штате команд мастеров не менее 10 лет, в том числе в сборных командах СССР, или не менее 6 лет в составе сборных команд СССР. Пенсии за выслугу лет исчисляются из среднемесячного фактического заработка, получаемого в сборной команде СССР и штатной команде мастеров.

Юридическая
служба «КР»

ждет ваших вопросов,
дорогие читатели.

Афганистан в моей судьбе

Александр ОЛИЙНИК

Автор — подполковник, с 1985 по 1989 год служил в Республике Афганистан. На его счету 56 прыжков с парашютом. Награжден орденом Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги», афганским орденом «За храбрость».

ЧАС

Последний боевой вылет был самым коротким за всю его летную жизнь. Всего — 2 минуты и 32 секунды — как бесстрастно зафиксировали бортовые приборы объективного контроля. Короткокрылые «грачи» — штурмовики Су-25 — взлетели парой. Павлюков шел вслед за ведущим — старшим лейтенантом Александром Почкиным. Земляком и закадычным другом. С левым разворотом набирал высоту над аэродромом. Один круг, второй. И вот уже близкие заросли «зеленки» побежали под фюзеляжем — это началась Чарикарская долина, до самого горизонта окруженная цепями гор. Именно отсюда начинается печально знаменитое ущелье Пяти львов, как называют Панджшер, — где был главный плацдарм контрреволюционных сил на территории Афганистана.

А между тем афганская армия приостановила боевые действия, войска возвратились в места постоянной дислокации. Из пакистанских и иранских лагерей потянулись к границам Афганистана беженцы. В провинциях, уездах приступили к работе чрезвычайные комиссии по национальному примирению, на площадках, майданах шло братание с теми, кто сложил оружие...

Но «штык в землю» вонзили не все и до сих пор. А тогда...

Из оперативной сводки МГБ Республики Афганистан за 21 января 1987 года: «Провинция Парван. В 00 часов 15 минут произведен ракетный обстрел аэродрома в городе Баграм. Потерь нет. Ранено 3 человека. Повреждена взлетно-посадочная полоса. Ответный огонь не открывался... Провинция Газни. В 2 часа 15 минут ракетами «земля—земля» обстрелян аэродром Газни».

В условиях примирения задача у «грачей» была одна — прикрывать стартующие и заходившие на Кабульский аэродром транспортные самолеты.

Неполных три месяца находился на афганской земле старший лейтенант Павлюков. Летал много, по два-три вылета в день. Вот выдержка из его наградного листа: «Принимал участие во всех проводимых операциях в Газни, Асадабаде, Герате, Ургуне, в ущельях Панджшер, Алихейль, Марульгаб. При выполнении боевых задач действовал тактически грамотно, смело и хладнокровно. Имел общий налет часов — 415. В Афганиста-

не выполнил 89 боевых вылетов с общим налетом 86 часов». И вот в очередной раз выходил на боевой курс. Высота — более двух тысяч метров. Ведущий оглянулся и обомлел. Ведомый исчез.

— 051-й, отвечайте! — раздался в эфире тревожный голос Почкина. На бортовых часах было 15 часов 45 минут местного времени. Истекла четвертая минута полета. Павлюков молчал...

Костя Павлюков родом с Алтая. Рос вместе с младшим братом в семье, где знали цену поту и копейке. Отец Григорий Герасимович и мать Светлана Григорьевна приучили сыновей к труду, самостоятельности. В летние каникулы работали вместе с родителями в барнаульском совхозе «Цветы Алтая». С классом Костя уходил в походы по местам трудовой и боевой славы земляков, участвовал в поисковой работе красных следопытов. Вступил в ДОСААФ.

В школе у Кости было два любимых предмета — математика и рисование. Рассказывают, что вместе с первыми детскими книгами он научился читать электросхемы. Однажды родители пришли домой и ахнули: их девятилетний сын сидит среди разбросанных деталей только что купленной радиолы — разобрал по схеме. Правда, изумились, когда он четко собрал радиолу.

В 1981 году стал курсантом Барнаульского высшего военного авиационного училища летчиков имени главного маршала авиации К. А. Вершинина.

Однажды на экзамене за первый курс он быстрее всех сделал расчеты, но табло вычислительной машины показало другой результат. Павлюков стал доказывать преподавателю, что в программу машины заложены неверные расчеты. Но куда там... И только через три года на госэкзаменах при решении аналогичной задачи выяснилась ошибка... вычислительной машины.

Из рассказа подполковника Попова, бывшего в училище заместителем командира батальона по политической части:

— Из сотен курсантов Павлюкова нельзя было не заметить. Отличался он не пятерками, хотя учился неплохо, а тем, что имел всегда свою точку зрения, говорил то, что думал, а думал всегда оригинально. Не забуду новогодний концерт в 1983 году. Старшекурс-



ники во главе с Павлюковым на базе городского ТЮЗа организовали театральный костюмированный маскарад с едкими эпиграммами, частушками, высмеивающими наши училищные неурядицы, чинопочитание. Досталось и нам с командиром батальона... Всяко бывало. Однажды на полетах самовольно отклонился от полетного маршрута, сделал крюк на учебном Як-28 и пронесся над самой крышей дома невесты. Его тогда наказали... Когда на двадцатилетие к нему в училище приехал отец с братом, Костя организовал семейный заплыв через Обь. «Батя у меня молодец, — с гордостью говорил он, — сто очков вперед любому парню даст».

Много упреков, заслуженных и незаслуженных, получал в своей недолгой жизни этот невысокий парень с русым чубом и ироничной улыбкой. Из-за того, что был упрямым, ершистым, стремился всегда проверить себя, доказать на деле, чего он стоит.

...С волнением переступал я порог скромного офицерского модуля на аэродроме Баграм, где жил Павлюков на афганской земле с друзьями — офицерами-летчиками Александром Почкиным, Андреем Резниковым, Виктором Земляковым. Аккуратно заправленная солдатская кровать. На ней — летная фуражка.

— Знаете, каким он был!? — Земляков, выдохнув это, задумался.

— С военного училища мы служили с Костей вместе, — делился воспоминаниями старший лейтенант Федченко. — Он был открытым, душевным и очень общительным. Среди нас слыл самым начитанным, знал наизусть множество стихов, песен. А его обширные познания в математике не раз выручали нас, молодых летчиков, при расчете различных полетных заданий, маневров. Но никогда Костя этим не кичился, не стремился показать, что он умнее, смекалистее товарищей. Когда его самолет сбили, мы не знали, погиб он или нет. Но было ясно: если Костя жив, в плен он не сдастся...

Павлюкова любила вся эскадрилья «грачей». Между трудными взлетами летчики и техники с ним не скучали: у Кости веселый анекдот всегда был наготове. А по вечерам пел друзьям под гитару песни Высоцкого и совре-



менные лирические. И обязательно — «афганские» — «Кукушка», «Самолет заходит на посадку». И эту:

«Пролетают машины под грохот далекого боя,
Унося наши жизни навстречу врагам
и судьбе,
Все, кто здесь побывал, мои братья
по боли и крови,
По жизни — вдвойне»...

В минуту откровения он признавался другу — однокласснику старшему лейтенанту Владимиру Палтусову: «Больше всего в жизни я хотел бы стать отличным летчиком и воспитать хороших детей». Все мечтал вслух: кто у них с Любой будет — дочь или сын? Хотел побывать на свадьбе младшего брата, который служил срочную в Афганистане десанником. Планировал поступить в Военно-воздушную академию.

Что же случилось в небе над Чарикаром? Почему не отвечал на свой позывной старший лейтенант Павлюков? Это стало известно позже: штурмовик внезапно поразила зенитная ракета «стингер». Константин даже не успел доложить об этом ведущему. Зато успел рвануть красную скобу катапульты. Взрыв самолета и отстрел кресла — почти одновременно. Только у самой земли раскрылся купол парашюта. Вот почему никто не увидел летчика в воздухе.

Из рапорта заместителя командира эскадрильи майора Александра Рыбакова: «Доклаживаю, что в 15.43 мое внимание привлекла пара самолетов, взлетевших над аэродромом. После второго разворота на высоте примерно 1700—2000 метров в самолете ведомого вспыхнуло белое облако, характерное для разрыва зенитной ракеты «стингер». Через 1—2 секунды произошел второй взрыв, более мощный, от которого самолет с большим креном и углом пикирования 35—40° начал падать. Через три минуты по команде командира эскадрильи подполковника Стрепетова мы произвели взлет и вышли в район падения самолета...»

«Грачи» барражировали над долиной, искали останки самолета, белый купол парашюта летчика, если тот катапультировался. Напрасно. «Зеленка», казалось, навечно похоронила тайну.

Из журнала учета выполнения поисково-спасательных работ: «При выполнении

боевого задания по прикрытию посадки Ил-76 на аэродроме Кабул произошла боевая потеря самолета Су-25, пилотируемого старшим лейтенантом Павлюковым. Это произошло после выполнения взлета парой и набора высоты штурмовиками. Ведомый Павлюков сбит ПЗРК (координаты пуска 38 755 000—12 517 500), загорелся, перешел в крутое пикирование и взорвался на земле. Летчик катапультировался с высоты 1800 метров, приземлился в Чарикарской зеленой зоне, контролируемой мятежниками. Самолет упал в 10 км от аэродрома Баграм. Пара ПСС (поисково-спасательной службы) капитанов Бортника и Солянева из готовности № 2 через 9 минут взлетела в район предполагаемого приземления летчика. ПСС пыталась найти потерпевшего катастрофу летчика радиотехническим способом наводкой на работающий «маяк» радиосигнала «Комар». Однако ни летчика, ни парашют обнаружить не смогли. При попытке подсесть в одном из подозреваемых районов ведущий пары ПСС капитан Бортник был обстрелян из ДШК, получил пробоины в районе пилотской кабины. По команде вертолет возвратился на аэродром. В район поиска была направлена пара ПСС под командованием капитана Мельникова... В 17.00 (15.30) в район падения самолета вышел парашютно-десантный полк (двумя ротами). Однако из-за темноты и сильного противодействия десантники вынуждены были временно прекратить поиск до рассвета 22 января 1987 года... Получили боевые повреждения: 2 — Ми-8 и 2 — Ми-24. Начальник ПСС армии подполковник В. Погуляев».

Когда в воздух поднялись четыре вертолета ПСС в сопровождении вертолетов огневой поддержки, ведущий экипаж под командованием капитана Юрия Бортника тут же обнаружил сигнал от аварийной радиостанции «Комар», которая имеется у каждого летчика в НАЗе — носимом аварийном запасе. Вертолеты устремились в район работы радиосигнала. Едва винтокрылые машины перестроились в круг, пошли на снижение, из зарослей их встретил мощный загадочный огонь. У ведущего вертолета пробили пилотскую кабину, был ранен член экипажа...

(Продолжение следует).



ВСТРЕТИЛИСЬ ДВА МНЕНИЯ...

Почти вся моя жизнь связана с Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту. Летную биографию начинал в тридцатые годы в аэроклубе, после многолетней службы в военной авиации давно работаю в райкоме ДОСААФ. Хочу поделиться некоторыми мыслями о деятельности Общества.

Как ни жаль, но надо признать, что мы сильно обюрократились. Плюс к этому пропитались настроениями иждивенчества. Исчез тот дух подлинной добровольности и энтузиазма, какой был свойствен осоавиахимовским организациям в прежние времена. Вспомниаю аэроклубы в Горловке и Краматорске, где учился и работал. Влюбленные в небо, мы и наши инструкторы чувствовали себя единой семьей. Сейчас часто и много говорим о недостаточности материальной базы, о нехватке средств, а тогда мы с готовностью сами строили, сами придумывали и создавали тренажеры, не чурались никакой работы для своего клуба. Не было роскошных зданий, какие сегодня занимают в некоторых местах Дома ДОСААФ, но и в тех скромных подвалах, в каких нередко ютились авиационные спортсмены, моделисты, царил дух творчества, увлеченности делом.

Не подумайте только, что я призываю вернуться к бедности. Мол, мое поколение обходилось малым, а нынешняя молодежь слишком требовательна. Нет, конечно. Времена изменились, другая техника, другие условия жизни. И не о том моя речь. Просто: зайдешь в иной Дом ДОСААФ, а там на табличке часы работы — от 9 до 18. Вечером или в выходной, когда учащаяся и рабочая молодежь могла бы прийти сюда как в свой клуб, — закрыто!

Как вернуть добровольному Обществу его прежние основы, характер подлинной добровольности — об этом, вероятно, думаю не я один, а многие активисты и работники ДОСААФ.

Герой Советского Союза
М. КИБКАЛОВ

Зеленоград

Уважаемые товарищи!

А вы сами-то, честно, верите в существование ДОСААФ? В его полезность? Что кроме добровольно-принудительных взносов, взимаемых со школьников и студентов, да билетов лотереи, распространяемых тоже под большим нажимом, есть на счету этого Добровольного общества? Авиаспортклубы? Но попробуйте туда пробиться... Мест нет. Понимаю, самолетный, парашютный спорт очень дорог. Ну, а авиамоделистам чем и как может помочь ДОСААФ? Чаще всего или почти всегда — ничем: ни материалами, ни оборудованием, ни помещением. Вот и подумаешь — а зачем и кому он нужен, ДОСААФ?

Б. ИППОЛИТОВ

Москва

ВОТ ТАКИЕ ДВА ПИСЬМА.

А ЧТО ДУМАЕШЬ ТЫ, ЧИТАТЕЛЬ!

VIII чемпионат мира по групповой акробатике: мысли вслух

Григорий СЕРЕБРЕННИКОВ,
заместитель председателя
Федерации
парашютного спорта
СССР

Во время торжественного закрытия чемпионата мира, когда нашим парашютистам вручали серебряные медали, мне почему-то вспомнился 1981 год. Могилев, первые всесоюзные соревнования по групповой акробатике — Кубок СССР. На аэродром Могилевского АСК собрались тогда известные мастера классического парашютизма — Анатолий Осипов, Александр Коротков, Владимир Суббочев... Были среди них и нынешние призеры VIII чемпионата мира — Александр Белоглазов, Юрий Парфенчиков, Владимир Царев, Александр Круглов, Виталиус Янушаускас. Прямо скажем — работали они тогда неуверенно, медленно образовывали фигуры, делали много ошибок. Но все горело желанием учиться и учиться, совершенствовать технику выполнения фигур. Конечно, невозможно сравнивать те результаты с показателями команд-призеров чемпионата мира — мы делали только первые шаги в этом виде спорта.

На следующий год был проведен первый чемпионат СССР в Ворошиловграде. Его программа состояла из двух упражнений — групповые акробатические прыжки среди команд, состоящих из четырех и восьми человек. В каждом упражнении — 5 обязательных и 5 произвольных прыжков. После этого Постановлением бюро Президиума ЦК ДОСААФ СССР была создана сборная команда страны по групповой акробатике, а парашютисты других стран уже готовились к V чемпионату мира. Хорошо помню слова председателя оборонного Общества трижды Героя Советского Союза маршала авиации А. И. Покрышкина, высказанные на заседании: «Как же могло случиться, что мы не участвуем в чемпионатах мира по групповой акробатике?» И вот ЦК ДОСААФ СССР выделил средства, и сборная команда страны по новому виду спорта приступила к тренировкам.

Дебютировали мы на VI чемпионате мира в 1985 году в Югославии. Встретили нас там как желанных гостей, но настороженно. Результаты были неплохие. Команда-восьмерка заняла 4-е место, набрав в сумме 72 фигуры, четверка — 10-е — 81 фигура. Но отрыв у призеров значительный: у чемпионов — восьмерки США — 120 фигур, четверки Франции — 118. Однако наши спортсмены здесь прошли великолепную школу, и уже на VII первенстве мира в Бразилии восьмерка СССР завоевала бронзовые медали (105 фигур), впереди команда США (119) и Франции (117). Четверка тоже значительно передвинулась вперед — 5-е место (115), у победителей — групповиков Франции — 134 фигуры. Отрыв ведущих команд мира, конечно, очень большой. Но мы, повторяю, настойчиво учились, а учителями были соперники. Особенно нам много



помогли спортсмены США, которые без утайки делились своим опытом работы. А наши ребята оказались хорошими учениками.

Восьмая встреча сильнейших парашютистов планеты по групповой акробатике, состоявшаяся в городе Ампурия-Брава (Испания), оказалась рекордной по количеству участников: 28 команд-четверок и 14 восьмерок. Организаторы хорошо подготовились к приему гостей: размещение в отличных гостиницах на берегу Средиземного моря, организация питания, обеспечения автотранспортом, самолетами, подготовка спортивного городка на аэродроме, судейство и забота о зрителях — все это до мелочи было продумано.

Зная о том, что город Ампурия-Брава расположен в такой местности, где в середине дня преобладают сильные ветры, хозяева подготовили запасной аэродром — аэропорт в Жироне на расстоянии 55 километров от места соревнования. И эта подстраховка была ненужной. Из-за сложных метеорологических условий три дня пришлось работать в Жироне.

В делегацию Советского Союза входили тренеры В. Газетов (Москва), выполнявший здесь обязанности судьи, и А. Волков (Рязань), наземный оператор А. Флорин, воздушный оператор В. Крылов, команда-четверка: В. Младинов — капитан, В. Царев, В. Янушаускас, А. Жиров — спортсмены оборонного Общества, восьмерка: А. Белоглазов — капитан, Е. Андреев, Ю. Ерофеев, А. Зотов, А. Лоханов, А. Мерц, А. Останин, Ю. Парфенчиков, запасной А. Козлов — все парашютисты воздушно-десантных войск.

Мы прибыли на соревнования на пять дней раньше, и команды смогли совершить по шесть тренировочных прыжков (за плату). Это хорошо сказалось на дальнейшей работе, так как прыжки проводились с военных самолетов, которые отличались от наших Ан-2 и вертолета Ми-8 скоростью полета и условиями отделения. Кроме того, спортсмены прошли адаптацию. В общем, ко дню начала соревнования парашютисты СССР были полностью готовы к борьбе.

На открытии чемпионата зрительские трибуны были заполнены до отказа. После торжественной церемонии начались показательные прыжки. От каждой делегации участвовало по два спортсмена. От нас — А. Круглов и В. Крылов. Затем спортсмены построили многометровую пирамиду. Надо сказать, что это довольно трудное дело.

Первый же прыжок по программе состязаний показал, что бой будет нелегким. Среди четверок лидерство взяла очень техничная команда Франции и не выпускала его до конца соревнования. Достаточно сказать, что десятый прыжок ей можно было не выполнять, такой у нее большой отрыв от преследователей (см. технические результаты). За ней устремились четверки США, СССР, КНР, Италии, Австралии, ФРГ и Швейцарии. И до последнего прыжка эта борьба держала всех в напряжении — настолько плотными были показатели. Перед десятым туром мы отставали от спортсменов США на две фигуры, а за нами шло несколько команд, которые вполне претендовали на место в призовой тройке. В 10-м прыжке наша четверка чисто и четко выполнила четырнадцать

ОБИДНО ЗА

Фото мастера спорта А. Карташова



фигур и тем самым опередила команду США, которая прыгнула на этот раз неудачно — ей засчитали всего 11 фигур. Итак, сборная команда СССР впервые завоевала серебряные медали чемпионата мира.

Паращютисты США и КНР набрали одинаковое количество очков, и только дополнительный прыжок вывел спортсменов США на третье место.

Не менее драматично проходила борьба и среди восьмерок. Здесь с немалым преимуществом лидерство захватили спортсмены США, СССР и Франции, показавшие отличную технику построения фигур, четкость в работе, то есть были на голову выше остальных соперников. И в этом упражнении восьмерка СССР завоевала серебряные медали.

Чемпионат мира показал, что советские паращютисты сделали большой шаг вперед. Их результаты вполне могли быть выше, но сказывался недостаток опыта международных встреч.

Впервые на чемпионате мира среди восьмерок-призеров разыгрывался кубок, учрежденный Международным олимпийским комитетом. Выполнялся специальный прыжок. Выиграла его сборная команда СССР.

Нас горячо поздравляли жители города, соперники — спортсмены всех делегаций. Это было не только признанием мастерства наших паращютистов, но главное, мы представляли Советский Союз.

Многочисленные беседы с коллегами из разных стран, непринужденные и на официальных приемах руководителей делегации непременно проходили с вопросами о перестройке.

Серебряные медали для наших ко-

манд — это награда за труд спортсменов, тренеров — В. Газетова, А. Волкова, воздушных и наземных операторов, работников клубов, которые представляли свои базы для тренировок. Сборная, уверен, могла бы выступить лучше. Что ей мешает?

Как и в других видах паращютного спорта, у групповой акробатики немало нерешенных вопросов. Один из них — нет высококачественной техники, от которой во многом зависят показатели спортсменов. С паращютами США, Франции, имеющими высокие тактико-технические данные, образно говоря, прыгает весь мир. Невольно подумалось: а какие бы результаты показали наши спортсмены, будь у них такие удобные, легкие, маневренные, красивые паращюты?

Нам очень горько, что разработчики ткани, конструкторы спортивных паращютов так далеко отстали от ведущих фирм мира. Спортивная общественность страны знает, сколько труда было вложено Управлением авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР, Федерацией паращютного спорта, автором этих строк, чтобы сдвинуть эту наболевшую тему с мертвой точки. Но кроме обещаний, которые дают наши разработчики ткани, паращютов, МАП СССР, в кабинетах ЦК КПСС, на межведомственных совещаниях самого высокого уровня, мы ничего не слышим.

Я хочу обратиться к доктору технических наук О. Рысеву, к возглавляемому им многотысячному коллективу: когда же мы будем гордиться отечественными спортивными паращютами так же, как мы восхищаемся нашими спортсменами? Неужели нет у вас, товарищи, профессиональной гордости, если можете спокойно смотреть, как члены сборной команды страны сами, по разрешению УАП и АС ЦК ДОСААФ СССР, разрабатывают новые подвесные системы, ранцы, вытяжные устройства и затем шьют все это в кооперативе 3-го Ивановского швейного завода?

Надо обратиться и к заказчикам паращютной техники — представителям Военно-Воздушных Сил. Неужели там неведомо, что авиационные организации ДОСААФ работают при остром дефиците спортивной техники? Клубам не хватает учебно-тренировочных паращютов Д-1-5у, УТ-15, Т-4-4, уже не говоря о ПО-16. Наши заявки из года в год не выполняются и особенно плохо обстоят дела ныне. В 1989 году для успешной работы клубов требовалось 2699 паращютов ПО-16 — выделено только 700 куполов, 3468 Д-1-5у, а получили только 550, 1393 УТ-15—320, 1141 Т-4-4 — дали всего 200 штук. Как работать?

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ

Место	Страна	Прыжки										Сумма
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Среди команд-четверок:												
1.	Франция	17*	16	18	17	14	14	15	16	11	14	152
2.	СССР	16	11	13	14	12	12	13	15	12	14	132
3.	США	14	13	16	13	12	13	13	15	11	11	131
4.	КНР	15	12	14	13	12	13	12	17	10	13	131
5.	Италия	13	12	16	14	12	11	13	14	10	13	128
6.	Австралия	15	13	16	14	8	13	13	16	7	12	127
Среди команд-восьмерок:												
1.	США	14	15	17	13	14	12	13	11	14	15	138
2.	СССР	13	14	17	13	12	12	12	12	13	15	133
3.	Франция	14	10	15	12	11	11	13	12	13	14	125
4.	Англия	8	8	12	9	9	6	9	9	10	9	89
5.	Швейцария	8	7	8	8	7	6	8	7	8	9	76
6.	Австралия	7	7	9	5	9	6	9	7	8	6	73

* Количество выполненных фигур.

СОВЕТСКИЙ ПАРАШЮТ

От редакции. Проблемы, поднятые в корреспонденции Григория Себреникова, связаны, конечно, не только с престижем нашей державы, паращютно-десантной подготовкой и спортом. Речь опять-таки идет о воспитании советских людей, организации их содержательного, интересного досуга. Поэтому предлагаем всем заинтересованным и ответственным ведомствам откликнуться на выступление журнала.



