

НОВЫМИ УСПЕХАМИ
ОЗНАМЕНОВАЛИ
ПРАЗДНИК
ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ
СОВЕТСКИЕ
АВИАЦИОННЫЕ
СПОРТСМЕНЫ.
НА XII ЧЕМПИОНАТЕ
МИРА
ПО САМОЛЕТНОМУ
СПОРТУ
ОТЛИЧИЛАСЬ
ЛЕТЧИК-ИНСТРУКТОР
ЦЕНТРАЛЬНОГО
АЭРОКЛУБА СССР
ИМ. В. П. ЧКАЛОВА
ХАЛИДЭ МАКАГОНОВА —
ОНА ЗАВОЕВАЛА
ТИТУЛ АБСОЛЮТНОЙ
ЧЕМПИОНКИ МИРА.



На снимке
Х. МАКАГОНОВА.

РЫЛЬЯ
ДИНЫ

11
1984

КУМАЧОВЫЙ ОТБЛЕСК ОКТЯБРЯ

Владимир Матвеев

Мы с малого большое начинали.
Осваивали неба целину,
Когда на «этажерках» защищали
Советов власть

в гражданскую войну.

...Взмывают в небо наши эскадрильи,
Чтоб мир хранить.
И алая заря
Пылает ярко

на могучих крыльях,
Как кумачовый отблеск Октября.

В Ташкенте дружную семью Шаджалиловых хорошо знают. Мархабо Сабировна и Джура Шаджалилович вырастили и воспитали девять детей. Всем дали образование. В семье имеются врачи, инженеры, лингвисты. Сыновья (их шестеро) все еще со школьной скамьи «заболели» мечтой о небе, о покорении воздушных просторов.

— А все началось со старшей дочери Зульфий, — говорит Мархабо Сабировна. — Вывало в доме только и разговоров о самолетах да о знаменитых летчиках. Ребята не пропускали ни одной встречи с героями войны. А если авиационный праздник на аэродроме или стадионе — они тут как тут! Правда, летчиком Зульфий не стала, но Куйбышевский авиационный институт

окончила и ныне работает технологом на авиационном заводе. Строит самолеты. Ударник коммунистического труда.

— Что касается сына Мухамадди, — добавляет глава семьи, — то без работы в небе он, кажется, и жить бы не смог.

Настойчивым показал себя Мухамадди. Изучил несколько языков. В Оренбургское высшее военное авиационное училище имени И. С. Подбилая принял не сразу — не подобрал несколько баллов. Через год приехал вновь. Председатель приемной комиссии спросил: «Подготовились, молодой человек? Конкурсы опять предстоит трудный! Ведь желающих по-прежнему много». «Готов его выдержать», — ответил абитуриент. Вступительные экзамены

были как всегда строгими, скидок никому не делали. И вот они позади. Домой полетела короткая телеграмма: «Экзамены сдал, зачислен курсантом!»

От курса к курсу, упрямо и настойчиво, шел он к летному мастерству. Оценки и по теории, и по практике полетов — только хорошие и отличные. С начальных «провозных» с инструктором «схватил» самое сложное — расчет на посадку, приземление.

— Глазомер у Шаджалилова как у хорошего охотника, — говорил инструктор и добавлял удовлетворенно: — Толковый получится летчик.

Когда настал день выпуска, Мухамадди спросили: «Где бы желал служить?»

— Где труднее!

ШЕСТЕРО ИЗ ДИНАСТИИ ШАДЖАЛИЛОВЫХ



Лейтенанта направили на север. Летал самозабвенно. Программу подготовки, а потом освоения новой техники завершал каждый раз одним из первых. Вот уже освоены и полеты в ночных условиях, при любой погоде. Ему присваивают очередное воинское звание, он становится военным летчиком 1-го класса. Скоро молодой авиатор назначается командиром звена.

Тем временем по продолженной Мухамадали дорозке в гарнизон прибывает второй брат, Ахиджан, закончивший также Оренбургское училище. Теперь братья летают вместе, нередко в одном строю, крылом к крылу. За вторым братом в небо поднялся третий, Тахиржан, а потом и четвертый — Рахимжан.

— Что у вас, целая эскадрилья, что ли, Шаджалиловых? — в шутку спрашивали братьев.

— Эскадрилья не эскадрилья, а звена на два наберется, — смеялись они в ответ.

Да, на подходе были еще двое. Правда, один из них, Касымжан, не сразу поднялся в небо. Вначале поступил в Ташкентский политехнический институт. Окончил, получил диплом инженера, пошел строителем. Но все чаще задумывался молодой специалист, прожигая глазами самолеты в небе.

«Может, за штурвалом один из братьев, — думал он, — ведь писали, что их переводили служить в И-ский авиагарнизон, на юг...»

Однажды не выдержал, пришел в аэроклуб. Стал летать на спортивных «яках».

— А как же с работой? — спросила мать. — Ты теперь инженер-строитель, специалист с дипломом.

— Знания пригодятся, а без неба не могу. Тянет быть в одном строю с братьями!

— Правильно говорит сын, — произнес отец. — Мы гордимся детьми. Растет династия крылатых Шаджалиловых! Вот скоро и Рустамжан собирается идти в летчики.

— Да, отец, меня в военкомате уже обещали направить в Оренбург.

Прошло несколько месяцев. Осенью мать и отец провозжали в училище пятого сына. Рустамжан поступил сразу, покорив всех своей эрудицией, широтой познаний, особенно в области истории авиации...

А Касымжан, закончив аэроклуб, подал рапорт с просьбой признать его в Вооруженные Силы, в ВВС. Просьбу воспитанника аэроклуба удовлетворили. Скоро лейтенант Шаджалилов принял транспортный авиационный корабль. Летает успешно. Старшие братья майоры Мухамадали и Тахиржан, капитан Рахимжан ныне командуют отдельными подразделениями. Выполняют сложные ответственные задания. Майор Тахиржан награжден орденом Красной Звезды, награжден и капитан Рахимжан — орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

— За что удостоены высоких наград? — спросил однажды одного из братьев.

— За службу Родине! — последовал краткий ответ.

Товарищи позднее рассказывали. Выполняя интернациональный долг в Афганистане, он однажды получил приказ: немедленно оказать помощь афганским друзьям. В беде оказался один из затерянных в горах кишлаков. Пока подоспел помощь жителям, надо срочно доставить на «Аннушке» продовольствие, медикаменты.

Майор Тахиржан уже выполнял подобные задания. В этот день погода была плохая. Перевалы закрыты облаками. В долине шел дождь.

— Прорвусь, — говорит летчик. — Раз у людей беда, надо спешить.

Самолет шел между облачностью и горами. Шел осторожно. Снизу из ущелья навстречу ему понеслись огненные трассы крупнокалиберных пулеметов. Били душманы. Вспомнил Тахиржан рассказы отца о том, как в далекие годы он, тогда совсем юноша, сражался с басмачами за власть Советов, отстаивая дело Октября. Невольно сравнил далекое прошлое с тем, что происходит в Афганистане. Здесь тоже шло сражение. Революция билась с ее заклятыми врагами.

Тахиржан, подвергаясь опасности, довел свой самолет до цели. Приземлился близ кишлака самолет, доставляя голодающим детям, старикам, женщинам все, что необходимо — продовольствие, одежду, лекарства.

Такие же полеты выполнял неоднократно и капитан Рахимжан.

За помощь друзьям, за проявленные при этом мужество, отвагу, летное мастерство, они оба удостоены государственных наград.

Майор Ахиджан — летчик первого класса. Он не водит самолеты по трассам, но должность у него почетна и ответственна. Который уже год он «учит» летать новые воздушные лайнеры, выходящие из сборочных цехов на просторное поле заводского аэродрома. К рекомендациям майора Шаджалилова внимательно прислушиваются и рядовые самолетостроители, и инженеры в конструкторском бюро.

Шесть сыновей вырастили Мархабо Сабировна и Джура Шаджалиловых. Шесть сыновей-соколов! Недавно ЦК ВЛКСМ собрал лучших из многочисленного крылатого племени. На торжественный прием были приглашены и все Шаджалиловы. Прилетели они с родителями. А самолетом управлял один из братьев Шаджалиловых.

— За все, чего мы достигли, — сказал на приеме Рахимжан, — спасибо родителям. Они все для нас сделали, чтобы мы осуществили свою заветную мечту о небе.

— Спасибо тебе, сынок, за теплые слова, — ответил Джура Шаджалилов, — они согревают наше родительское сердце. Но первая и наша благодарность — родной партии. Это она вывела всех нас на широкую дорогу большой и счастливой жизни!

...Они, сыновья фронтовика Шаджалилова, всегда в полете. Когда в голубом бездонном небе Узбекистана пролетают серебристые стальные птицы, Джура Шаджалилов говорит:

— Вот так, мать, и наши летят. Большого и доброго вам пути, сыновья! Хорошей службы на благо Отчизны!

А. МАЛЫКОВ

За нашу Советскую Родину!

1984

11 КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный массовый авиационный журнал ДОСААФ СССР

Издается с 1950 года
© «Крылья Родины», 1984

В НОМЕРЕ

ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЕ — ВЫСОКУЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

3

О. Абдыкалыков. По пути крылатых героев

4

Г. Бельи. Малая воздушная академия

7

Летают шестнадцатилетние

8

Ю. Протасов. Афганские встречи

40-ЛЕТИЕ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

10

Ф. Свердлов. Не знавший поражений

14

А. Покрышкин. Познать себя в бою

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ-84

20

К. Намудинов, Г. Поляков. Острые поединки

22

Т. Егоркина. Плюсы и минусы

АВИАЦИОННАЯ ТЕХНИКА

26

В. Бирюкин. Конструктор винтокрылых машин

28

В. Ермолаев. Дальний реактивный «Ту»

30

П. Колесников. Самолеты Великой Отечественной

34

В. Кондратьев. УТИ-6

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

● Славные подвиги в небе. Рассказываем о фронтовиках

● Реактивный «Ту»

● Дельтаплан: статистические характеристики

● Над хребтами Тянь-Шаня

Мархабо и Джура Шаджалиловы с сыновьями-летчиками и со всей дружной большой семьей в звездном городке.
Фото В. Тимофеева



В венгерском городе Бекешчаба состоялся XII чемпионат мира по самолетному спорту. 64 сильнейших мастера высшего пилотажа, в том числе 16 женщин, вступили в спор за почетные награды. В ходе упорной борьбы советские спортсмены добились 18 медалей — 7 золотых, 4 серебряные и 7 бронзовых. Наша женская команда завоевала первое место. Абсолютной чемпионкой мира среди женщин стала Халида Макагонова. Мужская команда на третьем месте.

(Читайте стр. 20 журнала).

На первом месте — советские летчицы. Слева направо: В. Яковва, Л. Немкова, Х. Макагонова.

Призеры по упражнению. Слева направо: Н. Никитюк, П. Ирмус, В. Смолин.



ТЕБЕ, ВЕЛИКИЙ ОКТЯБРЬ, НАШИ УСПЕХИ!



Р. Панкас готовится к полету.

Большой интерес спортсменов всех команд вызвал новый спортивный советский самолет Су-26.

Члены французской команды наблюдают за успешным полетом Л. Немковой.



Советская Киргизия располагает мощной индустрией и крупным высокотехнологичным сельско-хозяйственным производством. Промышленность республики насчитывает более 130 отраслей.

В том, что достигнуто, чем богата и чем гордится Киргизия, есть вклад и нашей комсомолки — одного из боевых отрядов ВЛКСМ.

Важное значение придает мы военно-патриотической работе, стремимся воспитывать молодежь не только духовно богатой, но и физически крепкой, морально стойкой, всегда готовой встать на защиту Родины.

Полвека назад комсомол республики взял шефство над воздушным флотом. Десятки юной Киргизии сели тогда на стального крылатого коня, поднялись в поднебесье над отрогами Алатау.

Мы гордимся тем, что почетным обладателем нагрудного знака «Заслуженный пилот СССР» № 000001 стал воспитанник комсомола — Ишембай Абдраимов. По путевке комсомола он первым из киргизов закончил в начале тридцатых годов школу пилотов в Ташкенте, прошел путь от рядового летчика до начальника Киргизского управления гражданской авиации. Провел за штурвалом самолетов различных типов более 17 тысяч часов. Участвовал в Великой Отечественной войне, совершил 755 боевых вылетов.

В 1934 году во Фрунзе открылся аэроклуб Осоавиахима. За семь предвоенных лет его окончил более тысячи летчиков, планеристов, парашютистов. Многие авиаторы, подготовленные в клубе, за мужество и отвагу были награждены орденами и медалями, пять человек удостоены звания Героя Советского Союза, а казах по национальности летчик-штурмовик Талгат Бегельдинов стал кавалером двух Золотых Звезд. В послевоенный период выпускнику Фрунзенского аэроклуба Ивану Петровичу Ванюкову присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Верность традициям ветеранов хранит и множит нынешнее поколение. По примеру отцов и дедов молодежь продолжает овладевать авиационными профессиями. Водит по голубым просторам Родины Ту-154 В. Медетбеков, командир корабля, воспитанник комсомола К. Султанбеков за высокие достижения в овладении техникой награжден медалью «За трудовое отличие». В свое время окончил Троицкое авиационное училище Д. Имамалиев. Сейчас он бортиженер, один из лучших специалистов подразделения.

Стали авиаторами Волот Джумабеков, Ильдар Юсупов, Алексей Чеверда, Кайрат Аильчиев, Мелс Асаналиев... Имена комсомольцев, прекрасно овладевших авиационными специальностями, можно продолжить.

В республике с нарастающим подъемом идет подготовка к большому всенародному празднику — 40-летию аэра Победы. Военно-патриотическая работа с молодежью в эти дни принимает все более широкий размах. Комсомольские и ДОСААФовские организации проводят работу под руководством партийных органов. Мы стремимся чаще, интереснее организовывать встречи с ветера-

нами, уроки мужества, увлекательно вести поисковую работу. Только в минувшем году собраны воспоминания 22 тысяч фронтовиков, ценными экспонатами пополнились музеи и уголки боевой славы на предприятиях, в организациях и учебных заведениях. Следопыты из ПТУ и школ республик дружат с ребятами из городов и сел Российской Федерации, Белоруссии, Украины, Прибалтики, Молдавии, вместе пополняют страницы героической летописи Великой Отечественной войны. Вот один пример такого общего поиска.

В годы Великой Отечественной войны не вернулся с боевого задания летчик-штурмовик 70-го гвардейского авиационного полка комсомолец Чеун Алиев. Авиатор считался пропавшим без вести. Насколько лет назад пионеры Старо-русского района Новгородской области нашли в одном из болот штурмовик Ил-2. Ребята обратились за помощью в Новгородский аэропорт и к известному летчику-испытателю В. Коккинаки. Машину подняли. Из кабины извлекли останки летчика. Установили, что это Ч. Алиев.

Начался поиск однопольца и родственников Алиева. Связались со следопытами нашей республики. В городе Рыбачьем отыскали родные погибшего. Вскоре школьники и родители Алиева приехали в Старую Руссу. Состоялась волнующая встреча. Сейчас одна из улиц в Рыбачье и две пионерские дружины названы именем Ч. Алиева. В школе, где учился герой, оборудован уголок боевой славы. Экспонаты рассказывают о жизни авиатора, его отваге и мужестве.

Еще пример. Во Фрунзе, в школе № 50 несколько лет действует школа юных летчиков. Инициатор ее создания — руководитель кружка красных следопытов, член Фрунзенской секции Советского комитета ветеранов войны, бывший фронтовик, коммунист П. Глуховец. Занятия ведут специалисты-авиаторы. Ребята изучают двигатели, вертолеты, занимаются на тренажерах. Более двадцати выпускников школы уже учатся в авиационных училищах — собираются стать пилотами, авиационными техниками, механиками.

Военно-патриотическое воспитание мы ведем в тесном содружестве с оборонными и другими организациями. Сегодня многие призвания республики приходят в Вооруженные Силы СССР, имея военно-технические специальности, приобретенные в оборонном Обществе.

Центром притяжения молодежи является, как всегда, аэроклуб. В нем авиационными видами спорта занимаются более 500 комсомольцев. Авиационные спортсмены, став воинами, показывают пример в службе. Недаром в адрес школ ДОСААФ и аэроклуба приходят письма от командиров частей и подразделений с благодарностями за отличную подготовку призывников.

Кузницей кадров по подготовке технических специалистов называем мы и Фрунзенское авиационно-техническое училище гражданской авиации. Его выпускники быстро осваивают различные типы авиационной техники, отличаются высокой дисциплиной и организован-

ностью. В авиапредприятиях ГВФ они отзываются с большой похвалой. За качественную подготовку специалистов, отличную воспитательную работу училище удостоено почетного звания лауреата премии Ленинского комсомола республики.

Сравнительно недавно комсомольская организация города Токмака взяла шефство над Сызранским высшим военным авиационным училищем летчиков. Многие наши ребята обучаются в нем. Пройдет немного времени, и они вольются в ряды крылатых часовых Родины.

Давние связи у нас и с Качинским высшим военным авиационным училищем летчиков им. А. Ф. Мясникова. По комсомольским путевкам в него поступили М. Джумаалиев из Фрунзе, М. Аширов из Кировского района, С. Терещенко из Джалал-Абада. Учатся они на разных курсах, а объединяет их одно — страстное желание летать, мастерски владеть авиационной техникой. Нет сомнения, что мечта их сбудется.

Комсомольские организации Киргизии поддерживают тесные связи с воинскими частями, в том числе авиационными. Учащиеся школ, ПТУ, заводская молодежь бывают у воинов, в свою очередь — солдаты и офицеры всегда желанные гости на предприятиях и в учебных заведениях. Воины активно помогают в организации и проведении военно-спортивных игр «Орленок» и «Зарница», рассказывают о своей службе, о том, как они выполняют воинские обязанности. Многие из наших земляков — солдат и сержантов — удостоены государственных наград за безупречное и самоотверженное выполнение патриотической и интернациональной долга.

Вместе с тем в деятельности комсомольских организаций республики по военно-патриотическому воспитанию молодежи есть еще немало упущений, неиспользованных резервов. Некоторые комитеты формально относятся к этой важной работе, планы составляют обширные, а осуществляют их далеко не всегда. Много еще мероприятий бывает скучных, однообразных. Все это не привлекает молодежь и не отвечает тем требованиям, которые были поставлены перед комсомолом на Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций, в постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении партийного руководства комсомолом и повышении его роли в коммунистическом воспитании молодежи».

Опыт показывает, что успех всей комсомольской работы, в том числе и военно-патриотической, обеспечивается там, где комсомольские организации возглавляют люди творчески активные, где поиск новых форм работы ведется с огоньком. Равнодушные, формалисты, скука в жизни комсомольской организации нетерпимы. И мы стараемся сделать все, чтобы изжить их самым решительным образом.

ОБОРОННО-МАССОВОЙ РАБОТЕ — ВЫСОКУЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ!



Мастер спорта М. Валейка.

гу передать словами своего состояния — это надо испытать! — смущенно сказал Дарюс Тузикас, выпускник Клайпедской средней школы, после первого самостоятельного полета.

— Конечно, в воздухе мне некогда было любоваться красотой земли или отдаваться во власть нахлынувшего восторга — я старался, очень старался как можно лучше выполнить полет. Все внимание — высота, горизонт, скорость, точно выйти на четвертый разворот, точно произвести посадку у знака...

Начальник Клайпедского авиаспортивного клуба ДОСААФ мастер спорта Альбертас Дульке внимательно следил за полетом и остался доволен учеником.

— Молодец, отлично! — заключил он, когда «Властик», коснувшись земли у посадочного «Т», легко пробежался по уже высушенной траве и лег на крыло. — Я был уверен в нем, ведь Дарюс больше года занимался в юноше-

сов. Сборная команда клуба из года в год — среди призеров республиканских соревнований.

В этом заслуга клубного коллектива и прежде всего его начальника — Альбертаса Дульке — энтузиаста планизма, способного организатора, отзывчивого товарища, требовательного руководителя, командира планирного звена мастера спорта Алгимантаса Кишкяса.

Здесь хорошо организована военно-патриотическая пропаганда, проводятся много различных мероприятий по подготовке к 40-летию Победы в Великой Отечественной войне.

На краю леса, между сосен и берез раскинулась спортивная база клуба. Просторный ангар, вмещающий авиационную технику: самолеты, планеры, от учебных «ВРО» до длиннокрылых высокого класса, рядом — гараж, мастерские, жилые домики для спортсменов и инструкторов, спортилодзетка...

— Строили сами, конечно, при помощи шефов. Каждый планирист —

У БЕРЕГОВ ЯНТАРНОГО МОРЯ

— Наверное, ничего нет прекраснее, чем ощущение — я лечу! Один в кабине «Властика». Без инструктора. Лечу са-мо-сто-я-тель-но! И так хотелось крикнуть: «Смотрите все, я сам лечу!» Внизу — до мелочей знакомые очертания стриженных полей, дома, чуть в стороне, у края леса — наш ангар с полосатым колдуном, домики... Меня охватило такое чувство, словно у самого выросли крылья. Нет, не смо-

ской планирной школе, летал хорошо на учебном «ВРО», а теперь вот на «Властике». Мечтает о большой авиации.

За 25 лет работы в Клайпедском АТСК обрели крылья почти триста юношей и девушек. Десять из них стали мастерами спорта, шестьдесят — спортсменами 1-го разряда, кандидатами в мастера спорта. Ежегодный налет на планерах составляет около 2000 ча-

буд он ветеран или совсем новичок — работал на строительстве, по благоустройству территории, ремонту помещений, — рассказывает мастер спорта Альбертас Дульке.