Французские дневники

✦ уважать себя заставили

✦ от Ми-2 болит голова

Наталья ВАРИЧЕВА,
мастер спорта
международного класса

Во Франции в сентябре 1989 года прошел VI чемпионат мира по вертолетному спорту. Как никогда он был представительным и интересным. В нем приняли участие 38 экипажей из 6 стран на 13 типах легких вертолетов, и проходил он в не совсем обычном месте — на ипподроме г. Шантийи, что в 40 км на северо-восток от Парижа. Городок этот является европейской столицей конезаводства. Здесь регулярно проходят скачки и международные аукционы лошадей.

Спонсорство... Три года назад мы даже предположить не могли, что с его помощью можно решить столько проблем! Выехать во Францию за 10 дней до чемпионата, потренироваться там, ознакомиться с полетными картами и местностью, адаптироваться в новых условиях, — это ли не предел мечтаний? Все расходы по пребыванию делегации в период тренировок взяла на себя французская компьютерная фирма «Анирал-ЮТЕК», разместив на фюзеляжах вертолетов свою рекламу. И чувствовали мы себя в чужой стране не просто туристами, а гостями, что, поверьте, намного интереснее. Нас очень тепло принимали сотрудники фирмы, ее руководитель Семен Ефимович Каплан. Они проявляли неподдельный интерес к нашей стране, вертолетному спорту. Многие даже покатались на наших вертолетах. Рассказывали о Франции, о себе, о своей фирме, кстати, имеющей фили-

алы по всему миру и налаживающей контакты с СССР. Общение облегчалось тем, что сам Семен Ефимович, его сын Александр с женой, кое-кто из сотрудников свободно разговаривали по-русски.

Состоялся и «микроматч» со сборной Франции. У нас летал экипаж Дербасова с Улановым, у них — Рэми и Патрик Фуртик, сын и отец. В обратном сочетании, отец — пилот, сын — второй член экипажа, они стали чемпионами открытого первенства Франции этого года. На «Слаломе» результаты советского и французского экипажей были почти одинаковы, на «Малой высоте» у наших вышло лучше. Микроматч прошел увлекательно, интересно, с большой пользой для всех участников.

Однако в положении о VI чемпионате мира было много неясностей по выполнению упражнений, а порядок в судействе вообще отсутствовал. Как выяснилось, организаторы сами точно не представляли, каким образом решать многие организационные и судейские вопросы. И вот Ричард Фенвик, директор чемпионата, организует в Париже неофициальную встречу с советскими и американскими судьями. В результате трехчасовой напряженной работы появился окончательный вариант порядка судейства, прояснились многие детали по выполнению полетов. И что интересно, практически по всем вопросам позиции американских и советских представителей совпадали. Обе стороны показали свою компетентность и стремление к объективности. Теперь предположим, что мы не имели бы спонсора и в это время не находились бы во Франции. Ни повлиять на что-то, ни даже

знать многие вещи не смогли бы. Получилось бы опять, как в Англии в 1986 году — кое-что, кое-как узнали на брифинге перед вылетом и... «Вперед, за Родину!»

5 сентября был последний, или крайний, как принято говорить у летчиков, тренировочный день нашей команды. На аэродроме Бове приземлилась сборная США на 11 вертолетах. Она три недели тренировалась в Бельгии и по пути в Шантийи села в Бове — международном аэропорту, чтобы «пройти таможню». Пока руководители занимались формальностями, американские и советские летчики познакомились, пошли разговоры, осмотр техники, обмен значками, сувенирами, фотографирование. Право же, это замечательные минуты, особенно если есть давно знакомые друзья, с которыми встречались уже 2—3 раза. И надо было видеть, как люди, разговаривая на разных языках, с помощью жестов и улыбки, умудряются понимать друг друга. А потом почти 20 вертолетов, американских, советских, французских, поднялись в воздух и направились в сторону Парижа. На скорости 100 км/ч они пролетели над красивой столицей мира по большому кругу, держа в центре его, как главный ориентир, Эйфелеву башню. Это было великолепное, незабываемое зрелище! (Вот бы над Москвой так, вокруг Кремля!)

На следующий день — торжественное открытие соревнований. На брифинге господин Фенвик заявил, что для него, как директора чемпионата, наиболее важны две вещи: безопасность полетов и объективное судейство. Первое — ни для кого не новость, всеми и всегда

безопасность полетов объявляется главным пунктом. А вот судейство действительно Фенвику удалось поднять на новый уровень. Несмотря на происходившие недоразумения и неразбериху из-за плохой организации (наши внутрисоюзные соревнования мы вспоминали как совершенный идеал порядка и четкости), несмотря на необъективность, заложенную в самом положении, несмотря на то, что американских судей было 24, а от других стран по 4—5 человек, судейство было как никогда демократичным.

Начались соревнования с полета по маршруту. И сразу обозначилась расстановка сил. Пять американских экипажей (из семи участвовавших) выполнили упражнение без штрафа. У наших же спортсменов были и ненайденные цели, и неточный сброс грузов в мишени. Еще больше штрафа имели летчики Англии, Франции, ФРГ. Маршрут выполнялся по схеме, приведенной на рисунке. На карте, выдававшейся экипажу за 5 минут перед вылетом, были обозначены: исходный, конечный и второй поворотный пункты маршрута (ИПМ, КПМ, ППМ₂), зона поиска с нанесенными на ней входными и выходными воротами, а также точками целей. ППМ₁ и ППМ₃ задавались географическими координатами. Место расположения мишеней надо было обнаружить в полете между ППМ₃ и КПМ. Финиш определялся по моменту посадки в воротах прибытия. Упражнение получилось проще, чем на польском и английском чемпионатах мира. К тому же, не забывайте, наши спортсмены были уже знакомы с местностью и с картами, четко знали, что делать в полете. Поэтому результаты советской сборной в этот раз оказались значительно выше, чем на двух предыдущих чемпионатах мира, когда мы сразу и значительно отставали от всех команд.

В следующем упражнении, «Визите», три экипажа не имели штрафа: два американских и один наш. Сергей Дербасов и Анатолий Уланов были названы чемпионами мира, — они имели меньшее отклонение от нуля на финише, чем остальные претенденты на этот титул. (ЭВМ округляла результаты до целых секунд, при неточности на одном из финишей до 0,5 сек штраф не начислялся, от 0,5 до 1,5 сек — начислялось одно штрафное очко как за 1 сек отклонения и т. д.) Наша команда в этом упражнении вплотную подошла к американской, но, увы, даже здесь, при наибольшей удаче, не превзошла ее.

На «Малой высоте» ничего сверхъестественного не произошло. Американцы ошибались чуть-чуть, побольше — наши, еще больше остальные. День этот за-



помнился особо плохой организацией. Несколько раз переносилось время начала полетов. А когда, наконец, «раскачались», то после трех стартовавших были вынуждены прервать розыгрыш упражнения для того, чтобы прямо на площадке провести совещание старших судей от каждой страны по поводу: можно высовываться второму члену экипажа из кабины или нельзя? Решили: можно.

Для самого зрелищного и интересного из упражнений, «Слалом с ведром», выбрали воскресенье. И не напрасно. Трибуны ипподрома были заполнены зрителями. Такого большого количества людей, желающих посмотреть вертолетные соревнования, нам еще не приходилось видеть. В тот день большинство спортсменов сборной СССР сделали свой лучший полет. Но на слаломе, как ни в каком другом упражнении, сказались недостатки нашего старенького Ми-2. Если его плохую управляемость и неудовлетворительную приемистость летчики еще могли как-то компенсировать своим мастерством и сверхнапряжением, то плохой обзор (пилот не видит ведра с водой в течение всего полета) уже не компенсируешь ничем. Среднеарифметическое расстояние центра ведра от центра стола у американцев — 7, у наших —

16 сантиметров. О недостатках Ми-2 и необходимости иметь новый вертолет уже столько сказано и напечатано, что боюсь «показаться назойливой».

Как я уже говорила, на этом чемпионате, как никогда широким было представительство техники. Тринадцать типов легких вертолетов! Было на что посмотреть. Сборная США вновь использовала боевой ОН-58 «Кайова». Результаты поразительные. Но только ли в вертолете дело? Конечно, нет. Бел-206 и «Джет Рэинджер», применяемые некоторыми английскими, французскими и немецкими летчиками, по существу та же «Кайова», только в гражданском исполнении. Но места, которые они заняли, расположены в последней трети турнирной таблицы.

Дать оценку каждому вертолету в рамках небольшой статьи трудно, поэтому ограничусь перечислением типов, принявших участие в соревнованиях. Хьюз-269С, Р-22 «Робинсон», Бо-105, Бел-47, «Джет Рэинджер», «Газель», «Экурель», «Алуэт-11», «Энстром», Хьюз-300, Бел-206, ОН-58 («Кайова»), Ми-2.

Те, кто довольно близко знает вертолетный спорт, конечно, спросят, что случилось с командой ФРГ, ранее выступавшей очень сильно? Дело в том, что вооруженные силы этой страны прекратили субсидировать подготовку спортсменов из числа военных вертолетчиков. В команду вошли и военные летчики, и гражданские, но все они прибыли или за свой счет, или за счет спонсора.

На чемпионате был только один женский экипаж в составе Татьяны Стекольниковой и Людмилы Корневой. Они выступили хорошо, заняв 10-е место и внеся свои очки в копилку команды (в командный зачет шли три лучших результата из пяти). Была еще летчица из Франции, восемнадцатилетняя Джульета Буше, у которой штурманом был ее отец. У Джульеты тоже неплохой результат — 17-е место. В качестве второго члена экипажа в немецкой команде участвовала еще одна женщина. В группе обеспечения команды США было несколько женщин-пилотов. Мы разговаривали со всеми и, конечно же, все летчицы ратуют за то, чтобы существовал отдельный личный зачет для женщин. Может, пора настойчивее ставить этот вопрос на заседаниях Международной вертолетной комиссии ФАИ?

Командный зачет

Страна	Очки	Летчики, чьи результаты вошли в зачет		
США	2373	Айсмингер	Лофтиц	Эгберт
СССР	2202	Дербасов	Коротаев	Стекольников
Англия	1746	Кэмпбел	Свэйлс	Хайвард
Франция	1598	Фуртик	Пескарولو	Дюрикс
ФРГ	1581	Хансес	Хейнрих	Ниеман

Личный зачет

Место	Летчик	Страна	Тип вертолета	Визит	Малая высота	Маршрут	Слалом	Сумма
1	Айсмингер Дж.	США	ОН-58	200	199	200	197	796
2	Лофтиц Дж.	США	ОН-58	199	200	200	194	793
3	Чёрч Дж.	США	ОН-58С	199	192	200	195	786
8	Дербасов С.	СССР	Ми-2	200	198	190	169	757
9	Коротаев В.	СССР	Ми-2	198	192	160	176	726
10	Стекольников Т.	СССР	Ми-2	196	171	175	177	719
11	Злобин А.	СССР	Ми-2	145	187	199	184	715
12	Хансес К.	ФРГ	Ал-11	198	195	157	151	701
13	Фуртик Р.	Франц.	Р-22	198	146	141	187	672
14	Полетаев А.	СССР	Ми-2	198	168	119	180	665
15	Кэмпбел Б.	Англ.	Газель	194	184	106	114	598





- Лейтенант Вячеслав Кравцов
- Младший лейтенант Андрей Передистый



Несоответствие во фронтовых документах 54-го Краснознаменного Клинского пикирующего бомбардировочного авиаполка обнаружил сотрудник Центрального архива Министерства обороны СССР Иван Васильевич Шаталов. То есть родственникам авиаторов одного из погибших в годы Великой Отечественной войны экипажей Пе-3 сообщили, что лейтенант Кравцов Вячеслав Матвеевич и младший лейтенант Андрей Яковлевич Передистый пропали без вести. Но хранится и документ, видимо, оформленный позже, о том, что экипаж 30 ноября 1941 года с отвесного пике в горящей машине врезался в землю близ деревни Сурмино Дмитровского района Московской области.

По прежним адресам авиаторов удивительно быстро удалось разыскать их родственников. Оказалось, что почти полвека ждала хоть какой-то вести о муже Мария Кирилловна Кравцова. До самой своей смерти ждали родители Андрея Передистого, и до сих пор не теряли надежды его три сестры и брат. Вновь и вновь перечитываю полученные в ответ на запросы письма.

Жена лейтенанта Кравцова: «Мой муж в 1941 году прислал своей матери, Акимии Фоминичне, письмо, разыскивая меня, надеясь узнать о рождении нашего ребенка.

Я успела доехать к своим родным в город Артемовск Донецкой области. Там, 14 августа 1941 года я родила сына, которого назвала Валерием — это было желание моего мужа. Мой сын рос здоровым, крепким парнем, служил в армии, стал офицером запаса... Муж родился в Славянске Донецкой области. В Артемовске закончил физкультурный техникум и через год был направлен по комсомольскому набору в Ворошиловградское (тогда летное) училище. В 1937 году служил в авиаполку (ст. Зябровка Гомельской области). Мы вместе учились в техникуме, а в 1938 году поженились. Слава был добрым, любящим, с мягким характером. Его любили и уважали товарищи. Подтянутый, аккуратный, исполнительный, хороший спортсмен, музыкант.

Никогда не забуду, как вместе участвовали в соревнованиях.

Отец и мать Вячеслава — Матвей Антонович и Акимия Фоминична умерли в разное время после войны. То последнее письмо с фронта бабушка передала внуку. Валерий, увы, заболел и умер. Я с того момента стала инвалидом... Но растет внук... Кравцова Мария Кирилловна»...

Сестра младшего лейтенанта Передистого: «Андрей в 1940 году закончил Харьковское летное училище. У него есть три сестры и брат. Родители умерли за год до весточки из газеты. И все время неистово ждали Андрея домой. Надежда Васеленко. Днепродзержинск».

В семье Передистого сохранили его единственное письмо. С волнением разбираем полустертые карандашные строки: «Здравствуйте, тато, мама, Катя, Нюся, Петя, Надя! Передаю всем свой сердечный привет. Я пока нахожусь в городе Балашове. А чому (укр. По-русски: почему — авт.) я тут, потом напишу. Дела идут хорошо, все... Я вам дав (дал) телеграмму, но од (от) вас ничего не чуть (ничего не слышно). Тато и мама, пишуть, як ваши дела? Да! Як друзья, пишуть, чи ни (или нет) Колька Ф. (или Р). Де други (где другие) ребята?.. Где сейчас Вера Рава? (Может быть — Рова). Если дома, передавай от меня привет. И другим девушкам и ребятам. Катя, я денги посылал вам два раза, но не знаю: вы получили?.. Пишите... 31 августа 1941 года».

Письма и фотографии Андрея, сообщила его сестра, мать в период оккупации Днепродзержинска хранила привязанными к телу... Хлебнули тогда горя.

В полковых архивных документах, как мы видим, место гибели экипажа указано точно. Поэтому заинтересовались у Дмитровского райвоенкома полковника В. Лобанова о воинском захоронении у Сурмина. Он вскоре ответил, что такового нет. Оставалось только искать. Как?

Начали с тех же фронтовых документов полка. Выяснили: Пе-3 упал в пике еще до подлета к цели. Следовательно, на его борту находился боезапас и большая часть горючего. Какая это была «начинка»? Ответила справка о самолете Пе-3. Он является модификацией знаменитой «пешки» — Пе-2, тяжелый истребитель. Однако осенью и зимой 1941 года использовался как бомбардировщик.

Летали Пе-3 очень опасно, без прикрытия истребителя-

ми — враг рвался к столице, о том не успевали подумать, да и не хватало «маленьких». Пе-3 имел 2 пулемета 12,7 мм, 1 — 7,62 мм, 1 — турельный такого же калибра. Брал 700 килограммов бомб.

Очень мощный взрыв от упавшего с такой боевой и топливной нагрузкой самолета никак не мог пройти мимо внимания местных жителей. Воронка от него (по расчетам специалистов) была бы метров 15 в диаметре. Конечно, при огромной температуре и силе взрыва упавшего в пике самолета о каких-либо останках экипажа говорить не приходится. Мало что уцелело бы и от самой боевой машины.

И вот мы в Сурмине.

— Нет, самолет возле деревни не падал, — твердо говорят местные жители. А взрыв?

— Это было, — рассказывает очевидец Н. Поляков (бывший младший сержант, участник Великой Отечественной войны). — Громыкнула фашистская сверхбомба. Во всей деревне вылетели стекла. Но это ближе к другой — Беклемешеву, там даже крышу с дома сорвало.

— А что бомбили фашисты?

— Это — до сих пор загадка, — ответил Николай Яковлевич. — До ближайшей приметной цели (шлюз канала имени Москвы) 8—12 километров. А тут — лес глухой и больше ничего.

— Это немца в Москву не пустили, — говорит бывшая в годы войны бригадиром А. Кузнецова. — Он возвращался и бомбу бросил на Иво-нинский лес. А как все было — не разглядел никто, ведь в конце осени темнеет рано.

— Жаль, что только сейчас интересуются люди, — говорит беклемешевец В. Климентьев. — А ведь тетя Катя все знала. Померла теперь... Перед тем страшным взрывом, рассказывала она, самолет гудел как-то надрывно, а когда рвануло, ничего стало не слышно... Кто-то из дедов видел огненную комету. Я-то мальчишкой был, испугался только очень.

Да, каждый день на счету. В мыслях настойчиво звучали три слова: «завтра будет поздно!»

Будет поздно... Надо всем нам спешить...

Ю. Шаров, в ту пору четырнадцатилетний «знаток техники», находился вечером во дворе, тоже слышал звук двигателей самолета в стороне Москвы.

— Странные были осколки — и килограммовые железки, и обрывки дюралюминия. В воронке, мы туда потом ходили, тоже дюраль, вода желтая. За километр на поле

ЗАГАДКА «СВЕРХБОМБЫ»

Лариса ПЕТРОВА

находили дюраль — 30 на 40 см примерно, — вспоминает Шаров.

— Был ли это самолет, а не бомба? Предположения и в 41 году высказывались, но только фронт на запад быстро пошел. Военные-то разобрались быстро, а в деревне оставались старики и дети. За местом взрыва так и сохранилось название — Бомба. Одни дюралевые обломки запахали, другие время разрушило.

Сквозь глухую чащобу пробрались мы к гигантской воронке. Говорят, она сейчас уменьшилась — диаметр метров 12. Обратили внимание на небольшие старые окопы у околицы Сурмина. «Здесь был пост с прожектором, — пояснил Н. Поляков. — В ту ночь прожектор короткое время светил в сторону леса.»

Вот в чем дело: пост ВНОС — воздушного наблюдения, оповещения и связи — отсюда шла информация. Пост находился в Сурмине. Потому указано место падения у Сурмина, а не у Беклемешева, как оказалось на самом деле. Расстояние же между деревнями: одна на виду у другой.

Во всей округе, даже в тех местах, где фашисты нещадно бомбили, и похожих воронок нет. От Монины (место базирования 54-го Краснознаменного Клинского пикирующего бомбардировочного авиаполка) до Яхромы (там для Пе-3 Кравцова и Передистого назначалась цель) провели линию на топографической карте. Эта линия точно пересекла точку в Ивонинском лесу.

Но ни осколочка вокруг, как ни пытались найти. Закралось, несмотря на многие факты, законное сомнение: а может, это и есть воронка от какой-то таинственной бомбы?

К поиску подключилась большая группа энтузиастов под руководством В. Руткевича, Е. Иванова, С. Кривоносова: инженеры, рабочие, учащиеся, воины запаса, «афганцы». Группы клубов «Поиск» из Подольска и Москвы прошли специальную подготовку, оснащены миноискателями, магнитомерами, другим сложным оборудованием. На воду спущен «плот» из двух автокамер. Бомбоискатель исследует дно. Началась операция «гребенка», когда следопыты взяли прочесать миноискателями окрестности.

И вот первая находка: оплавленная пластина дюралюминия. Еще одна деталь, еще... Все могут принадлежать только самолету.

Стих говор людей у воронки — это маленькое озеро — памятник земли русской экипажу Пе-3 из горящего 41-го.

Старая фотография попала мне в руки. На ней надпись: «Авиатор Янковский прибывший в Торжок на аэроплане Блерио. 1911 г. июля 12». Кто это? Интересуюсь историей авиации, но этой фамилии не встречал.

Написал в Торжок Калининской области. Из местного музея получил ответ: Янковский участвовал в первом перелете Москва—Петербург. Сел вынужденно в Торжке, отремонтировал машину и полетел дальше.

Из Центрального Дома авиации и космонавтики сообщили: «Как летчик Г. В. Янковский занимался и конструированием самолетов. По его предложению был построен самолет С-12 с двигателем «Гном». Это был первый самолет русской конструкции, на котором в 1913 году Янковский выполнил «мертвую петлю». Он же установил на нем всероссийский рекорд высоты — 3680 м...»

Русскими летчиками М. Лерхе, Г. Янковским и итальянским Ф. Моска, работавшим в России, был построен моноплан, получивший название ЛЯМ (по первым буквам фамилий конструкторов). Самолет был выполнен очень чисто, отличался прекрасной летучестью, был устойчив, хорошо выполнял виражи. На нем Янковский в мае 1912 г. установил всероссийский рекорд высоты — 1775 м.

«БЛЕРИО» В ТОРЖКЕ



Нашлись упоминания об этом авиаторе и в литературе. В

книге П. Д. Дузя «История воздухоплавания в России» (2-е изд., 1981 г.) говорится: «Биплан № 10-А, пилотируемый Г. В. Алексеевичем, и моноплан № 11, пилотируемый Г. В. Янковским, вышли победителями на военном конкурсе аэропланов в 1912 г.» Автор пишет и о том, что Янковский докладывал о трудностях управления самолетом «Илья Муромец» — конструкции И. И. Сикорского. Кстати, вместе с фотографией Янковского ко мне попали и снимки Сикорского. Все это указывает на то, что Георгий Викторович Янковский был тесно связан с И. И. Сикорским.

Чем больше я узнавал о Янковском, тем более заинтересовывался его жизнью. Но ничего больше найти не удалось. Лишь отрывочные сведения. В том числе, и то, что сестра Георгия Викторовича — Елена Викторовна Янковская — сама по себе исключительно интересный человек — жила в Свердловске и умерла сравнительно недавно, в 1972 г. У нее и сохранились фотографии.

Публикую снимок, хочу привлечь внимание любителей и знатоков истории авиации. Может быть, кто-нибудь знает о дальнейшей судьбе этого авиатора!

Борис ВАЙСБЕРГ

Свердловск

САМОЛЕТ УПАЛ У ДЯТЬКОВА

Городом Партизанском назывался в сводках Информбюро Дятьково — небольшой городок на Брянщине, бывший столицей партизанской республики. В те дни в каждом районе области действовали партизанские отряды. У поселка Бытошь Дятьковского района располагалась партизанская бригада, командиром которой был Василий Иванович Алексеев, директор местного стекольного завода. Немало испытаний выпало на долю воинов этой бригады. Кажется, все повидали, но и они удивились, когда в конце июля 1943 года в их расположение две 13-летние девочки привели двух советских летчиков. У одной из них партизаном был отец, у другой — брат. О том, как это произошло, вспоминает в наши дни Людмила Федоровна Бобкова.

«Было это в июле 43-го, число точно не помню. Я увидела в небе горящий самолет. Он упал за околицей нашего поселка.

Добежали — смотрим: остатки большого двухмоторного самолета. Четыре обгоревших трупа. Дядя мой — Михаил Ромашкин похоронил летчиков, установил над холмиком березовый крест. Потом в поселке мы услышали, что трое из экипажа выпрыгнули с парашютами. Одного из них ветром понесло в сторону Людинова — города километрах в 25 от нашей Бытоши. Второй, раненный в ногу, приземлился совсем рядом с поселком, после трехдневных блужданий по лесу наткнулся на группу девушек, рывших окопы под наблюдением полицейского. Последний под конвоем отвел раненого в комендатуру (она располагалась в здании нашей школы). Третий парашютист приземлился у де-

ревни Будочка, обошел ее и, придя в маленькую лесную деревушку Хотня, постучал в крайний дом, в котором жил назначенный немцами староста Евтишин. Он и выдал летчика фашистам. Увиделись друзья в комендатуре в Бытоши...