Пока новички летали по кругу, ветеран клуба мастер спорта Миндаугас Валейка красил один из домиков. Приятно, когда видишь, что люди не чураются никакой работы: нужно покрасить что-то — берутся за кисть, нужно

...После посадки и заруливания самолета на стоянку экипаж еще некоторое время устало сидит на местах, переживая происшедшее. Для командира корабля этот полет был первым самостоятельным. Когда самолет вышел на посадочный курс, неожиданно тревожным красным светом вспыхнуло табло «пожар левого двигателя». Размышлять некогда. Мгновенно включена противопожарная система двигателя. Двигатель выключается. Первая очередь огнегасящей жидкости отлично справилась со своей задачей. Пожар ликвидирован. Экипаж и автоматика сработали четко...

— Все, как учили, — поднимаясь с кресла, произнес командир и добавил: — Молодцы, ребята! Отлично действовали.

Затем командир и экипаж вышли из пилотской кабины и... тут же оказались в довольно уютной и светлой комнате с множеством различных наглядных пособий на стенах.

Полет, о котором мы рассказали, происходил на тренажере. А на тренажерах все бывает — и пожары, и шасси не выпускаются, и сложные метеоусловия. Одним словом, чтобы было тяжело в учении. Необычным в этот раз было то, что командир экипажа Евгению Котозу не было еще и... шестнадцати лет. Учился он тогда в 10 классе и одновременно на третьем курсе Малой воздушной академии. А руководителем полетов был его одноклассник Женя Туманов. Сейчас Котоз — командир корабля, работает в Пятигорском авиационном предприятии. Туманов закончил Киевский институт гражданской авиации. Занимаясь в Малой воздушной, Евгений Туманов стал кандидатом в мастера спорта по стрельбе, призером первенства Европы среди юниоров.

Выпускники Малой воздушной одновременно с аттестатом зрелости получают свидетельство об окончании академии и характеристику-рекомендацию для поступления в летные училища и высшие учебные заведения гражданской авиации.

— Когда меня пригласили на мандатную комиссию в Троицком авиационно-техническом училище, — вспоминает Михаил Чаплыгин, — председатель комиссии, прочитав мою рекомендацию из академии, попросил подробнее рассказать о ней. «Очень важно, — сказал он, — когда в авиацию идут молодые люди, знающие о ней не понаслышке. Ты нам подходишь».

Вместе с Чаплыгиным поступил в это училище и Анатолий Комаров. Сейчас они оба работают на авиационно-технической базе в Минеральных Водах.

В летописи академии указывается точная дата ее рождения — 29 октября 1969 года в железнодорожной средней школе № 111 имени Ленинского комсомола. Случилось так, что над железнодорожной школой, оказавшейся в близком соседстве с жилым городком авиаторов, стал шефствовать коллектив авиапредприятия. В школе задумали создать клуб авиаторов. Идея получила поддержку командования и партию, профсоюзного комитета и комитетов комсомола и ДОСААФ. Когда задумались о названии клуба, вспомнили, что в решениях XIX съезда ВЛКСМ говорилось о расширении в школах сети предметных кружков, «малых академий», и решили назвать свой клуб «Малая воздушная академия». Выступавший на ее открытии выпускник средней школы № 111 Герой Советского Союза генерал-майор авиации В. И. Миныхов напутствовал курсантов:

— Не теряйте возможность, ребята, аэродром рядом, смелее навстречу крылатой мечте!

Малая воздушная академия. Сначала название это кое-кому казалось слишком пыльным, громким. Однако чем не академия, если за три года ее курсанты изучают основы конструкции самолетов и их технического обслуживания, самолетовождения и управления воздушным движением и так далее. Преподают в основном работники аэродрома из числа специалистов высокого класса, такие как командиры



Авиатехник В. Юкиевичюс — ударник коммунистического труда, штатный заместитель начальника АТСИ по политчасти.

краткий чемпион и рекордсмен республики по упражнениям. Три года подряд в клубе получал приз за лучший результат года. Свой опыт передает молодым спортсменам.

Миндаугас Балейка не только умеет мастерски прокладывать маршруты под облаками, но и признанный мастер народного творчества, работает на Клайпедском художественном комбинате «Дайле». Он создал для клуба специальные призы, которые вручаются планеристам: за лучший результат года; наивысшую скорость, достигнутую на 100-километровом треугольном маршруте; наибольшую дистанцию. Призы уникальны, их чудесные композиции выполнены из дерева, янтаря, металла. Плавающие значки, медали, кубки для республиканских, всесоюзных и международных встреч — это тоже творчество Миндаугаса Валейки.

Большую общественную работу в клубе выполняет преподаватель Клайпед-

Воспитанники Клайпедской ЮПШ — инструктор-лётчик В. Баранасюс, спортсмены Н. Новогредскайте, К. Баранасюс, В. Демидов, командир звена Г. Повилайтис.

ского политехникума инженер-строитель Юргис Вилиенишис. Он мастер спорта, неоднократный призёр республиканских соревнований. Юргис первым в клубе преодолел пятистаклометровую дистанцию, за что награжден переходящим призом. Он же не раз побеждал и во внутриклубных соревнованиях, где среди участников выступало немало мастеров спорта. Юргис Вилиенишис страстный пропагандист плане-

ризма. Он в политехникуме организует встречи с молодежью, рассказывает об авиации, полетах, показывает слайды из жизни клуба, с соревнований, художественные и документальные фильмы о планерном спорте, таких лент особенно в Литве немало.

Растет в клубе и хорошая спортивная смена — это учащийся политехникума Римас Ююс, инженер-строитель Ромас Вайтекунас, студент Кястас Ваштакас, инженер-конструктор Игнас Тамашаускас. Все они спортсмены-разрядники, летают смело, с энтузиазмом.

При клубе вот уже несколько лет успешно работает юношеская планерная школа. Обучается в ней два десятка ребят — в основном учащиеся школ, профтехучилищ и политехникума. Ведет занятия первостепенный Гинтарас Повилайтис.

Авиамодельную секцию клуба, которой руководит Сигитас Скунишис, посещают 25 ребят. Первым мастером спорта стал Ярас Канишаускас.

— Мы очень благодарны своим шефам, — говорит начальник клуба Альбертас Дульке. — Нам помогают Клайпедская реставрационная мастерская (ею руководит Альгирдас Аукштулис, ветеран планеризма, председатель городской Федерации авиационного спорта), Курмайчайский птицеводческий (директор Пятрас Кругтис), Клайпедский политехникум (директор Анжелмас Карма). Внимательны к нашим нуждам Центральный комитет ДОСААФ республики и наш горком. Мы всегда находим у них понимание и поддержку.

Клайпедский авиационно-технический спортивный клуб ДОСААФ стал настоящим центром пропаганды авиационных знаний среди молодежи.

Г. ПИНОКШТА

Клайпеда

убрать территорию — идут и поднимают, испортился трактор или трактор — ремонтируют. Если кто-то не умеет — научат более опытные. Так сообща работают, летают, отдыхают — как одна семья.

Среди членов этой дружной спортивной семьи преподаватель филиала Каунасского политехнического института имени А. Снечкуса мастер спорта Альгимантас Скурдянис. Он неодин-

воздушных кораблей В. Баталов и В. Гончаров, старший инженер техотдела В. Князенико, диспетчер управления воздушным движением П. Погребинский, начальник парашютной службы В. Олейников. Часть занятия проводят студенты, курсанты учебных заведений гражданской авиации, проходящие практику в аэропорту, сотрудники городского комитета ДОСААФ.

Преподаватели стремятся тесно увязывать свои лекции со школьной программой. Когда начальник АТБ В. А. Чернышев рассказывал юным курсантам о современных турбореактивных двигателях, он заметил, что ребята не совсем четко усвоили в школе раздел физики, где говорится о состоянии газов, и посоветовал:

— Ребята, постарайтесь вернуться к этой теме, сопоставить с тем, о чем я вам сейчас рассказывал, тогда принцип работы двигателя станет понятнее. А вот для того, чтобы разобраться в аэродинамике, о которой пойдет речь в следующий раз, придется вам и в конце учебника взглянуть, в те разделы, которые вы еще не проходили...

Любит питомцы Малой воздушной авиации в музее авиационного предприятия. Ведет их обычно ветеран Аэрофлота — авиатехник И. Н. Несин. Его рассказы об авиации и авиаторах завораживают ребят — говорит Иван Николаевич увлеченно, горячо и без «шпаргалки». Для слушателей он организует в музее встречи со знаменитыми людьми, с теми, кто стоял у истоков зарождения советской авиации, участвовал в исторических перелетах, кто сражался на фронтах Великой Отечественной войны.

Большой интерес вызывают у курсантов беседы об авиационных профессиях. Специалисты рассказывают ребятам о своей производственной деятельности, о трудностях и сложностях работы. Бывая в аэропорту, школьники знакомятся с авиацией «изнутри». А разве забудут юности урок мастерства, проведенный старшим инспектором по технике безопасности полетов В. М. Ермо-

лаевым. Бывшему военному летчику-истребителю есть о чем рассказать. Он был ведомым Героя Советского Союза П. Калугина, участвовал в 65 воздушных боях...

Как же поступить в МВА? Принимают в основном восьмиклассников, причем обязательно по рекомендации школьного комитета ВЛКСМ. Заработать такую рекомендацию можно хорошей учебой и отличной дисциплиной. И если мечтающий учиться в академии не соответствует пока еще всем требованиям, предъявляемым к курсантам, то он найдет в себе силы подтянуться, а совет МВА может принять его кандидатом без права ношения форменной одежды.

Кстати о форме. На занятия ребята приходят в форменной одежде. Это дисциплинирует, внутренне подтягивает, заставляет быть собранным. Нужно видеть колонну курсантов МВА на праздничных демонстрациях — она привлекает общее внимание ровным строем, четким шагом, выправкой. Не прошли даром для ребят занятия строевой подготовкой.

В академии постоянно занимаются 40—50 ребят — две эскадрильи. Их возглавляют назначенные советом МВА комэски из числа юных курсантов. Во главе МВА — командир отряда, кандидатуру которого утверждает командование и партком авиационного предприятия. Сейчас Малой воздушной руководит инженер авиационно-технической базы А. Н. Черномозов. Разработано специальное «Положение о Малой воздушной академии» при Минераловодском авиационном предприятии, устав и программа.

Самой высокой оценкой этого неофициального «вуза» является, конечно, то, что многие из его выпускников уже закончили военные или гражданские авиационные училища или высшие учебные заведения.

Г. БЕЛЫЙ

Минеральные Воды

ДЛЯ ВАС, ПОДРОСТКИ

**ВНИМАНИЕ:
ЭКСПЕРИМЕНТ!**

1



2



3



4



В авиационно-спортивные клубы ДОСААФ для подготовки спортсменов-летчиков принимаются юноши и девушки от 17 до 23 лет, имеющие среднее образование, или учащиеся десятих классов, признанные врачебно-лётной комиссией годными к лётному обучению. Таково правило приема. А нельзя ли допустить к полетам шестнадцатилетних? Справятся ли они с управлением сложной авиационной техникой?

Чтобы ответить на эти вопросы, решили провести эксперимент на базе Серпуховского авиационно-спортивного клуба. В школах Серпухова и Протвино было отобрано тридцать ребят, крепких, физически развитых, мечтавших об авиации. Все они прошли врачебно-лётную комиссию. Отсев оказался небольшим. Двадцать пять курсантов (назовем их так) в феврале нынешнего года приступили к учебе. Поначалу, как и положено, теоретическая подготовка. Три раза в неделю в вечернее время по четыре часа изучали материальную часть, теорию и технику полета на самолете Як-52, аэродинамику, штурманскую подготовку, наставления и инструкции.

К концу апреля теоретическая подготовка закончилась. Материал был усвоен хорошо. Ребят распределяли по группам, на каждой закрепляли опытного инструктора. Это — мастера спорта Г. Каминский, И. Пархоменко, В. Белоков, выпускник Волчанского училища летчиков ДОСААФ Ю. Кочергин.

После тщательно проведенной наземной подготовки в начале июня приступили к практическим занятиям — полетам. Надо ли говорить, с каким душевным трепетом учащиеся ждали первого ознакомительного полета. Потом первые полеты по кругу с инструктором на борту. И наконец, первые самостоятельные вылеты!

Недавно мы побывали на аэродроме, встретились с ребятами. По тому, как уверенно сажались они в кабину, неторопливо привязывали себя ремнями, запускали двигатели, взлетали и садились, можно было убедиться, что и шестнадцатилетние могут успешно летать на спортивном самолете.

В тот день отрабатывались полеты под колпаком с инструктором. Фонарь кабины в воздухе начисто закрывался непрозрачной шторкой. Пилот целиком доверялся приборам. По ним выдерживается скорость, высота, направление полета, делаются развороты. После выполнения задания в зоне шторку открывают.

Полет выполнен хорошо. Довольны своими успехами Дмитрий Котелкин и Альберт Царенков из 1-й Серпуховской школы, Владимир Маенков из четвертой, Дмитрий Ильин из десятой, Игорь Филиппов и Андрей Савин из одиннадцатой, Дмитрий Бахарев и Андрей Уймин из шестнадцатой, учащийся ГПТУ-55 Александр Сидоров и Максим Никитушкин из третьей средней школы Протвино. Довольны и их наставники.

Какой вывод можно сделать из проведенного эксперимента? С этим вопросом мы обратились к начальнику Серпуховского авиационно-спортивного клуба Владимиру Сергеевичу Карабанову.

— Работать с шестнадцатилетними было нелегко, — сказал он, — у некоторых из подростков наблюдался несерьезный подход к столь ответственным занятиям. Не всем пришлось по душе жесткие требования лётной дисциплины. Но трудности ребят не сломили, их удерживала благородная, высокая цель — поступить в лётные училища, быть военными летчиками.

— Ребята, — продолжал В. Карабанов, — в короткий срок успешно закончили теоретическую программу. Выполняли все полеты с инструктором. Пятнадцать учащихся вылетели самостоятельно. Летать любят. Лётную программу усваивают быстро, без особых затруднений. Я бы каждого из них рекомендовал после окончания средней школы для поступления в лётное училище. И еще вывод для тех, кому доведется обучать полетам на спортивном самолете шестнадцатилетних: к лётной нагрузке надо подходить вдумчиво, осторожно, у ребят наблюдается усталость. Режим лётного дня не должен быть утомителен. Чуткость и еще раз чуткость к шестнадцатилетним в сочетании с требовательностью — залог того, что их полеты будут безаварийными.

1. Под крылом — родная земля.
2. Дмитрий Котелкин готов к вылету.
3. Инструктор-летчик И. Пархоменко проводит стартовый разбор полетов.
4. В кабине Александр Сидоров и инструктор-летчик Юрий Кочергин.
5. За пультом руководителя полетов — начальник клуба В. Карабанов.
6. Занятия на материальной части проводит старший инженер Л. Татарников.

Фото В. Тимофеева.



АФГАНСКИЕ ВСТРЕЧИ



...В батальон, к заместителю командира по политической части капитану Мухамеду Ибазу приехал повидаться отец Фаттех Мухамед — глава большой семьи. Старший сын Фаттеха подполковник Гулям Джелани погиб за народную власть. Когда пришло известие о его смерти, отец взял в руки оружие и к этому же призывал других дехкан. Они создали отряд защитников революции и уже дважды одержали победу над душманами в окрестностях Герата.

Не отстанут от мужчин и женщины. Хорбиби, жена Мухамеда, научилась стрелять из автомата и в любую минуту может стать на защиту своего дома и селения.

— Многие революции дала нам, простым афганцам, — говорил мне Фаттех. — Двое моих детей стали офицерами, остальные, уверен, пойдут в школу. Землю нам революция дала. Как же нам не защищать ее? Правильно я мыслю? — Отец с гордостью посмотрел на сына.

Капитан Мухамед Ибаз уже много раз участвовал в боях, не единожды ранен. Особенно запомнился ему бой в Пандишере. Душманы, попав в окружение, сражались отчаянно. Мухамед Ибаз был ранен, но поле боя не покинул. А когда вышел из строя командир батальона, возглавил подразделение. Мухамед с волнением вспоминает тот день.

— Банды мы разгромили, но остались без продовольствия и воды. На помощь пришли советские воины, — говорит он. — Поделитесь хлебом, водой. Никогда не забуду старшего лейтенанта Сашу и солдата Толю. Фамилии их не знаю. Но знаю одно: советские воины — настоящие друзья. Они не оставили нас в беде.

Так же мужественно выполняет свой долг и капитан Мухамед Назир, сын рабочего асфальтового завода Абдуль Хамита. Отец сказал ему: «Иди и защищай нашу власть до тех пор, пока на афганской земле не останется ни одного душмана. А мы, рабочие, будем ее укреплять своим трудом». Мухамед Назир самоотверженно выполняет наказ своего отца. Он участвовал во многих боях.

Разные по возрасту, социальному положению и занятиям, офицеры — патриоты своей родины, надежные ее защитники. И таких людей, убежденных в правоте апрельской революции, служат в рядах вооруженных сил ДРА тысячи. Они глубоко верят в победу над врагами республики. Верят в международную помощь воинов ограниченного контингента советских войск в Афганистане.

Будни наших воинов, выполняющих интернациональный долг в ДРА, насыщены напряженной боевой учебой.

...Парашотно-десантное подразделение под командованием гвардии майора Александра Солуянова, выполняя задачу, закреплялось на занятой высоте. По всему было видно, что десантники очень устали. Они атаковали «противника» на горе, высота которой перевалила за 3000 метров. А что значит возвратиться по каменистому кручам с полной выкладкой да еще в ожидании огня «противника» из-за каждой скалы, камня?

Гвардии майор Солуянов, обходя подразделения, подбадривал подчиненных:

— Вы будто орлы, на такую высоту залетели! Правда, немного холодно, но это полезно, это здорово!

Было не просто холодно, стужа пробирала до костей. Задубели на пронизывающем ветру куртки, иссиня красными стали руки и лица солдат.

Работа по организации обороны подходила к концу, когда майор Солуянов получил новую задачу: взять господствующую

высоту 3700. Задача усложнялась тем, что перед ней находилась еще одна, с отметкой 2900, которую обороняло до взвода солдат «противника». Обойти ее было нельзя, так как ущелье простреливалось.

Гвардии майор Солуянов решил уничтожить опорный пункт на высоте 2900, после чего выйти на седловину к высоте 3700 и овладеть ею. Отдав приказ, майор пошутил:

— Погребутся наши десантники, дело предстоит жаркое.

Отступив офицеров, гвардии майор Солуянов задумался. Его подчиненные пойдут, пусть и в учебный, но очень трудный бой. Перед ними встанут вертикали гор. И они, альпинисты поневоле, должны будут их покорить, несмотря на огонь «противника». Какой же силой духа, физической закалкой надо обладать, чтобы добиться победы в таких невероятно трудных условиях!

Первым к высоте 2900 направился взвод гвардии старшего лейтенанта Олега Горелова. Командиру было видно, как десантники, мастерски применяясь к местности, приближались к позициям «противника». Тот, по всему было видно, не ожидал этого, рассчитывал, что десантники не смогут подняться на гору, не сумеют подойти скрытно. Но воины взвода успешно преодолели преграду и открыли огонь с тактически выгодного рубежа. А тут еще подоспела и нанесла удар пара боевых вертолетов.

Тем временем другая группа нависла над флангом «противника».

Понеся потери, противообстреливающая сторона оставила обе высоты. Гвардии майор Солуянов на пути ее отхода организовал засаду, которая и завершила бой победой. На разборе руководитель учения высоко оценил действия подразделений десантников.

Короткие часы отдыха командира. И когда они наступают, гвардии майор Солуянов переносится в мыслях на Родину. Здесь, в Афганистане, особенно остро чувствуется разлука со своими близкими. Потому всегда хочется перебрать прошедшие годы, полистать страницы своей жизни.

В пятнадцать лет Александр объявил родителям о желании поступать в суворовское училище. Дед Яков Петрович, участник Великой Отечественной войны, горячо поддерживал внука, помог оформить документы в Казанское суворовское училище.

После суворовского Александр учился в высшем воздушно-десантном командном училище, окончил его с отличием. Когда принимал взвод курсантов, услышал:

— Уж очень молод наш командир. Как он учить будет?

Позже, в канцелярии, командир роты спросил:

— Слышали реплику? Через два дня тактическое учение.

После десантирования вашему взводу предстоит захватить объект «противника» в лесисто-болотистой местности. Времени для подготовки мало, но вы сделайте все, чтобы подчиненные увидели вас настоящим командиром.

Волновался лейтенант Солуянов, но действовал правильно. Решения принимал грамотные, команды отдавал четкие. Десантники уверенно их выполняли. Взвод получил оценку «отлично».

От успеха к успеху шел лейтенант Солуянов. Вскоре был назначен в училище. Принял учебный взвод. Затем командовал ротой. Через год вывел ее в передовые. На груди старшего лейтенанта Солуянова засверкала первая государственная награда — медаль «За отличие в воинской службе» I степени.

Казалось бы, должно наступить удовлетворение. Но оно не приходило. Написал рапорт, попросил перевести в строевую часть.

— Позвело, — говорит Александр Петрович. — Правда, в Афганистан не сразу попал.

Не прошло и двух лет, как командир батальона гвардии капитан Солуянов встретился, наконец, с этой древней и беспокойной страной, народ которой борется за лучшее будущее.

— Афганистан для меня, — говорит Александр Петрович, — это открытие людей. Сколько хороших товарищей служит со мной! Сколько друзей. Есть и мои одноклассники. Это гвардии капитаны Вячеслав Золотухин, Василий Дегтев, гвардии майор Василий Пименов. Отлично они выполняют свой воинский долг. Да и мои воспитанники на самом лучшем счету. Вот Олег Горелов. Во взводе был у меня, когда я служил в училище. Горжусь им. Сейчас он командир роты, награжден орденом Красной Звезды. А какие у нас солдаты, сержанты! Настоящие воины.

...Гвардии майор Александр Петрович Солуянов недавно награжден орденом Красного Знамени. Это второй его орден, а первый — Красная Звезда.

Полковник Ю. ПРОТАСОВ
Фото прапорщика А. Худякова

СВЕТЛАЯ ПОЛОСКА В НЕБЕ

В. Никонов, воспитанник Рязанского и Костромского аэроклубов.



Был удивительно теплый и ясный солнечный день. Мы шли с подполковником Никоновым с аэродрома и возле основного леса невольно остановились, зачарованные чудной, будто выписанной акварелью, картиной. Владимир Григорьевич посмотрел вверх и мечтательно промолвил: — А небо-то какое, давно такого не видел...

И я подумал, что мысленно он еще там, в лазурной купели, в безбрежном море синевы и света.

— Жаль, такой день и вдруг подходит к концу, — он улыбнулся, — но зато у нас есть возможность поговорить, вспомнить прошлое.

Немногим более десяти лет назад, после окончания Рязанского, а затем Костромского аэроклубов ДОСААФ, Владимир Никонов, как свидетельствует запись в личном деле, был «определен в добровольном порядке на действительную военную службу и назначен в строевую часть», расположенную в Ленинградском военном округе.

Летную биографию начинал, как и большинство его товарищей, трудно, но от летчиков-инженеров, закончивших высшие училища, старались не отставать, в повседневной жебе по крупницам накапливал опыт воздушного бойца. Не успел, как говорится, встать на крыло, и вдруг новое назначение, в другой военной округе, очень суровый по климату.

— Родился и рос в лесных местах на Рязани. А тут — степь, куда ни глянь — ровное поле. Лесной зацветет — глаз радуется, а потом — жара. Все выгорает. Летом земля трескается от жары, зимой — от холода. Трудно, а я тут затеял учиться, экстерном сдавал за высшее военное авиационное училище летчиков. Но я был не один, с женой, а вдвоем с верным другом всегда летел.

Он долго молчит. Видно, память уведет его к далекой,

но такой глубоко запавшей в душу поре. Улыбнулся. Вспоминает, как он женился. Встретил свою суженую случайно. Приехала она из Воронежа в дом отдыха под Ленинград. Вечером с подружкой зашла в гарнизонный Дом офицеров. Там и увидел ее.

Время ее отдыха подходило к концу, и вопрос женитьбы, можно сказать, был решен в один вечер. Поступок, характеризующий человека с сильным, решительным характером. В этом можно убедиться, разговаривая с его товарищами по службе. Человек-крепень — называют Никонова в эскадрилье. Сравнение образное. С помощью кремня, очень твердого камня, люди добывали огонь.

Во время нашей беседы о людях, товарищах по службе, подчиненных ему офицерах и прапорщиках, солдатах и сержантах, было очень заметно: обо всех он знал немного больше, чем, казалось бы, следовало по долгу службы; чуть глубже вникал в их нужды, чем положено командиру эскадрильи.

А люди в эскадрилье подобрались один к одному. Офицеры В. Иващенко, А. Мизяк, Н. Корытко — опытные методисты, во всем помогают командиру, особенно в обучении молодежи. Для примера возьмем лейтенанта Д. Лаврухина. На первых порах не очень добросовестно занимался теорией, и как результат — ошибки в полете. Помогли Иващенко, Мизяк, Корытко и лично Никонов. Терпеливо передавали они молодому офицеру свое мастерство, детали с ним, помогали закреплять навыки в технике пилотирования, в стрельбе по наземным целям, полетах по приборам.

Постепенно приходил к Лаврухину опыт, а главное — чувство ответственности. Летчик научился критически оценивать свои действия, находить ошибки, делать правильные выводы. Прошло какое-

то время, и командир эскадрильи и друзья тепло поздравляли теперь уже старшего лейтенанта Лаврухина с успешным самостоятельным вылетом при установленном минимуме погоды.

Не один летчик ощутил на себе силу влияния Владимира Никонова. От этого росла их выучка, выигрывало общее дело. Несколькими годами назад за достигнутые успехи в боевой и политической подготовке, за образцовую дисциплину и освоение сложной авиационной техники он был удостоен ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. В эскадрилье, возглавляемой подполковником Никоновым, по-прежнему с высоким качеством выполняются планы боевой и политической подготовки, своевременно вводятся в строй и повышают классность молодые пилоты. И все уважают его за командирскую строгость, за твердость характера, решительность и мужество.

Однажды в полете на полигоне возникла критическая ситуация. Никонову надо было катапультироваться. Так перелад и руководитель полетов. Но в эти мгновения последнее слово остается за летчиком. Он может поступить и так, как это сделал Никонов. Чтобы спасти машину, пилот рискует собой. На весы кладется не только его мастерство, но и чисто человеческие качества: хладнокровие, бесстрашие, чувство долга.

— Что вас удержало в кабине?

— Трудно ответить однозначно. Во-первых, у меня был еще запас высоты. Во-вторых, в какое-то мгновение я понял суть происшедшего, а это главное. И я успокоился и действовал уже по инструкции. Вообще-то, когда что-то случается, человек должен взять себя в руки, и тогда он может принять единственно верное решение. Машину бросать — последнее дело...

Он очень любит свое профессию, очень любит летать,

рвется в небо. На его счету уже около двух тысяч часов полета. И какого полета!

Летная книжка истребителя-бомбардировщика лаконично, страничка за страничкой повествует о неуклонном росте его боевого мастерства. Полеты днем и ночью, в простых и сложных метеоусловиях. Повышается классность, меняются должности. Летчик, старший летчик, заместитель командира эскадрильи.

В Северной группе войск он стал командиром эскадрильи мастеров боевого применения. Это — бом, стрельбы, практические бомбометания... И за каждое полетное задание неизменная оценка — «отлично».

...Шло летно-тактическое учение. Авиаторы получили задачу: вылетами пар самолетов с определенным временным интервалом блокировать только что введенный в действие аэродром «противника», нанести бомбо-штурмовой удар по находящимся на нем самолетам.

Несложное для простых метеоусловий задание превратилось в исключительно трудное: начался дождь, до предела сократилась видимость. Однако, несмотря на то, что Никонов отыскал цель, поразил ее, помог выйти на нее очередной паре. Задание было выполнено отлично.

Источник такого завидного постоянства — глубокое знание самолета, его боевых возможностей, отличная техника пилотирования, умение выжать из машины все, на что она способна. Об этом красноречиво говорит его новая награда — орден «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» II степени.

Трогает какая-то необычная, особая оценка своих личных заслуг.

— То, чего я достиг, воистину небольшая полоска в небе... Хотелось бы, чтобы она осталась светлой.

Подполковник Г. МОЛЧАН

«КОММУНИСТЫ, ВПЕРЕД!» — этот боевой клич на фронтах Великой Отечественной войны был паролем победы. Он утешал бойцов на штурм неприятельских позиций, придавал несокрушимую мощь. Пример коммунистов, беззаветно верных приказу и долгу, цементировал армейские ряды, служил могучей адозволяющей силой. С первых дней войны коммунистическая партия стала сражающейся партией. Почти треть Центрального Комитета, 500 секретарей ЦК компартий союзных республик, крайкомов, обкомов и райкомов ушли на фронт. Только на политработу в войска было направлено 100 тысяч человек, а всего в армейские ряды влилось полтора миллиона коммунистов. Коммунисты на фронте сражались мужественно и самоотверженно. Не случайно среди Героев Советского Союза — 74 процента составляют члены и кандидаты партии. Пример отваги показывали коммунисты-авантюеры. Когда требовала обстановка, они, не задумываясь, применяли крайнее средство воздушного боя — таран, совершали огненные тараны. Абсолютное большинство летчиков, удостоенных звания Героев Советского Союза, являлись коммунистами. Членами КПСС были все летчики — дважды Герои Советского Союза.

В борьбе за честь и свободу нашей Родины погибло более 3 млн. членов и кандидатов партии. Но не ослабевали партийные ряды. На место одного павшего коммуниста вставали двое новых. За время борьбы с фашистской Германией и милитаристской Японией в армии и на флоте в партию было принято свыше 6 млн. человек. А сколько храбрых советских патриотов не успели получить партийный билет! Подал заявление о приеме в партию, они шли в бой и погибали в жарком сражении. «Если погибну, считайте меня коммунистом!» С этой идущей из глубины солдатского сердца просьбой шли в атаку, отправлялись на выполнение ответственного задания в тыл врага. В этой просьбе выражалась не только твердая вера в авторитет нашей партии, но и готовность отдать всего себя ее непобедимому делу. Война подтвердила мудрость слов Владимира Ильича Ленина о решающей роли партии, о том, что «когда миллионы трудящихся объединяются, как один человек, идя за лучшим людьми своего класса, тогда победа обеспечена».

НЕ ЗНАВШИЙ

В коридоре Военной академии имени М. В. Фрунзе, куда я только что поступил учиться, неожиданно столкнулся с высоким капитаном.

— Павлов Иван Фомич, — представился он, улыбаясь.

Я тоже назвал себя. — Значит будем учиться вместе, — сказал Павлов. — Воздушную тактику я знаю неплохо, теперь изучим вашу, сухопутную.

Три года проучились мы вместе. Встречались почти ежедневно. Как все фронтовики, вспоминали о днях минувших, боевых эпизодах. В первых же беседах установили, что шли по одному пути — от Ржева через Белоруссию, Литву и Восточную Пруссию.

О своих воздушных боях Иван Фомич рассказывал мало, больше о близких товарищах, их храбрости, летном мастерстве, но постепенно я узнал очень многое и о нем.

На фронт Павлов попал сразу же после окончания военной авиационной школы в 1942 г. В гвардейском штурмовом авиационном полку молодого расторопного сержанта встретили хорошо. Боевые летчики охотно делились с новичками опытом. Командир эскадрильи капитан А. Шкулепов часто брал Павлова ведомым, учил противозенитному маневру, неотразимой атаке с пикирования, действиям по целям.

Каждый новый воздушный маневр летчик старался осмыслить, понять, быстро схватывая главное. В одном из боевых вылетов в октябре 1942 года при подходе к скоплению вражеских танков и автомашин в лесу группа была встречена зенитным огнем. Поняв по разрывам снарядов, что основная часть вражеских зениток пристрелила — по средней высоте, Павлов, не меняя курса, смело пошел круто вниз и вместе с ведомым, молодым летчиком С. Афанасьевым, на бреющем совершил заход по цели. Затем еще два раза повторил удар, точно поразив многие танки и автомашины.

Несколько позднее под Ржевом Павлов в составе шестерки штурмовиков Ил-2 участвовал в налете на штаб вражеского корпуса. Удар для противника оказался неожиданным. Но при возвращении наших летчиков встретили фашистские истребители, поднявшиеся с аэродрома — засады. Павлов атаковал на влете замыкающий боевой строй «мессер» и сразил его меткой очередью. Это был первый сбитый им самолет.

Надолго остался в памяти один из дней в конце 1942 года: боевые товарищи коммунисты принимали Павлова в партию. Приятно было слышать хорошие слова, высокую оценку своих боевых дел. Но вместе с тем невольно думалось о той ответственности, которая на него теперь ложится. Утром следующего дня чертёж «ил» во главе с Павловым вылетела на штурмовку вражеской колонны автомашин на дороге Холм — Ржев.

— Я понимал, — рассказывал Иван Фомич об этом эпизоде, — что колонна будет хорошо прикрыта зенитными

Павлов Иван Фомич родился в 1922 году в селе Борис-Романовка Кустанайской области. В 1940 году поступил в военную авиационную школу, по окончании которой в звании сержанта был направлен на фронт. Волею в составе гвардейского штурмового авиационного полка. Разил врага умело и дерзко. На его счету 250 штурмовок.

За отличное выполнение ответственных заданий командования И. Ф. Павлов 4 февраля 1944 г. удостоен звания Героя Советского Союза. 23 февраля 1945 г. за новые боевые подвиги он награжден второй медалью «Золотая Звезда».

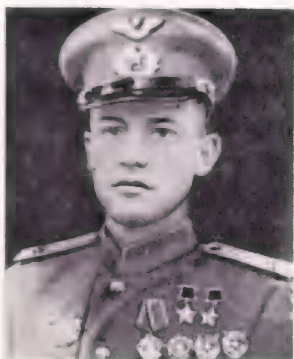
батареями. Повел четверку стороной. Потом, развернувшись, мы вместе с летчиками А. Смирновым, И. Чувинным, Н. Селегинным атаковали колонну с тыла. Первый удар оказался исключительно точным, на земле — взрывы, дым, огонь. Второй заход — по зениткам. Третья и четвертая атака опять по колонне. На дороге остались разбитыми и сгоревшими 30 вражеских автомашин с различным грузом.

Каждый вылет на штурмовку требовал большого мужества, решительности и разумной отваги. Нередко приходилось идти прямо на огонь пулемета или зенитной пушки. Нужно было подавить эти огневые средства, а потом уже обработать другие, более важные цели. И Павлов всегда, не задумываясь, часто с риском для жизни бросал свою послушную машину на позицию врага.

Летом 1943 года он стал лейтенантом, командиром звена. Имея уже 88 успешных боевых вылетов, щедро передавал подчиненным свой опыт, учил их тактике ведения боя, осматривательности и точному расчету при штурмовке.

В августовских боях восточнее Духовщины Павлов по 4—5 раз в день входил в бой группы штурмовиков для поддержки наступления 39-й армии. Стояла дождливая погода, облачность — ниже минимума. Чтобы обнаружить фашистские батареи, Павлов стал водить группу на высоте 50 метров. Расчет был простой: вражеские зенитники просто не успевали по штурмовикам открыть огонь. Обнаружив несколько целей, Павлов не дробил группу, а всеми силами наносил удары сначала по одной, затем по второй. Он и тут выработал своеобразную тактику штурмовки: сначала выпускал реактивные снаряды, потом бил бомбами и на пушк. Храбрый летчик лично уничтожил не менее 9 вражеских артиллерийских батарей, большое количество живой силы противника. Командующий 39-й армией генерал-лейтенант А. И. Зиган, писал: «...Без систематических и точных ударов штурмовиков мы не могли бы

ПОРАЖЕНИЙ



прорвать вражескую оборону...» За мужество и боевое мастерство, проявленные в этих боях, Павлова наградили вторым орденом Красного Знамени.

В периоды затишья на фронте Иван Фомич и его товарищи летали на «охоту». Павлов помогал товарищам изучать маршрут, намечать возможные его изменения, способы удара по различным целям. Как-то, вылетев вдвоем с летчиком А. Смирновым на «охоту» вдоль линии железной дороги Смоленск—Витебск, Павлов обнаружил, что к станции Рудня подходит с запада эшелон. Уже хотел атаковать его, но заметил, что с востока показались еще один состав. Сразу созрело решение: подождать, пока оба эшелона сойдутся на станции, а затем подвергнуть их штурмовке.

— Уходим, — передал он Смирнову. Через несколько минут, когда, по их расчетам, составы должны прибыть в Рудню, был взят курс на станцию. Четыре захода, четыре мощных огневых удара нанесли по эшелону, груженным артиллерией, боеприпасами и автомашинами. Когда летчики, отбомбившись и отстрелявшись, повернули на аэродром, над станцией пылало море огня.

Спустя несколько дней на станции Рудня появился бронепоезд противника, который маневрировал по железнодорожным путям в своем артиллерийском огне задерживал продвижение наших танков и пехоты. Ночью Павлова вызвал к себе командир полка.

— Ваше задание: рано утром, на рассвете, до начала наступления наших частей найти и уничтожить бронепоезд. Поведите свежее звено и звено Лопухова.

Метеорологи сообщили: над Рудней низкая облачность. Это осложнило выполнение задачи, но зато обеспечивало незнание. Не доходя нескольких километров до Рудни, Павлов поднял шестерку выше и только над самой станцией круто снижился. Бронепоезд стоял под парами. На одной из платформ были видны вздернутые вверх стволы зенитных пулеметов.

Атака сходу — и бомбы полетели вниз. Прицельный удар по бронепоезду нанесли ведомые — Д. Детинин, С. Янковский, И. Корчагин. Налет штурмовиков был настолько неожиданным, что гитлеровцы не успели сделать ни одного выстрела. Повторной атаки уже сквозь огонь зенитных батарей Павлов и его товарищи повредили бронированный паровоз и две бронеплощадки.

В каждом вылете на штурмовку Павлов проявлял настоящее летное мастерство и творчество. Это позволяло ему и другим летчикам полка успешно обеспечивать наступление наших войск на Калининском направлении. За отвагу и отличное выполнение боевых задач старший лейтенант Павлов был представлен к званию Героя Советского Союза.

6 октября войска правого крыла Калининского фронта перешли в наступление в направлении города Невеля. В прорыв, совершенный на узком фронте, была введена подвижная группа войск — танковая бригада и 21-я гвардейская стрелковая дивизия. 6-й гвардейский Московский штурмовой авиационный полк выделялся для ее поддержки. Первый вылет звено Павлова в составе эскадрильи совершило утром. Удар был нанесен по опорным пунктам гитлеровцев, группе противотанковых орудий и нескольким батареям, преграждавшим путь бригаде и следовавшей за ней на автомашинах пехоте. Снаряды и бомбы штурмовиков легли точно, многие орудия врага выжужжены были замолчать.

Не успели штурмовики вернуться на аэродром — новая задача: нанести удар по вражеской колонне, двигающейся на восток. Заправив самолеты и пополнив боезапас, звено Павлова вылетело навстречу цели. Удар по танкам и мотопехоте был также эффективным. За мужество и храбрость, проявленные в боях под Невелем, Павлов был награжден орденом Ленина. А 5 февраля боевые товарищи тепло поздравили Ивана Фомича с присвоением ему звания Героя Советского Союза.

Павлов стал командиром эскадрильи. Обязанности прибавилось, но это наполнило боевую жизнь новым содержанием. Нужно было учить своих подчиненных, передавать им опыт, личным примером вдохновлять на успешное ведение боя.

В летчики командир эскадрильи больше всего ценил храбрость, точный расчет и взаимовыручку. Эти качества он настойчиво прививал своим боевым товарищам. И подчиненные, равняясь на командира, образцово выполняли свой воинский долг. Недаром на 1-м Прибалтийском фронте его эскадрилью называли «Эскадрильей отважных».

В ходе наступления на Полоцком направлении в начале июля 1944 года эскадрилья получила задачу уничтожить мост в тылу противника. Иван Фомич вылетел во главе четверки «илов». При подходе к реке штурмовики были встречены шквальным зенитным огнем. Попытались обойти его и нанести

удар с запада. Но и здесь наткнулись на плотный обстрел противника. Стало ясно: зенитная оборона моста круговая. Павлов направил три самолета на подавление зениток, а сам снизился до бреющего полета и пошел к мосту. Требовалось точно выдерживать курс, несмотря на сплошную стену разрывов зенитных снарядов. Нужны были не только высокое мужество, но и мастерство, ювелирная точность. Бомбы и реактивные снаряды Павлова легли в цель. Мост был уничтожен.

Через несколько дней в ходе боя за латышский город Бауска при возвращении со штурмовки противника семерка «илов» под командованием Павлова была встречена 20 вражескими самолетами. Фашисты предвкушали легкую добычу.

— Сомкнуть боевой порядок, — командовал Павлов. — Пристрелиться ближе ко мне. Не отрываться! Врезаемся в строй истребителей!

За ведущим устремились остальные самолеты эскадрильи. Вот Павлов поймав в прицел головной «мессер» и сразил его меткой очередью. Успешно атаковали другие. За несколько минут были сбиты четыре гитлеровские машины. Вражеский строй рассыпался, многие летчики спешили разворачивались и уходили на запад. Этот бой вошел в историю советской штурмовой авиации как пример умения в любых, даже самых неблагоприятных условиях наверняка развить противника.

Потом были десятки других успешных боевых вылетов на штурмовку вражеских войск. Они отмечены новым боевым орденом. А в ноябре на наградном листе, представленном командующим воздушной армией, генерал армии И. Х. Баграмян написал своим твердым почерком: «Достоин награждения второй медалью «Золотая Звезда». Павлов продолжал бить врага в Восточной Пруссии, под Кенигсбергом в Пиллау, доведя свой счет до 250 боевых вылетов...

В середине июня 1945 года в Кремле Герою была вручена вторая медаль «Золотая Звезда», а через несколько дней в рядах воинов полка 3-го Белорусского фронта он прошел по Красной площади на Параде Победы.

По окончании академии Иван Фомич отдавал все силы обучению молодых летчиков в полку, которым был назначен командовать. Но, к сожалению, это продолжалось недолго. В октябре 1950 года Иван Фомич трагически погиб в авиационной катастрофе при исполнении служебных обязанностей. Приказом Министра обороны СССР И. Ф. Павлов навечно зачислен в списки первой эскадрильи одного из гвардейских авиационных полков. Новое поколение летчиков бдительно стоит на страже воздушных рубежей Отчизны, стремясь во всем быть такими же, какими был Иван Фомич Павлов.

Полковник Ф. СВЕРДЛОВ

люди
легендарного
подвига

ОРУЖИЕ СИЛЬНЫХ ДУХОМ



В АТАКЕ — КОММУНИСТЫ!

Подвиг советского народа и его Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне неотделим от многогранной и целеустремленной деятельности партии. Коммунисты шли всегда впереди, отвагой и героизмом показывали пример остальным воинам. В частях и подразделениях авиации подавляющее число летчиков, штурманов были членами партии.

Сегодня мы продолжаем рассказ о коммунистах, совершивших в небе воздушные тараны по бомбардировщикам и истребителям гитлеровской авиации.