Меня мама послала к полицейскому участку — мы надеялись что-нибудь узнать о ее брате, тоже летчике. Нам с Машей Бобковой удалось поговорить с пленными, показать им фотографию дяди Игната. Летчики попросили нас связаться с партизанами, один из них отдал свои документы. Его звали Владимир Араб.

Из отряда передали: «Сможете увести от немцев — приводите!» А как это сделать! Помог Паша Коннонов, знакомый парнишка — он был у немцев возникшим. Павел вызвался заменить часового на вышке во время обеда — в эти минуты мы и прошли... Был еще один пленный летчик, он тоже должен был уйти вместе с нами, но именно в это время его вызвали на допрос. Позже, узнав о побеге, фашисты его расстреляли. На улице Пионерской и сегодня есть могила неизвестного летчика. Знаем только его имя — Виктор...

С партизанского аэродрома Владимира Араба, Алексея Шуваева и нас с Машей переправили в Малый Ярославец. После проверки личностей авиаторов отправили в их часть.

О дальнейшей судьбе спасенных пилотов я ничего не знаю. Неизвестны остались и имена четырех погибших членов экипажа, захороненных на опушке леса, между улицами Калинина и Чапаева. На их могиле лежит большой валун.

Достоверно помню, что эки-

паж летал из Москвы бомбить фашистские аэродромы в Жиздре и Алсуфьево. На обратном пути после выполнения задания был подбит вражеским истребителем. Алексей Шуваев родом был из Саратова, там жили тогда его жена и сын. Владимир Араб — из Москвы, где оставалась его мать.

Кроме рассказанного Л. Ф. Бобковой установлено еще несколько фактов.

Первое. В июле 1943 г. со стороны города Людинова вышел советский летчик и наткнулся на полицейский патруль. Был убит. На улице города Дятьково, у леспромхоза, существует могила неизвестного летчика. Не из того ли он экипажа?

Второе. Жительница деревни Будочка Анна Сергеевна Чепикова, 1919 года рождения, рассказала, как на покосе увидела летчика. Увести и партизанам его не сумели — увидел полицейский Тихон Савкин и арестовал его. Но летчик успел передать Чепиковой свои документы. Анна Сергеевна спрятала их, позже передала председателю колхоза Марфе Байковой, а та в КГБ.

После войны приезжал брат летчика узнать о его судьбе. Данные о погибшем — Шестаков Александр, уроженец Тулы, среднего роста, русский, имел несколько наград.

Третье. Летом 43-го у железнодорожного моста через речку Будочка упал самолет. Недалеко от места падения было обнаружено тело пилота с нераскрывшимся парашютом. Там же его захоронили. Имя осталось неизвестным.

Анатолий ГУСАРОВ

Дорогие ребята! Вновь открываем для вас школу юного моделиста. Изготавливать модели-игрушки вас научит Мастер Крылышкин, он очень любит свое дело, и у него все здорово получается.

Посмотрите на рис. 1 — модель летающей стрелы. На рисунке показаны отдельные этапы ее изготовления. Обратите внимание, что основная сплошная толстая линия (толщиной примерно один миллиметр) обозначает край, контур, выступ, выем и называется она **линией видимого контура**. А там, где надо согнуть (в данном случае бумагу), нанесена тонкая сплошная линия (в 3—4 раза тоньше линии видимого контура). Называется она **линией сгиба**. Этот рисунок учебный, поэтому на нем дополнительно показаны стрелки, которые поясняют, в какую сторону следует выполнять сгиб.

Вам стали известны условные обозначения двух линий: 1 — линия видимого контура; 2 — линия сгиба.

На втором рисунке показано, как изготовить игрушечную модель простейшего самолета «Разведчик» из плотной бумаги, сложенной вдвое.

При изготовлении модели и других, которые мы с вами будем делать, вам потребуются увеличить (или уменьшить) размеры. Это можно сделать, зная масштаб или выполняя разметку по клеткам разной площади. Чтобы изготовить шаблон (выкройку) одной половины данной модели по клеткам, рисунок вписывают в прямоугольник (рис. 2Б). Прямоугольник расчерчивают на квадраты (клетки), их обозначают и нумеруют, затем на клетчатой или миллиметровой бумаге чертят новый прямоугольник, например, в два раза больше, если изображение надо увеличить вдвое. Обозначают на нем столько же клеток и так же нумеруют их. В новом прямоугольнике намечают по клеткам увеличенный чертеж или рисунок. Нужно внимательно следить за тем, чтобы очертания рисунка (чертежа) правильно располагались в клетках. Затем изображение вырезают по контуру, и полученный силуэт может служить выкройкой (шаблоном) для изготовления нужной детали или изделия.

Получив таким образом выкройку одной половины модели «Разведчик», ее накладывают на лист плотной (вдвое сложенной) бумаги (см. рис. 2В) и наносят контур по выкройке. Не разрезая по линии сгиба, бумагу режут в два слоя по контуру и получают силуэт модели самолета. Выполняют сгибание по намеченным линиям (см. рис. 2А — наглядное изображение модели). Носовую часть модели складывают вдвое и утяжеляют канцелярской скрепкой.

На рис. 3 показана учебная модель самолета, и вы, ребята, уже, очевидно, догадались, что ее можно изготовить таким же способом, что и модель «Разведчик» (рис. 2). Это верно, но не спешите. Рассматривая изображение (рис. 3), обратите внимание на надписи. Их надо запомнить. Части модели (крыло, фюзеляж, стабилизатор и киль) называются так же, как и у настоящих самолетов. Рули управления модели (рули высоты, руль поворота, элероны) тоже называются, как и у настоящих самолетов. Как их сделать? Просто — надрезав по толстым линиям и отгибая по тонким (линиям сгиба). Носовую часть модели утяжеляют канцелярской скрепкой или вклеивают картон.

Бумажные модели-игрушки самолетов могут иметь самую различную форму. Мастер Крылышкин любит наблюдать за полетами настоящих самолетов, рассматривать картинки и фотографии их в журналах, а затем мастерит свои поделки. Например, на рис. 4 киль изготовлен отдельно, и его вклеивают в хвостовую часть фюзеляжа. Обратите внимание, что нижняя часть кия заштрихована. Значит, здесь надо смазать клеем с видимой (лицевой) стороны. Это условное обозначение принято в начальном моделировании, его вам надо запомнить, и мы потом еще раз вернемся к этому разговору. На рисунках 5 и 6 киль тоже выполняют отдельно и вклеивают его, но форму крыла, стабилизатора и кия этих моделей мы вам показываем примерные. Очень хорошо

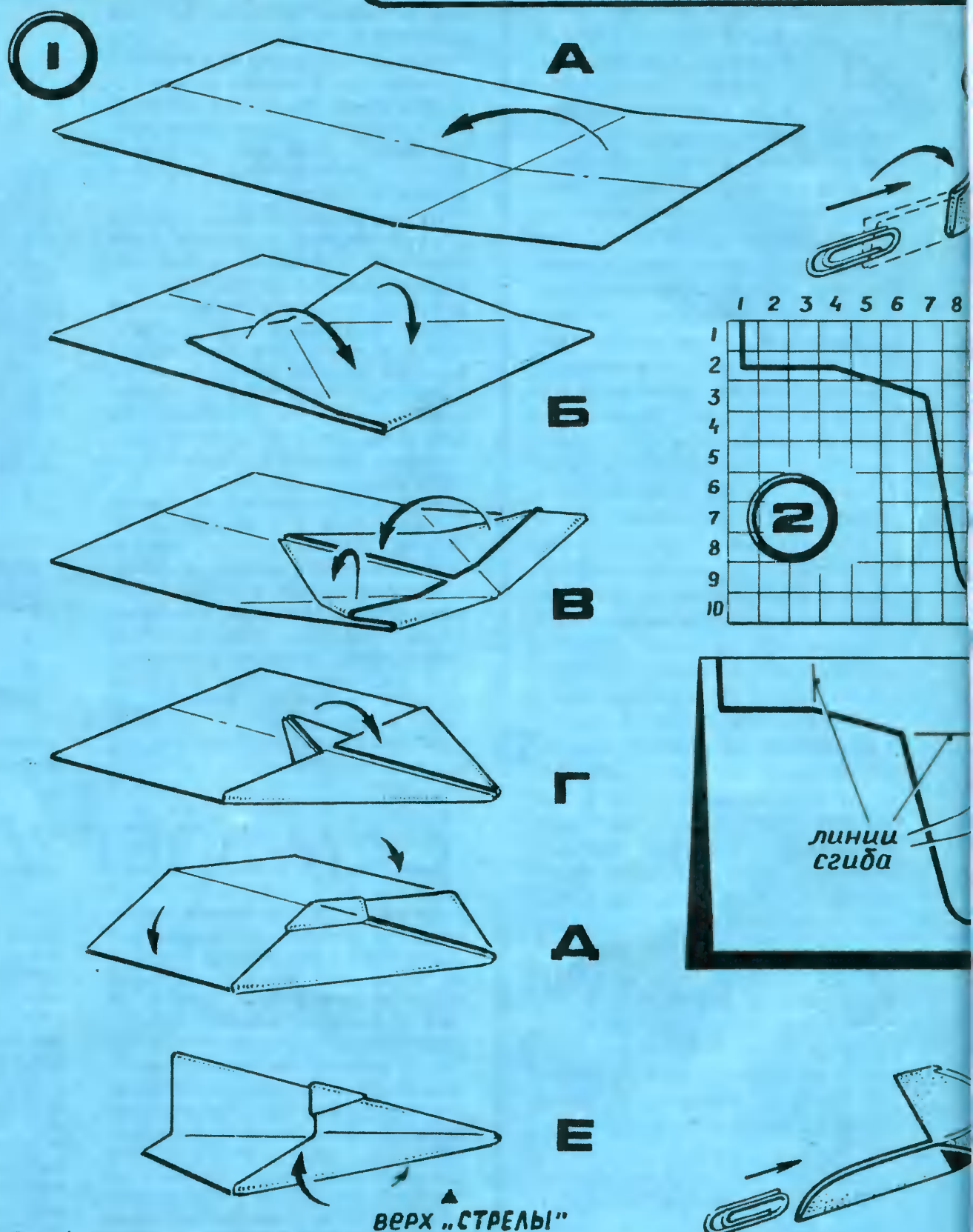
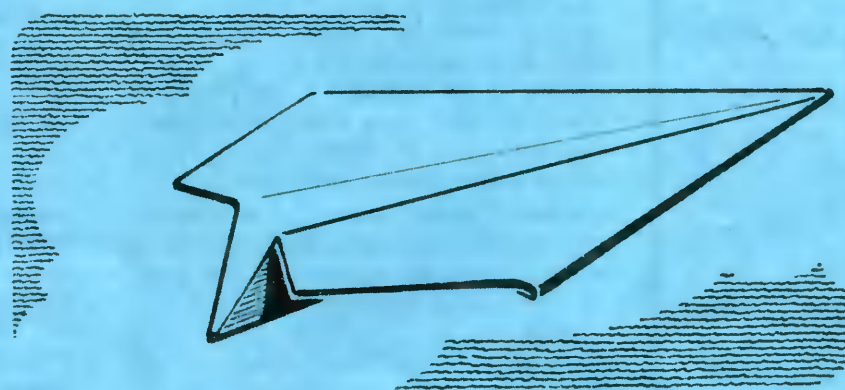


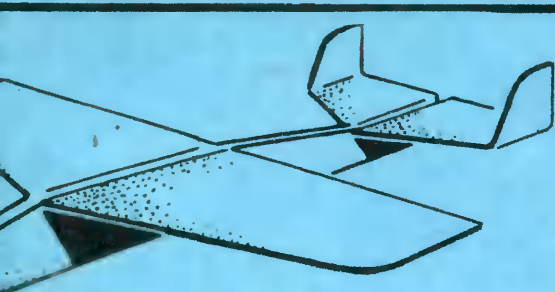
Рис. 1. Модель летающей стрелы.



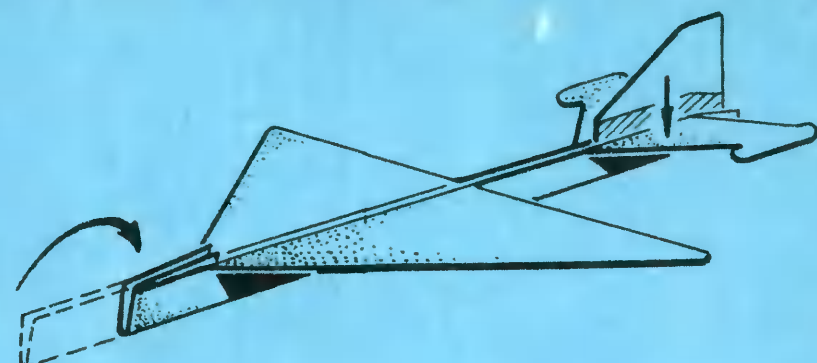
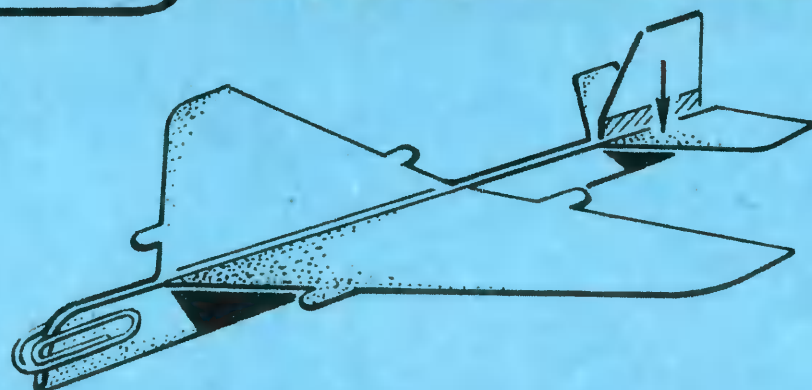
будет, если вы сами придумаете эти формы и изготовите игрушечную модель по собственному замыслу. Посмотрите, ребята, как Крылышкин утяжеляет носовую часть модели. Он ее делает более длинной, затем складывает вдвое (см. рис. 5 и 6 — наглядные изображения), как показано стрелкой. И, наконец, модель, похожая на ракетносец (рис. 7), отличается от других тем, что у нее два кия расположены на концах стабилизатора. Это **разнесенное хвостовое оперение**. Вот как много настоящих названий вы узнали.

На этом мы завершаем нашу первую встречу. А вы нам пишите и присылайте свои поделки. О лучших обязательно расскажем в журнале.

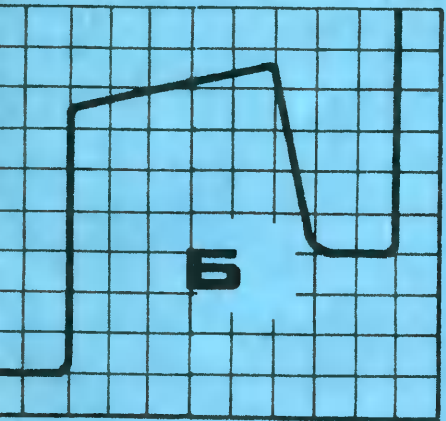
Мастер КРЫЛЫШКИН и Арина БОЛОТИНА



А

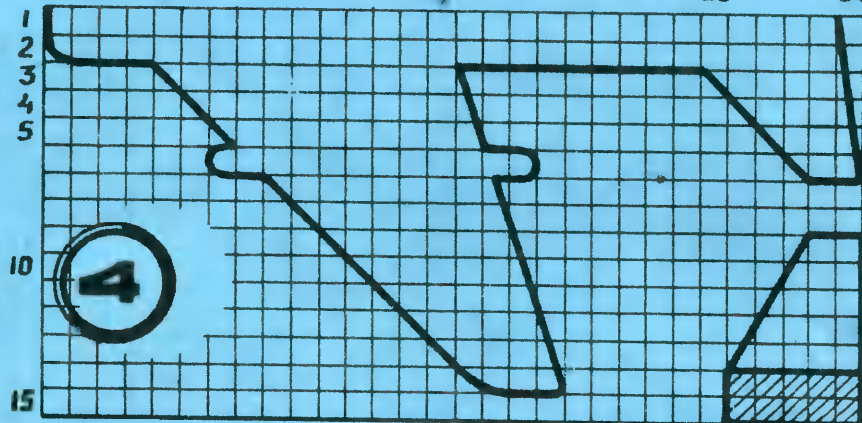


10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20



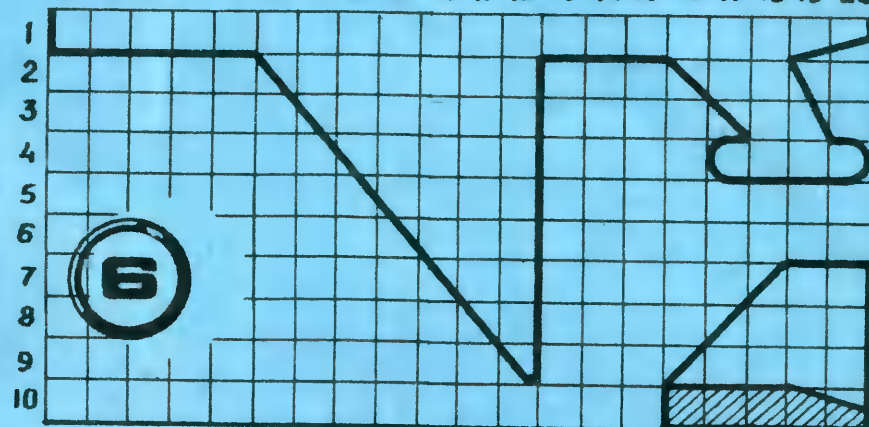
Б

1 2 3 4 5 10 15 20 25 30

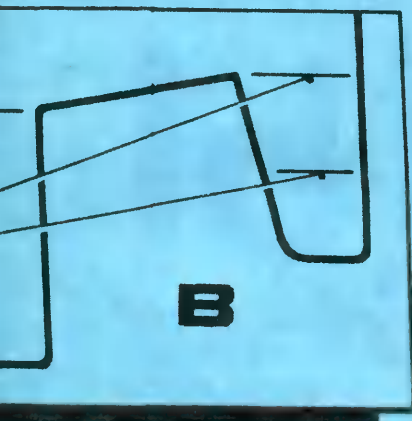


4

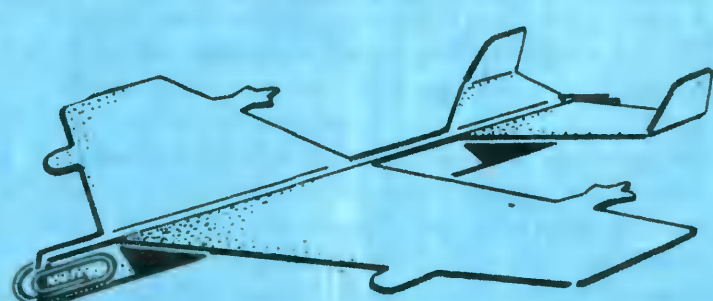
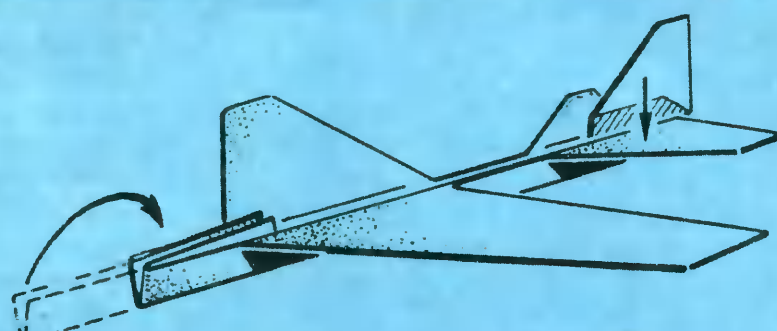
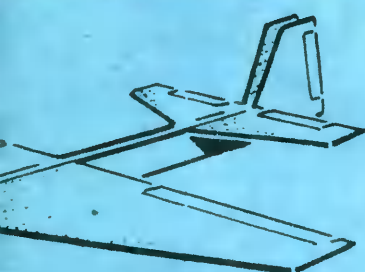
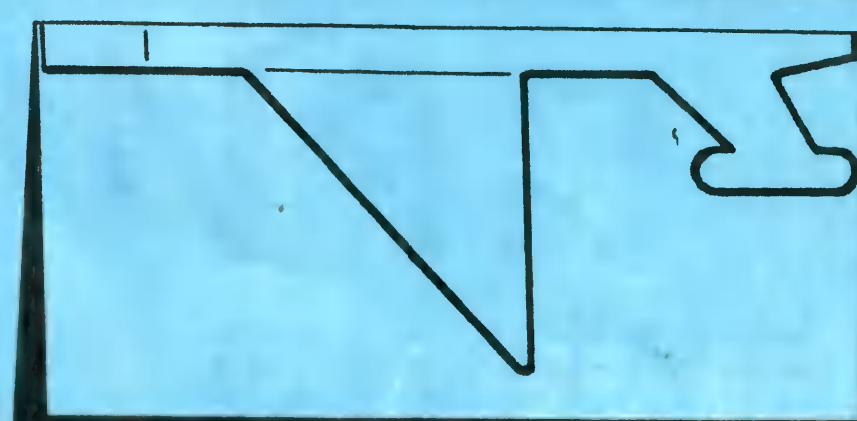
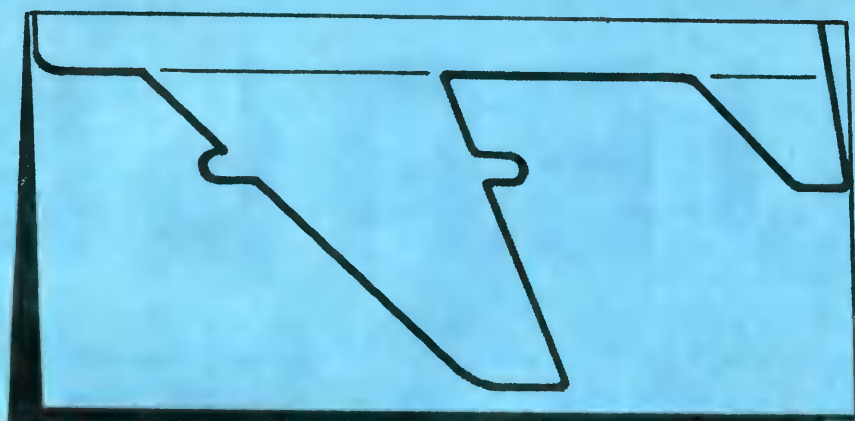
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20