Джабидзе Давид Васильевич, младший лейтенант, летчик 158-го истребительного авиаполка. 22 июля 1941 г. на Ленинградском фронте тараном на самолете И-16 уничтожил Ю-88. Сам произвел нормальную посадку.

Родился 23 февраля 1916 г. в деревне Октябрь Чхорского района Грузинской ССР. Окончил 10 классов, три курса химического факультета Тбилисского государственного университета, Сталинградскую военную школу летчиков.

Участвовал в боях с белофиннами. В годы Великой Отечественной войны произвел 274 вылета, участвовал в 64 воздушных боях, в которых лично уничтожил 22 фашистских самолета. Звания Героя Советского Союза удостоен 15 мая 1946 г. Ранее был награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени и Александра Невского. 16 июля 1947 г. уволен по болезни в отставку. Окончил исторический факультет и аспирантуру Тбилисского государственного университета. Защитил докторскую диссертацию. До последних своих дней преподавал в Тбилисском университете, проводил большую военно-патристическую работу среди молодежи.

Залевский Владимир Николаевич, командир звена 157-го истребительного авиаполка. 27 июля 1941 г. на И-16 в

районе станции Чаша Октябрьской железной дороги на высоте 100 м винтом своего истребителя отрубил левую сторону стабилизатора и руля глубины Ю-88, «Юнкерс» упал и взорвался. В. Н. Залевский благополучно совершил посадку на своем аэродроме.

Родился В. Н. Залевский в 1918 г. на станции Деконской Перевальского района Ворошиловградской области. Окончил аэроклуб в авиашколе.

30 января 1943 года командиру эскадрильи капитану В. Н. Залевскому присвоено звание Героя Советского Союза. Погиб В. Н. Залевский в воздушном бою 5 июля 1943 г. В этом времени на его боевом счету было 17 фашистских самолетов, уничтоженных лично, и 23 — в группе.

Рыков Еваграф Михайлович, командир звена 32-го авиаполка ВВС Черноморского флота. 27 июля 1941 г. на подступах к Севастополю таранним ударом поврежденного самолета уничтожил «Хейнкель-111». Произвел посадку на море и был подобран нашими катерами.

Родился Е. Рыков в 1916 г. в деревне Дубенец Гжатского, ныне Гагаринского, района Смоленской области. Окончил ФЗО в г. Вязьме, работал слесарем в паровозном депо и учился на вечернем рабфаке. По призыву комсомола поступил в Ейское военно-морское авиационное училище. Служил в ВВС Черноморского флота.

В годы войны произвел около 300 боевых вылетов, в воздушных боях сбил 11 самолетов противника лично и 6 в группе. Награжден двумя орденами Красного Знамени. 23 октября 1942 г. удостоен звания Героя Советского Союза. В июле 1943 г. получил в бою тяжелое ранение, после которого в строй больше вернуться не смог.

Дудин Николай Максимович, комиссар эскадрильи 29-го истребительного авиаполка. 28 июля 1941 г. на Западном фронте, прикрывая с воздуха на И-16 переправу в районе Севастьяново, сбил один Ме-109, а другой, спасая своего командира эскадрильи, уничтожил таранным ударом. Приземлился с парашютом в расположение наших войск. 22 октября 1941 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Родился в деревне Слепино Костром-

ской области. В 1938 г. окончил Сталинградскую военную авиационную школу.

В феврале 1942 г. был ранен и до конца Великой Отечественной войны служил в авиационных училищах, готовил кадры для фронта. Работал начальником летной части Астраханского и Краснодарского аэроклубов, начальником Орловского областного аэроклуба. Работал активно, проявляя творческую инициативу и деловитость.

Артамонов Алексей Алексеевич, летчик 168-го истребительного авиаполка. 30 июля 1941 г. на Южном фронте над своим аэродромом уничтожил тараном воздушный разведчик противника Ю-88. Сам погиб. Звание Героя Советского Союза присвоено посмертно 27 марта 1942 года.

Родился в 1916 г. в деревне Шейтанка Свердловской области. Окончил фабрично-заводское училище, работал слесарем, учился в Кунцевском аэроклубе Московской области, затем в Качинской Краснознаменной авиационной школе.

В Великой Отечественной войне произвел 37 боевых вылетов. Его именем названа одна из улиц Москвы.

Бенделаяни Чичико Кайсарович, командир звена 43-го истребительного авиаполка. В июле 1941 г. на И-16 тараном уничтожил Ме-109. Звание Героя Советского Союза присвоено 23 августа 1943 г. К этому времени коммунист Бенделаяни произвел 385 боевых вылетов, сбил в небе Украины, Сталинграда, Курской дуги 7 самолетов лично и 12 совместно с товарищами.

20 июля 1944 года, будучи заместителем командира 54-го гвардейского истребительного авиационного полка, гвардии майор Ч. К. Бенделаяни в ослепительном и длительном воздушном бою уничтожил два вражеских истребителя, но и сам получил тяжелое ранение. На подбитом самолете, истекая кровью, приземлился на переднем крае наших войск и скончался на руках гехотинцев, вынесших его из горящего самолета.

Похоронен в селе Битынь Ковельского района Волынской области.

Родился Ч. Бенделаяни 29 января 1913 года в селе Ахали-Со-нели Грузинской ССР. Его имя увековечено в названии одной из улиц столицы Грузии города Тбилиси.

ЖИЗНЬ СВЯЗАН «ИЛУ»



Джабидзе Д. В.
Завеский Б. В.
Рыков Е. М.
Дудин Н. М.
Артамонов А. А.
Венделавин Ч. К.
Машковский С. Ф.

Машковский Степан Филиппович, старший лейтенант, командир эскадрильи 32-го истребительного авиалюка. 1 августа 1941 г., возвращаясь на Ил-16 с боевого задания, встретил два Ю-88. Решил атаковать, но на него набросились два Ме-109. Молниеносно развернувшись, лобовой атакой таранил один из них. Свой самолет с разрушенным стабилизатором и пробитым колесом мастерски посадил на аэродром. 11 сентября 1941 г. удостоен звания Героя Советского Союза.

Родился в 1914 г. в селе Темрюк Володарского района Донецкой области. Работал десятником на шахте. Окончил военную авиационную школу пилотов. Участвовал в боях против японских захватчиков на р. Халхин-Гол, где сбил 4 вражеских самолета и был награжден орденом Красного Знамени.

В Великой Отечественной войне произвел 280 боевых вылетов, сбил 14 вражеских самолетов лично и 17 — в группе. В 1943 г. стал летчиком-испытателем, провел ряд ответственных испытаний по доводке и определению летно-тактических данных боевых машин. Награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени и тремя орденами Красной Звезды. 18 марта 1958 г. в звании полковника погиб при исполнении служебных обязанностей.

Генерал-майор авиации А. ЗАЙЦЕВ, профессор, начальник кафедры Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина

Редакция напоминает, что в Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина продолжается работа по уточнению фактов и количества воздушных таранов, совершенных советскими авиаторами в годы Великой Отечественной войны. Надеемся, что участники боевых сражений, следы своим сообщениям в «Крылья Родины» не позволят героическую летопись авиаторов.

О чудесной, невероятной живучести бронированного штурмовника Ил-2 написано много. Эта выдающаяся живучесть — пуле- и даже снаряднопробиваемость — позволяла летчикам-штурмовикам выполнять боевые задания в самом пекле передовых позиций и возвращаться на свои базы. Возвращаться порой на «честном слове», настоящие идиоты были машины, что и посмотреть страшно... Прилетелишь с передовой «металлолом» умелые руки ремонтников в считанные дни, точнее — сутки, вновь превращали в боевую машину, дарят ей вторую жизнь. О солидных масштабах полевого ремонта штурмовиков свидетельствует тот факт, что только заводских ремонтных бригад за время войны было восстановлено около шести тысяч «илов». Отдельные самолеты-бойцы по нескольку раз возвращались в строй после ранений.

Конечно, в марших сражениях с захватчиками немало было и безвозвратных потерь машин. Когда прямое попадание крупнокалиберного снаряда разламывало броню «илов», когда пулеметно-пушечный шквал прошивал машину насквозь, даже в таких случаях потери самолетов не всегда сопровождалась гибелью экипажа. Великолепный бронеполус «летающего танка» порой в самых сложных ситуациях спасал жизни экипажу. Вышедший летчик-штурмовик, командир 893-го штурмового Краснознаменного Витебского авиалюка, Герой Советского Союза, ныне маршал авиации Иван Иванович Пстыго рассказывал:

— Под Сталинградом эскадрилья 504-го штурмового авиалюка, которую мне доверлось возглавить, вела бой с большой группой «мессершмиттов». Три «илов» они подбили, и те пошли на вынужденную посадку. Четвертым стал я — очередью снарядов был отбит воздушный винт машины. Правда, перед этим один «мессер» разлетелся в щепки, попав под залп моих пушек, — полза было в лобовую атаку... Без винта мой самолет резко пошел вниз, аркался в электропровода между двумя столбами и рухнул на землю. Потом я узнал, что гнавшийся за мной фашист так увлекся, что ударился крылом о столб электролинии и упал неподалеку.

Ну а я упал так тяжело, что долго не мог прийти в себя. Удар был настолько силен, что лямки от парашюта мне сорвали кобу с бедер. И счастье, все это произошло недалеко от аэродрома. И первый, кто подбежал, был генерал С. Руденко — тогда заместитель командующего 8-й воздушной армии. Он с адъютантом и шофером вытащил меня из самолета и повел в санбат. А мне казалось, что я попал в плен и надо бежать... Как шлово сон слышу голоса, потом горло обонгло спиртом, и я различил слова: «Ну, теперь он скоро заговорит». Открыл глаза и увидел перед собой генерала, хотя не очень слышно, но доложил о результатах нашей воздушной разведки...

О своем чудесном спасении пишет Георгий Тимофеевич Береговой — дважды Герой Советского Союза, бывший летчик-штурмовик, ныне известный летчик-космонавт: «Вдруг самолет тряхнуло, и мотор сразу заглохнул. Взглянув на приборную доску, я сообразил, что где-то пробита система водяного охлаждения двигателя — вода ушла. Мотор тонул с каждой минутой хуже в хуже, обороты падали. В довершение всего начало падать давление масла. Необходимо было садиться. И как можно скорее.

Подо мной, куда ни кинь, сплошным растительным лес: линию фронта, и счастье, я успел перевернуть, но о том, чтобы достигнуть до ближайшего аэродрома, нечего было и мечтать. Я выбрал участок, где столбы реже и груде подлесок, вынул ручку на себя и... И оказался на земле.

Я был жив и, кажется, цел, если не считать ссадин в царапинах. Ремни выдержали, и я вылез из них грудью в кресла кабины; и это было все, что сохранилось от моего «илов». Крылья, хвост и все прочее остались где-то там, позади, на краю опушки; лишь бронированный фюзеляж проскочил, как таран, между деревьями, оставив на их стволах все, что пришло на себя первый, главный удар.

Я отступил и решил попытаться открыть фонарь, чтобы выбраться из кабины. Сделать это удалось не сразу: фюзеляж здорово деформировался. Пока я возился с фонарем, в голову неостановленно стучала одна и та же мысль: все вышло так, как было задумано».

Военная судьба Героя Советского Союза командира эскадрильи 76-го штурмового гвардейского авиалюка Николая Михайловича Малахова сложилась так, что родственники трижды оплакивали его гибель. А он всякий раз оставался жив, снова возвращался в строй, и снова его штурмовик крушил врага.

Впервые молодой летчик Н. Малахов попал под залп вражеских зенитов под Таганрогом. Его разбитая, горящая машина на глазах товарищей ушла в расположение называли самолет летчик, спас ему жизнь, хотя раненый летчик попал в плен. На тринадцатый день местные подпольщики помогли ему бежать, переправили в партизанский отряд, где он воевал четыре месяца, пока отряд не соединился с нашими войсками. 122 боевых вылета на самолете Ил-2 совершил Малахов за годы Отечественной войны.

В период Курской битвы группе из шести «илов» 621-го штурмового авиалюка пришлось вести неравный бой с одинадцатью истребителями «Фокке-Вульф-109». Командир капитан А. И. Сироткин, построив свои штурмовики в оборонительный круг, отбиваясь от яростных атак фашистов, пытался на малой высоте увести группу на свою территорию. И тут произошло непредвиденное. Сироткин и его ведомые увидели, что «фокки» неожиданно начинают атаковать их, построившись так же, как «илов», но летя не левым, а правым кругом. Пронеслось на встречных курсах близко от штурмовиков, вражеские истребители вели непрерывный огонь из всех пушек и пулеметов. Самолет Сироткина оказался подбитым — снаряды разбили боковые фонари. Брызги броневое и осколками орстели сильно порезали лицо летчика, кровь заливала глаза, и он плохо видел. Самолет кренился влево и не слушался элеронов — их заклинило. Малая высота не дала возможности выправить самолет, и он левым крылом зацепился за землю.

Видимо, штурмовик падал со сносом — после удара крылом он покатился по земле, как говорит, «тарелкой». Ударился носом, затем правым крылом, хвостом... При этом от самолета последовательно отламывались сначала крылья, затем хвост, и это в какой-то мере смягчило удар о землю бронекорпуса.

Когда Сироткин с трудом выбрался из кабины и попытался вылезти раненому в воздушном шлем, он увидел, что в воздухе висит картина безраздельная. Самолета не было — зарывшись в землю носом, лежал бронекорпус с погнутым винтом и помпным центропланом, а в стороне от него валялись крылья, хвост, мелкие детали...

Неподалеку от этого места на передовую направлялась колонна наших танков. Одна машина отделилась от основной — остановилась около Сироткина и его стрелка, которые переазились друг друга ран. Танкист, оценив положение, хлопнул лямочку по плечу:

— Ну, капитан, должно быть тебе в бою смерть не уготоваана. Видели, как кувыркалась ваша машина, подбежали, чтобы забрать документы и сообщить о вашей гибели. Сейчас по радио вызову вам санитаров, ждите, — крикнул он с борта своей машины.

Конечно, можно согласиться с танкистом и посчитать Сироткина счастливым, родившимся «в рубашке». Но дело все же не столько в личном счастье или везенье Сироткина и других летчиков, сколько в замечательных свойствах Ил-2, его живучести, а также в возрастающем умении летного и технического состава авиалюков, глубоком знании самолета и его возможностей, творческом подходе к тактике боевого применения штурмовика, освоение новых, все более эффективных приемов пилотирования как в атаке, так и в обороне — вот что лежало в основе боевых успехов штурмовой авиации.

П. КОЗЛОВ

Из готовящейся и печати книги «Штурмовики».

ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА С МЕ-109Ф

В начале апреля 1942 года наш полк перелетел на полковой аэродром на окраине Краснодара. Никто из нас тогда не предполагал, что этот небольшой шахтерский городок станет известным не только в нашей стране, но и во всем мире. Молодые патриоты, комсомольцы прославили его своей героической борьбой с фашистскими захватчиками.

Краснодар стал важной вехой в моей жизни. На аэродроме, у самолета, состоялось партийное собрание, и я был принят в ряды Коммунистической партии. Всеми в полку уважаемый комиссар Михаил Акимович Погребной, вручая мне партийный билет, поздравил и пожелал:

— Александр Иванович! Ты стал членом нашей воюющей партии. Ты должен с честью пронести это высокое звание через все бои с ненавистным врагом, через всю свою жизнь.

В один из дней боевой работы командир полка В. П. Иванов приказал мне вылететь в Новочеркасск, в распоряжение заместителя командующего ВВС фронта генерала Науменко.

Прилетев туда, я доложил о прибытии. Генерал сообщил причину моего вызова и поставил задачу:

— Командование решило создать группу на «мессершмиттах» для выполнения специальных заданий. Вы опытный разведчик, и мы решили вас включить в эту группу. Немедленно приступайте к изучению Ме-109, вечером начинаются полеты.

У ангара стояли Ме-109 с звездами на бортах и киле. Как выяснилось, на этих самолетах перелетели к нам два словацких летчика. Около «мессершмиттов» я познакомился со старшим группы, майором Телегиным, и молодым капитаном, фамилию которого, к сожалению, не помню.

Внимательно осматривая самолет, изучили кабину, потренировались на земле. Потом начались полеты. Сделав пару посадок, зарулил на старт и выключил мотор. В полете и на посадке самолет был прост в управлении. На отработку посадок не стоило попусту тратить время.

Генерал Науменко с беспокойством спросил:

— Что случилось? Почему сделал только две посадки?

— Для меня достаточно и двух. Разрешите слетать в зону и изучить пилотажные особенности самолета!

— Лети! Только будь осторожен!

За несколько дней полетов в зону я отработал простой и сложный пилотаж и отлично пилотировал «мессершмитт». Надо отдать должное — самолет был хороший. Имел ряд преимуществ по сравнению с нашими истребителями, но были у него и недостатки. Пикирующие качества были хуже, чем у «мюга». Об этом я знал еще на фронте, когда в разведке одиночно мне прихо-

ПОЗНАТЬ СЕБЯ В БОЮ

дилось отрываться от групп атакующих «мессершмиттов». Кроме того, их медленнее, чем наши истребители, переходил из крутого пикирования на восходящие вертикальные маневры.

Закончив испытания и облет третьего отремонтированного «мессера», наша группа со специально отведенного аэродрома начала полеты на боевые задания.

Полеты на разведку в районе Таганрога положительных результатов не дали. Вражеский войсск было мало, их аэродромы были почти пустыми. Ничто не означало, что здесь противник готовит удар. Главные силы с этого направления переместились в Донбасс. Но опасности в полетах мы подвергались каждый раз и, главным образом, от своих войск. Чтобы не встретиться с нашими истребителями в воздухе, приходилось до линии фронта и обратно на свой аэродром идти только бреющим полетом. Было видно, как каждый наш пехотинец, поднимавшись из окопа, ведет по тебе огонь. Они по силуэту самолета видели, что летит «мессершмитт».

В полете у одного из летчиков над вражеской территорией «забарахлил» мотор. Он развернулся и успел перелететь на малой высоте линию фронта. Над нашим передним краем мотор заклинило, самолет приземлился с убранным шасси. Его сразу же окружили пехотинцы:

— А, фриц, попался!.. Тащите его из самолета!

Летчик не стал ждать, когда его схватят за шиворот, выскочил сам и крикнул:

— Товарищи бойцы! Я свой! Я советский капитан!

— Ах ты, предатель! На врага работаешь?! — раздались крики.

Вечером нам стал известен этот случай, и Науменко, звав меня с собой, выехал освобождать капитана.

Во второй половине мая контрудар войск Юго-Западного фронта не дал положительных результатов. Противник начал наступление в направлении Кавказа и Сталинграда. Обстановка на Северном Донце становилась все более угрожающей. Закончилась для меня «мессеровская эпопея», и я возвратился в свою родную часть.

Наш полк, базируясь западнее Ворошиловграда, вел напряженную боевую деятельность в интересах наземных войск. С раннего утра до наступления темноты мы летали группами на сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, наносивших удары по скоплениям и колоннам наступающего врага.

Закончив штурмовку целей, «мюги» направлялись домой, а звено наших «мюгов» перешло в пикирование по зенитным батареям. В это время на нас сверху пошла в атаку четверка «мессершмиттов». Пара из них стала заходить в заднюю полусферу звена Фигичева, которое продолжало пикирование, не замечая опасности. Чтобы сорвать атаку «мессершмиттов», мой ведомый резко отвалил в сторону, прицельной очередью отогнал «мессера» и, оторвавшись от меня, пристроился к звену «мюгов». Я же в это время атаковал другую пару «мессершмиттов», прорывавшихся к «мюгам». Вражеские истребители, уходя из-под атаки, пошли

круто вверх. Находясь сзади, я решил на горке догнать их. Уже к концу выполнения «вертикали» понял, что моя затея не оправдывается — «мессершмитты», все более отрываясь, лезли вверх.

На предельно малой эволютивной скорости я был вынужден перевести самолет из горки в горизонтальный полет, а «мессершмитты» продолжали набирать высоту.

Мне стало понятно, что я затеял бой с новыми, облегченными истребителями Ме-109ф, о появлении которых на фронте нам уже сообщали. Немцы на этом типе истребителей поставили более мощный мотор и облегчили его вооружение до одной пушки и двух пулеметов.

Не добившись успеха в своей атаке, я свалил на снижение свой старенький «як», чтобы присоединиться к уходящим после штурмовки «мюгам» и находящимся с ними рядом звеном Фигичева и моим ведомым Науменко. За мной сразу же бросился пара Ме-109ф. Пришлось развернуться на них в лобовую атаку, но они, не приняв ее, ушли вверх, в сторону солнца.

Снова энергичным полупереворотом на снижении я делаю попытку догнать нашу группу. Но «мессершмитты» решили живым меня не упустить. Они немедленно бросаются в догон — и резко разворачиваются в лобовую атаку, от которой вражеская пара уходит вверх, занимая выгодную высоту для нападения. Эта игра в «кошки-мышки» начинает раздражать и беспокоить. В моем положении одиночного самолета над территорией, занятой противником, при малом остатке горючего в баках дальше задерживаться нельзя. Кончатся горючее, и «мессершмитты» расстреляют мой «як» — воздушную мишень. На счастье, вторая пара Ме-109ф пошла за нашей группой, надеясь подловить кого-либо из отставших «мюгов» или «мюгов».

Хочешь жить — надо думать, как из обороняющегося перейти в нападающее. Решаю использовать превосходство «яка» при выходе из пикирования на вертикаль с большой перегрузкой. Отразив очередную атаку, на полной скорости перехожу на снижение. Вражеская пара быстро сблизилась, пристроилась в хвост «яку» и вот-вот должна открыть огонь. Переворачиваю самолет и перевожу его в крутое пикирование. «Мессершмитты» несколько отстали, но к хвосту стали наступать.