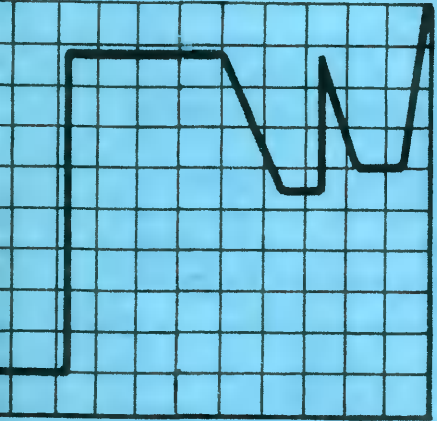
6



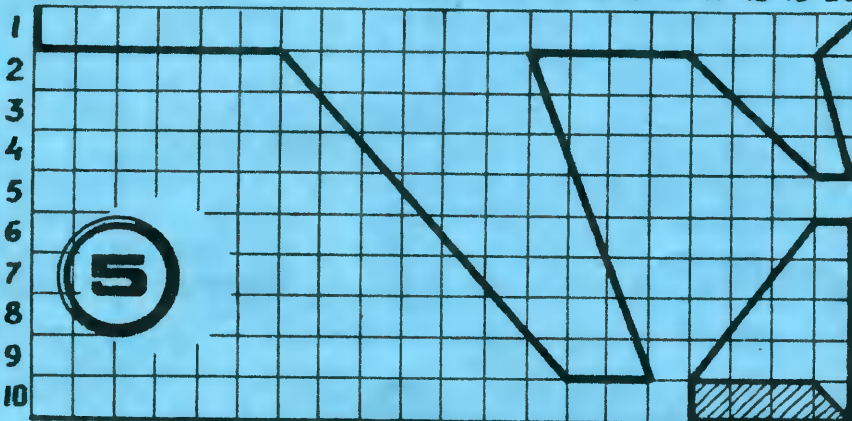
В



10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

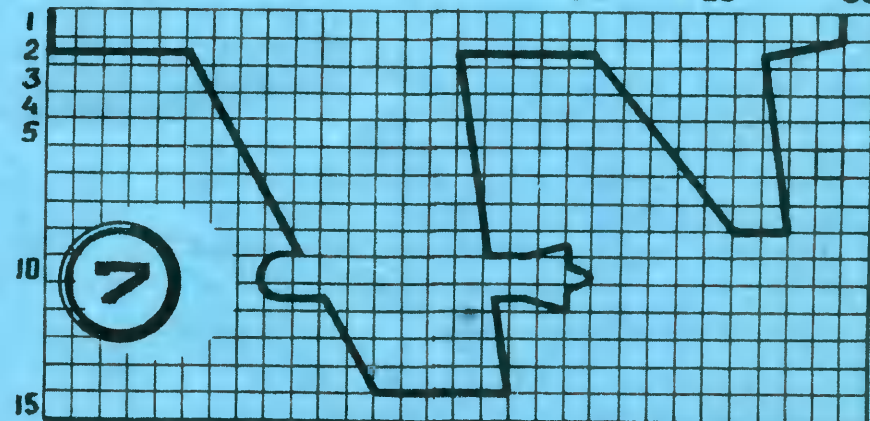


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

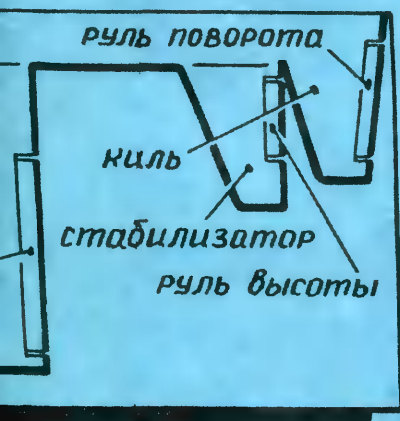


5

1 2 3 4 5 10 15 20 25 30



7



руль поворота
киль
стабилизатор
руль высоты

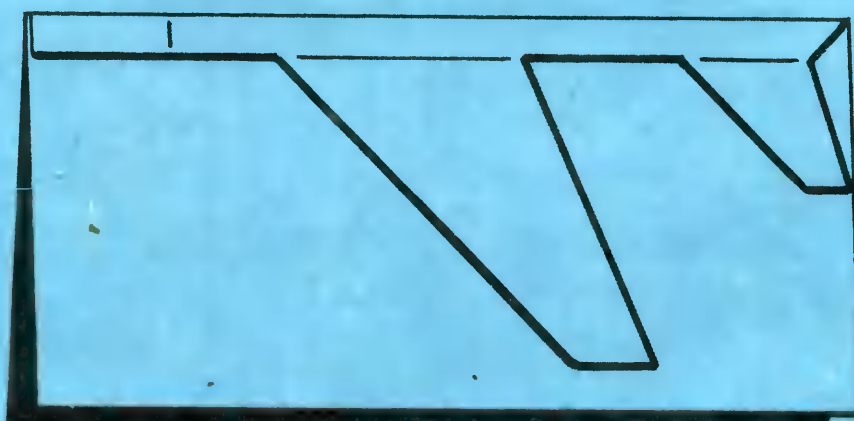


Рис. 2. Модель самолета «Разведчик».
А — наглядное изображение;

Б — изготовление шаблона по клеткам;

В — изготовление модели из плотной бумаги.



ПРИШЕЛЬЦЫ

Если еще год-два назад мировая общественность пребывала, скажем так, в сомнамбулическом состоянии от предчувствия скорой кончины (об этом еще разговор впереди), то сегодня все мы находимся в состоянии младенческой эйфории от сознания скорой встречи со своими прародителями. В печати уже сообщалось, что Земля, якобы, когда-то стала для неких инопланетян полигоном. Они проводят здесь эксперимент, который, к сожалению, оказался весьма неудачным. Ныне земляне так обросли знаниями, что выходят из-под контроля: расщепляют атом, катаются в Космосе, общаются с помощью ЭВМ, придумывают новые языки. И это все очень не нравится нашим пра- или родителям, и те хотят, опять-таки, якобы, этот эксперимент прекратить. Намучились...

Все бы это было смешно или просто нелепо, а может быть, воспринималось первоапрельской шуткой, если бы не одна деталь: в сказанное выше верят сотни тысяч, если не миллионы людей. Верят

искренне. Одни — самозабвенно готовы поклясться всеми святыми, что им было знамение. Другие верят, пребывая в каждодневном страхе перед «родительским наказанием», от чего неизменно тускнеют их радости бытия. Третьи... Четвертые... Десятые... У каждого, как говорится, своя вера и свой страх. Но я намеренно здесь нажимаю на слово «вера», потому что и сам тоже верю. Верю в то, что мы — земляне — космический эксперимент, который будет тем короче, чем меньше мы будем думать, а следовательно знать о возможном столкновении с космическими телами, астероидами, «царапающими Землю». Они кишмя кишат в Солнечной системе, достигая порой в поперечнике километра. А столкновение на скорости около 80 тысяч километров в час астероида диаметром только в сто метров приведет к образованию на Земле кратера диаметром в 1,6 километра и несколько сот метров глубиной. Такого удара достаточно, чтобы стереть с лица Земли круп-

ный населенный пункт. Так вот, совсем недавно мы избежали подобной встречи с метеоритной глыбой, удар которой о Землю был бы равен взрыву нескольких тысяч водородных бомб. Если бы астероид упал в океан, это бы вызвало приливные волны в сотни метров высотой.

Но, к счастью, пронесло. Запомните имя этого «подарка» из Галактики — астероид «1989 ГС». Встреча могла состояться в конце марта этого года.

Время от времени американские и другие ученые, геологи и астрономы предупреждают о возможных катастрофах, высказывая архисмелые гипотезы. К счастью, пока что ни одна не подтвердилась буквально, но состояние предчувствия возможной беды космического происхождения не оставляет население планеты.

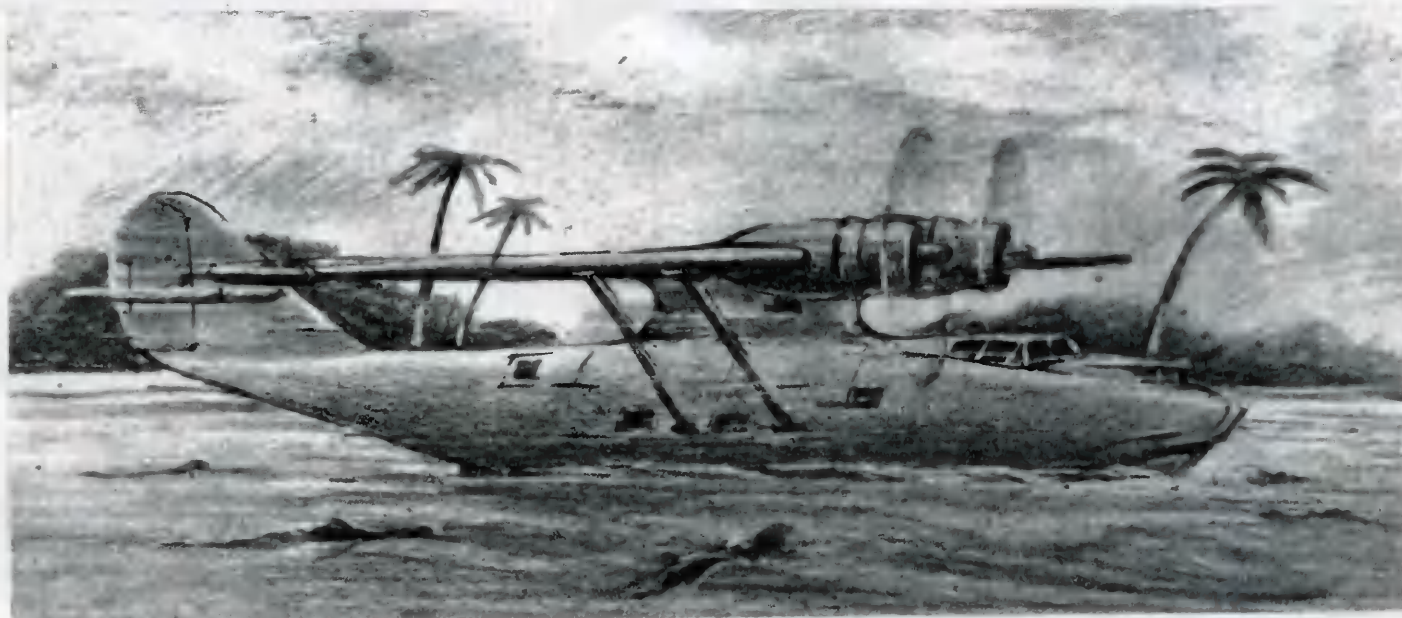
О пришельцах «оттуда» заговорили давно. Лет двадцать назад, чтобы несколько рассеять страхи от неизбежного столкновения, поскольку еще не было та-

КРИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ! КАК ВЫ ПОСТУПИТЕ?

Ответ на вопрос,
помещенный в № 12 за 1989 год.

В ПЛЕНУ У КРОКОДИЛОВ

Валентин АККУРАТОВ,
заслуженный штурман СССР





Олег НИКОНОВ

Фото Александра Андрюшкова

кого оружия, которое бы могло уничтожить любое приближающееся к Земле космическое тело ядерной боеголовкой. Пока нарабатывалась программа нового вооружения, ученые предложили отвлекающий «мотив» о пришельцах. С одушевленным справится легче. Пришелец стал как бы перманентной целью для достижения научно-технического паритета.

Все американское общество мобилизовалось на рывок. Любой человек, увидевший НЛО, становился более патриотом, нежели солдат, погибающий во имя защиты интересов Америки. Так виделось, ибо сотни публикаций в периодической печати с комментариями специалистов из лаборатории реактивного движения в Пасадине (Калифорния) и других научных центров, свидетельствовали о наличии определенной заданности: пришельцы не случайно выбрали ту часть суши на Земле, которая именуется в среде смертных Соединенными Штатами...

Были или не были инопланетяне в Америке, я ни утверждать, ни тем более отрицать не берусь. Но если они еще не посещали сей материк, то, как считает председатель общества «НЛО сайт центр корпорейшн» из американского штата Висконсин Том Вебер, они непременно это сделают, если подготовить соответствующим образом посадочную полосу. Объект, разумеется, грандиозен, как и само общество, объединяющее весьма солидных людей, далеких от игры в фантазии. Гигантская посадочная полоса, украшенная специальными рисунками и опознавательными знаками, должна будет привлечь внимание тех, кто в космосе. Хотя, скажу прямо, Том Вебер не первый, кому пришла такая идея. У нас в стране, в Японии, Индии, Англии подобные проекты прорабатываются, хотя еще пятнадцать лет назад такая деловая организация в США, как «Проджент старлайт интернэшнл» без лишнего шума построила специальную посадочную полосу для «космолетов» близ города Остина в Техасе. Но до сих пор, правда, там пока еще никто не приземлялся.

За приоритет на родственность с инопланетянами уже давно борются многие организации во многих странах. И это тоже нельзя сбрасывать со счетов. Если на Земле родителей не выбирают, то для галактического пространства этот постулат не действует. Более того, он явно не современен. Ведь еще в 1500 году на Земле Святого Креста (ныне Бразильские штаты Рорайма и Амазонас) многие миллионы вольных индейцев выбрали себе родителей в небесном пространстве и поклоняются им до сего времени. В легендах яномани рассказывается очень подробно о многих встречах галактических родителей с земными детьми. Мифы? Но ведь мы живем с убеждением, что художественное творчество — это отражение действительности, пусть и многократно искаженное. Но действительности!

В нескольких странах обнаружили детей, которые, оказывается, уже прожили жизнь и время от времени вспоминают о фактах из своего прошлого в таких подробностях, что дух захватывает. И заподозрить подвох или тем более «провокацию» сторонников космической теории жизни нет реальных оснований — дети, как оказалось, невнушаемы, не поддаются воздействию био- и прочих полей экстрасенсов. Естественно, родилась идея, а теперь это уже теория переселения душ с развитым интеллектом в телесную оболочку... нового поколения.

Что будет с этими людьми, кем они окажутся, сказать никто еще не может.

Но естествен в связи с этим вопрос: откуда взялись экстрасенсы? Кто они? Например, Владимир Иванович Сафонов, инженер из Москвы! Это уникал в нашем, земном представлении. Однако он не единственный на планете с такими мало сказать удивительными способностями. Подробный рассказ о Сафонове состоится позже, а здесь всего лишь два факта:

Первый. Владимир Иванович по голосу, не видя человека, может диагностировать состояние его здоровья. Это подтверждено многими экспериментами с участием врачебных светил.

Второй. Владимир Иванович может определить местонахождение потерянного или похищенного предмета или человека по отдельным признакам или фотографии, или... Впрочем, работники Московского уголовного розыска могут рассказать и рассказывают об этом столь подробно и увлекательно, что перестанешь верить в реальность. Но за каждым фактом — юридически точные документы. И здесь ни отнять, ни прибавить...

А явление Ванги из Болгарии, предсказывающей исторические катаклизмы!!

В сознании многих народов уже закрепляется информация о том, что в природе околоземного, а быть может, и галактического (кто знает?) пространства существует мировой банк информации обо всех нас — живущих и живших и возвращающихся снова жить, но уже в новом измерении и с новыми качествами. Вот только в нашей стране скептицизм и патологическая боязнь руководящего эшелона науки не дает возможности аккумулировать все знания по уфологии, чтобы выработать стратегию и критерии познания пришельцев. Боязнь сказать что-либо определенное и за эту определенность отвечать перед обществом прорастает в их генетический код. Вот почему, наверное, даже космонавты, отвечая на заинтересованные вопросы корреспондентов Всесоюзного радио: есть ли в природе инопланетяне, заявили с безапелляционностью выпускников общеобразовательной школы застоя: «Нет!» Нет, потому что их никто за иллюминатором космического аппарата не видел. Вот и вся логика. А ведь даже по нашим дилетантски бытовым представлениям о научно-исследовательском потенциале космических пилотов, они должны сильно отличаться хотя бы даром предвидения, ибо от земных вериг догматизма давно оторвались. Ан, нет...

[Продолжение следует]

«Пересказать, что мы передумали и перечувствовали за четверть часа, передать наши слишком эмоциональные высказывания по поводу крокодилов невозможно. Да и слишком длинно.

Лишь Муслаев не принимал участия в словесных самоистязаниях. Он сидел в сторонке и сосредоточенно тер пальцами подбородок. Потом молча поднялся, схватил ведро, открыл краник и наполнил его бензином. Затем направился к люку.

— Что ты задумал? — остановил его Базин. — Вылить бензин в воду и поджечь?

— Зачем поджигать? — очень серьезно ответил Муслаев. — Я не вспомнил ни одной твари, которая бы любила бензин. Крокодилы сами разбегутся. От одного запаха.

Мы все пошли к выходу из машины, чтобы посмотреть на необыкновенный эксперимент.

Муслаев стал неторопливо лить бензин в воду. Нам было хорошо видно, как горючее тонким слоем покрывало поверх-

ность. Бензин быстро растекался, и впереди тонкого слоя бежали радужные разводы. Едва он достиг крокодилов, как они точно от удара бросились врассыпную.

Мы кинулись было обнимать Муслаева, но он остановил нас: — Заводите моторы! Только осторожнее! Искра — мы сгорим вместе с крокодилами.

Базин и Виктор переглянулись и отправились в кабину. Восторги наши поубавились. Но делать было нечего.

Муслаев вылил за борт еще несколько ведер бензина. Затем мы внимательнейшим образом осмотрели поверхность воды: нет ли где бензиностойчивого крокодила? Лагуна была чистой.

Взревели моторы.

Мы притихли. Только бы не заискрило!

Пронесло.

Командир вывел моторы на полную мощность. Машина побежала по воде... Взлетела.

Определившись, мы взяли курс на Родину».



ВОЗВРАЩЕНИЕ «ЧАЙКИ»

НАУКА И ТЕХНИКА

Константин КОСМИНОВ

К концу 1937 года милитаристская Япония имела несколько типов современных, по меркам того времени, истребителей: биплан Ki.10 и монопланы A5M и Ki27. Они выпускались в больших количествах.

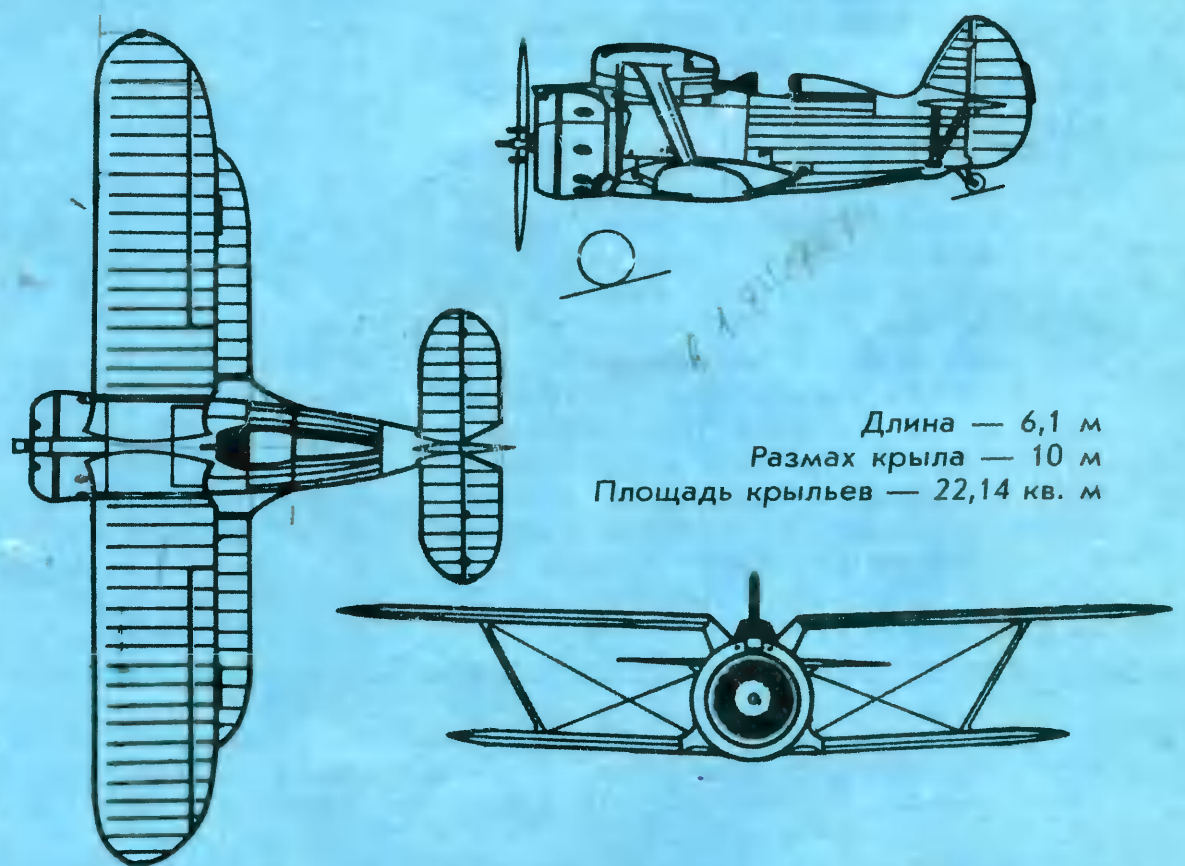
С бипланом Накадзима Ki.10 (его еще называли тип 95 или I-95, а у нас — И-95) наши летчики впервые столкнулись в небе Китая 21 ноября 1937 года. Он показал себя одним из самых совершенных маневренных истребителей тридцатых годов. По сравнению с И-15 имел превосходство в скорости на высотах более 3—4 км, мог быстро догнать наш истребитель в пикировании. Однако И-95 уступал И-15 в маневренности и особенно в скороподъемности. Поэтому наши летчики в бою с И-95 стремились реализовать свое преимущество в вертикальной скорости. Выход из боя осуществлять только вверх. Короче, в подобных ситуациях абсолютного превосходства не имел ни один из этих истребителей. И многое зависело от тактики.

Другой наш маневренный истребитель И-15 бис по скоростным качествам на небольших высотах, примерно до 3,5 км, превосходил японский И-95, имел лучшую скороподъемность и более сильное вооружение. На И-15 бис советские летчики-добровольцы с 1938 года воевали в Китае, а затем и в Монголии в мае 1939 года.

Действия истребительной авиации в МНР по своему размаху и числу самолетов носили беспрецедентный характер, нередко сходились по 90—100 машин, а 22 июня 1939 года 95 советских И-15 бис и И-16 почти одновременно вступили в бой со 120 японскими самолетами. В тот день противник потерял 34 машины, мы — 14.

Однако боевая практика в Китае и, особенно, в Монголии показала, что, несмотря на организованное тактическое взаимодействие маневренных И-15 бис и скоростных И-16, боевые возможности первых из-за невысокой скорости стали уже недостаточны для борьбы в воздухе с японскими истребителями-монопланами И-96 и И-97. Из-за меньшей скорости летчикам, воевавшим на И-15 бис, трудно было навязать свою тактику боя.

И вот осенью 1937 года, когда в серию только пошли И-15 бис, в КБ Н. Поликарпова уже был разработан эскизный проект нового варианта маневренного истребителя, получившего на-



звание И-153. Основная идея его создания — добиться средствами аэродинамики возможно большего прироста скорости, сохранив маневренные качества. Чтобы снизить аэродинамическое сопротивление, конструктор вновь возвращается к схеме «чайка». Кстати, это и стало знаменитым названием истребителя на боевых аэродромах. Но самое главное заключалось в убирающихся у И-153 шасси. Была еще раз усилена конструкция самолета. Вооружение стало более мощным: вместо четырех пулеметов ПВ-1 поставили четыре более скорострельных ШКАСа. Правда, мотор остался прежним — М-25В.

Построили И-153 в 1938 году, а в октябре того же года завершили его государственные испытания. После устранения

БОЛЬШИЕ БЕДЫ МАЛЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

недостатков самолет запустили в серию. Испытания весной 1939 года одного из первых серийных самолетов показали, что при весе 1680 кг скорость его у земли достигала 368 км/ч, а на границе высотности 3,5 км — 424 км/ч, то есть на 41—45 км/ч больше, чем у серийного И-15 бис при таком же моторе! Время виража И-153 составляло 11—12 сек, высоту 5 км он набирал за 6,5 минуты, а потолок достигал 8700 м. Он всего на 20—30 км/ч уступал скоростным истребителям И-16 с тем же двигателем.

Вскоре после начала серийного выпуска на И-153 начали устанавливать более мощный и высотный мотор М-62, и почти сразу же за этим — винт изменяемого шага АВ-1. Благодаря двухскоростному нагнетателю мотора резко улучшились все характеристики самолета на высотах свыше 5 км. Большое значение имело внедрение винта изменяемого шага. Успешное разрешение вопроса о его конструкции стало важнейшим этапом в развитии самолетов почти всех назначений. Когда скорость машины была невелика — примерно 200—250 км/ч — потребность в применении таких винтов почти не ощущалась.

С увеличением диапазона скоростей потеря мощности на взлете и подъеме возрастала. Применение новых винтов вначале с двумя рабочими положениями лопастей, а затем с непрерывно изменяющимся шагом (винтов-автоматов) дало возможность повысить их КПД на малых и средних скоростях и сохранять при всех эволюциях самолета число оборотов и мощность мотора.