И вот наступил самый ответственный момент в осуществлении замысла. Надо допустить их как можно ближе и провести обманный маневр. Энергично, с большой перегрузкой вытаскиваю самолет из пикирования на вертикаль и даю небольшой крен для крутой спирали. Вверху горки пришел, в себя от перегрузки и на пределе вертикальной скорости переложил самолет на горизонтальный полет. Прямо перед носом «яка» в полсотне метров вышел из горки ведущий вражеской пары. Делаю небольшой доворот, прицеливаюсь и даю очередь по мотору и кабине. Сбитый «мессершмитт» пошел в землю.

Ведомый пары пронесся в стороне. Доворачиваю за ним, но он, не приняв боя, уходит в западном направлении. Догнать бесполезно.

Продолжение. Начало в №№ 6, 8, 9, 10

Водожило легко. Расчеты на внезапный для врага маневр оправдались — на обороняющегося превратился в нападающего и добился победы.

После посадки состоялся неприятный разговор с ведомым.

— Докладывай, почему нарушил главную заповедь ведомого и бросил ведущего пары?

— Винават, товарищ командир! Решил отсечь огнем атакующие «мессершмитты» от звена Фигичена, — оправдывался Науменко.

Постарался внушить летчику, что ведомый во всех случаях не имеет права бросать своего ведущего. Кроме того, в данном вылете наша задача заключалась в прикрытии «илов», а не ударной группы «мигов». Оторвавшийся одиночка в воздушном бою всегда становится жертвой вражеских истребителей.

В дальнейшем во всех наших совместных полетах Науменко точно выполнял обязанности ведомого.

Нашим сухопутным войскам требовались данные о противнике. Авиаразведка регулярно следила за передвижением войск врага. Наши штабы беспокоила потеря связи с подчиненными частями, местонахождение танкового корпуса, направленного для удара по противнику в Районе Миллерова. Найти его было поручено летчикам соседнего авиакорпуса. Разведчики действовали активно, шли на все, чтобы выполнить задание.

На покое вылетело звено под командованием капитана Петра Середы. Пронеслось на малой высоте, летчики обнаружили наших пехотинцев и артиллеристов, ведущих бой с наступающими вражескими танками, но своего танкового корпуса не нашли. Стремясь выполнить поставленную командованием задачу, Середа решил сесть в расположение наших войск и узнать у пехотинцев что-либо о «пропавшем» корпусе.

Найдя подходящее поле близ дороги, по которой шла группа наших солдат, он приземлился и подполз к ним ближе. Не выключая мотора, Середа высочил из кабины, остановился у крыла самолета. Его насторожило, что солдаты идут без винтовок и без поясных ремней. Взмахами руки он стал подавать им к себе. Вдруг из группы раздался крик:

— Летчик, улетай скорей!.. Здесь за нами фашисты! Мы — пленные!

От группы солдат отделились вражеские автоматчики и кинулись к самолету.

Середа рывком вскопил на крыло И-16, прыгнул в кабину. Раздались автоматные очереди. Появились острая боль в ноге. Едва Середа успел дать полный газ мотору, как обожгло левую руку. Он резко развернул самолет на место, обив крылом двоих подбежавших автоматчиков, и залетел, преследуемый траассами пуль.

Превозмогая боль, временами теряя сознание, Середа вел самолет в сторону линии фронта. Впереди он увидел берег Азовского моря, справа — занятый врагами Таганрог. Развернувшись в направлении Новочеркасска и, собрав все силы, в полусознательном состоянии посадил самолет.

Через трое суток, придя в память, он рассказал о злосчастном полете в поисках танкового корпуса, который, кстати, вскоре был обнаружен с помощью воздушных разведчиков.

(Продолжение следует)

«НЕ ШУРА Я — ЖЕНЯ!»



Партизаны стали звать его запросто — Шурка.

— Меня Женей звать. Женя Гальченко.

— О Жене пока забудь, фамилию тем более, — сказал командир отряда Иван Автономович Фоменко. — Так надо. Ты наш разведчик, связной, а потому не Женя ты, а Шура. Ясно? И не вздумай где-нибудь оговориться. Понял?

Мальчик пожал худенькими плечиками, ничего не сказал, а про себя подумал: раз говорят, что так надо, значит надо.

Дело, которое ему поручили, выполнял всегда старательно. Среди партизан он чувствовал себя взрослым и очень гордился. Маленького роста, похожий на взъерошенного воробья, босоногий шустрый мальчуган кутился под самым носом у немцев, не вызывая подозрения, и добытые сведения доставлял в отряд.

...Однажды Кузьма Ульянович, отец Жени, отвел сына за угол дома, чтобы никто не слышал:

— Дело важное, сынок. И очень срочное. Кроме тебя никто, пожалуй, не выполнит. Повесь через плечо холщевую сумку, будто с голодухи пошел побираться, и бегом к Ивану Автономовичу. На его отряд обложку хотят устроить. Ты меня понял? — испытующе посмотрел Кузьма Ульянович на сына.

— Как на понять? — тихо ответил Женя. — Не маленький!

— Только будь осторожен, сынок. На дорогах всюду заставы. Постарайся обходить их стороной. Сам бы пошел, да полицай Малюгин, ты его знаешь, следит за каждым моим шагом.

— Пройду, не впервой, — заверил Женя отца.

И он действительно прошел. Партизаны скенили место своего расположения, подготовились к отражению фашистских карателей. Женю домой не пустили, боясь, что оккупанты и полицай могут перехватить.

Карательная операция фашистов сорвалась. В злобе они устроили кровавую расправу над жителями села. Арестовали и отца Жени. На него пало подозрение: кто как не Кузьма Ульянович мог сообщить партизанам о готовящемся на них налете. Кузьму Ульяновича и еще нескольких односельчан расстреляли.

Когда оккупантов из Ростова и области изгнали, в обком партии пригласили для вручения государственных наград многих народных мстителей. Среди них был и Женя Гальченко. Прикрепив на рубашку мальчишке медаль «Партизану Великой Отечественной войны», секретарь обкома сказал:

— Желаю тебе, Шура, чтобы эта награда была не последней.

— Буду стараться! — ответил пионер. Выдержав минутную паузу, поправил секретаря:

— Только не Шурой меня звать, а Женей...

Улыбнулся секретарь.

— Теперь можно и Женей. А боец ты настоящий, просто — молодец!

А молодцу а то время едва исполнилось тринадцать.

Встречи с опасностью в годы войны, стремление с малых лет быть полезным Родине, народу оставили глубокий след в характере Евгения Гальченко. Он не искал в жизни легких путей, шел наперекор трудностям и невзгодам. В конечном итоге и профессию себе избрал такую, что сопряжена с мужеством, а порой и с риском. Стал парашютистом.

А его учитель, известный мастер спорта Н. Полетай, тот самый, что прыгал, чтобы помочь экипажу самолета «Родина», оказавшемуся в глухой тайге после выполнения рекордного полета из Москвы на Дальний Восток, похлопав Гальченко по плечу, уверенно сказал:

— Дело у тебя, парень, пойдёт.

С той поры прошло более тридцати лет. Работая в Ростове, в одном из подразделений аэроклуба, Гальченко многих обучил искусству прыжков с парашютом. Одних парашютистов-первокурсников, обязанных ему своим мастерством, несколько десятков.

Де и сам он все это время наравне с молодыми продолжал увлеченно заниматься парашютным спортом. Счет его прыжков давно уже перевалил за пять тысяч. Прыжков экспериментальных и тренировочных, с больших высот и из фигур высшего пилотажа. В Заполярье, в тайге, на знойном юге и над морем. Он не раз участвовал в государственных испытаниях авиационных плавательных средств, в отработке методов экстренного покидания самолетов и вертолетов в воздухе и на воде. И всюду проявлял себя смелым, решительным, находчивым и инициативным.

Обучал Гальченко и искусству точного и строгого расчета «крылатых пожарных». А выбрасывать пожарных приходилось и в сильный ветер и в глухую полночь, в дыму и непроглядном тумане, и среди болот и лесов дремучих.

Когда Гальченко исполнилось 50, поздравить юбиляра — председатели секции бывших партизан и подпольщиков Дона — пришли участники войны, представители партийных и советских организаций Ростова, товарищи по работе, пионеры. Среди гостей было немало и тех, кто хорошо знал его как маленького участника больших дел. Один из них, вручая бывшему партизанскому разведчику приветственный адрес, назвал его по старинке:

— Ну, Шура, будь здоров, живи сто лет!

Гальченко, шепотом, чтобы другие не слышали, улыбался, поправил его:

— Не Шура я — Женя!

Ф. ЛУШНИКОВ,
Г. КОСТЕНКО

2 октября 1984 года после выполнения программы научно-технических исследований, экспериментов на борту орбитального комплекса «Салют-7» — «Союз Т-11» космонавты Леонид Кизим, Владимир Соловьев и Олег Атьков возвратились на Землю. Завершен самый длительный в истории 237-суточный пилотируемый полет.

Нет в истории мировой науки и техники такой отрасли, которая развивалась бы так быстро, как космонавтика. По пути, продолженному в октябре 1957 г. первым советским искусственным спутником Земли, в ближний и дальний космос выведено уже несколько тысяч автоматических аппаратов. Вслед за первым космонавтом Вселенной, гражданином Союза Советских Социалистических Республик Ю. А. Гагариным в подвездных высотах побывали представители уже полутора десятков государств, в том числе всех стран социалистического содружества. Успехи нашей страны в освоении космоса олицетворяют огромные социальные, экономические, культурные и научные преобразования, совершаемые советским народом после Великой Октябрьской социалистической революции, 67-ю годовщину которой отмечает в эти дни все прогрессивное человечество. Наш народ гордится тем, что первым открыл эпоху социализма, первым проложил дорогу в космос. Он доказал, что ему по плечу самые смелые замыслы и дерзания, что путь, указанный Лениным, единственно правильный путь к процветанию и могуществу.

Околосмешное пространство становится ареной все нарастающей деятельности людей. В нем летают и автоматические, и пилотируемые космические аппараты различного типа и назначения. И жизненно важно, в каком направлении ведется и будет развиваться эта работа.

Тревогу и возмущение в мире вызывает взятый империалистическими кругами США курс на военное использование космоса. Вопреки международным договоренностям администрация Р. Рейгана приступает к созданию различных видов космического оружия, противоспутниковой системы. Сообщается о разработанной и уже осуществляемой Вашингтонской программе милитаризации космоса. В 1982 г. ВВС США открыто объявили о создании космического командования. Уже сейчас на околосмешных орбитах действует около ста американских искусственных спутников, имеющих военное назначение. Правительство США намерено только в ближайшие пять лет израсходовать на подготовку к ведению «звездной войны» более 25 миллиардов долларов. В районе Пойнт-Аргуэль (штат Калифорния) спешно строится специальный космический центр для запусков кораблей многообразного использования в сугубо военных целях. Кстати говоря, Пентагон с согласия администрации Рейгана «зарезервировал» за собой более трети всех полетов таких космических кораблей.

На этом фоне милитаристского устремления в космос еще ярче, убедительнее выглядит неизменный курс Советского Союза, стран социалистического содружества и других миролюбивых государств на использование космоса в интересах прогресса человечества, для блага людей планеты Земля.

Новым убедительным доказательством благородных целей советской космической программы, высокого уровня нашей космической техники, мастерства и мужества наших космонавтов является завершившийся накануне праздника Великого Октября полет Леониды Кизимы, Владимира Соловьева и Олега Атькова. Они установили новый рекорд продолжительности полета в космосе. Работа основного экипажа орбитального научного комплекса «Салют-7» — «Союз» и экспедиций посещения, в том числе советско-индийской, укрепила славу страны Октября, проложившей дорогу в космос, открыла новые горизонты в освоении и мирном использовании космического пространства.

«Наша космическая программа как национальная, так и международная, — подчеркнул Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. У. Черненко при вручении награды космонавтам СССР и Индии, — носит мирный характер. Мы вновь и вновь обращаемся к народам планеты: давайте вместе, сообща осваивать космос во имя счастья людей, во имя лучшей жизни будущих поколений!».

ПРИОРИТЕТ МОДУЛЬНЫМ КОМПЛЕКСАМ

Люди все больше интересуются будущим космонавтики. Оно захватывает воображение, о нем мечтают, его рассчитывают, пользуются новейшими методами прогнозирования и

НА ПОРОГЕ

статистикой прошлых лет. Сейчас имеются сотни разнообразных математических методов, методик, моделей научно-технического прогнозирования, проектов будущих космических аппаратов, что позволяет эту сложную работу выполнять весьма эффективно и на высоком научном уровне. Ежегодно в г. Калуге, где жил и работал К. Э. Циолковский, обсуждается будущее мировой космонавтики.

Какой же, по оценкам отечественных и зарубежных ученых, представляется космонавтика в ближайшие двадцать тридцать лет?

Для конца 80-х и 90-х годов, по прогнозам, предполагается разработка блочно-модульных космических аппаратов (КА) и создание на их основе многоцелевых крупногабаритных орбитальных платформ. Каждая платформа с унифицированными бортовыми системами и аппаратурой позволит решать целый комплекс задач в интересах различных потребителей, что повысит эффективность объекта и время его активного существования. К тому времени конструкторы предусмотрят, очевидно, возможность ремонта платформ в условиях орбитального полета и, вероятно, многократность использования средств выведения, в том числе и ступеней ракет-носителей, например, путем спуска их на парашютах. По-видимому будут решены проблемы возвращения наиболее дорогостоящей бортовой аппаратуры: оптических телескопов, некоторых видов радио- и инфракрасной аппаратуры, элементов высокоточных систем управления и др.

Будет продолжаться процесс микроинтеграции бортовой аппаратуры, приборов и служебных систем. Все это снизит общую стоимость выхода в космос полезного груза.

Космонавтику даже сейчас называют катализатором науки и техники. Это определение станет еще более справедливым для космонавтики будущего. Разработки ракетно-космической техники «подгоняют» развитие и совершенствование взаимосвязанных с ней отраслей, в частности, энергетики, материаловедения, радиоэлектроники, приборостроения, оптики, вычислительной техники. Термины «космизация техники», «космизация науки», «космизация производства», которые сейчас еще только входят в жизнь, через 15—20 лет, по мнению многих ученых, станут нормой и программой действия для очень многих отраслей науки и техники.

КАПИТАЛЬНОЕ ОСВОЕНИЕ ОКОЛОЗЕМНЫХ ОРБИТ

Основными видами ракетно-космической техники, используемой в околосмешном пространстве, по мнению многих ученых, являются универсальные автоматические и посещаемые человеком космические платформы и комплексы многоцелевого назначения, а также постоянно действующие орбитальные пилотируемые станции и средства их транспортно-технического обслуживания (например, типа современных кораблей «Союз», «Прогресс» и «Космос-1448»).

Значительное развитие получат космические системы связи, метеорологии, навигации, геодезии, контроля и охраны окружающей среды, поиска экипажей и пассажиров судов и самолетов, потерпевших бедствие, и другие. Новые метеорологические спутники, введенные в международную систему, уже в 90-е годы смогут снабдить специалистов данными для достоверных недельных, а возможно, и более долгосрочных прогнозов погоды. А это позволит точнее определять сроки сельскохозяйственных, строительных и других работ, что, по подсчетам ученых, даст ощутимый экономический эффект. На более высокий технический уровень поднимется космическое телевидение. Спутники с передатчиками большой мощности позволят повсеместно принимать телевизионные непосредственно на домашние антенны телевизоров.

На индустриальную основу должно стать космическое производство. В начале нового тысячелетия, по-видимому, уже будут действовать космические станции — заводы для промышленного получения новых материалов. Масса и габариты собираемых в космосе орбитальных станций возрастут, так же как численность их экипажей и время активного существования, число стыковочных узлов. Специалисты различных стран считают, что сами станции будут состоять из крупногабаритного центрального жилого моду-

ля, причалов для стыковки с транспортными кораблями, присоединенных к центральному блоку, или автономных модулей для выполнения различных видов работ (модули астрономический, энергетический, медико-биологический, космической технологии и др.).

Как может выглядеть подобный космический комплекс? Представим себе будущую орбитальную станцию «К. Э. Циолковский», собранную из отдельных больших секций и модулей и обслуживаемую транспортными кораблями повышенной грузоподъемности. В центре комплекса — самый большой летательный аппарат с несколькими стыковочными узлами и пилотажными отсеками. Через них члены экипажа систематически выходят в открытый космос для осмотра станции и доставки на ее борт результатов исследований, выполненных в пристыкованных секциях и модулях.

Так как станция «К. Э. Циолковский» рассчитана на длительное функционирование, значительная доля ее научного и служебного оборудования — сменная. Это позволяет заменять аппаратуру новой, более совершенной, доставленной с Земли транспортными кораблями. Облегчается ремонт и профилактика бортовых служебных систем. На станции и пристыкованных блоках и модулях экипаж комплекса ведет не только научные исследования и эксперименты. Используя уникальные свойства космической среды, экипаж производит новые химические и биологические препараты, разнообразные материалы с заранее запрограммированными свойствами, которые можно получить лишь в условиях невесомости и вакуума. Готовые сверхчистые металлы, специальные стекла, фармацевтические препараты, выращенные из расплавленных кристаллов для радиоэлектроники — все это на Земле доставляют транспортные корабли.

Орбитальные научно-производственные комплексы из области фантастики уже становятся предметом разнообразных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Группа зарубежных специалистов, на основе выполненных расчетов, пришла к выводу, что суммарная стоимость кристаллов, выращиваемых ежегодно на космических аппаратах, может достигнуть 325 миллионов долларов. Другие специалисты считают, что более эффективными и экономически выгодными и полезными для людей может стать производство различных сверхчистых медицинских препаратов. Вообще переход к промышленному получению ценных веществ в космосе — одно из важных прогнозируемых направлений повышения эффективного освоения околоземных орбит в мирных целях, в интересах прогресса всего человечества.

ЛУНА — НАУЧНАЯ И ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ БАЗА

Ночная красавица Луна еще многие годы будет важным объектом изучения и своеобразным научно-техническим полигоном для всесторонней проверки инженерных решений разработчиков космической техники. С созданием на Луне постоянно действующей автоматической службы можно будет проводить систематическое измерение космического излучения, корпускулярных потоков и других явлений, искажаемых влиянием Земли ее сильным магнитным полем.

В более дальней перспективе на Луне могут быть созданы различные автоматизированные технические сооружения, лаборатории, заводы для производства материалов, получение которых затруднено или невозможно в земных условиях. Такие работы прогнозируются, правда, в основном уже на третье тысячелетие, когда появится новое поколение средств космической техники.

Начало широкому освоению естественного спутника Земли могут положить выведение на селеноцентрическую полярную орбиту пилотируемые станции или, как предполагается в одном гипотетическом проекте, созданный на Луне рудник с электромагнитным устройством для доставки материалов с ее поверхности вначале на окололунные, затем на околоземные орбиты. По подсчетам, стоимость такой доставки материалов для строительства объектов в околоземном космосе в 20 раз ниже стоимости их транспортировки с Земли. С Луны можно получать кислород, кремний, железо, калий, титан, алюминий и магний, входящие в ос-

новное содержание ее пород. Авторы проекта считают, что всего 150 человек, работающих на Селене, смогут добывать и доставлять в околоземный космос до 1 млн. тонн лунных пород в год. Вначале их отправят в точку либрации* за Луной на удалении около 80 тыс. км, затем доставят на орбитальные станции в точке либрации между Луной и Землей. Здесь их расплавят для извлечения из них веществ, необходимых для строительства объектов в космосе.

В ДАЛЬНИЙ КОСМОС

Не остался вне внимания прогнозистов и дальний космос. Они считают, что в предстоящие годы изучение планет, небесных тел и межпланетного пространства Солнечной системы будет вестись более интенсивно. Это позволит еще в текущем веке решить ряд фундаментальных проблем, связанных с происхождением и эволюцией планет, их атмосфер, магнитных полей и других явлений. Масштабы и объем работ автоматических межпланетных станций расширятся.

Новые автоматические посланцы к Венере и Марсу проведут радиолокацию и картографирование поверхностей этих планет. Некоторые ученые считают, что создание дрейфующих в мощной атмосфере Венеры водно-аэростатов — одна из ближайших задач космической техники. На повестку дня выносятся задачи доставки грунта с Марса и других небесных тел. Прогнозируется посадка спускаемых аппаратов на астероиды или спутники Марса (Фобос или Деймос), фотографирование с близких расстояний комет (например, кометы Галлея, прохождение которой вблизи Солнца ожидается в феврале 1986 г.).

Эти задачи, как считают ученые, могут быть выполнены отечественной и мировой космонавтикой уже в недалеком будущем. Но какова очередность их осуществления, чему отдавать предпочтение? Об этом мнения расходятся.

Представляет определенный интерес проект мотопланера, способного летать в разреженной атмосфере Марса. В район исследований планер в сложенном виде доставит спускаемый аппарат автоматической межпланетной станции. На высоте около 15 км от поверхности планеты произойдет отцепка, и планер начнет самостоятельный полет. По проекту разработавших его специалистов такой раскладной «марсолет» (его масса 100 кг, длина фюзеляжа 6,35 м, размах крыла до 21 м), оснащенный легким бензиновым двигателем и винтом диаметром 3,4 м, сможет на 17—25 часов пролететь над планетой до 10 тыс. километров.

Проектов будущих автоматических космических летательных аппаратов, разработанных в различных странах мира, уже не мало. Но как бы ни были совершенны автоматические посланцы, с их помощью рагаждать все загадки дальнего космоса нельзя. Придет время — и оно, по-видимому, не так уж далеко (в пределах 50—100 лет) — и человек сам сможет нести трудовую вахту в разных уголках Солнечной системы. Он способен и может поставить на службу прогрессу и близкий, и дальний космос.

Для осуществления этой благородной цели нужен мир. Нужна решимость и воля народов всех стран сейчас, в зародыше пресечь попытки империалистических кругов США и их единомышленников превратить космос в арену войны. Разум миллионов должен победить безумие человеконенавистников! Намечая пути развития космонавтики, освоения и использования космоса, большинство прогнозистов верят в светлое, мирное будущее людей планеты Земля.

В. СЕНКЕВИЧ,

доктор технических наук, председатель секции «К. Э. Циолковский и научное прогнозирование» ежегодных Циолковских научных чтений

* Точной либрации называется та, в которой небесное тело, движущееся под влиянием двух других тел значительной массы, может находиться в состоянии относительного равновесия по отношению к этим двум телам.

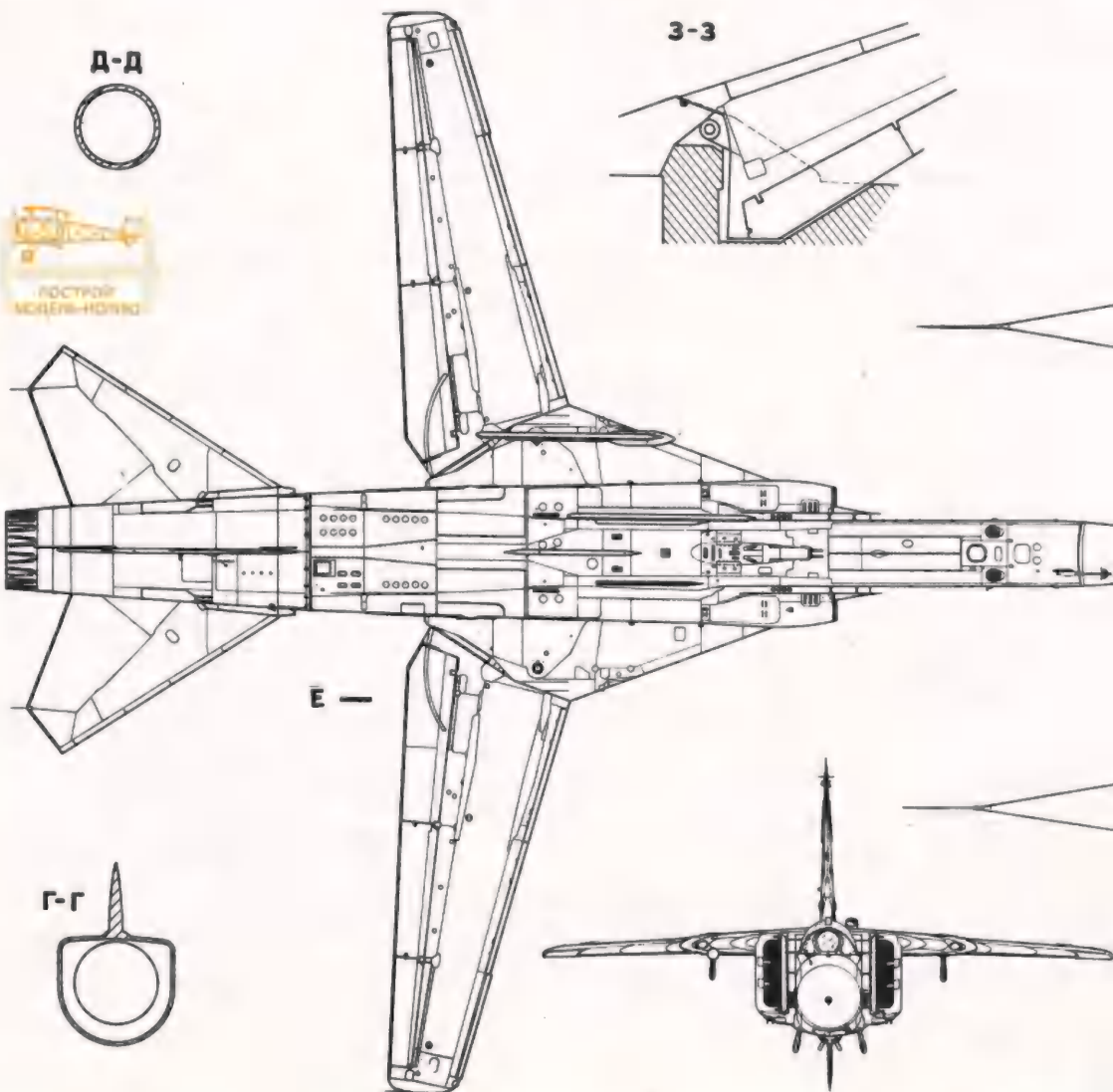
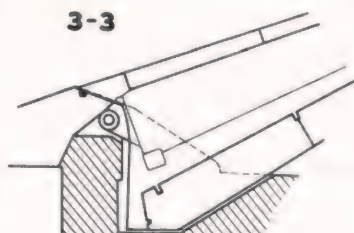
ИСТРЕБИТЕЛЬ МИГ-23



Д-Д

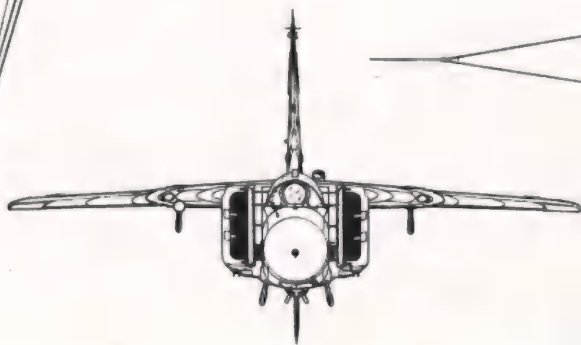
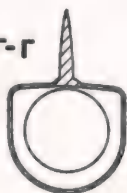


3-3



Е —

Г-Г



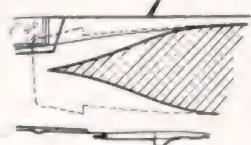


Е-Е



ПОСТРОЙ
МОДЕЛЬ-КОПИЮ

Ж-Ж



Ж

А-А

Предлагаем чертежи для
постройки модель-копии
современного советского
истребителя МИГ-23.
Подробнее о нем читайте
в журнале № 9 за 1984 год.



А

Б

В

Г

Д

Б-Б



М1:72

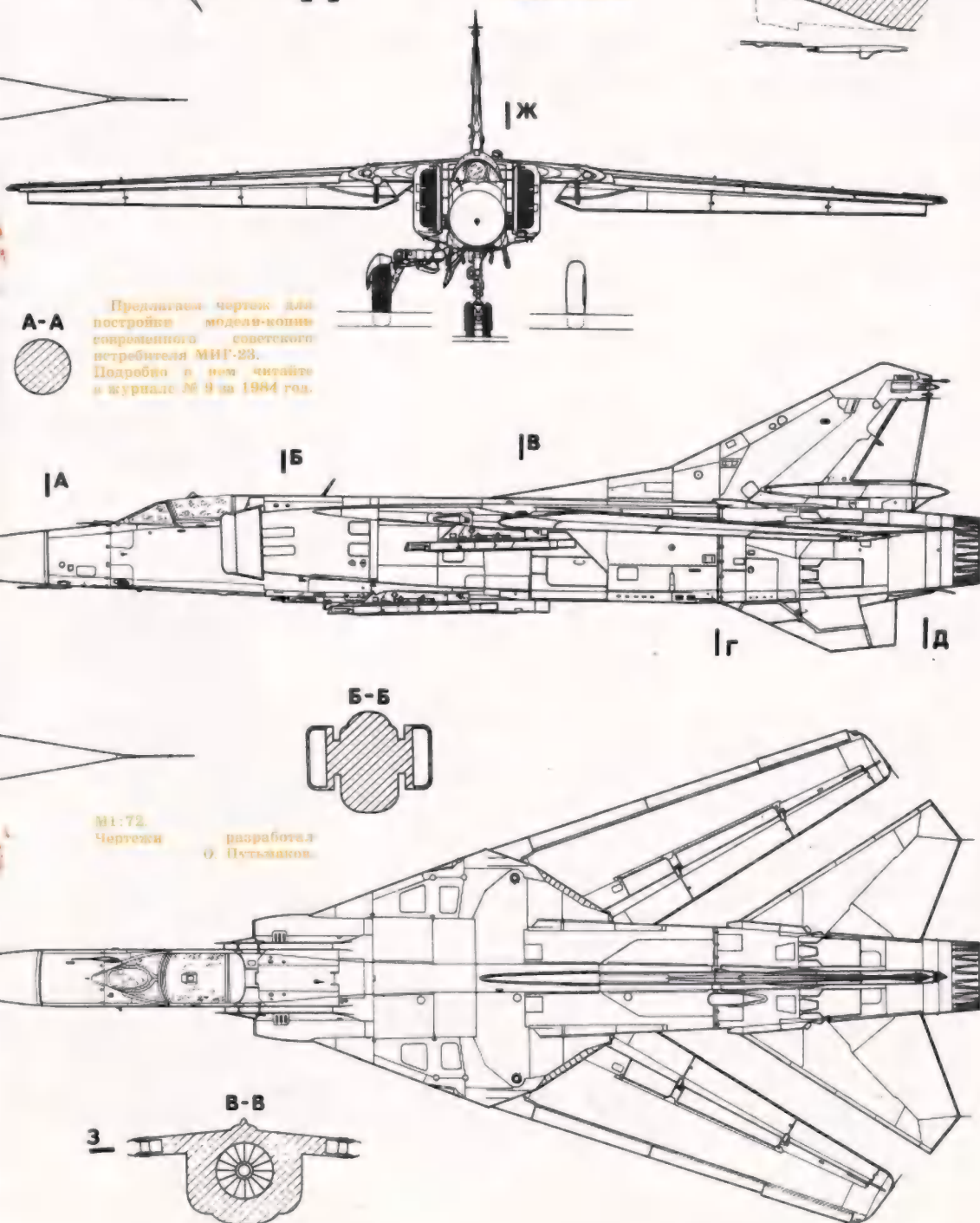
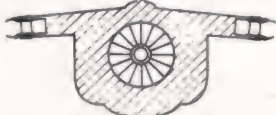
Чертежи

разработал

О. Петельников

В-В

3



ЗАМЕТКИ С XII ЧЕМПИОНАТА МИРА



Абсолютная чемпионка мира Х. Макагонова закончила полет...

Серебряные призы по управлению Н. Ионитом и М. Штрессеройтер.

Л. Леонова внимательно слушает советы тренера.

зовые места. Так, заметно возросло искусство летчиков Венгрии, Франции, Италии и Австралии. Улучшилась методика их подготовки для международных встреч по выполнению фигур высшего пилотажа.

Объективно сложилось так, что сборные команды (мужская и женская) нашей страны к соревнованиям были подготовлены несколько слабее, чем в прошлые годы. Они не имели достаточного времени для тренировок. Выступать им предстояло на новых самолетах Су-26 и Як-55 — машинах надежных, перспективных, но мало освоенных. Наши спортсмены не имели возможности как следует облетать эти самолеты, «прокрутить» на них даже те обязательные упражнения, которые разыгрывались на чемпионате.

Но несмотря на это, советские летчики вступили в спор за медали с полным сознанием своей ответственности за порученное дело, проявили высокую морально-психологическую закалку и огромную волю к победе.

НА ПЬЕДЕСТАЛЕ ПОЧЕТА — ПЕРВЫЕ!

Хорошие бойцовские качества показали летчицы. Уже после выполнения первого упражнения (обязательный известный комплекс) четыре советских спортсменки оказались в лучшей половине соревнующихся, а воспитанница Одесского аэроклуба Ирина Адабаш стала серебряным призером. Всего на 12 очков отстала она от американки Линды Мейерс. На третьем месте — французка Катерина Маузоурн.

Такое распределение мест явно не устраивало наших спортсменов, и они постарались внести в него свои поправки при розыгрыше второго упражнения — выполнении произвольного комплекса. Каждый составлял его для себя с учетом собственной подготовки и возможностей самолета. Як-55 несколько тяжелее машин соперниц, но несмотря на это, наши спортсменки включили в свои программы фигуры повышенной сложности, требующие особого мастерства, точного расчета и выносливости.

С нетерпением ожидали решения судьей все наблюдавшие на протяжении. Оно подтвердило мнение абсолютного большинства болельщиков: все три призовые места заняли советские летчицы — Х. Макагонова, В. Янкова, Л. Немкова. Ближайшая соперница румынская спортсменка И. Ионита отстала от Х. Макагоновой на 236,9 очка. Наша женская команда уверенно вышла вперед и стала бесспорным лидером соревнований.

Впереди было самое трудное упражнение — неизвестный, так называемый

«темный» комплекс. Составляется он жюри чемпионата из фигур, предложенных представителями каждой команды, и вручается спортсменам за сутки до полета. Соперники включили в комплекс сложные штопорные, прямые и обратные, управляемые и неуправляемые фигуры. Расчет был прост: поставить наших летчиков в трудные условия и захватить перевес.

Но советские спортсменки вновь оказались на высоте положения. Они выполнили комплекс уверенно, без грубых ошибок, а Любовь Немкова продемонстрировала полет, достойный высшей оценки. Заданная программа была исполнена ею безукоризненно; линии, переходы от одной фигуры к другой ювелирно отточены, поэтому судьи единодушно отдали ей первое место и решили отметить специальным призом — за красоту и изящество полета. На втором месте в этом упражнении была американка Деби Рик, на третьем — Халиде Макагонова, на четвертом — Линда Леонова.

По сумме трех упражнений наша женская команда с большим отрывом оставила позади команды США, Франции и Румынии. Она по достоинству завоевала первое место.

Согласно положению, лучшие из спортсменов допускались к участию в финале чемпионата — выполнению четвертого упражнения. От его исхода зависело многое — вывигалась не только победительница, но и в многоборье по сумме очков определялась абсолютная чемпионка мира.

Наши спортсменки блестяще провели этот полет. Оригинальный комплекс показала Х. Макагонова. Насыщенный разнообразными и сложными фигурами, проведенный в четком ритме при безупречной чистоте всего рисунка, он получил высшую оценку судей. На 138,4 очка отстала от нашей спортсменки Н. Ионита, ставшая серебряным призером в этом упражнении; на третьем месте — Л. Немкова.

Итак, наибольшую сумму очков в многоборье (15001,9) набрала Халиде Макагонова, летчик-инструктор Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова. Она стала абсолютной чемпионкой мира по самолетному спорту, удостоена большой золотой медали и диплома ФАИ. Серебряной медалью и дипломом награждена Л. Немкова, бронзовой медалью и дипломом — спортсменка США Д. Рик.

ЭКЗАМЕН ВЫДЕРЖАН

Трудное испытание выпало на долю мужской сборной. Уж очень именитыми были основные соперники. Хорошо подготовился к соревнованиям чемпион Европы прошлого года чехословацкий летчик Петр Ираус. В отличной форме неоднократный серебряный призер мировых и европейских первенств Манфред Штрессеройтер (ФРГ). Серьезную конкуренцию составляли американские пилоты Генри Хейт, Кермат Винс и австралиец Фрэнк Фрай. У каж-

В чемпионате приняли участие спортсмены 13 стран: Австралии, Австрии, Великобритании, Венгрии, Испании, Италии, Румынии, СССР, США, Франции, ФРГ, Чехословакии и Швейцарии. Прибыли опытные мастера высшего пилотажа, призеры прошлых мировых и европейских первенств, летчики, имеющие многолетнюю практику участия в подобных соревнованиях.

Как и ожидалось, борьба на чемпионате была острой. Наши соперники готовились к ней особенно хорошо. Команды большинства стран пополнились новыми опытными летчиками. Заметно улучшились их самолетами, парно, модернизированы уже оправдавшие себя в воздушных баталиях многие американские «питцы», чехословацкие «янки» и французские «калы». Машин, на которых выступали главные соперники, строго индивидуализированы: каждый спортсмен летает на своем самолете, причем большинство имеет до 200 часов полета по программе соревнований.

Повысился уровень летного мастерства многих спортсменов, которых раньше не считали претендентами на при-

ПОЕДИНКИ

АВИАЦИОННЫЕ СТАРТЫ—84

ПО САМОЛЕТНОМУ СПОРТУ

ного персональный самолет, многократно проверенный на всех режимах полета.

Тренерский совет решил: Виктор Смолин и Николай Никитюк выступают на Як-55, Юргис Кайрис, Александр Шниговский и Роландас Пакасас — на Су-26, который получен полмесяца тому назад. Оба машиниста обладают рядом достоинств, позволяющих успешно выполнять высший пилотаж, но пока еще нуждаются в конструктивной доводке и практическом освоении.

Появление советских самолетов на чемпионате встречено с интересом. В местной газете был помещен дружеский рисунок — Су-26 и подпись: «Новый сюрприз русских». Наши летчики откликнулись на этот рисунок: «Что же, покажем наш сюрприз в деле». И показали, по существу продолжая испытания нового самолета в экстремальных условиях.

Уверенно и смело выступал В. Смолин. Правда, при выполнении первого упражнения он немного осторожничал и занял лишь шестое место, зато «этот» комплекс провел динамично, без грубых ошибок и стал бронзовым призером.

Отличился в полете по неизвестной программе Н. Никитюк. Он показал мастерство виртуозного управления самолетом, весь каскад фигур выполнил в хорошем темпе, без существенных замечаний придирчивых судей. В результате — второе место после П. Ирмуса.

Высокое мастерство и характер истинных бойцов проявили летчики, выступавшие на Су-26. Каждый из них показал, что эта машина в руках умелого пилота имеет не только хорошую маневренность, послушна каждому движению, но и обладает большим запасом прочности, может конкурировать с лучшими образцами зарубежной спортивной техники.

Умело демонстрировали летно-пилотажные качества нового самолета Ю. Кайрис, А. Шниговский, Р. Пакасас. Кайрис по результатам каждого из трех упражнений был в верхней половине турнирной таблицы. После полета на Су-26 к нему подходили все новые и новые любопытные, иностранные спортсмены внимательно осматривали детали самолета.

Наши спортсмены по отдельным упражнениям уступили ведущим мастерам высшего пилотажа.

Великолепным летчиком показал себя П. Ирмус. Он трижды занимал первое место по упражнениям и лишь в последнем, финальном комплексе показал третий результат. Ирмус набрал наибольшую сумму очков в многоборье, объявлен абсолютным чемпионом мира и награжден кубком Арести, большой золотой медалью и дипломом ФАИ.

На втором месте по многоборью — спортсмен из ФРГ М. Штрессенройтер. Он не раз удивлял зрителей четкостью и ритмом выполнения фигур, которое

А. Шниговский готовится к полету.

Ю. Кайрис дает автограф.

иногда проводилось в трюковой манере. Успешно выступили также К. Вико, Г. Хейт (оба США), Ф. Фрай (Австралия), Э. Мюллер (Швейцария), Л. Пена (Франция).

Командное место определялось по результатам первых трех упражнений. Они оказались выше у команды США, которая была объявлена победительницей. Ей вручен кубок П. Н. Нестерова.

На втором месте в командном зачете — спортсмены Чехословакии, на третьем — Советского Союза. Призовое место в сложившихся условиях — несомненный успех наших спортсменов.

XII чемпионат мира показал возросшее мастерство всех его участников. Заметно улучшилась техника пилотирования большинства спортсменов. По мнению специалистов, раньше первое место «стоило дешевле», завоевывалось легче, чем сейчас третье. Пилоты стали допускать меньше грубых ошибок при выполнении равнообразных фигур, а судьи все более выскзательно оценивать гармонию и ритмику полета. Большое внимание стало уделяться чистоте и оригинальности выполнения всего комплекса.

Судейство в самолетном спорте особенно подвержено субъективизму. И на этом чемпионате не раз случалось большое расхождение в оценках: одна судья давала за полет 9 баллов, другой — всего 2 или 3. Это обязывает спортсменов с большей тщательностью готовиться к мировым чемпионатам, неустанно совершенствовать свое мастерство, изучать опыт других.

Итоги чемпионата дают хороший материал для анализа, раздумий, творческих поисков. Федерации самолетного спорта, тренерскому совету, руководству Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова предстоит внимательно рассмотреть эти итоги, сделать правильные выводы для заблаговременной и плодотворной подготовки наших сборных к будущим европейским и мировым соревнованиям.

К. НАЖМУДИНОВ,

старший тренер сборной страны

Г. ПОЛЯКОВ,

спец. корр. журнала

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Командный зачет. Мужчины. 1. США — 41 539,3 очка; 2. ЧССР — 40 923,8; 3. СССР — 40 494,3; 4. Венгрия — 40 058,2; 5. Франция — 39 993,7; 6. Австралия — 39 464,0; 7. Румыния — 36 850,4; 8. Италия — 36 657,2; 9. Испания — 36 045,1; 10. Англия — 35 148,4. Женщины. 1. СССР — 38 601,3; 2. США — 37 272,0; 3. Франция — 36 066,8; 4. Румыния — 33 982,5 очка.