Примерно через полгода после начала серийного производства «Чайка» получила боевое крещение. И-153 с М-62 прибыли в Монголию. Но в тот момент у Японии появился более совершенный истребитель — моноплан И-97. По скорости он даже превосходил И-153. Однако на малых и средних высотах ощутимо уступал ему в скороподъемности. Летчики сразу отметили лучшую маневренность И-153.

Если начинался маневренный бой и И-97 входил в вираж, то И-153 в начале или в конце второго виража заходил ему в хвост, и японский истребитель вынужден был переходить на вертикальный маневр, где преимущество было опять у нашей машины. Зная мощь вооружения «Чайки», японские летчики избегали лобовых атак.

Несколько необычно началась боевая работа И-153 в июле 1939 года. Командиром особой группы, испытывающей в боях этот новый советский самолет, назначили Сергея Грицевца. После облета и тренировочных боев группа ушла на задание. Вскоре на высоте 3000 м появились истребители противника. Завидев нашу девятку, они ринулись в атаку, очевидно, приняв с большого расстояния И-153 за И-15 бис. Наши самолеты повернули назад, имитируя бегство, и, подпустив противника на сравнительно близкую дистанцию, по команде Грицевца развернулись на 180°. В этой схватке за считанные минуты японцы потеряли четыре истребителя.

Конечно, постепенно выявились и существенные недостатки «Чайки». Пора и о них открыто сказать, ни в коей мере не умаляя заслуг замечательной машины. Из-за плохого качества и вибрации в полете нередко обрывалась несущая лента коробки крыльев. Между баком и летчиком не было противопожарной перегородки. Наблюдалась вибрация элеронов и покрытия в развале «Чайки». Бывали случаи, когда отрывались выхлопные патрубки. При выполнении ряда маневров в воздухе, таких, как резкая горка, переход с горки на планирование через крыло, штопор, случалось, что мотор глох.

После войны в Монголии выпуск И-153 увеличился. Продолжалось и совершенствование истребителя. С 1940 года на него начали устанавливать еще более мощный мотор М-63, дважды усиливали конструкцию, поставили дополнительное оборудование — самопуск, рация, пневмопуск пулеметов и т. д. В результате улучшались качества истребителя. Летные же данные, к сожалению, почти не изменились, а горизонтальный маневр из-за увеличения веса почти на 150 кг (то есть на 8%) даже ухудшился.

И самое трагичное в том, что к началу Великой Отечественной войны «Чайка» оказалась устаревшим самолетом и не могла на равных бороться с истребителями противника.

Тем не менее наши летчики, воюя на этих машинах, показали просто чудеса боевого мастерства, мужество и самоотверженность. Можно без преувеличения сказать, что И-153, как и И-16, вынесли основную тяжесть борьбы в воздухе в первый, наиболее трудный, период войны.

И-153 широко применялся для штурмовки целей. В 1941 году на многих вместо ШКАСов начали устанавливать крупнокалиберные пулеметы БС, только принятые тогда на вооружение. Был даже вариант с двумя пушками ШВАК калибра 20 мм. Под крылом истребителя порой подвешивалось восемь ракет РС-82 или две бомбы общим весом до 200 кг. «Чайки» принимали участие в боях практически на всех фронтах и, в частности, под Москвой, Ленинградом, Сталинградом, Севастополем.

Еще до появления на проектом эскизе первой осевой линии конструктор будущего летательного аппарата задает себе вопрос — какой тип мотора выбирать?

Самый известный принцип — проектирование под готовый двигатель. Так поступали строители первых самолетов, так, поверьте автору, делали и Туполев, и Ильюшин, и Микоян...

Обратный принцип — конструирование двигателя под определенный летательный аппарат — в жизни встречается редко. Но в условиях острого дефицита на моторы, в которых вот уже многие годы живут наши модельщики, чего только ни придумаешь, какие только каноны ни нарушишь!

В общем, в Риге специально построенные для самолетов моторы были.

Небольшая статистика. Всего на Авиасалоне было официально зарегистрировано 85 моторных летательных аппаратов. Через подкомиссию силовых установок прошло 70. Двигателей РМЗ-640 на них — 31, «Вихрей» — 9, «Приветов» и «Нептун» — 4, сделанных на базе мотоциклетных («Иж-Планета», «Урал-Кросс», МТ-8, МТ-10, ЧЗ-500) — 10, автомобильный от ВАЗ 2106 — 1. Остальные иностранного производства («Вальтер-Минор», «Робин», «Прага», «Лимбах») и самодельные на базе всего, что попадет под руку. Сразу бросается в глаза — почти половина всех моторов — РМЗ-640. Наверно не случайно, особенно если учесть сложность их получения. Даже южане-тбилисцы предпочли двигатель от северянина «Бурана». Подавляющее большинство — двухтактные, что вполне понятно: они существенно легче четырехтактных, проще по конструкции, а значит — и по технологии доработки и переделки. Большая часть, в свою очередь, — двухцилиндровые рядные. Оппозитных существенно меньше. Для согласования воздушного винта с быстроходным «раскрученным» двигателем применяются самые различные редукторы, значительная часть которых — всем теперь знакомые клиноременные. Отрадно было видеть выполненные грамотно и красиво (конструктивно) шестеренчатые редукторы.

В конкурсе силовых установок не было градаций по степеням: дипломами отмечались работы либо оригинальные, либо выполненные на высоком уровне.

Итак, о результатах конкурса. Первой привезла на гоночную площадку техкома свой автожир ДАС-2 тульская троица — Данилов, Анисимов, Смерчко. Мы с ними уже были знакомы по Тушину. Тогда вопроса о полетах не было: дважды разрушался тянущий винт, да и тяги явно было маловато. Сейчас представлен был аппарат, где были уйма новых решений. На самодельный картер установлены оппозитно 2 цилиндра «Иж-Планета». Наличие лепестковых клапанов собственной конструкции, резонансного выхлопа, хорошо подобранных (расширенных) фаз впуска позволило получить мощность мотора не менее 50 л. с. Дублированная электронная система зажигания обеспечивает надежность, а электростартер — удобный запуск. Хороший пример технической

настойчивости и верности идее. Итог: приз ОКБ им. Миля и 2 диплома, в том числе и за силовую установку. Кстати, этот же коллектив представил свой проект и на конкурс моторов — завидная творческая энергия.

На фото представлена силовая установка МДП «Эльф», созданная в клубе Комсомольского авиационного завода В. Шубиным и О. Куценко. Аналогичных на слете было много, все те же РМЗ-640 с клиноременным редуктором, но диплом заслужил только «Эльф». Он может служить примером авиационной культуры для всех модельщиков. Честно замеренная мощность мотора ($N = 28$ л. с.) заставила авторов серьезно заняться винтом. В результате длительных (судя по наработке) доводочных работ получена вполне приличная тяга (более 100 кг). Придирчивый осмотр кроме положительных эмоций членам техкома ничего не дал — ни одного дефекта!

Если авторы «Эльфы» в мотор «не влезали», то два других дипломанта — В. Шевчук и А. Русак (хорошо известны по Тушину — оба там получили дипломы) делают свою техническую политику именно на существенных доработках серийного мотора РМЗ-640. О «Фрегате» А. Русака (научно-производственный кооператив «Добролет» — Москва) написано уже много, и его доработки мотора РМЗ-640 известны, хотя и не очень широкому кругу модельщиков.

Работы В. Шевчука были представлены на Салоне по крайней мере на 5 аппаратах. К какой организации приписать Виктора Эдуардовича, сказать сейчас трудно, ибо это и знаменитая агрофирма «Адажи», и Рижский клуб любителей авиации. Автор свои доработки по мотору не публикует, и мы его не «допрашивали», но прекрасно выполненный

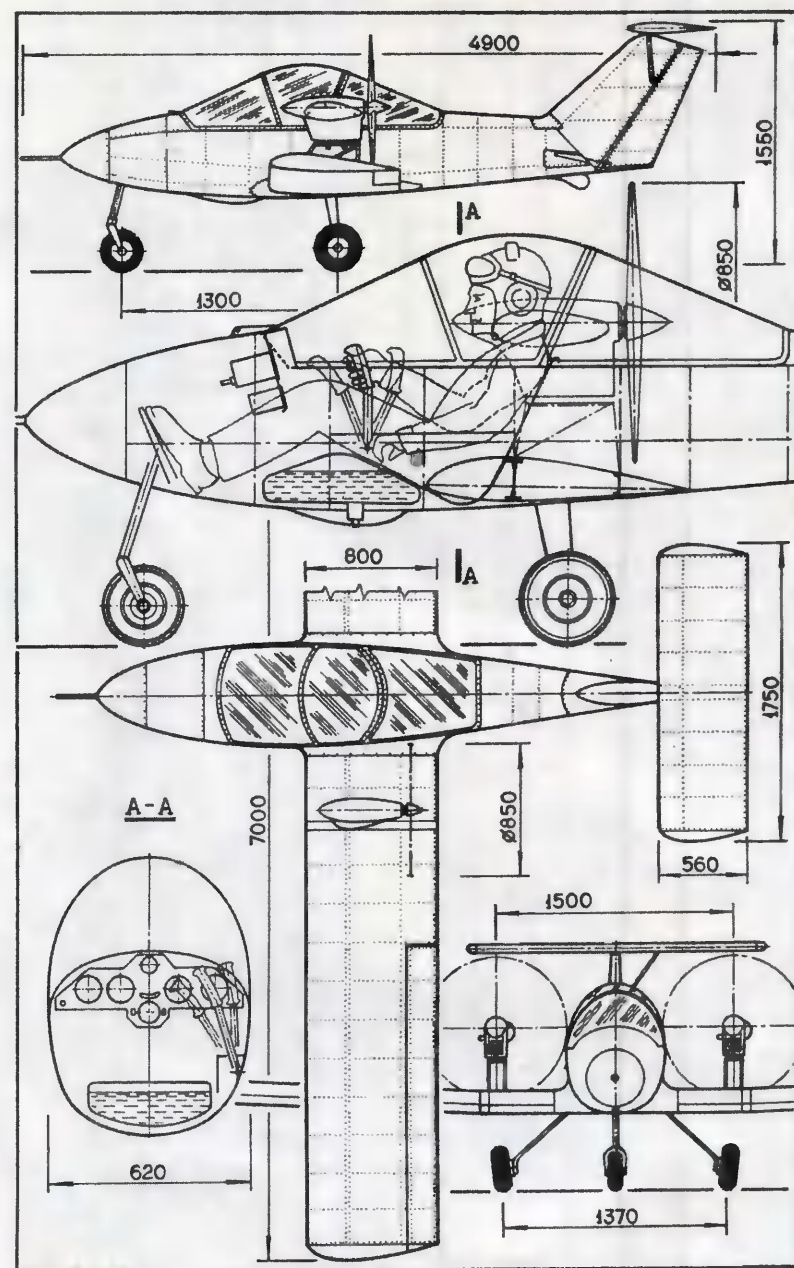
шестеренчатый редуктор с отличным литьем говорит сам за себя. Рижане делают доработки Рыбинского мотора малой серией, и «заказчиков» у них хоть отбавляй. Техническая комиссия посчитала необходимым обратиться со специальным письмом к Генеральному директору РМЗ с рекомендацией взять доработанный мотор Шевчука в качестве базового образца для отработки двигателя РМЗ в авиационном варианте. Этот путь в настоящее время прост, экономичен и может быть принят к исполнению Министерством авиационной промышленности СССР в ближайшее время, было бы только желание.

На Салоне у летчиков-испытателей были «любимчики» — самолеты, на которых летали больше всех. Как правило, все они имели и отличные силовые установки. В качестве примера можно привести 2-местный самолет «Чибис» клуба Свердловского завода «Уралкомпрессор». Его авторы А. Калюта и В. Сухов хорошо знакомы техкомиссии по Тушину. (Тогда они представили мотопланер «Кузнечик» с мотором «Москва» жидкостного охлаждения.) На «Чибисе» установлен 2-цилиндровый оппозитный мотор с воздушным охлаждением, цилиндры группой от «Урала-Кросс». Особенно интересен редуктор: оригинальный, литой корпус, планетарная передача и встроенный генератор. Второе рождение после Тушина получил и «Феникс» М-5 (см. черт.), пожалуй, самый красивый самолет на Салоне неутомимого конструктора из Куйбышева Н. Мастерова. В Тушине «Феникс» М-5 летал с трудом: плохо запускались моторы, да еще и грелись непомерно в процессе работы. Сейчас моторы, переделанные из лодочных моторов «Вихрь 25» в двигатели воздушного охлаждения, благодаря грамотному капотированию и правильной регулировке отлично тянут. Кстати, автор внял советам техкома СЛА-87 и отказался от металлических винтов.

Среди самолетов, много летавших, был и «Этюд» квартета авторов (В. Синицин, Ю. Беззубенко, А. Ибрев, С. Тонинин) из Смоленска. Силовая установка — «Вихрь-30» жидкостного охлаждения с радиатором — печка от «Жигулей» — все грамотно и красиво скомпоновано.

Очень скромный автор из Таллинна Р. Пендер поставил на свой «МДП» (это его название) 4-тактный 2-цилиндровый двигатель МТ-10. Не мудрствуя лукаво, учитывая «мотоциклетное» происхождение своего мотора, поставил... цепной редуктор. Скажем прямо — получилось неплохо. Но главное в другом. Желая поднять значение мощности (4 такта надо как-то компенсировать), Роберт применил наддув. Поставил на маховик лопаточки, получился центробежный вентилятор, хотя, конечно, и малого давления. Добавка мощности — около 5 л. с., не меньше, — дело, без сомнения, стоящее. К сожалению, на СЛА-89 этот самодельный мотор с наддувом был единственным. Естественно, двигателисты техкома единодушно присудили автору диплом.

Был представлен на Салоне и парплан «II-III-КОС». На этот раз из Болгарии. Петр Пешков — автор этого аппарата — создал оригинальный 2-цилиндровый 2-тактный двигатель воздушного охлаждения. Двигатель снабжен оригиналь-

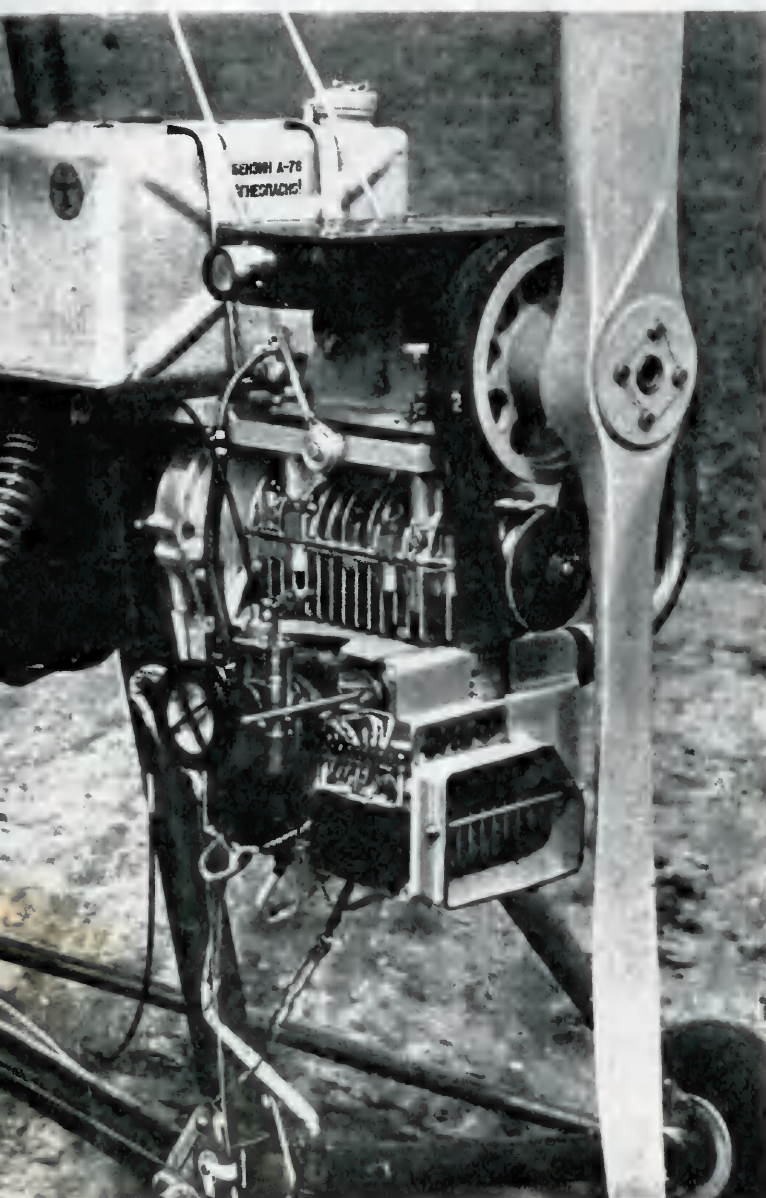


льной системой зажигания: на режиме запуска — с прерывателем, на режиме малого газа и выше — двойное электронное зажигание. Хорошо организованный обдув цилиндров (система дефлекторов) обеспечил достаточное охлаждение — температура головки цилиндров выше 140 °С не поднималась. Грамотно выбранная редукция и хорошая аэродинамика винта позволили получить высокую эффективную тягу. Техком с удовольствием впервые присудил диплом иностранному участнику.

Роман Голяс учится в Рижском ПТУ-34 — ему 17 лет. Под эгидой Рижского клуба любителей авиации он построил мотодельтаплан «ТМ-2» (очевидно, «2» приставлено для солидности — на самом деле — это первая работа автора). Силовая установка включает двигатель «Нептун» (подешевле) водяного охлаждения. Для охлаждения использована найденная на свалке часть радиатора от «Жигулей». Постановка редуктора — по замыслу автора — вторая очередь доводочных работ.

Мотодельтаплан «ТМ-1» построен также рижанами отцом и сыном Галеевыми. Мотор — «Вихрь-30» водяного охлаждения (радиатор — половина жигулевского). Редуктор шестеренчатый. Насос системы охлаждения — самодельный, центробежного типа. И, конечно, резонансный глушитель, кстати, грамотно доведенный.

С интересом члены техкома отнеслись к силовой установке самолета-биплана «Шмель». Автор его — И. Пастух — живет в селе Мошанец Черновицкой области и работает там мастером холодильной установки. Основа силовой установки — доработанный 4-тактный мотор



МТ-10. Наиболее интересная часть — полностью самодельный редуктор с ведущей шестерней с внутренним зацеплением. Все сделано грамотно, основательно и в... сельских условиях. Автор владеет всеми рабочими специальностями от токаря до литейщика. С большим удовольствием техком вручил Ивану Андреевичу диплом.

Как и на предыдущем смотре в 1987 г., в Тушине было представлено несколько оригинальных летательных аппаратов. Любители из Горьковского клуба самодеятельного технического творчества при ГАПО представили мини-самолет с шасси на воздушной подушке. Горизонтальная тяга создавалась силовой установкой на базе РМЗ-640. К сожалению, из-за схемы самолета — винт находится между двумя балками — диаметр увеличить нельзя. Из-за этого эффективная тяга ниже возможностей мотора. Силовая установка «воздушной подушки» — 2 мотора от бензопил «Урал» по 5 л. с. Самолет бойко бегал по полю и даже летал, правда, неудачно.

Любители из Люберец привезли мотопланер «Байкал» с двухмоторной силовой установкой на двух пилонках, которые после набора высоты выключаются и убираются внутрь фюзеляжа. Моторы самодельные двухтактные, двухвальные давали вполне приличную тягу по 40 кг. К сожалению, тепловой режим двигателей еще не отработан — температура головки цилиндра дошла до 270 °С — явный перегрев.

Все, кто был в Тушине, наверняка запомнили оригинальный летательный аппарат — махолет «Истина». Тогда ему удавалось довольно быстро бегать, но до взлета не дошло — произошла поломка аппарата. Особенно сокрушался тогда летчик-испытатель М. Галлай, который говорил, что если бы они взлетели на 1 м и пролетели 10 м, это было бы два мировых рекорда для махолета. Однако пессимистов, утверждавших, что это чудовище не взлетит, было большинство. В Риге упорный изобретатель махолета В. Топоров с помощниками (ребята возраста 11—16 лет) из г. Воткинск показал модель своего будущего аппарата в масштабе 1:4. Модель хорошо летала с маленьким моторчиком. Может быть, прав автор, утверждая, что энергозатраты у махолета в 3 раза меньше, чем у обычного самолета?

Были на Салоне представлены и силовые установки с двигателями иностранного производства. Все они в общем известны, и весь вопрос в основном состоит из: «где их достать?»

В заключение — одно общее замечание по общей эксплуатации моторов. Как известно, в «большой» авиации устанавливаются разные режимы работы двигателей, но обязательно имеется ограниченный по времени взлетный или максимальный режим. На всех конкурсах мы наблюдаем, к сожалению, одну и ту же картину: у большей части аппаратов летчик «врубают» максимально возможные обороты и весь полет проводит не снижая их. Делается это вынужденно — не хватает тяги. Причины? Первая — неумение самоделщиков правильно посчитать потребную тягу. Вторая — оптимизм в оценке располагаемой тяги. Первую, как правило, занижают, вторую — завышают.

СВЕТИТ НАМ ЗНАКОМАЯ ЗВЕЗДА

Коктебель. У кого из летчиков старшего поколения не дрогнет сердце при этом слове? У кого из нынешних пилотов-любителей не отзовется это слово в душе?! У одних с благодарной памятью. У других — с тоской по разрушенному мосту между прошлым и будущим. Уже полвека простаивает бывшая кузница наших летных кадров. Над Планерским — будто в насмешку теперь так официально зовут Коктебель, не летает ни один аппарат.

Только убеленные сединами ветераны помнят теперь, что закрытие всесоюзной планерной школы на легендарной горе Узун-Сырт совпало с исчезновением учебного самолета, которым, как потом стало известно со слов «компетентных товарищей», управлял сын репрессированных родителей. Плотный, невидимый глазу туман запрета навсегда закрыл молодежи дверь крымского неба.

Первый просвет появился в 1983-м. Тогда «на горе» собрались на свой первый слет всего несколько самоделщиков. Затем последовал второй, представительный смотр — конкурс СЛА-84.

А затем Коктебель вновь опустел. Время от времени раздавались, в том числе и в центральной печати, голоса энтузиастов в защиту святого для всех авиаторов места — ветераны боролись за возвращение ему прежнего, заслуженного назначения. Но тщетно — полеты над объектом, чьи стратегические секреты известны со времен Очакова и покоренья Крыма, в наши дни представлялись наивной мечтой.

Однако мечты — для того, чтобы сбываться!

Федерация любителей авиации СССР организуют агитационно-массовый перелет пилотов-любителей на самодельных летательных аппаратах.

Перелет, посвященный Дню Воздушного Флота СССР, будет проходить по маршруту: Москва (Тушино)—Тула—Орел—Курск—Харьков—Днепропетровск — Запорожье—Джанкой—Феодосия (Коктебель) — Джанкой — Херсон — Кировоград—Киев—Гомель—Брянск—Калуга — Москва (Тушино).

В каждом из пунктов перелета предусматриваются показательные полеты самодельных летательных аппаратов, встречи с конструкторами и пилотами-любителями, известными летчиками-испы-

тателями и космонавтами, проведение массовых гуляний, лотереи, катание на самолетах желающих.

Финиш перелета намечен 18 августа 1990 года на аэродроме Тушино накануне авиационного праздника.

Допуск пилотов-любителей и самодельных летательных аппаратов к участию в перелете производится на конкурсной основе.

Пилот-любитель должен представить:

— действующее Свидетельство пилота-любителя или профессионального летчика любого ведомства;

— действующую медицинскую справку о состоянии здоровья по форме 086/У с фотографией или иной документ, подтверждающий допуск к летной работе;

— Свидетельство о страховании жизни от несчастного случая.