Личный зачет. Мужчины. 1. П. Ирмус (ЧССР) — 16 602,7 очка (4264,7 — 1;

6190,3 — 1; 4061,1 — 1; 2086,6 — 3); 2. М. Штрессенройтер (ФРГ) — 16 288,1 (4206,3 — 2; 6132,9 — 2; 3803,0 — 9); 2045,9 — 2); 3. К. Вико (США) — 16 168,0 (4103,0 — 4; 6090,6 — 4; 3826,1 — 6); 2148,3 — 1); 4. Г. Хейт (США) — 16 000,1 (4025,8 — 8; 6131,9 — 3; 3790,7 — 8); 2051,7 — 5); 5. В. Смолин (СССР) — 15 939,7 (4070,0 — 6; 6036,1 — 5; 3867,7 — 3; 1965,0 — 9); 6. Э. Мюллер (Швейцария) — 15 887,2 (4089,0 — 5; 5887,3 — 9; 3842,9 — 5; 2068,9 — 4); 7. Н. Никитюк (СССР) — 15 642,1 (3963,8 — 15; 5805,3 — 14; 3882,3 — 2; 1990,7 — 8); 8. Ф. Фрай (Австралия) — 15 639,2 (4124,3 — 3; 5998,9 — 7; 3582,7 — 18; 1933,3 — 12); 9. А. Буш (США) — 15 554,2 (3985,7 — 11; 5817,4 — 13; 3726,9 — 11; 2024,2 — 10); 10. Г. Шанпель (США) — 15 505,6 (3703,7 — 29; 6005,1 — 6; 3861,4 — 4; 1934,4 — 11). Женщины. 1. Х. Маннагонова (СССР) — 15 001,9 (3795,1 — 4; 5836,8 — 1; 3508 — 3; 1883,5 — 1); 2. Л. Немцова (СССР) — 14 567,7 (3722,3 — 8; 5620,5 — 3; 3555,5 — 1; 1669,4 — 3); 3. А. Рин (США) — 14 506,9 (3778,9 — 5; 5512,5 — 8; 3553,1 — 2; 1664,4 — 4); 4. Н. Монита (Румыния) — 14 148,9 (3656,5 — 11; 5599,8 — 4; 3167,5 — 10; 1725,1 — 2); 5. К. Мауноури (Франция) — 14 140,2 (3847,0 — 3; 5298,7 — 9; 3356,1 — 5; 1638,4 — 9); 6. М. Майр (Франция) — 13 983,3 (3871,5 — 1; 5327,3 — 8; 3175,4 — 9; 1612,7 — 6); 7. М. Майр (Франция) — 13 929,0 (3722,4 — 7; 5564,6 — 5; 3353,7 — 6; 1286,3 — 7); 8. В. Янкова (СССР) — 13 545,5 (3726,1 — 6; 5730,5 — 2; 3106,0 — 12; 984,9 — 8).

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

XXII чемпионат СССР по вертолетному спорту

Зволюции вертолета на малой высоте. Судейские бригады внимательно следят за действиями спортсмена.

Ведро, наполненное водой, прошло точно между стоек ворот.

Так оператор зачерпывает воду из бочки, чтобы пронести ведро через лабиринт двенадцати ворот.



В острой спортивной борьбе проходила на базе Сумского аэроклуба ДОСААФ XXII чемпионат республики по вертолетному спорту. В нем приняли участие команды Сумской, Днепропетровской областей, Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ и г. Сумы. В каждой по четыре спортсмена. Шестеро выступали только в личном зачете.

В числе участников девять мастеров спорта, шесть кандидатов в мастера. Остальные — спортсмены 1-го разряда. Основной показатель готовности к спортивной борьбе — полет. У соревнующихся он — от 720 до 3600 часов.

Подавляющее большинство спортсменов показали высокие результаты. Кандидаты в мастера спорта А. Кузнецов, Н. Сидяренко (Днепропетровск), П. Иваненко и А. Самойлов (Сумы) выполнили норматив мастера спорта, а первокурсники В. Шапочка, С. Лопатка, И. Крамской (Сумы), А. Ловцов и В. Попович (Волчанск) — кандидаты в мастера.

Абсолютным чемпионом Украинской ССР по вертолетному спорту 1984 года стал мастер спорта А. Миндарев (Днепропетровск). У него — 1194,57 очка. На втором месте его товарищ по команде кандидат в мастера спорта А. Кузнецов (1189,58). Первокурсники Г. Шапочка (Сумы) набрал 1176,28 очка и занял общее третье место. Чемпионами по управлению назвали А. Миндарев, А. Кузнецов, братья Геннадий и Виктор Шапочка.

В командном зачете впереди спортсменам Днепропетровска (4723,82 очка). На втором месте спортсмены Сумского аэроклуба (4858,8), на третьем — Сумской области (4460,22). Завершила турнирную таблицу команда Волчанского авиационного училища летчиков ДОСААФ (4888,58).

Не обошлось без штрафных очков. Особенно много их у спортсменов Волчанского училища. Штраф начислялся за выход из коридора (полет на малой высоте), выход ведра из коридора, повторное касание задком поверхности

стола, нарушение последовательности прохождения ворот (вертолетный слалом), невыдерживание времени (полет по маршруту), неточность приземления, а также полета по «коробочке» («авиант»). А спортсмен Сумского аэроклуба А. Приходько получил 0 очков за то, что, выполняя полет на малой высоте, не обеспечил требований безопасности. Случай тут же был разобран со всеми участниками.

В ходе встречи оперативно выпускались бюллетени с результатами выступлений, бонусы, листки, фотографии. Жаль, что местная печать обогнала соревнования своим вниманием.

Не удалось заметить и ряда досадных оплошностей при подготовке зрителей. Специальные оборудование и инвентарь оказались с большими оглоулениями: ведро не соответствовало нужному объему, «краша» — размеру. Даже ширина коридора для полета на малой высоте была не такой, какая предусмотрена Положением о соревнованиях.



ЧЕМПИОНАТ ВЕРТОЛЕТЧИКОВ БЕЛОРУССИИ

Организовано прошел одиннадцатый чемпионат Белорусской ССР по вертолетному спорту. Он показал возросшее мастерство спортсменов и явился замечательной школой повышения спортивной квалификации.

Своевременное было подготовлено все необходимое для проведения соревнований. Место открытия украсили флагами. Пляж, лозунги — все было торжественно. Посмотрев выступление спортсменов пришли сотни зрителей, руководители республиканского и областного комитетов ДОСААФ, городского комитета комсомола, весь личный состав аэроклуба. Фотоаппараты и стенографы-молнии знакомили зрителей с лучшим спортсменом-чемпионом и призерами соревнований.

Инженерно-техническая служба, которую возглавил заместитель начальника клуба по ИАС В. Дрүй, обеспечивала надежную работу вертолетов и спецавиатранспорта. На было случаев отказа или задержки вылетов.

Большую работу провела судейская коллегия — главный арбитр Н. Щеглов, главный секретарь М. Елчезин. Оба — судьи международной категории. Оперативно выдавались результаты по каждому упражнению.

В чемпионате приняло участие по одной команде от Гродненской, Могилевской и Витебской областей, а также от города Витебска и Витебского аэроклуба. В каждой команде по четыре спортсмена. Два выступили только в личном зачете.

Разыграны все четыре упражнения: полет на малой высоте с выполнением комплекса звонков в пределах размеченного на земле маршрута; вертолетный слалом на малой высоте с проносом между стоек ворот и последующей постановкой на стоя ведра, наполненного водой; полет по маршруту с отысканием целей и их описанием, с посадками на поворотных пунктах и выходом на конечный пункт маршрута по расчету времени и азимута, т. е. прибытие на аэродром в установленное время.

В личном зачете среди женщин победу по трем упражнениям и в многоборье одержала инструктор-летчица Микского аэроклуба Л. Косинцова. При выполнении второго и третьего упражнений в экипаже вместе с ней летала М. Голубева. В четвертом упражнении лучшим был экипаж в составе С. Слюпо и С. Борсух (Витебск).

Среди мужчин победителями назвали С. Дрүй (Витебск) — первое упражнение,

Ведро с водой — в центре стола.



Все эти недоработки стали возможными потому, что Федерация авиационного спорта республики не видела настоящего в столь ответственное дело, каким является эти соревнования. Не все сделал и Сумской областной комитет ДОСААФ. Работу по подготовке чемпионата переложила на аэроклуб. А оргкомитет своевременно не контролировал готовность штаба чемпионата и проведение спортивной встречи.

К началу розыгрыша первого управления недостатки были устранены. Оборудование и инвентарь приведены в полное соответствие с Положением о соревнованиях. На судейском семинаре выработано единое мнение по выставлению оценок, начислению штрафных очков. В результате своевременно принятых мер был обеспечен надлежащий уровень интересной спортивной встречи.

Т. ЕГОРКИНА,
мастер спорта СССР
международного класса,
судья международной категории

экипажи А. Грищенко — В. Шевелев (Витебск) — второе и третье, В. Шевелев — А. Грищенко — четвертое.

В командном зачете вперед спортсмены Витебска — С. Борсух, С. Смолин, П. Долматов, В. Микрончик, он же — тренер. На втором месте спортсмены Могилевской области, третьем — Гродненской, четвертом — Витебской и последним пятом — Витебского аэроклуба.

Справедливости ради надо сказать, что команда Витебской области (тренер С. Зайцев) по трем упражнениям шла вперед. На предпоследнем месте она оказалась в результате грубой ошибки, допущенной в четвертом упражнении спортсменом В. Филиппенко, за что он получил ноль очков.

Чемпионат спортсменов-вертолетчиков Белорусской ССР имел и недостатки. Слишком малым тиражом было издано Положение, некоторые спортсмены не могли своевременно с ним ознакомиться. Недостаточной оказалась информация населения города о чемпионате. Судейский аппарат в основном формировался из представителей Витебского аэроклуба, что не отвечало требованиям.

П. АНКУДИНОВ,
ответственный секретарь Федерации
вертолетного спорта СССР

КУБОК ИМЕНИ ЛЕГЕНДАРНОГО РАЗВЕДЧИКА

Восьмь лет назад парашютисты Ровенского областного авиационно-спортивного клуба ДОСААФ выступили инициаторами проведения межобластных соревнований на приз имени легендарного разведчика Героя Советского Союза Н. И. Кузнецова. Начинание ровенчан поддержали в ЦК ДОСААФ СССР и соревнования стали традиционными. Почетный кубок за общекомандную победу изготовили из уральских самоцветов свердловские умельцы.

В нынешнем году состязания на кубок героя-человека проходили на Ровенщине пятый раз. По одному разу они проводились в Виннице, Львове, Одессе и Свердловске.

Первенство оспаривали пять команд: Винницкой, Кировоградской, Львовской, Одесской и Ровенской областей. В розыгрыше личного первенства дополнительно участвовали 40 спортсменов из авиационных клубов ДОСААФ Украины и ведомств. Всего соревнования собрали 61 участника. Большинство спортивных выступлений парашютизм-рыльцами ПО-9.

В одиночных прыжках с выполнением акробатических фигур в свободном падении победили ровенчане кандидаты в мастера спорта вытеснили 40 Украинского института минименов водного хозяйства Леонид Гусакоская, показав среднее время трех комплексов 9,25 с, и сларь таксонометричного парка Борис Симбицкий — 8,76 с.

В одиночных прыжках на точность приземления победу одержали: среди мужчин — спортсмены 1-й группы разряда из г. Днепропетровска Людмила Логинова —

0,95 м (сумма отклонения 5 прыжков), среди мужчин — инженер из Донецка первоарзрядник Владислав Бражник — 0,12 м.

По сумме двоеборья на первом месте Леонид Гусакоская и командир авиазвена парашютной подготовки Кировоградского АСН мастер спорта Григорий Карачинский на втором кандидат в мастера спорта Марина Тишина (ВВС) и Алексей Морж (Днепропетровск), на третьем — Людмила Логинова и Борис Симбицкий.

В групповых прыжках на точность приземления уверенно выступили хозяева кубовой встречи, возглавляемые тренером мастером спорта Валерием Антонюком. Захватывающее зрелище в первом прыжке, они удерживали его до завершающего — третьего, чем обеспечили себе победу в общекомандном первенстве, опередив одеситов на пять очков. На третьем месте команда винничан.

Главный приз соревнований — кубок имени Героя Советского Союза Н. И. Кузнецова команди парашютистов Ровенской области вручил председатель ЦК ДОСААФ Украины судья международной категории мастер спорта И. Журавлев.

В ходе соревнований четыре спортсмена впервые выполнили нормативы мастера спорта и пять — кандидата в мастера спорта.

По окончании кубовой встречи участники посетили музей Н. И. Кузнецова и возложили цветы и памятник Герою.

В. НОВИКОВ,
главный секретарь спортивной
судьи республиканской категории
Ровно

УПРАЖНЕНИЯ СТАЛИ СЛОЖНЕЕ XVI чемпионат ДОСААФ на реактивных самолетах

Соревнования на реактивных самолетах заняли в спортивной жизни нашей страны прочное место, вошли в программу совершенствования летного состава аэроклубов ДОСААФ. Ежегодно десяткам инструкторов, участвующих в различных соревнованиях, присваивается звание «Мастер спорта СССР».

Высокий уровень мастерства большинства спортсменов позволил внести в программу соревнований нынешнего года ряд изменений и дополнений. Увеличено количество фигур высшего пилотажа, особенно выполняемых в вертикальной плоскости, что позволяет летчику составить пилотажный комплекс, отвечающий программам международных соревнований для поршневых самолетов. Впервые за шестнадцать лет на зональных и ведомственных соревнованиях после выхода на конечный пункт маршрута в заданное время (угол, раз) спортсмены выполняют маневр для атаки наземной цели из фотонепроницаемой. Этот военно-прикладной элемент значительно усложнил полетное задание и потребовал от летчиков более серьезной личной подготовки.

К сожалению, не все с одинаковой ответственностью отнеслись к полету по маршруту. Особенно наглядно это проявилось в ходе XVI чемпионата на первенство клубов ДОСААФ, который проводился в Воронеже с 6 по 11 августа. В нем приняли участие победители зональных соревнований — команды Запорожского, Куйбышевского, Курского, Омского аэроклубов, организатор соревнований — команда Воронежского аэроклуба, а также по два спортсмена от каждой зоны, показавшие высокие результаты в личном зачете. Всего в соревнованиях участвовало 30 спортсменов: один мастер спорта СССР международного класса, 20 мастеров спорта и 9 первоарзрядников. И тем не менее восемь из тридцати получили «0» баллов за выполнение не очень сложного полета по маршруту. В причинах разобраться нетрудно. Некоторые летчики при подготовке и соревнованиях основной упор делали на отработку фигур высшего пилотажа по обязательному и произвольному комплексам, а полет по маршруту (коль не столь сложный) предавали забвению.

Иной подход к этому упражнению был у командира звена Запорожского аэроклуба А. Медовиченко. Отличник, удививший летчик, он не раз завоевывал призовые места и в Воронежском первенстве по маршруту без штрафных очков.

В упорной борьбе первое место заняла команда Запорожского аэроклуба, набравшая 1985,3 очка. Ей вручен переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР. На втором месте — команда Воронежского аэроклуба (1961,3), на третьем — Рязанского (1950,7). Абсолютным чемпионом ДОСААФ 1984 года стал летчик-инструктор Запорожского аэроклуба П. Полтавец. Самолетный спорт он занимается восемь лет неоднократно был призером соревнований, а в 1982 г. стал чемпионом СССР. Второе место по многоборью занял А. Медовиченко. На третьем — старший штурман Воронежского аэроклуба В. Частукин, абсолютный чемпион ДОСААФ прошлого года.

В соревнованиях на первенство аэроклубов ДОСААФ участвовали и спортсмены, овладевшие реактивным самолетом Л-29 лишь в последние годы. Новички не дрогнули перед известными мастерами. Боролись с ними на равных.

На год в год спорт на реактивных самолетах получает все большее развитие, растет массовость, совершенствуется мастерство спортсменов. Однако не следует забывать — нынешний уровень тактики пилотирования завтра будет уже недостаточным, если авиатор перестанет наблюдательно, кропотливо ее совершенствовать, искать новые пути и овладению летным мастерством, брать на вооружение передовой опыт. На успех может рассчитывать только тот, кто овладевает всем комплексом самых сложных фигур пилотажа, кто до автоматизма отрабатывает свои действия во время тренировок. Очень важно, чтобы руководители аэроклубов, авиационные работники обкомов ДОСААФ, тренеры постоянно, в течение всего учебного года проводили тренировки летного состава по спортивным упражнениям в строгом соответствии с требованиями документов, регламентирующих летную работу и безопасность полетов.

А. ШЕДЛЕВИЧ,
старший тренер

ЧТО ПОКАЗАЛИ ИТОГИ

Третий чемпионат СССР по парашютной групповой акробатике состоялся в Куйбышеве. Разыграно два упражнения — выполнение акробатических фигур в свободном падении командами из восьми и четырех человек. На этой встрече опробована новая программа, принятая парашютной комиссией ФАИ. На каждый прыжок составлялся комплекс из определенных блоков фигур. Естественно, новая программа сложнее предыдущей (известный обязательный комплекс можно было заранее оттренировать), интересное, требует больше творческих сил и внимания.

Упражнение № 1. Команда 4 человека

Занятное место	Команда	Прыжки						Сумма очков
		1	2	3	4	5	6	
1	ВДВ-2	8*	7	6	9	7	7	42
2	ДОСААФ-2	9	7	7	7	3	6	42
3	ВВС-2	5	7	7	3	7	4	38
4	ДОСААФ-1	8	6	6	5	6	4	37
5	ВВС-3	5	5	5	5	5	4	32
6	ВДВ-1	5	5	5	7	5	3	32
7	ВВС-1	5	5	5	5	5	3	31
8	ВВС-3	5	6	6	5	3	5	30
9	ПВО-2	6	4	4	5	5	4	28
10	ПВО-1	5	4	4	5	5	3	27
11	ДОСААФ-4	5	4	4	5	5	4	24
12	ДОСААФ-3	5	4	4	4	3	4	24
13	ВДВ-3	4	3	1	1	5	2	18
14	ВВС-4	4	4	1	3	3	1	18

* Количество очков, полученных командой за построение фигур.

Упражнение № 2. Команда 8 человек

Занятное место	Команда	Прыжки										Сумма очков
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	ДОСААФ-1	5	6	5	7	6	7	4	6	4	6	54
2	ВВС-1	3	5	3	3	3	7	7	7	5	6	53
3	ВДВ	0	5	4	6	5	7	3	4	5	6	45
4	ВВС-2	1	4	2	2	2	2	3	2	3	3	24
5	ДОСААФ-2	1	3	2	1	1	2	2	1	1	2	19
6	ПВО	1	4	1	2	3	1	1	2	1	1	17

Результаты чемпионата показывают, что в групповой акробатике высоких показателей можно добиться только упорным трудом, серьезным отношением к делу. Ни большой личный опыт, ни авторитет здесь не помогут. Требуются новые качества, присущие коллективной работе. Хотя сборная команда ДОСААФ-1 (Г. Сурабко — капитан, А. Жиров, В. Младинов, В. Янушаускас, Ю. Грязнов, О. Чернышенко, В. Какичев, В. Царев) среди восьмерок и завоевала первое место, но, думается, выступила она ниже своих возможностей: не всегда умела настроиться на прыжок, мобилизоваться, действовать четко в одном ритме. Глубокий анализ и учеба вперед.

После года работы стабилизировались результаты у команды Военно-Воздушных Сил.

Среди четверок выделяются парашютисты воздушно-десантных войск — А. Белоглазов, Е. Бровин, В. Цупко, Ю. Парфенчиков. По тому как они работают в воздухе, по целенаправленным тренировкам видно, что команда может добиться еще более высоких показателей.

В общесоюзном первенстве победу завоевали парашютисты оборонного Общества. Они награждены переходящим кубком ЦК ДОСААФ СССР. Последующие места заняли спортсмены ВВС, ВДВ и ПВО.

На наш взгляд, чтобы групповая акробатика получила дальнейшее развитие, ее нужно культивировать во всех авиационных организациях страны. Пусть не все клубы



Фото мастера спорта А. Самсонова

смогут тренировать команды-восьмерки, но обучать спортсменов навыкам групповой акробатики до четырех человек есть все условия.

Куйбышев

В. ГУРНЫЙ,
заслуженный тренер СССР

ВЫПОЛНИЛИ НОРМАТИВЫ МАСТЕРА СПОРТА

Недавно проведены соревнования парашютистов Краснознаменного Среднеазийского военного округа. Кроме военнослужащих из них участвовали спортсмены ДОСААФ из Казахстана и Кыргызии.

Лучшее среднее время выполнения комплекса фигур в свободном падении (3 прыжка) показал мастер спорта А. Ютман — 8,24 с. Он же отличился и в прыжках на точность приземле-

ния — четырежды точно поразил цель — пятисантиметровую «шайбу», только в двух допустил небольшое отклонение — 3 и 1 см. Ютман победил и в сумме двоеборья. Он неоднократный рекордсмен мира, на его счету более 4100 прыжков. Его команда из этих соревнованиях среднеазиатских армейских парашютистов выступила успешно, выиграв золотые медали в групповых прыжках, и вложила немало усилий в общесоюзную победу.

Среди женщин в акробатике первое место заняла З. Зозуля — 8,54 с, в прыжках на точность приземления — Л. Нац, ее результат 0,24 м. Она же стала победительницей и в сумме двоеборья. На счету Ларисы — 3449 прыжков.

Нормативы на получение звания «Мастер спорта СССР» выполнили В. Рогозов (Чимкентский АСК) и В. Мальников (ВДВ).

Л. БАТИЩЕВ,
судья республиканской категории

Министерство гражданской авиации любезно предоставило группе московских журналистов возможность ознакомиться с работой авиаторов Киргизии. Авиационное предприятие республики вносит важный вклад в выполнение планов коммунистического строительства. А сформировалось оно сразу после Великой Отечественной войны. Итоговые показатели тех первых лет — 10 тыс. пассажиров в год, 2 тыс. км линий Аэрофлота — кажутся ныне весьма скромными. Теперь количество воздушных путешественников в этой горной республике превысило полтора миллиона человек в год, а протяженность трасс Аэрофлота выросла до ста тысяч километров. Самолет над хребтами, вертолет в ущельях стали так же привычны, как засадки на горной тропе. По воздуху перевозят людей и грузы, почту и медикаменты. С воздуха вносят удобрения, ведут борьбу с вредителями лесов и пастбищ. Воздушные дороги ведут из Киргизии во многие центры страны. А между тем, летать здесь не просто. Тянь-Шань — небесные горы, высочайшие в мире. Но авиаторы «обжили» этот трудный и своеобразный район.