Самодельный летательный аппарат должен отвечать следующим условиям:

— соответствовать «Общим требованиям к летательным аппаратам любительской постройки 1988 г.»;

— крейсерская скорость должна быть не менее 110 км/ч;

— дальность полета без посадки не менее 400 км с аэронавигационным запасом топлива на 30 минут полета;

— к началу вылета из Москвы налет на данном летательном аппарате должен составлять не менее 25 часов;

— самолет должен быть оборудован радиостанцией, магнитным компасом, часами и минимумом пилотажно-навигационного оборудования в соответствии с ОТТ СЛА-88.

Заявка для участия в конкурсе на перелет должна содержать:

— сведения об авторе летательного аппарата и членах экипажа, заявленных на перелет;

— летно-технические характеристики самодельного летательного аппарата, его фотографии;

— дата постройки аппарата, сведения о наличии сертификата на него и налете от начала эксплуатации;

— адрес и телефон заявителя (или организации).

Заявки подавать по адресу: 140160, Московская обл., г. Жуковский-2. Летно-исследовательский институт им. Громова. Штаб перелета.

Телефон для справок: 556-59-44 Кирсанов В. И., Кондратьев В. П.

Срок подачи заявок до 15 мая 1990 года.

Штаб перелета.



Профессия авиатора требует особых здоровья, закалки. Открывая новую рубрику, журнал обещает публиковать материалы как раз на эти темы. Но, думаем, понял сведущий читатель, в новую рубрику заложена серьезная проблема.

Как дать возможность талантливым летчикам, парашютистам летать, прыгать дольше, продуктивнее? У проблемы и нравственный, и экономический аспекты. Приглашаем к разговору наших читателей — врачей, социологов, психологов, всех, у кого наболело.

Первая публикация, может быть, покажется необычной: при чем тут Джуна? При том, наверное, что и у нее авиационной медицине пора чему-то поучиться. Или не так?

Бывают в жизни моменты, когда человеку невероятно хочется поверить в нечто таинственное, магическое, сверхъестественное. А тут рядом — Джуна в черной мантии с крестом, золотой звездой с бриллиантом. Легкое, теплое пожатие ее руки... Впрочем, черная мантия отнюдь не мистический атрибут. В конце октября на конгрессе альтернативной медицины в Амстердаме Джуне Давиташвили, первой из женщин, присуждено звание «рыцарь-командор». Там же вручена и эта черная мантия доктора наук...

Долгое время у нее была «колдовская репутация». А виной этому — руки, о которых столько уже написано. Официальная медицина не могла дать научного объяснения ее способностям чувствовать чужую боль, отдавать свое тепло другому. Не один год шло бездоказательное отрицание целительного феномена Джуны по принципу: этого не может быть, потому что этого быть не может. Но времена меняются. Изменилось и отношение к нетрадиционным методам лечения, народным врачевателям. В том числе и к женщине с таинственным именем Джуна. Сегодня она является признанным специалистом в области нетрадиционной медицины. Методика лечения Джуны официально зарегистрирована. Это — бесконтактное биоэнергетическое воздействие, а проще — бесконтактный массаж. Удивительным способностям Джуны ученые дали название — «феномен Д». Не так давно ВНИИ государственной патентной экспертизы с учетом заключения Минздрава СССР признал полезность метода Джуны. Ее способ лечения больных гипертонией I—II степени и вегето-сосудистой дистонией признан изобретением. Народной целительнице выдано авторское свидетельство. Экспертная комиссия Всесоюзного научного центра хирургии АМН СССР сделала заключение, что результаты научных экспериментов, в которых участвовала Джуна, разрешается публиковать — как у нас, так и за рубежом. О таком признании еще вчера и мечтать не приходилось. Сами же эксперименты позволили сделать вывод, что биоэнергетическое

воздействие, несомненно, оказывает стимулирующее влияние на биохимические показатели крови, а также иммунную систему человека.

— Всякий раз, проводя руками вдоль тела человека, — рассказывает Джуна, — я испытываю различные ощущения. Иногда это тепло или холод, покалывание или пощипывание... Оказывается, каждая болезнь вызывает свое ощущение в ее руках. Так, при язве желудка, к примеру, их как бы затягивает в воронку. По частоте, силе и характеру биосигналов, которые получают ее руки, Джуна научилась ставить диагноз, разработала и методы лечения. Она уверена, что бесконтактный массаж должен войти в каждый дом, в каждую семью. С его помощью можно восстанавливать работоспособность, защитные силы организма.

— Разве это не важно для людей, работающих в экстремальных условиях? — спрашивает Джуна. И продолжает: — Среди моих друзей немало летчиков, к которым отношусь с особой симпатией. Знаю, какая рискованная у них профессия. Спасибо им, что никогда не подводили меня в воздухе...

А летать Джуне приходится действительно часто. Только что вернулась из Фрунзе, где обучала своей методике медиков. Незадолго до этого у нее была длительная зарубежная поездка: США, ФРГ, Италия, Голландия... Приглашений побывать в той или иной стране не счесть. За рубежом к ней пришел истинный триумф. На форуме альтернативной медицины Джуна была удостоена Большой золотой медали «За гуманизм», награждена орденом рыцаря Мальтийского креста — знаком международного признания. В ряде стран ждут ее согласия на исследования, связанные с разработкой и внедрением бесконтактного биоэнергетического воздействия на заболевания, не поддающиеся традиционной медицине. Известные фирмы хотят создать аппаратуру, которая имитировала бы некоторые виды бесконтактного массажа. Феноменальная женщина. Всякий раз, когда встречаешься с ней, ищешь ответ на один и тот же вопрос:

кто же она, эта Джуна!

Писатель! Книга Джуны «Слушаю руки свои» разошлась мгновенно. Поэт! На ее стихи пишут музыку известные композиторы.

Художник! Более 100 живописных работ написаны руками Джуны. Актриса! Фильм «Юность гения», в котором играла Джуна, получил Государственную премию СССР.

А может быть, певица! Кассеты с ее голосом ходят по Москве.

Или все же экстрасенс!

К последним, однако, Джуна себя не причисляет.

Время скептицизма по отношению к народной медицине уходит в прошлое. Здесь мы во многом обязаны и Джуне. Можно успокоиться! Но тогда это была бы не Джуна с ее вулканическим темпераментом и желанием помочь как можно большему числу людей. Сотни и сотни людей обращаются к народной целительнице. К великому сожалению, при всем желании Джуна физически не может помочь каждому. Немало времени требуют различные научные эксперименты, международная деятельность. Поэтому сегодня Джуна вместе со своими учениками ведет обучение приемам и методике бесконтактного массажа.

— Почти три тысячи медиков уже прошли обучение в нашем учебном центре, — рассказывает Джуна, — они и получили специальный диплом доктора Джуны. Среди учеников были и специалисты нетрадиционной медицины из Индии, США, Франции, Италии, Египта, Монголии, Китая...

На прощанье хозяйка, очень легкая и подвижная, стремительно протягивает изящную руку с браслетом на запястье. И вновь это легкое, теплое пожатие руки женщины, вокруг которой молва и сегодня сплетает поистине фантастические сюжеты.

— Можно ли, — спрашиваю, — сообщить читателям журнала адрес центра Джуны?

— Пусть для наших авиаторов это будет не тайной, —

улыбается гостеприимная Джуна, — 121002 Москва, улица Вахтангова, дом 7. Приглашаем всех желающих.

Но предпочтение при приеме все же отдаем медикам...

РУКИ ДЖУНЫ



ТРАГЕДИЯ ГЕНЕРАЛА ДУГЛАСА

Снимки
из
семейного
архива
Смушкевичей.



Трагедия произошла за неделю до начала Великой Отечественной войны.

— Генерал Смушкевич?

С больничной постели на вошедших спокойно смотрел бледный усталый человек. Он словно ждал этих людей в одинаковых костюмах.

— Вот ордер на ваш арест.

Из-за спины вошедших донесся тревожный шепот:

— Больному только три дня назад сделали сложную операцию на обеих ногах...

— Принесите носилки, — прозвучало в ответ.

В тюрьме генерал совершил свой последний подвиг. Тяжело больной, он не дрогнул от издевательств следователей, не дал показаний против своих товарищей, не признал себя виновным.

Это его называли генералом Дугласом в 1936 году в охваченной огнем гражданской войны Испании. Его, старшего военного советника при командующем ВВС республиканских войск майоре Игнасио де Сиснеросе, советского военного летчика Якова Вольфовича Смушкевича. Он первый наш генерал, удостоенный двух Золотых Звезд Героя Советского Союза. Командовал авиасоединениями и частями почти во всех боевых действиях перед Великой Отечественной войной: Испания, Халхин-Гол, Западная Белоруссия, советско-финская война. 22 июня 1937 года был назначен заместителем начальника ВВС, затем возглавлял Военно-Воздушные Силы, служил генерал-инспектором ВВС при наркомате обороны.

Богатырского роста, с черной шапкой

непокорных волос — таким запомнили его однополчане. Комбриг Смушкевич ловко втискивал могучее тело в истребитель, летел в бой. Вот как рассказывал о боевом товарище по Халхин-Голу Маршал Советского Союза Г. К. Жуков: «Я. Смушкевич был великолепный организатор, отлично знавший боевую летную технику и в совершенстве владевший летным мастерством. Он был исключительно скромный человек, прекрасный начальник и принципиальный коммунист. Его искренне любили все летчики». Георгий Константинович вспоминает, как 22 июня 1939 года 95 наших истребителей завязали над Монголией ожесточенный воздушный бой со 120 японскими самолетами, быстро охладили пыл противника, повернули его вспять.

И еще важнейшее событие той войны. 20 августа в воздух поднялись 153 наших бомбардировщика и около 100 истребителей. Массированный удар нашей авиации и артиллерии был настолько четко организованным, мощным, что противник в течение полутора часов не отвечал атакующим войскам артогнем.

Так эффективно Яков Владимирович (его обычно называли не Вольфовичем, а Владимировичем) применил боевой опыт боев в Испании: главные силы авиации были нацелены на завоевание господства в воздухе, ВВС использовались централизованно, массированно, на направлениях главных ударов.

Но почему 22 июня 1941 года фашистская авиация нанесла внезапный удар по многим нашим аэродромам? Почему в начальный период войны летавшие «дальше всех, выше всех, быстрее всех» не смогли даже как следует

прикрыть с воздуха наземные войска, и дорогой ценой пришлось завоевывать господство в воздухе. Виноваты в неоправданных потерях нашей авиации те, кто командовал ею перед войной и допустил серьезные просчеты?

Генерал Смушкевич был расстрелян после того, как она началась. «И не без дыма огонь», — говорят порой и сейчас фронтовики. Прямая причастность Смушкевича к поражениям нашей авиации в начальный период войны чуть ли не до сих пор официально не отрицалась, неофициально — утверждалась. Мол, успехи советской авиации в Испании породили в ВВС обстановку благодушия и известного шапкозакидательства.

Попробуем разобраться в этом.

Итак, 1936 год, Испания, где генерал Дуглас (по испанскому паспорту) впервые проявил себя умелым командиром, инструктором и отважным летчиком. Сюда он прибыл с немалым опытом организации боевой подготовки. В 1921 году комиссар 35-го стрелкового полка Смушкевич был назначен политруком в 23-й авиаотряд (на окраине Минска) для воспитания «зазнавшихся летчиков». Самый заносчивый из них Благовидов решил проучить «пехтуру». И когда политрук вылетел с ним в агитрейс, «покрутил» пассажира в воздухе так, что заглох на машине мотор. При вынужденной посадке самолет развалился. Экипаж чудом уцелел. Благовидов с удивлением заметил: политрук не испугался. А в следующем полете Смушкевич попросил одного из летчиков: «Передайте управление». Попробовал — получилось. Вот так и научили авиаторы своего политрука летать.



Когда в 1926 году создавались авиабригады, первым комиссаром одной из них назначили Якова Владимировича. В Смоленск, где базировалась бригада, он прилетел сам. И горячо взялся за учебу — больше практики, тактического поиска.

«Первое место в бригаде по стрельбе из пулемета с самолета и по точной бомбардировке занял комиссар и начальник политотдела бригады Яков Владимирович Смушкевич», — таким было заключение инспекции в 1930 году. Затем в его летной биографии был Витебск. Смушкевича назначили командиром и комиссаром 201-й легкомобильной бригады имени Совнаркома БССР. В отпуск он уехал в Качинскую авиашколу. Закончил ее за месяц. На недостаток специального образования позже сетовал не однажды. Однако не было тогда в стране такой книги по авиаделу, которой бы не прочитал Смушкевич. Все новое старался использовать. По его инициативе начали строить взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием (тогда — деревянным), организовали профилактории для отдыха летного состава — систему, действующую и сейчас. Под руководством легендарного командарма И. Уборевича отрабатывал и комбриг Смушкевич на учениях массированное применение авиации. Именно командарм Уборевич высоко оценил способности молодого командира и рекомендовал его на выдвижение.

Первым распоряжением советника Дугласа на испанском аэродроме было — рассредоточить самолеты, замаскировать. А вскоре он организовал штурмовые полеты на малых высотах, упреждающие удары по аэродромам противника, боевое дежурство авиаторов на земле и в воздухе. В первый воздушный бой над Мадридом группу республиканских истребителей повел лично. Сбили тогда до десятка самолетов противника.

Но и враг преподносил суровые уроки. Действия по шаблону, без учета нового в технике и тактике порой вели к неоправданным потерям. Генерал Дуглас энергично совершенствовал бо-

евую подготовку. Тщательно изучались летчиками, к примеру, уязвимые места авиатехники противника: куда бить, чтобы наверняка. Специально организованный отряд охотников за «юнкерсами» сбил 50 «неуязвимых», как их называли, фашистских бомбардировщиков.

Герой Советского Союза генерал-майор в отставке А. Гусев вспоминал, как летчики-добровольцы вернулись из Испании в СССР. Самое главное, что они хотели сделать, немедленно совершенствовать, менять в нашей военной авиации устаревшие методы боевой подготовки. Замечания летчиков касались и коренной переделки авиатехники, и таких «мелких» доводок, как, к примеру, спаривание 12,7-мм пулеметов для прикрытия СБ (скоростного бомбардировщика) от атак истребителей противника снизу. Коллективные предложения «испанцев» охватывали важные вопросы боевой учебы.

Вскоре состоялось совещание участников боев в Испании, командования ВВС, представителей наркоматов авиационной промышленности, вооружения, приборостроения, видных конструкторов. И сразу завязался спор, который зачастую уводил его участников от существа дела. Отчего коса на камень нашла, становится, пожалуй, ясно из выступления конструктора истребителей И-15 и И-16 Н. Поликарпова. Он признал справедливость претензий «испанцев», касающихся техники. «Но нельзя не учитывать того, — говорил Поликарпов, — что эти самолеты сданы в серийное производство в 1934—1935 годах. А немецкий истребитель Ме-109 — последняя модель... Мы намерены пока сделать только то, что впишется в габариты машины, и при этом улучшить ее тактико-технические данные. Ведь даже незначительные изменения в размерах самолета вызовут необходимость перестройки оборудования на заводах. А к чему это приведет? К сокращению количества выпуска авиатехники».

Нет, выпуск самолетов шел по сталинскому плану, против которого вряд ли кто дерзнул бы выступить.

22 июня 1937 года, ровно за 4 года до начала войны, лично И. Сталин слушал троих авиаторов-«испанцев» — В. Смушкевича, К. Гусева, И. Копца. Яков Владимирович постарался сказать о своих тревогах емко. А закончил словами о том, что с началом войны воздушные армии нападающей державы внезапно пересекут границу с целью разрушения и уничтожения наиболее важных военных объектов противника. Это показывает опыт Испании. И должно предвидеть его.

Сталин одобрительно кивнул... О чем он думал? Война началась именно так. А тогда шла чистка «до белых костей» кадров армии. Уже был репрессирован любимец авиаторов начальник ВВС Я. Алкснис. Соединения и части лишились опытных командных кадров.

Не верил Смушкевич в виновность начальника ВВС, виновность своего бывшего командира — командарма И. Уборевича. Как свидетельствуют его современники, высказывался об этом довольно открыто, помогал многим, на чью судьбу выпали несправедливые гонения.

О таких настроениях не мог не знать Л. Берия. Но Смушкевич, любимец авиаторов и (пока) вождя, «держался в седле». А может, и заменить уже не-

кем было? Хотя молодые новые командиры старались изо всех сил, они миновали многие необходимые для опыта должностные ступени. Того или иного можно было застать чаще на полетах, чем в штабе. И все бы неплохо — огромное значение имеет летная практика. Однако только ее для организаторов боя, создателей тактики — мало, тем более оперативного искусства — ох, как маловато. И если в середине 30-х годов наше военное искусство правильно определяло роль и назначение ВВС (самостоятельные воздушные операции по глубоким объектам страны противника, содействие успеху наземных войск в бою и операции, централизованное массированное применение ВВС), то в канун войны авиацию «распылили» во фронтовое и армейское подчинение. Промышленность «гнала вал» устаревших типов самолетов. На новую технику перестраивалась медленно. Аэродромная сеть на решающем направлении в Западной Белоруссии была развита слабо, а строительство новых аэродромов началось лишь в мае 41-го. Учебу на старой технике авиаторы практически забросили, новую как следует не освоили.

Но это никакого отношения к начальнику ВВС Смушкевичу не имело. Наоборот, произошло вопреки его стремлениям все сделать с учетом боевого опыта авиаторов. Дело в том, что шефом ВВС считал себя лично И. Сталин. Об этом я слышал от многих авиаторов 30-х годов. Писатель К. Симон, к примеру, записал такие воспоминания адмирала флота И. Исакова: Сталин много усилий отдавал авиации, много ею занимался.

Сталин имел свои взгляды на ВВС. Конечно, сил и средств на авиацию страна не жалела. Рекордные перелеты советских экипажей создали ей мировую славу. Но самолеты-рекордсмены строились в нескольких экземплярах. Серийная авиатехника была много слабее. Качественные параметры резко уступали количественным. Сталин лично следил, чтобы промышленность больше давала самолетов. Это, ясно, не позволяло оперативно переключаться на выпуск новой техники.

В 1939 году на XVIII съезде ВКП(б) нарком обороны К. Ворошилов с гордостью говорил, что бомбардировочная авиация выросла в 2 раза, истребительная в два с половиной... Но легкомобильная, штурмовая и разведывательная уменьшилась вдвое. Машины, подобной «Юнкерсу-87», у нас практически не было.

В 1939 году в Овальном зале Кремля начальник научно-исследовательского института ВВС А. Филин, опираясь на мнение командования ВВС, вступил в полемику с И. Сталиным, который опять-таки выдвигал идею строить двухмоторные бомбардировщики «числом побольше». Филин тогда отстаивал новые тяжелые бомбардировщики для дальней авиации.

В начале лета 1940 года в обмен на сырье фашистская Германия поставила СССР свою самую современную технику. Самолеты доставили в Москву, и мало-мальски знакомому с авиацией человеку стало ясно: мы отстали от Германии на годы и годы. Потому так «беспечно» и демонстрировалась эта новая техника.

(Продолжение следует)

ВАРНА. ГЕНЕРАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ФАИ

Юрий ПОСТНИКОВ, ответственный секретарь ФАС СССР

В Болгарии, на берегу Черного моря, в курортном городе Варна, состоялась очередная 82-я Генеральная конференция Международной авиационной федерации (ФАИ). В ее работе приняли участие 103 делегата из 32 стран, четыре государства передали свои полномочия: Исландия — Норвегии, Югославия — Болгарии, Зимбабве — ЧССР, Турция — США. Делегацию СССР возглавлял председатель Федерации авиационного спорта СССР Герой Советского Союза С. И. Харламов.

На заседаниях рассмотрено 22 вопроса спортивного, финансового и технического характера.

Президент ФАИ К. фон Канн рассказал о проделанной работе за отчетный период, дал анализ деятельности ФАИ, ее международных комиссий и должностных лиц. Он сообщил, что с 1 января 1990 года вступят в действие новые Устав и Внутренние положения ФАИ, в разработку которых внесли большой вклад международные комиссии и комитеты ФАИ, многие национальные аэроклубы. Затронул и такие вопросы, как сотрудничество, экология, расширение, членства ФАИ, деятельность и права международных комиссий. Президент подчеркнул, что все человечество находится в одном доме, ФАИ первая из международных спортивных организаций выступила за сотрудничество в области спорта, за сохранение мира на нашей Земле.

Генеральный директор Ч. Кепак проинформировал делегатов о международной авиационно-спортивной деятельности. Ныне ФАИ объединяет 56 активных членов, 19 ассоциированных и один международный — ОСТИВ.

Указал также количество стран, культивирующих авиационные виды спорта: воздушные шары — 36, дирижабли — 9, планеризм — 49, мотопланеризм — 26, моторная авиация — 41, вертолетный спорт — 10, микролегкие самолеты — 27, летательные аппараты любительской конструкции — 25, парашютизм — 60, дельтапланеризм — 43, парашюты — 16, авиамоделизм — 62, акробатика [самолеты] — 37, акробатика [планеры] — 16, летательные аппараты, движимые мускульной силой человека, — 2, аэронавтика — 6 стран.

В 1988 году установлено 268 мировых рекордов: на воздушных шарах — 5, дирижаблях — 3, вертолетах — 5, самолетах — 163, по планерному спорту — 18, авиамодельному — 22, парашютному — 17, дельтапланерному и парашютному — 16, в космосе — 3 и т. д.

Проект Общего раздела Спортивного кодекса ФАИ представил президент Международной авиационно-спортивной комиссии В. Крусс, отметив, что учтены многие замечания и предложения национальных аэроклубов и международных комиссий. Генеральная конференция утвердила новый кодекс, который вступит в действие с 1-го января 1990 года.

Конференция рассмотрела вопрос о Первых Всемирных авиационных играх 1991 года. С информацией о них выступил президент аэроклуба Франции В. Тиссье. Игры поддерживают президент Франции Ф. Миттеран и ряд министров этой страны. Место проведения — район Средних Пиренеев с центром Тулузы, который по характеру местности, возможностям размещения участников, наличием 25 аэродромов для спортивной авиации, климатическим условиям отвечает требованиям проведения соревнований по всем видам авиационного спорта. Игры планируется организовать в сентябре 1991 года в течение двух недель. В. Тиссье сообщил, что им получено письмо от руководителя провинции Пиренеи, в котором дается согласие на

проведение Игр и высказывается пожелание, чтобы в них приняли участие такие страны, как США и СССР. В настоящее время уже поступили заявки из 23 стран. Предложено руководству ФАИ и президентам международных спортивных комиссий посетить Тулузу и ознакомиться с районом проведения Игр, чтобы конкретно обсудить этот вопрос на очередном заседании Совета ФАИ в Париже.

82-я Генеральная конференция наградила медалями и дипломами ФАИ:

— золотой космической медалью — летчиков-космонавтов СССР В. Титова и М. Манарова — за космический полет в течение одного года;

— золотой медалью имени Юрия Гагарина — летчика-космонавта СССР А. Волкова — за мировой рекорд пребывания в открытом космосе в течение 5 часов 52 минут;

— золотой медалью Нила — профессора МАИ, председателя Федерации авиамодельного спорта СССР В. Бруслова — за научные достижения в области авиационно-космического образования;

— почетным групповым дипломом — коллектив Свердловского АСК и Ассоциацию ветеранов космодрома «Байконур»;

— дипломом имени В. Комарова — экипаж космического корабля «Союз ТМ-4» в составе В. Титова, М. Манарова и В. Полякова;

— дипломом Поля Тиссандье — И. Глушкова — ветерана парашютного спорта, В. Шевченко — начальника Республиканского СТКАМ (УССР), Ю. Кайриса — члена сборной команды СССР по высшему пилотажу (Литовская ССР).

Очередная 83-я Генеральная конференция ФАИ состоится в Будапеште (ВНР) в 1990 году.

Президентом ФАИ на второй срок вновь избран Клифтон фон Канн (США), 1-м вице-президентом — Олави Раутио (Финляндия) и генеральным казначеем — Амос Ишан (Израиль).

НАД КАНАДОЙ, НАД КАНАДОЮ... Виктор БОРИСОВ

Как сообщили газеты, в августе на аэродроме Эбботсфорд, вблизи столицы провинции Британская Колумбия состоялась крупная международная торгово-промышленная авиационно-космическая выставка Эршоу Канада. Ее много комментировали, но вот что осталось, как говорится, за бортом.

Это канадский оригинальный дистанционно пилотируемый аппарат «Шарп», предназначенный для ретрансляции телевизионных сигналов и радиосвязи на большие расстояния. Получает энергию для электромотора, который вращает пропеллер, с... Земли. Она передается станциями по микроволновому лучу и принимается большим количеством микроантенн. Они размещены в нижней части фюзеляжа аппарата. Размах крыла «Шарпа» — 40 м, длина фюзеляжа — 24 м, вес — около 1000 кг. Способен летать на высоте 21 км, не опускаясь на землю в течение 6—12 месяцев.

Не заставит ли «Шарп» задуматься тех, кто разрабатывает космические системы связи? Ведь появился в технике серьезный и, главное, экономически привлекательный конкурент.

Пристальное внимание специалистов привлекли макет системы управления воздушным движением Канады в XXI веке, автоматизированная система передачи данных для взаимодействия наземных служб с транспортными самолетами, макеты воздушно-космического самолета NASP в половину натуральной величины, орбитального самолета «Хоуп», запускаемого с помощью ракеты-носителя.

Показательно, что в числе десятков типов

современных самолетов на Эршоу Канада демонстрировались машины-«реплики», постройка которых начала развиваться в ряде западных стран. А это хороший пример решения проблемы, над которой бьется советская общественность, пытаясь воссоздать собственную богатейшую историю авиации.

Особый успех выпал на долю наших «мигов». Кстати, в последний день воздушного парада произошел символический обмен экипажами. Советский летчик занял место на борту американского «Фантома», а канадский — кабину двухместного МиГ-29УБ. Конечно, «Фантом» — увы, далеко не МиГ-29. Разные это поколения машин: но все же, все же...

Ну и уж совсем обошла наша печать вниманием симпозиум «Взгляд в 2020 год». Он работал три дня в экзотическом здании Ванкуверского центра торговли и конференций. В симпозиуме приняло участие свыше 500 специалистов из разных стран и 150 студентов канадских высших учебных заведений. Заслушали и обсудили около 40 докладов по трем темам: будущее авиации, будущее аэропортов, использование космических средств в интересах авиации. От нашей страны было представлено три доклада: «Гражданская авиация — взгляд в будущее» (авторы А. Батков, Л. Шкадов, М. Цховребов).

Тут не постесняемся взять в пример то, что в Канаде придают особое значение специальной подготовке студентов-авиаторов. Уже на младших курсах они активно привлекаются к участию в практических разработках, которые дают экономический эффект. И хорошо, что было выдвинуто предложение наладить обмен студентами и преподавателями авиационных вузов и факультетов СССР и Канады.



Остается осветить еще одну малоизвестную страницу «авиаканады». Когда улетели домой наши «миги», часть советской авиационной группы из Эбботсфорда перелетела в столицу самой «французской» провинции Канады — Квебек, на авиафестиваль. В течение двух дней более 100 тысяч зрителей знакомились с летательными аппаратами на стоянках, наблюдали полеты акробатических групп, прыжки парашютистов, демонстрационные полеты самолетов и вертолетов. Обсуждался вопрос о возможном участии канадских авиационных виртуозов в будущих воздушных парадах в Тушине.

Не успела закрыться выставка, как ее организаторы приступили к подготовке следующего салона — «Эршоу Канада 91», который состоится в Эбботсфорде 6—11 августа 1991 года.

Что ж, как поется в известной песне, «над Канадой небо синее». А еще о том, что оно такое же, как в России. Но вот дождемся ли подобного авиасалона в СССР!



Юношеская секция планеризма действует при Феодосийском Доме пионеров и школьников, а также в совхозе-заводе «Золотое поле», в Кировском районе. Создал эту школу много лет назад и по сей день руководит ею военрук Золотополенской средней школы капитан запаса, бывший военный летчик Павел Иванович Макаров. Здесь занимаются мальчишки и девчонки 13—16 лет. Сейчас в ЮПШ тренируется 20 школьников.

Третий год занимаются планерным спортом при Доме пионеров десятиклассницы Феодосийской средней школы Лена Лисовская и Таня Мутьева.

Учебный планер в полете.

Текст и фото Ивана ТУРЧИНА.



ЗА ЧТО ВЛЕТЕЛО ЯК-55

Состоялось очередное заседание бюро Федерации самолетного спорта СССР.

Оно прошло под руководством председателя А. Косса. В центре внимания были вопросы, посвященные итогам чемпионатов страны по высшему пилотажу (поршневые и реактивные самолеты).

Следует отметить критические высказывания в адрес разработчиков и изготовителей Як-55. Чемпионат СССР подчеркнул слабости самолета, которые не были выявлены в процессе испытаний. Была приведена краткая статистика основных неисправностей: трещины маслобака — 3 случая, удар хвостовым колесом в руль на посадке — 4, разрушение вилки хвостового колеса — 1, обрывы электропроводки — 4 и т. д.

Отмечалось также, что самолетов на чемпионате СССР, проходившем в Алма-Ате, было явно недостаточно (5 рабочих машин, 2 резервные). Технический состав и сами машины работали, буквально, на износ. Наиболее оптимальный вариант для всесоюзных первенств — 9—10 Як-55, из которых семь должны быть рабочими.

Шел разговор и о снижении требований Единой всесоюзной спортивной квалификации по отношению к пилотажникам. Выполнить зачетные нормативы — сказал ответственный секретарь Федерации В. Докучаев, — на соревнованиях по высшему пилотажу очень тяжело. Несмотря на высокий уровень подготовки участников первенства страны, звание мастера спорта СССР подтвердили только три мужчины и семь женщин. В то же время присутствующие отметили, что одной из причин этого, своеобразным камнем преткновения стал «темный» комплекс. Он на 60—65 процентов состоял из фигур обратного пилотажа и был наиболее трудным в исполнении по сравнению с другими.

ДЕЛЬТАПЛАНЫ НАД АЗЕРБАЙДЖАНОМ

Валерий ЖЕГЛОВ

Спортивный сезон 1989 года завершен соревнованиями на Кубок СССР, которые проходили на базе авиационно-спортивного клуба ДОСААФ города Белоканы в Азербайджанской ССР. Приняли участие 36 лучших спортсменов страны.

Погода во время соревнований благоприятствовала полетам и позволяла спортсменам набирать высоту до 1500 метров над долиной реки Алазань в слабых восходящих потоках. Период термической активности давал возможность совершать парящие полеты продолжительностью до 3—4 часов.

Организация соревнований под руководством главного судьи А. И. Кузнецова из Феодосии прошла на хорошем уровне (начальник АСК Низами Бабаев, инструктор Владимир Аникин).

Соревнования отличались упорной борьбой. Вот какие места заняли участники (при этом указывается город, откуда прибыл спортсмен, и аппарат, на котором он выступал):

1. В. Сидоренко, Харьков, С-15.
2. А. Кадури, Харьков, С-15.
3. А. Судак, Киев, С-15.
4. О. Бондарчук, Ямполь, С-15.
5. В. Мирков, Алма-Ата, «Дедал».
6. О. Овчаренко, Киев, С-15.
7. С. Грищенко, Киев, С-15.
8. И. Соболев, Куйбышев, «Вектор».
9. В. Гостевский, Чита, С-14.
10. С. Игнатов, Москва, С-14.
11. М. Кардашин, Свердловск, С-15.
12. С. Дробышев, Киев, С-15.

Дельтапланы Киевского механического завода С-14 и С-15 очень хорошо зарекомендовали себя в спортивном сезоне 1989 года.

110 200 ПРЫЖКОВ И 7 ВНУКОВ

Первые Всесоюзные игры ветеранов по парашютному спорту

Любовь НОВИКОВА,
судья ФАИ

В «молодежной» группе, кому от 40 до 45 лет, конечно, самым титулованным был заслуженный мастер спорта Николай Ушмаев, единственный парашютист на планете, дважды завоевавший почетное звание абсолютного чемпиона мира. Почти 20 лет он в сборной команде страны. Более 10 тысяч прыжков.

Заслуженный мастер спорта Лидия Еремина — неоднократная чемпионка и рекордсменка мира. Выпускница Барнаульского авиаспортклуба ДОСААФ в 1966 году завоевала звание сильнейшей парашютистки в мире. Она не только сама хорошо прыгала, но и готовила в своем родном клубе спортсменов высокого класса. Ее команда не раз выигрывала на чемпионатах РСФСР, завоевывала главный приз журнала «Крылья Родины» на всесоюзном первенстве. Дочь Ольга и зять Александр Лепезин — мастера спорта международного класса, члены сборной команды СССР. А теперь Лидия Михайловна готовит и прыжкам внука и сама не прочь «тряхнуть стариной».

Заслуженный мастер спорта Эрнест Севостьянов почти тридцать лет «учил прыгать» парашюты. Он участник уникальных прыжков на Памир, пик Коммунизма и пик Ленина, высочайшую вершину Европы — Эльбрус.

Мастер спорта Светлана Храбрых. Кто из старшего поколения прыгающих не знает эту мужественную хрупкую женщину. В молодости она не раз ломала ноги при прыжках, но осталась верна небу по сей день.

Александра Швачко — многократная чемпионка и рекордсменка мира. Виктор Нечипас — штурман, участник в составе «ЭКСПАРК» уникальных прыжков на дрейфующий лед в районе Северного полюса. Владимир Шаревич — начальник Брестского АТСК... И как они влюблены в небо!

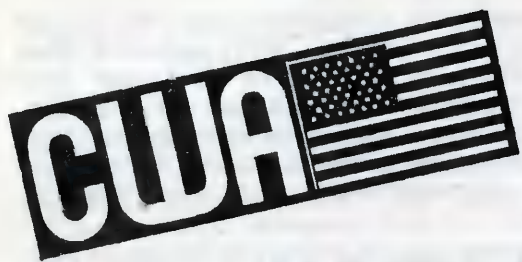
На счету 21 ветерана, собравшихся на свою первую встречу в Донецке, — 110 200 прыжков, 41 ребенок и 7 внуков.

Молодежь — участники «Клуба большого Донбасса» вначале критически посматривали на старшее поколение. Однако после первого же прыжка на точность приземления у «стариков» столько же попаданий точно в нулевой центр круга, как и у них, хотя их было почти в пять раз больше. Ну, а выполнение акробатических фигур в свободном падении некоторых ветеранов являлось пособием по изучению скоростной техники.

Отлично выступил Николай Ушмаев (ВВС), показав высокие результаты в обоих упражнениях (0,08 м, 18,6 с). За ним В. Покатилов (Донецк) и В. Панов (Москва). В женской группе первое место заняла А. Швачко, второе — С. Храбрых, третье — Л. Еремина. Среди старшего поколения (более 45 лет) призерами стали — В. Гурный, Г. Марченко, Э. Севостьянов. Обладателем Кубка Большого Донбасса стала команда Днепропетровского АСК. Второе место заняли парашютисты Ворошиловграда, на третьем — Донецка. В сумме двоеборья победили Т. Манойло (Харьков) и О. Аникушин (Ворошиловград). Нормативы мастера спорта выполнила Е. Мороз (Кировабад), пять спортсменов показали результаты кандидата в мастера спорта.

Общее собрание спортсменов, судей, организаторов обсудило вопросы дальнейшего развития ветеранского движения, чтобы сделать эту встречу традиционной с обязательной привязкой к молодежным соревнованиям.

В ЗВЕНЕ — СЕМЕРКА



В одном из московских издательств готовится к выпуску в свет 7-томник «В звене — семерка». Авторы этой серии книг В. Анисимов и И. Волк рассказывают о современной авиационной технике и космической технологии семи ведущих капиталистических держав.

Журнал «КР» планирует опубликовать на своих страницах отдельные главы из каждого тома серии. В этом номере — рассказ о технике США.

КОСМОС И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Возрастающая угроза окружающей человека среде и международная деятельность, направленная на защиту планеты, дали новый импульс к организации определенной системы контроля за состоянием Земли из космоса. Заметную роль играют в этом процессе и США. В частности, NASA возглавило разработку проекта КЛА «Мишн ту Эрс» («Полет к планете Земля») и предполагает ассигновать 15 миллиардов долларов на программу, охватывающую период в 15 лет. В рамках ее планируется создание нового космического корабля, который будет разработан и запущен совместно США, Европой и Японией.

Задачи «Мишн ту Эрс» — отслеживать глобальные изменения, происходящие на планете, и документально фиксировать сложные взаимосвязи земной поверхности, воздушной и водной среды. Проект, связанный с созданием космического корабля, может оживить в 90-х годах деятельность NASA. В случае его одобрения доля участия национального агентства в «Мишн ту Эрс» станет самой большой и наиболее дорогостоящей гражданской программой создания непилотируемого КЛА, когда-либо осуществлявшейся в США. И хотя финансовые затраты окажутся очень велики, руководители проекта считают их вполне приемлемыми, поскольку предполагаемая сумма будет выделяться в течение длительного времени.

Двадцать лет назад фотографии Земли на фоне безжизненной Луны, выполненные астронавтами корабля «Аполлон-8», явились толчком к возникновению движения по защите окружающей среды. В настоящее время контроль за ее состоянием из космоса становится не только политическим оружием, но и приобретает первостепенную важность с научной точки зрения.

В этом смысле, с позиций специалистов США, основная цель «Мишн ту Эрс» — соб-

рать информацию, которая могла бы определять национальную и международную политику в принятии решений по вопросам экологии. Эта цель резко отличается от всех предыдущих космических программ, результаты которых представляли интерес лишь для узких научных кругов.

Запуск первых кораблей «Мишн ту Эрс», намечаемый на 1996 г., даст возможность решить такие вопросы, как взаимодействие людей, животных и растений с планетой, влияние их на ее естественные процессы, позволит сделать первые скоординированные измерения планеты, как сложной системы, в которой происходит взаимодействие солнечной энергии, земной поверхности, воды и воздуха.

Если развитие программы пойдет по намеченному пути, то первоначальная сумма затрат на ее реализацию — 15 миллиардов долларов на 15 лет — увеличится в дальнейшем до 30 миллиардов.

В рамках менее дорогостоящей концепции планируется вывод четырьмя ракетополетчиками «Титан-IV» на полярную орбиту 4 непилотируемых космических платформ весом по 15 тонн. Каждая размером 40 × 15 футов будет нести набор самых совершенных приборов контроля за состоянием Земли. Кроме них с интервалом в несколько лет на экваториальные орбиты намечается запустить специальные ракеты для исследования планеты с целью получения данных об отмеченном в последнее время резком уменьшении количества осадков и истощении озонового слоя.

Европейское космическое агентство и Япония запустят совместно одну или две тяжелые платформы на полярную орбиту. Разработка европейско-японского космического корабля ведется довольно энергично.

Если будет предпринят более честолобивый план, то пять космических летательных аппаратов, которые станут ре-

зультатом совместных международных разработок, выйдут на геосинхронную орбиту и дополнят научную информацию, получаемую спутниками с малой высотой орбиты. Небезынтересно поэтому более детально рассмотреть особенности конструкции КЛА и системы в целом.

Так, на борту первой платформы полярной орбиты NASA разместятся девятнадцать приборов, контролирующих экологическую обстановку на Земле.

Проектирование платформы стоимостью 375 миллионов долларов идет весьма интенсивно. Финансирование осуществляется из фондов NASA. Возглавляют разработку Центр космических исследований им. Годдарда и Астро-космическое отделение Джерард Электрик Томпсон-Рамон-Вулдридж инкорпорейтед является субподрядчиком. Запуск платформы намечен на конец 1996 г. Именно с этого момента должны заработать установленные на ней приборы, предназначенные для наблюдения за Землей, — мощная сверхсовременная система.

Первый этап создания этой системы уже в 1991 г. потребует 100—150 миллионов долларов. Затем ежегодный бюджет возрастет до 600 миллионов в год.

Вторая полярная платформа NASA будет запущена с помощью ракетополетчика «Титан-IV» в 1998 г. Она понесет на себе еще один комплект оборудования, включающий РЛС отображения с высокой степенью разрешения. Стоимость ее также несколько сотен миллионов долларов.

Европейская полярная платформа должна быть запущена с помощью ракетополетчика «Ариан-IV» ориентировочно в 1997 г. Эта платформа является предметной частью соглашения о совместных разработках Европейского космического агентства и США. Она возьмет на свой борт около 40 000 фунтов оборудования для наблюдения за Землей.

Запуск японской полярной платформы планируется в 1998 г. при помощи нового ракетополетчика Н-2. Предполагается, что она будет нести научную аппаратуру, которая составляет 50 процентов от аппаратуры американской платформы. Одним из основных приборов станет разработанный в США зонд атмосферных ветров. Ожидается, что он совершит революцию в совершенствовании методов измерения скорости ветра на малых высотах.

И Европа, и Япония сами будут финансировать разработки своих платформ.

Еще одна космическая станция, создаваемая США совместно с другими странами, планируется к введению в эксплуатацию в конце 90-х гг. Она понесет приборы, необходимые для выполнения четырех задач «Мишн ту Эрс». К ним относятся измерение количества осадков в тропиках, а также входящей и исходящей солнечной радиации в экваториальном районе, изучение тропических ветров и экстенсивное фотографирование Земли.

В программе «Мишн ту Эрс» запланирована разработка четырех или пяти космических кораблей для геосинхронной орбиты. Два из них готовят США, остальные — Япония и Европа.

В отличие от КЛА, находящихся на полярной орбите, массивные платформы «Мишн ту Эрс» будут непрерывно поставлять на Землю с геосинхронных орбит данные о состоянии окружающей среды. При этом следует отметить, что если NASA станет использовать не только большие полярные орбиты, но и геосинхронные, то ежегодная стоимость «Мишн ту Эрс» достигнет двух миллиардов долларов. Сумма очень велика. Но и расходоваться она будет на весьма солидную программу.

Составляющая часть этой программы — небольшие спутники, имеющие узкую направленность и дающие необходимую информацию. Уже пер-

вый полет ракеты для исследования Земли вынесет в космос на советском метеорологическом КЛА «Метеор-3» американскую установку «Спектрометр картографирования озонового слоя». Этот совместный советско-американский полет планируется осуществить в 1991 г. Затем последуют запуски других подобных приборов. Все они будут использованы для наблюдения за озоновым слоем.

Еще одна ракета вынесет на орбиту совместную американо-японскую разработку КЛА для измерения уровня

осадков в тропиках. Этот запуск планируется осуществить в середине 90-х гг. с помощью японского ракетополетчика Н-1. Целью других полетов станет измерение магнитных полей и полей силы тяжести. С помощью радиовысотомера специалисты получат обширную информацию по топографии Земли.

В ходе 15-летней программы полярные платформы будут заменяться каждые 5 лет. Это означает, что за данный период NASA должно разработать, субсидировать и запустить две или три много-

функциональные платформы и две или три радиолокационные.

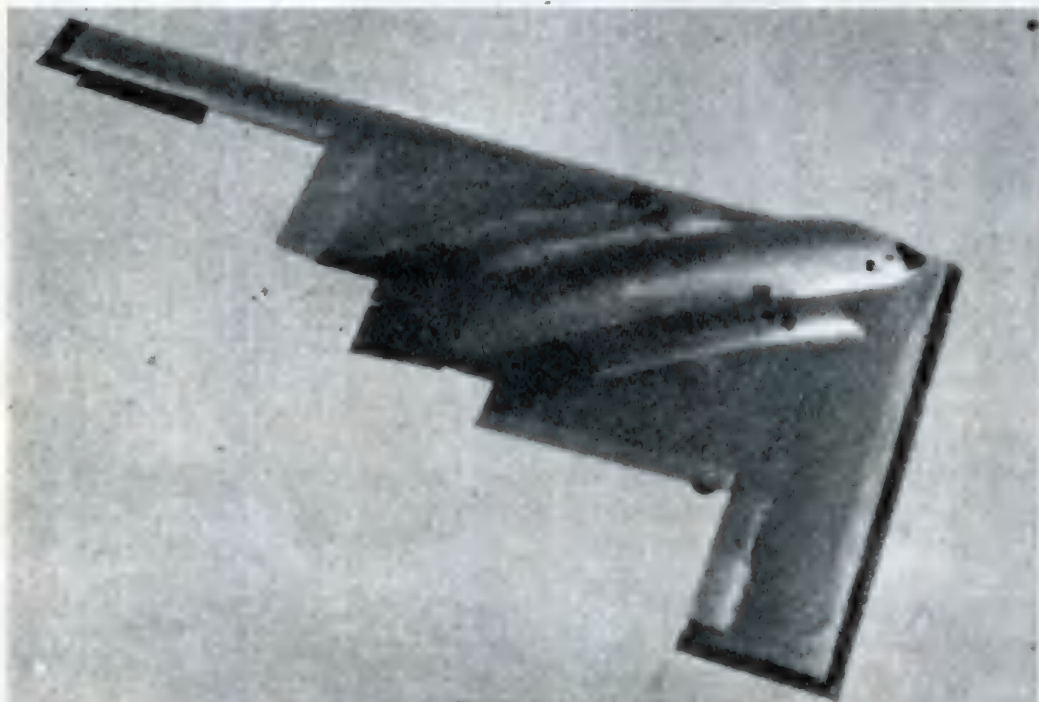
Техническое обеспечение программы позволит провести целый ряд измерений, которые дадут возможность более детально изучить все взаимосвязанные звенья в рамках земной системы.

«Мишн ту Эрс» войдет в эксплуатацию только в 1996 г. Но официальные лица из 23 стран, занимающиеся проблемами космоса, уже приступили к координации работы более чем 20 спутников, предназначенных для

наблюдения за экологической обстановкой на Земле. Эта координация станет одной из основных частей программы Международного года космоса (1992 г.), когда будет отмечаться 500-летие открытия Америки Колумбом.

Ожидается, что с течением времени данные, полученные с помощью КЛА, лягут в основу планируемой международной программы «Гео-сфера-биосфера» (IGBP), цель которой — дать всестороннюю оценку состояния окружающей среды и наметить пути защиты нашей планеты.

ЦЕЛЬ В-2 — АВИАБАЗА УАЙТМЕН



Первый бомбардировщик В-2 появится на авиабазе Уайтмен в 1991 году. На ней будут проходить подготовку экипажи самолетов и бригады технического обслуживания. Со временем еще две или три базы примут новейшие бомбардировщики. Расположить их намечено в центральной части США.

На авиабазе Уайтмен, находящейся в 45 милях к юго-востоку от Канзас Сити, в настоящее время размещено 100 ракет «Минитмен-II». Теперь она будет основательно модернизирована. Конгресс США ассигновал в 1988 финансовом году 84,8 миллиона долларов на военное строительство, связанное с подготовкой авиабазы к прибытию самолета В-2. В 1989 году эта сумма была увеличена еще на 59,5 миллиона долларов.

В настоящее время ведется строительство более двадцати новых сооружений. Основное внимание уделяется созданию ангаров для бомбардировщиков и боевых тренажеров для экипажей. По мнению специалистов ВВС, требуется одно закрытое место для технического обслуживания каждого самолета, который не находится в состоянии боевой готовности, в дополнение к имеющимся закрытым боевым укреплениям. Связано это с малозаметностью В-2, требующей частого технического обслуживания конструкции и двигателя. В общей сложности для самолетов необходимо 34 закрытых сооружения.

Кроме этого, будут построены новый комплекс контроля технической эксплуатации, центр управления полетом, сооружены средства контроля захода на посадку с помощью РЛС, помещения для вспомогательного оборудования самолета и хранения запасных частей. К другим усовершенствованиям относятся нанесение нового покрытия на ВПП аэродрома, расширение системы общего назначения базы и установка гидрантной системы распределения топлива.

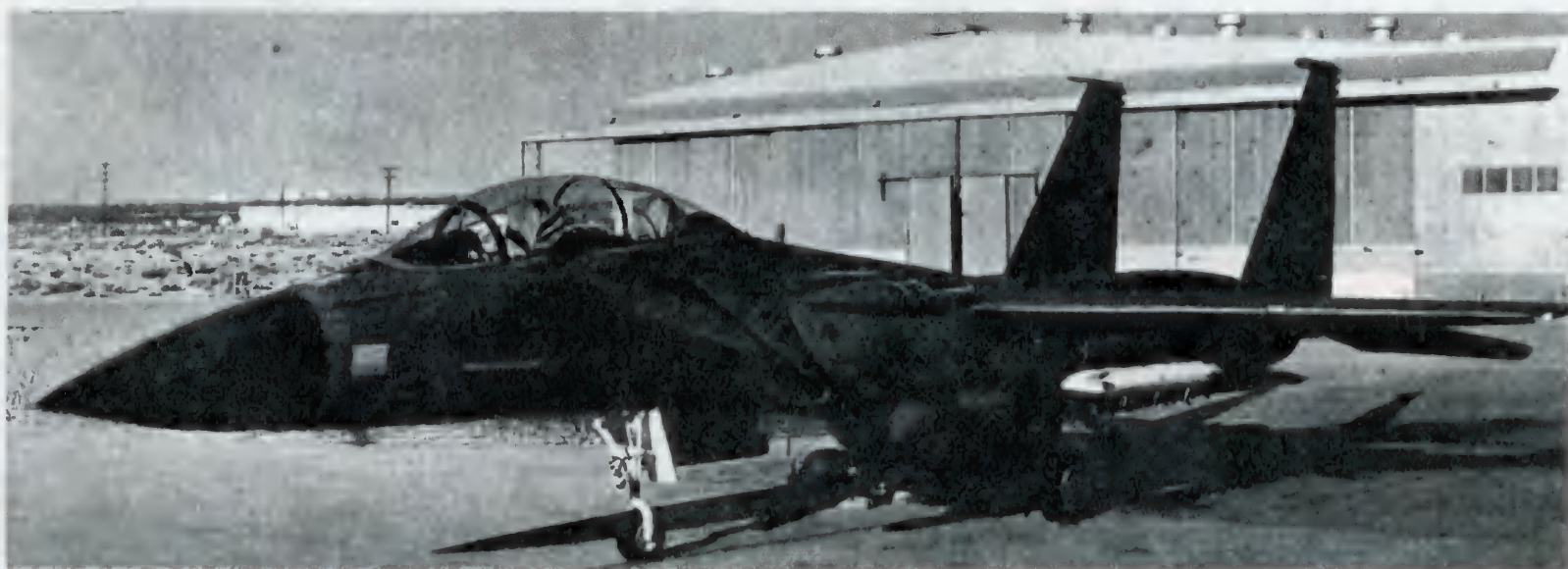
Центр Эйр Лоджистик в Оклахома Сити на авиабазе Тинкер станет основным складом службы технического обслуживания самолета В-2.

МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ

В конце 1990 года начнется эксплуатация самолета F-15E фирмы Макдоннелл-Дуглас. В строй он вступит с модернизированной системой активного электронного подавления ALQ-135. Она будет иметь новую станцию «Бэнд-3» для противодействия РЛС обнаружения целей на конечном участке траектории. Подобной не существовало в середине 70-х годов в системе радиоэлектронной борьбы (EW).

Расширение рабочей зоны полосы частот в диапазоне К требовалось для системы радиоэлектронной борьбы ALQ-161 на самолете В-1В. Как и ALQ-135, система ALQ-161 — научная разработка середины 70-х годов.

Для установки дополнительной станции в двухместном F-15E и включения ее в конструкцию потребовалось провести повторное проектирование. Цель его состояла в объединении двух исходных



станций активных предельно низких частот и отработке разнообразных методов активного радиоэлектронного подавления. С самого начала специалисты столкнулись с определенными проблемами, связанными с объединением двух первоначальных передатчиков помех «Бэнд-1» и «Бэнд-2» в одну новую стан-

цию «Бэнд-1,5», а также с введением процессоров приемных устройств, необходимых для создания активных имитирующих радиопомех.

Служба программы систем самолета F-15 полагает, что завершение испытаний средств «Бэнд-3» произойдет к концу 1990 г., до того еще, как будут полностью испытаны программные средства но-

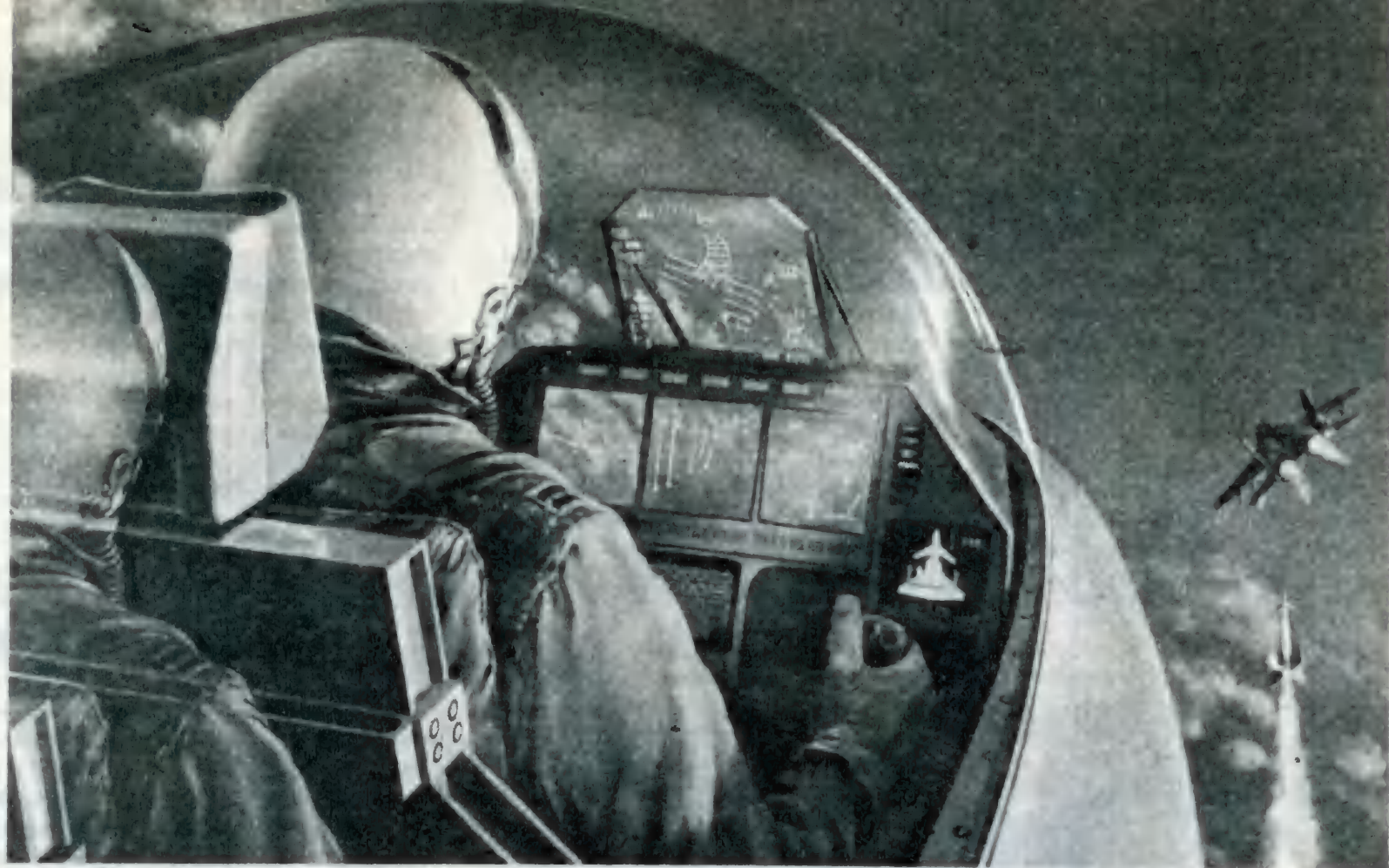
вой подсистемы «Бэнд-1,5». Новую станцию планируется установить и на самолете F-15C — там, где в настоящее время находится система активных преднамеренных радиопомех «Бэнд-2». Для эксплуатационных и оценочных испытаний предсерийные варианты «Бэнд-3» были смонтированы на пяти самолетах F-15C/D.

«БОЛЬШАЯ КАРТИНА»

«Большая картина», разработанная фирмой Макдоннелл, значительно улучшает восприятие полетной ситуации через представление различных видов данных на интегральном тактическом индикаторе. При индикации обстановки «воздух-воздух» летчик может отчетливо определить типы, номера и расположение четырех неприятельских ЛА, а также установить новые навигационные маршруты, прочертив их на экране с помощью кончика пальца. Шлем «Мобильный глаз» проецирует важные полетные данные на внутреннюю поверхность смотрового щитка гермошлема.

«Большая картина» дает глобальный обзор, а «Мобильный глаз» помогает вести бой и наблюдать за тем, что просходит в прилегающем участке воздушного пространства.

При использовании «Большой картины» летчик с помощью зрения, голоса и кончика пальца взаимодействует с многоцветным экраном дисплея, который охватывает кабину. По мере приближения к зоне боя, он сможет определить по индикатору, где



находятся свои или чужие самолеты.

«Мобильный глаз», который ВМС уже испытали в полетах, позволяет пилоту отслеживать во время боя сразу несколько противников. Необходимые данные появляются на внутренней поверхности смотрового щитка гермошлема летчика. Сфокусированы они на бесконечность. Вмонтированный в шлем прибор для слежения позволяет

пилоту нацеливать оружие, глядя непосредственно на цель.

Отдельные недостатки существующих проектов возможно проявятся в середине 90-х годов, когда самолеты-истребители будут оснащены усовершенствованным радиолокатором, электронными датчиками предупреждения и системы распределения тактической информации. Данные каждого из них будут появ-

ляться на небольших индивидуальных дисплеях. Трудность работы с ними состоит в том, что эти дисплеи используют различный масштаб дальности и показывают собственный самолет летчика в различных положениях. Из-за этого пилоту придется тратить драгоценные секунды, интегрируя поступающую информацию — мысленно воссоздавать картину того, что происходит.

ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ XXI ВЕКА

ВМС США выбрали фирму Локхид для создания нового противолодочного самолета дальнего действия — LRAACA. Общая стоимость его будет равна 4,9 миллиарда долларов. По заявке ВМС самолет планируется оснастить комплектом электронного оборудования PC-3 «Апдейт-4».

В соответствии с требованиями, LRAACA должен выполнять следующие задачи: осуществлять противолодочную оборону и патрулирование морской поверхности; действовать как противокорабельный самолет и самолет-постановщик мин.

Время непрерывной эксплуатации LRAACA — 4 часа. Радиус действия — 1600 морских миль. Минимальная крейсерская скорость соответствует числу $M = 0,55$. Самолет может нести полезную нагрузку в 23 661 фунт. Ее составляющие — десять членов экипажа, комплект электронного оборудования «Апдейт-4», две ракеты «Гарпун» увеличенной дальности полета, четыре торпеды Mk.50, 150 радиогидроакустических боев формата А, запас продовольствия для двух дополнительных экипажей.

Ожидается, что самолет фирмы Локхид, оснащенный турбовинтовыми двигателями, получит, по сравнению с турбовентиляторным Боингом 757, особые преимущества при нахождении в зоне ожидания на небольшой высоте, так как в этих условиях турбовинтовые двигатели более эффективны. Двигатели Дженерал Электрик GE 38 с пятилопастными пропеллерами Гамильтон Стандарт из композиционных материалов потребляют топлива почти на 25 процентов меньше, чем двигатели Эллисон T56-A-14 самолета P-3 «Орион».

Основные конструкции LRAACA планируется изготовить из новых сплавов — более прочных, с повышенной устойчивостью к коррозии. Вес их при этом изменится незначительно. В связи с возросшими нагрузками толщина конструкционных материалов увеличится. В настоящее время фирма Локхид изучает возможность использования композиционных материалов для изготовления вторичных конструкций, таких, как рулевые поверхности и люки шасси.

Фирма планирует поставку двух опытных летательных аппаратов в 1992 г., шести — в 1994-м, восьми — в 1995-м, по восемнадцать в год — с 1996 по 2000 гг. и 19 — в 2001 г.

РАЗДВИЖНАЯ ШТАНГА ДЛЯ СПАСЕНИЯ

NASA выбрало в качестве системы покидания экипажей при аварии космического корабля «Шаттл» двухсекционную раздвижную изогнутую штангу с пружинной фиксацией длиной 9,8 фута, изготовленную из нержавеющей стали. Использование ее возможно на высотах ниже 20 000 футов.

Предпочтение штанге отдано в противовес реактивной вытяжной системе, созданной для покидания корабля через люк, расположенный с левой стороны. Испытания показали, что новая система предохраняет астронавтов от столкновения с крылом и другими элементами конструкции. Она признана очень устойчивой. При испытании штанги группа парашютистов-добровольцев выполнила 66 прыжков с борта модифицированного самолета C-141B при скоростях от 130 до 200 узлов. Все отметили именно устойчивость штанги, а также низкий уровень тряски и срывающей нагрузки.

Для испытаний использовалась цельнометаллическая стальная штанга, выступающая на 116 дюймов из люка, вмонтированного в левую дверь самолета C-141B. Она изгибалась вниз и немного назад по дуге радиусом 200 дюймов. Это позволяло эффективно контролировать начало траектории движения парашютиста. Он уходил в воздушный поток до момента отделения от штанги, после чего направлялся под левое крыло орбитального корабля.

Испытания позволили выработать уникальную в своем роде инструкцию. Суть ее сводится к следующему. Перед покиданием корабля астронавт прикрепляет фал, вшитый в подвесную систему парашюта у правого плеча, к кольцу из кевлара, надетому на штангу. Правой рукой он берется за ремень, становится на колени и делает кувырок вперед через отверстие люка. Кевларовое кольцо с помощью четырех роликов на игольчатых подшипниках плавно скользит по гладкой штанге диаметром 3 дюйма и выводит астронавта на начальную траекторию.

Единственная отрицательная характеристика раздвижной штанги заключается в том, что с ее помощью можно покидать корабль лишь на высоте 20 000 футов и ниже при относительно нормальных, контролируемых условиях полета.

1
9
9
0

	ЯНВАРЬ	ФЕВРАЛЬ	МАРТ	АПРЕЛЬ	МАЙ	ИЮНЬ
ПН	1 8 15 22 29	5 12 19 26	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
ВТ	2 9 16 23 30	6 13 20 27	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
СР	3 10 17 24 31	7 14 21 28	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
ЧТ	4 11 18 25	1 8 15 22	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
ПТ	5 12 19 26	2 9 16 23	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
СБ	6 13 20 27	3 10 17 24	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
ВС	7 14 21 28	4 11 18 25	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24



КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ

	ИЮЛЬ	АВГУСТ	СЕНТЯБРЬ	ОКТАБРЬ	НОЯБРЬ	ДЕКАБРЬ
ПН	2 9 16 23 30	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31
ВТ	3 10 17 24 31	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25
СР	4 11 18 25	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26
ЧТ	5 12 19 26	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27
ПТ	6 13 20 27	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28
СБ	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29
ВС	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30



1950 год

№ 1, октябрь

Важнейшие задачи Добровольного общества содействия авиации

«Заботясь о дальнейшем росте авиационной культуры, о широкой пропаганде авиации, распространении авиационных знаний и авиационного спорта среди трудящихся, партия большевиков и Советское правительство оказывают Добровольному обществу содействия авиации всемерную помощь и поддержку...»

В помощь активу Общества издается журнал «Крылья Родины». Он призван оказывать нашим активистам помощь в решении задач, поставленных перед Обществом. В связи с большим интересом населения к нашей могучей авиации и ее богатейшей истории в журнале будут помещаться материалы по пропаганде авиации.»

(стр. 1—2)

Товарищ Сталин — создатель и организатор могучей советской авиации

«...Советские люди гордятся тем, что у колыбели советской авиации стоял великий вождь советского народа И. В. Сталин. Под руководством И. В. Сталина, по его непосредственным указаниям создавалась мощная авиационная промышленность и первоклассные самолеты. Товарищ Сталин вырастил могучую плеяду авиационных конструкторов, широко известных не только советским людям, но и всему миру; воспитал таких богатырей воздуха, как Чкалов, Покрышкин, Кожедуб. Товарищ Сталин направлял боевую деятельность авиации в Великой Отечественной войне и вел Вооруженные Силы и весь советский народ по пути блистательных военных побед, равных которым не знала история человечества.

В благодарность вождю за его величайшие заслуги в деле создания советской авиации наш народ назвал свою авиацию сталинской, а своих летчиков — сталинскими соколами...»

Председатель ЦК Совета ДОСАВ СССР, Герой Советского Союза Н. Каманин

(стр. 5)



1951 год

№ 3, март

«Отважные советские парашютистки установили новые всесоюзные рекорды групповых затыжных и высотных прыжков в ночное время. В числе участниц рекордных прыжков наряду с известными мастерами парашютного спорта — Еленой Владимировой, Галиной Пясецкой, Александрой Гусаровой мы видим и молодых парашютисток — И. Коняеву, М. Селиверстову, А. Султанову, Л. Василенок...»

(стр. 10)

№ 7, июль

«В последние годы все шире стали использоваться самолеты для воздушной охоты. В частности, большое распространение получила воздушная охота на волков.

Разыскав волчью стаю, самолет снижается до 15—20 метров. Охотник, сидящий в кабине, имеет возможность вести огонь с дистанции не более 30—35 метров. За семь-восемь заходов стая, как правило, бывает уничтожена. Только за два месяца один из пионеров воздушной охоты Сергей Горбунов убил 251 волка. Совершенно очевидно, что обычные, «наземные» охотники о подобной добыче могут только мечтать...»

А. Златогоров

(стр. 12)

№ 10, октябрь

«Три добровольных общества — ДОСАВ, ДОСАВ и ДОСФЛОТ — объединяются во Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР). Партия большевиков, Советское правительство и лично товарищ Сталин всегда с большим вниманием относились к работе добровольных обществ, они поощряют их полезную деятельность, указывают пути дальнейшего развития. Ныне создаются самые благоприятные условия для нового подъема военно-массовой работы среди населения, устраняется параллелизм, имевшийся в руководстве этой работой...»

(стр. 1)

1952 год

№ 6, июнь

«Авиационная спортивная комиссия утвердила в качестве всесоюзного рекорда полет московского планериста В. Я. Симонова. Вылетев 21 ноября 1951 года на буксируемом одноместном планере, т. Симонов, после отцепки планера от самолета на высоте 1475 м, продолжал самостоятельный полет и достиг высоты 6375 м, установив всесоюзный рекорд выигрыша высоты, равный 4900 м. Рекорд установлен впервые.»

(стр. 13)

№ 7, июль

Праздник советской авиации

«Советские летчики — самые отважные и искусные летчики в мире... Они с честью выполняют задачу, поставленную товарищем Сталиным, — летать дальше всех, быстрее всех, выше всех.»

Гвардии генерал-лейтенант авиации

В. И. Сталин

(стр. 4)

1953 год

№ 3, март

Быть бдительными!

«Ротозейство и беспечность в самых различных формах проявляется в организациях ДОСААФа.

Только ротозейством и притуплением политической бдительности некоторых работников Оргкомитета ДОСААФа объясняется тот факт, что в секции истории авиации и воздухоплавания долгое время допускались идеологические извращения со стороны тт. Бурче, Адлера, Анощенко, Мосолова.

...Надо постоянно и решительно бороться против безыдейности в работе, против попыток протасовать в среду членов ДОСААФа чуждые и враждебные советскому обществу взгляды. Необходимо усилить идеологическую работу во всех звеньях нашего Общества, неустанно разоблачать проявления буржуазной идеологии...»

(стр. 5)

№ 4, апрель

Наш отец

«Для нас, летчиков, так же, как и для всех трудящихся, товарищ Сталин был родным отцом...»

Нет с нами Иосифа Виссарионовича — нашего родного отца, любимого Сталина. Но мы всегда помнили и помним его указания...

Мы будем свято выполнять великие сталинские заветы...»

Л. Захудагин, летчик

(стр. 5)

Центральный комитет ДОСААФ СССР, Бюро Федерации технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР, Федерация авиационного спорта СССР, Центральный спортивно-технический клуб авиационного моделизма ДОСААФ СССР, Федерация авиамодельного спорта СССР с глубоким прискорбием извещают о том, что скоропостижно скончался один из старейших сотрудников оборонного Общества, старший тренер сборной команды СССР по рекордной работе Шкурский Борис Дмитриевич.

Шкурский Б. Д. родился 2 ноября 1936 года. Авиамодельному спорту отдал более 40 лет жизни. В 1962 году стал первым советским чемпионом мира в классе кордовых гоночных моделей, а в 1963 году — первым заслуженным мастером спорта СССР. За многие годы в авиамодельном спорте Шкурский воспитал целую плеяду спортсменов, с успехом защищавших спортивную честь нашей Родины. Ему было присвоено почетное звание «Заслуженный тренер РСФСР» и «Судья международной категории». Борис Дмитриевич был исключительно отзывчивым, общительным и принципиальным человеком и таким навсегда останется в наших сердцах.



ТАКОГО КОНКУРСА ЕЩЕ НЕ БЫЛО

Хотя мы уже привыкли и к красавицам, и к конкурсам с их участием, все же рискнем объявить еще и такой. Ведь наши девушки особые. К их внешним прекрасным данным добавляется настоящее мужество: далеко не каждая сумеет сесть за штурвал самолета, сделать шаг с парашютом в бездну.

Начнем с авиационного завода «Коммунар», где прошел конкурс красоты.

Директор клуба предприятия Евгений Михайлович Гусев рассказал, что в конкурсе приняли участие все, кто пожелал, и даже самая юная — первоклассница Оля. Она получила в подарок плюшевого мишку. Пылесос «Чайка» — результат конверсии — был вручен победительнице Татьяне Абрамовой.

Многотиражка «Заводская жизнь» немедленно откликнулась на событие: кому нужен этот конкурс, надо ли было его проводить!

Комитет ВЛКСМ не согласен: вспомните, как полон был зал клуба, как хорошо отдохнули в тот вечер авиаторы! Даже привычного мордобоя возле клуба не случилось.

А что говорит сама королева!

— От прежних участниц конкурсов красоты доводилось слышать всякое, мол, окажешь «определенные» услуги — получишь первое место... В клубе авиапредприятия была непринужденная обстановка. Мы, участницы конкурса, почувствовали себя артистками. А ведь это необходимо — научиться вести себя на людях, двигаться, интересно говорить. Красота — очень емкое понятие.

Первый портрет на конкурс — авиакрасавица «Коммунара» — представил Виталий Аньков (журнал «Советский воин»). (На обложке).

Приглашаем победительницу в Алферьево — там, как известно, базируется наш старый знакомый — самодельный авиационный клуб «Коммунар», руководимый Владимиром Маховым. С высоты птичьего полета наша красавица увидит родовое имение другой красавицы — в прошлом веке Наташа Гончарова ждала там своего жениха.

Владимир СМОЛЯКОВ.



КР. ЭКСПРЕСС-АНКЕТА. № 1. 1990 «ДАВАЙТЕ ПОЗНАКОМИМСЯ»

1. _____
(Имя, фамилия, отчество, место работы, должность. Можно не указывать, или что-либо на выбор.)
2. Подписчик, покупатель, читатель в библиотеке, коллективная подписка (ненужное вычеркнуть)
3. _____
(возраст)
4. _____
(увлечения)
5. Мне не понравилось _____
6. Предлагаю _____
7. Понравилось _____

Теперь страничку из журнала вложите в почтовый конверт.

А если на это нет времени, заполним анкету по телефону (Москва) 261-68-90.

Адрес:
107066, Москва,
улица Новорязанская,
26,
«Крылья Родины»,
экспресс-анкета.

СОЦИОЛОГИЧЕСКАЯ
СЛУЖБА
ЖУРНАЛА.

Сибирский морозец

а/я-346

40 коп. Индекс 70 450



Фотоэтиюд
Ромэна Звягельского