БЕРЕЖИ НА ЗАВИСАНИИ...

Вызов в поликлинику пришел уже во второй половине дня. Сообщение было кратким: в районе перевала Иссык-Ата альпинист упал на ледоруб, поражена печень.

Михаил Андреевич Фадеев, дежурный бортхирург, через десять минут с набором необходимых инструментов был уже на борту вертолета.

— Давай, Юра, — поторопил он командира винтокрылой машины Панибрата и тут же подумал, что можно было и не говорить: экипаж понимал обстановку.

Уже в воздухе, рассматривая карту, уточняли варианты действий. Склоны у перевала крутые, высота бо́льшая: три с половиной... Снега и осыпи — знали уже по опыту. Площадку не подберешь, сесть практически невозможно. А надо еще выйти к больному. Как найдешь его в этой круговерти из теснин, скал и льда?

— В лагере альпинистов — посадке Возьмем проводника, — принял решение Ю. Панибрата.

Михаил Андреевич мысленно поддерживал его. Действительно, без человека, знающего маршрут группы альпинистов, не решить задачу.

Ю. Панибрата вел вертолет по ущелью, спрямляя где только возможно его изгибы. Пилот с большим стажем и опытом, он мастерски выполнял полет. Чтобы летать в хребтах Тянь-Шаня, нужны особые навыки. Высоты, сильные и неожиданные порывы ветра, разреженность воздуха, узкие ущелья — да разве перечислишь все трудности, что создают горы...

Вертолет в районе перевала. На борту проводник.

— Вот они, — показал он на небольшую группу людей. Впрочем, Ю. Панибрата в сам увидел альпинистов. Они были ниже, чем он предполагал. Срудившись, спортсмены нетерпеливо махали руками. Вертолет прошел над ними. Удобных площадок поблизости не было.

— Сест не смуги, — крикнул командир, повернувшись на секунду к бортхирургу. — Будем брать на зависании...

Вертолет снизился, и Михаил Андреевич мягко спрыгнул на снег. За ним —

ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ



НАД ХРЕБТАМИ ТЯНЬ-ШАНЯ

проводник. Машина ушла на круг, а они поспешили к группе. Осмотр альпиниста занял немного времени. Внешних повреждений не было, хотя синяки от удара, тяжелое, полублорное состояние спортсмена говорили о серьезной травме.

— Грузить будем осторожно, — и бортхирург дал указания, как подготовить больного. Это была не простая погрузка. От легкого требовалась поминутная ювелирная точность, чтобы удержать вертолет, зафиксировать машину в воздухе, пока альпиниста осторожно передадут в кабину...

— Поправился парень, — рассказывал Михаил Андреевич Фадеев. — Прооперировали его своевременно, подлечили. Сейчас опять ходит в горы. Но уже соблюдает все правила.

М. А. Фадеев — заведующий отделением экстренной планово-консультативной медицинской помощи республиканской клинической больницы. В беседе он подчеркнул, что летчик и врач в системе срочной медицинской помощи в горной республике — решающие фигуры. От их мастерства, знания, от их виртуозности зависит успех санитарного

вылета. Нам, естественно, очень хотелось лично участвовать в одном из таких полетов.

Во Фрунзе, утром, Эркул Камбаров, ведущий притяно-воспитательной работы среди авиаторов республики, встретил журналистов словами:

— Вы хотели участвовать в медицинском рейсе. Вертолет идет в Казарман. Туда затребовали нейрохирурга.

Винтокрылая машина над Чуйской долиной. Ведет ее пилот 2-го класса Евгений Вирулин. Ровно гудит мотор. В кабине — нейрохирург высшей категории республиканской клинической больницы Р. Н. Стебляко. В строгом костюме спортивного покроя, он спокойно рассматривает в иллюминатор. Привык к таким вылетам. 3—4 раза в месяц. При нем небольшой чемоданчик с набором инструментов.

Мы уже знаем, что несколько дней назад рабочий городок попал в аварию, получил тяжелую травму.

— Импрессионный перелом черепа, — сказал Револьд Николаевич Стебляко — добавил: — Вдавленный перелом.

Снизу надвинулись горы. Вертолет стал набирать высоту. Вот и перевал. Чуть закладывает уши. Смотрю на прибор — около трех тысяч метров. Для этих мест не такая уж и высота, сегодня заберемся и поближе к солнцу...

В Казармане нейрохирурга ждала машина. Мы знали, что, если понадобится операция, то она займет часа четыре. Завязался разговор с экипажем. Евгений Вирулин и второй пилот Владимир Великов давно освоили полеты в горах. Сегодня первая половина рейса проходила для них обычно.

Р. Стебляко вернулся из операционной, где он проводил тщательный осмотр больного, часа через два.

— Операция сделана на месте и сделана квалифицированно, — предупреждал наши вопросы, сказал он. — Оперировал хирург. Тагайбек Какеев.

Сразу же возник вопрос: нужен ли был вылет специалиста высшей квалификации.

— Несомненно, — подтвердил Р. Стебляко. — Надо было проконсультироваться с хирургом, составить план лечения, продумать все меры, которые могут возникнуть при осложнениях.

Не скрою, мы редко задумываемся, когда идем в аптеку: во что обходится каждый прием, каждая консультация. В так называемом «свободном мире» большой платит наличными, из своего кармана (разумеется, если есть такая возможность). А сколько же все-таки стоит этот вылет?

Чуть позже дали точную справку: только использование вертолета в течение 4 часов 57 минут обошлось в 2623 рубля. Обошлось государству. И это лишь один вылет, не учитывая оплаты хирурга. В республике для улучшения экстренной медицинской помощи выделяется 370 тыс. рублей ежегодно. И эти ассигнования растут. В распоряжении медиков самолеты Ми-2, вертолеты Ми-8, автотранспорт. Используется, если надо, авиация, обслуживающая сельское хозяйство, геологов. Ежегодно совершается до 600 вылетов в урочища и на высокогорные пастбища, на точки и геологам и в отары и пастухам. Все это для здоровья нашего советского человека.

Л. ЯСНОПОЛЬСКИЙ,
спец. корр. журнала «Крылья Родины»



КОНСТРУКТОР ВИНТОКРЫЛЫХ МАШИН

Одним из основоположников советского вертолетостроения М. Л. Миль, 76-летие которого отмечалось в ноябре этого года, говорил: «Вертолет... завоет себе поле деятельности не меньшее, чем у современного автомобиля». Время подтвердило правильность этих слов. Сейчас уже говорят, что у вертолетов сто профессий. И в создании их огромный вклад внес коммунист М. Л. Миль.

Мне довелось некоторое время работать под руководством Михаила Леонтьевича, а затем почти два десятка лет общаться с ним при самых различных обстоятельствах. И каждая встреча с этим человеком высокой общей и технической культуры, широких интересов, мягким в обращении и твердым, упорным в достижении цели, обогащала, оставляла большое впечатление. Он говорил увлеченно, часто с юмором, любил жестикулировать, и его жесты облегчали понимание обсуждавшихся сложных вопросов. Гибкий ум, творческое воображение и, главное, убежденность в необходимости создания в нашей стране мощной винтокрылой авиации помогли Миллю преодолевать технические и организационные трудности, возникавшие при разработке вертолетов, их освоении в производстве и эксплуатации.

Решение посвятить свою жизнь винтокрылой авиации М. Миль принял в 1929 году еще студентом Новочеркасского института. Студентом-практикантом Миль участвовал в постройке первого советского вертолета ВАСКР-1. Получив в 1931 г. диплом инженера, он поступил в отдел особых конструкций ЦАГИ. Молодой инженер принимает участие в проектировании, испытаниях и доводках нескольких типов автожиров. Настоящее пополнение теоретических знаний, трудолюбие, поможенные на природный аналитический ум, помогли Миллю глубоко проникнуть в аэродинамику винтокрылых аппаратов, в частности — в аэродинамику несущего винта. По его расчетам и рекомендациям выбираются основные параметры машин, решается ряд конструктивных вопросов.

В ходе испытаний первых созданных в ЦАГИ автожиров летчики встретились с рядом непонятных явлений, таких как неуравновешенный разворот при пробеге, тряска ротора и ручки управления, сильные колебания машин на шасси при раскручивании ротора (земной резонанс), внезапный переворот аппарата в воздухе и другие. Недостаточно ясно были в то время вопросы балансировки, устойчивости, управляемости и махового движения шарнирно закрепленных лопастей роторов автожиров.

Бригада инженеров-аэродинамиков, возглавляемая М. Л. Милем, проводила обширные исследования по аэродинамике автожиров, выполняла расчеты и на основе их давала рекомендации по устранению выявившихся недостатков.

Сочетание научных исследований с практической конструкторской работой и практической работы с научно-теоретическим обобщением и определением путей дальнейшего совершенствования винтокрылых машин — стали характерной чертой всей дальнейшей деятельности М. Л. Милья.

В годы Великой Отечественной войны страна вынуждена была приставлять работы по винтокрылым машинам. Обстановка требовала концентрации сил специалистов на решение задач, выдвигаемых фронтом. В ЦАГИ Михаил Леонтьевич настойчиво ищет пути улучшения управляемости боевых самолетов. За внесенные им усовершенствования штурмовики Ил-2 и дальнего бомбардирования Ил-4 он был награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны II степени.

Даже в этот очень напряженный период Миль продолжает заниматься и теорией винтокрылых машин. По его инициативе в 1944 г. работы по винтокрылым летательным аппаратам вновь вошли в тематику ЦАГИ. Было создано геликоптерное подразделение. Его возглавлял М. Л. Миль, защитивший к этому времени докторскую диссертацию на тему:

«Динамика ротора с шарнирным креплением лопастей и ее приложение к задачам устойчивости и управляемости автожира и геликоптера». Развертываются исследования по аэродинамике несущих винтов, создаются вертолетные экспериментальные установки.

Накопленные теоретические знания и опыт практической работы позволяют М. Миллю предложить проект трехместного вертолета (геликоптера) одновинтовой схемы. Для ре-



ализации проекта в декабре 1947 г. создается опытное конструкторское бюро. Его руководителем назначили М. Л. Милья. Уже через 10 месяцев молодой коллектив построил первую машину для отработки ресурса. Летный экзамен прошел всесторонние испытания и в 1950 г. началось серийное производство первого советского вертолета Ми-1. Его вальный вес — 2550 кг, диаметр несущего винта — 14,5 м, мощность двигателя — 575 л. с.

Ми-1 и его варианты серийно строились в СССР и Польше и более четверти века эксплуатировались во многих странах мира. Советские и польские летчики установили на Ми-1 23 мировых рекорда. Наши авиаспортсмены систематически завоевывали на них призовые места на международных соревнованиях по вертолетному спорту.

В начале 60-х годов коллективу ОКБ М. Милья было дано задание: создать десантно-транспортный вертолет, превосходящий по своим характеристикам американский S-55, который США в 1951 г. широко использовали в боевых действиях против Корейской Народно-Демократической Республики. Коллектив ОКБ под руководством М. Милья совершил, кажется, невозможное. В течение всего одного года он создал одновинтовой вертолет большой грузоподъемности, получивший обозначение Ми-4. При вальетном весе 7200—7800 кг и двигателе мощностью 1700 л. с. Ми-4 брал до 1600 кг полезной нагрузки. Внутри фюзеляжа разместились 16 человек. Для перевозки военной техники конструкторы в хвостовой части сделали откидной трап, по которому машины вкатывались внутрь фюзеляжа. В то время ни один вертолет в мире не имел такой компоновки. Система управления, также впервые в мировом вертолетостроении, была снабжена гидросуплителями, а лопасти несущего винта диаметром 21 м — противоблуждающими устройствами.

Во время испытаний вертолетчики встретились с опасными явлениями флаттера лопастей несущего винта и земного резонанса. Теория этих явлений и рекомендаций, как их предупредить, в те годы не существовало. Выручил большой научный багаж и практический опыт Главного конструктора, его интуиция. Принятые им меры позволили быстро ликвидировать недостатки. Научные рекомендации, позволяющие еще при проектировании исключить возможность появления флаттера лопастей и земного резонанса, были созданы лишь несколько лет спустя.

Высокие характеристики и надежность обеспечили Ми-4 долгую жизнь. Вертолет строился многие годы в больших количествах. Он эксплуатируется и сейчас как у нас, так и в трех десятках зарубежных стран. В 1958 г. на Всемирной выставке в Брюсселе вертолет Ми-4 была присуждена Золотая медаль. Главный конструктор машины и семь наиболее отличившихся работников ОКБ за создание Ми-4 удостоены Ленинской премии.

В середине пятидесятых годов М. Л. Миль начал разработку новой винтокрылой машины. Она должна была под-

М. Л. Миль (снимок 1960 года).

нимать тяжелые, в том числе крупногабаритные грузы и технику, обладать значительной дальностью полета. Нигде в мире таких крупных вертолетов еще не строили. Предстояло таким образом сказать новое слово и в теории, и в практике мирового тяжелого вертолетостроения.

После всестороннего анализа нескольких вариантов Главный конструктор пришел к выводу, что взлетный вес машины будет около 42 т. Соответственно, машине нужна силовая установка из двух газотурбинных двигателей по 5500 л. с. и несущий винт — пятилопастный, диаметром около 36 м. Удельная нагрузка на квадратный метр обметаемой площади при этом будет 40 кгс (вдвое больше, чем у вертолета Ми-4). Для разгрузки несущего винта на вертолете решили установить небольшое крыло.

Определив основные параметры будущего вертолета-гиганта, Главный конструктор и его соратники приступили к решению очередных проблем его создания, в том числе таких, как конструкция авиационного редуктора на передачу мощности в 11 000 л. с., конструкция лопасти и втулки несущего винта, обустройство мощных вибраций и огромных напряжений, возникающих в конструкции.

Разработка, постройка и успешно завершившиеся испытания вертолета Ми-6 (такое обозначение дали новой машине) во всем мире было признано выдающимся достижением советской авиационной науки и техники. По размерам, грузоподъемности и эксплуатационным качествам Ми-6 намного превосходит все, что было создано в мировом вертолетостроении. В его фюзеляже можно разместить до 160 человек или 12 т груза. На внешней подвеске он мог лести до 8 т.



Наши летчики устанавливали на Ми-6 несколько мировых рекордов подъема груза на высоту и рекорд скорости полета для класса тяжелых вертолетов. Более 20 лет эксплуатируется Ми-6 в нашей стране и за рубежом. Пока нигде в мире не создано машины, равной нашему вертолету.

Изучая практику применения вертолетов в народном хозяйстве, М. Л. Миль пришел к выводу, что для некоторых специфических работ нужны специализированные машины, приспособленные для перевозки крупногабаритных грузов и выполнения монтажных работ. В ОКБ на базе Ми-6 последовательно разрабатывают два варианта вертолета — Ми-10 и Ми-10К. Первый оснащается очень высоким шасси и мощными гидрорахватами. Крупногабаритные грузы (автобусы, домики геологов и др.) размещаются на специальной платформе между ног шасси, удерживаются гидрорахватами. На Ми-10К конструкторы применили низкое шасси, оборудовали под передней частью фюзеляжа специальную кабину. На этой машине грузы перевозятся в основном на внешней подвеске. При выполнении монтажных работ один из летчиков переходит в винтовую кабину, садится лицом к грузу и может точно пилотировать машину.

Особенно широко Ми-6, Ми-10К используются при освоении нефтегазовых районов Сибири и строительстве БАМа. На них в эти районы доставляются крупногабаритные грузы и транспортная техника, трубы для газо- и нефтепроводов. С их помощью монтируются вышки и ЛЭП. Все это позволяет значительно сократить сроки строительства, получить существенный экономический эффект.

В конце 60-х годов коллектив ОКБ на смену Ми-1 и Ми-4 с поршневыми двигателями начал разработку вертолетов с газотурбинными силовыми установками. При одинаковой мощности ГТД в 4—5 раз легче. С ними крейсерская скорость вертолета выше и поэтому стоимость тонно-километра примерно в два раза ниже. В короткий срок были созданы два вертолета — в 1961 г. шестиместный народнохозяйственный и учебный Ми-2 с двумя ГТД мощностью по 400 л. с., а год спустя — более мощный 28-местный Ми-8 с взлетным весом 12 т и диаметром несущего винта 21,8 м.

Этот вертолет, тоже с двумя двигателями мощностью по 1300 л. с., внутри фюзеляжа берет до 4 т груза, а на внешней подвеске несет трототные грузы значительных габаритов. Шестиместный Ми-2 активно используется в учебных организациях ДОСААФ для подготовки спортсменов.



Ми-8 сразу завоевал авторитет и у летного состава, и у хозяйственников. Он превосходит Ми-4 по грузоподъемности в 2,5 раза, по скорости — в 1,5 и по производительности — в 3,75 раза. Машины широко применяются для перевозки людей и грузов не только в нашей стране, но и во многих других государствах (Ми-8 поставляется в 40 стран мира). На вертолетах этого типа мужские и женские экипажи установили несколько мировых рекордов. На базе Ми-8 был создан первый в нашей стране вертолет-амфибия.

Новым достижением в тяжелом вертолетостроении стало создание под руководством М. Л. Миль сверхтяжелого крылатого гиганта В-12. Для этой машины была выбрана поперечная схема. Две силовые установки с несущими винтами от Ми-6 разместили на концах крыльев необычной формы — сужающихся к фюзеляжу. Консоли крыльев были подперты подкосами. В огромном фюзеляже с кабиной размером 4,4×4,4 м и длиной 20 м можно разместить кроме 6 членов экипажа до 260 пассажиров.

В одном из полетов в 1969 году на В-12 был установлен выдающийся рекорд подъема груза на высоту, непревзойденный до сих пор. Могучая винтокрылая машина с 40 тоннами груза в фюзеляже поднималась на высоту 2250 м.

Успешное создание семейства отличных вертолетов-дополнителей стало возможным в значительной степени благодаря тому, что руководитель ОКБ был не только хорошим конструктором, но и большим ученым-механиком. Михаил Леонтьевич Миль всесторонне развивал и поддерживал научно-исследовательские работы сотрудников, направляемые на решение проблем, возникающих при создании новых вертолетов. Можно говорить о мильевской школе вертолетостроителей, отличительной особенностью которой являлась практическая направленность научно-исследовательских работ. В ОКБ систематически проводились научно-технические конференции, обсуждавшие самые животрепещущие проблемы вертолетостроения, в том числе экономики, надежности машин и отдельных агрегатов. С докладами выступали и сам Главный конструктор, и многие работники ОКБ. На конференции приглашались работники других конструкторских коллективов, научно-исследовательских институтов и организаций, эксплуатирующих вертолеты. Таким образом, Миль не только решал свои проблемы, но и активно содействовал общему подъему знаний в области вертолетной техники в нашей стране.

Трудно переоценить вклад М. Л. Миль в создание современной теории вертолетостроения. Им лично и в сотрудничестве с работниками ОКБ опубликовано более шестидесяти научных работ и изобретений, в том числе двухтомная монография «Вертолеты». За выдающиеся достижения в вертолетостроении в 1964 г. Михаилу Леонтьевичу Миллю присваивается звание Героя Государственного конструктора и Героя Социалистического Труда.

За 22 года коллектив ОКБ под руководством М. Л. Миль создал 11 типов вертолетов. На них наши летчики установили 96 мировых рекордов. Тысячи винтокрылых машин с обозначением «Ми» на фюзеляже эксплуатируются в СССР и 48 странах мира. Опытному конструкторскому бюро присвоено имя его организатора и первого руководителя, оно награждено орденом Трудового Красного Знамени. Специалисты, участвовавшие в создании вертолетов «Ми», удостоены дважды Ленинской и четыре раза Государственных премий.

В. ВИРЮЛИН,
инженер-конструктор

В фюзеляже Ту-16 расположены кабины экипажа, большая часть оборудования и вооружения. На фюзеляже замыкаются все нагрузки, действующие на самолет. Эти нагрузки воспринимают силовым набором, состоящим из шпангоутов, стрингеров. Обшивка фюзеляжа также работающая. Она воспринимает часть нагрузки наряду с другими силовыми элементами. Такой тип конструкции называется полумонокок. Форма его сечения цилиндрическая.

Фюзеляж состоит из четырех частей: носовой части; переднего отсека; хвостовой части фюзеляжа; задней герметической кабины.

Носовая часть закрыта спереди фонарем, имеющим прочное остекление, выполненное из силикатного и органического стекла. Электрообогрев стекла, влагопоглотитель обеспечивают их высокую прозрачность даже при обледенении. Особо высокого качества наклонное стекло кабины штурмана — через него производится прицеливание.

Носовая часть фюзеляжа образует герметическую кабину. С подъемом на высоту в ней автоматически поддерживается атмосферное давление. Кабина

Внизу под полом кабины размещена антенна радиолокатора, закрытая снаружи радиопрозрачным обтекателем.

Передний отсек имеет цилиндрическую форму с местными поджатиями: сверху для пушечной установки, с боков — для воздухозаборников двигателей. Внутри переднего отсека размещены топливные баки, баллоны противопожарного оборудования и нейтрального газа, газификаторы жидкого кислорода, спасательная лодка ЛАС-Б. Внизу имеется место для уборки передней ноги шасси.

Хвостовая часть фюзеляжа состоит из двух отсеков. К центроплану крепятся правая и левая части крыла. В нем же расположен бомбоотсек, закрываемый в полете створками. Бомбы подвешиваются на держателях. Под центропланом размещен топливный бак.

В заднем отсеке хвостовой части фюзеляжа находятся топливные баки, нижняя пушечная установка, вторая спасательная лодка, контейнер тормозных парашютов и хвостовая пята, служащая предохранительной опорой при ошибках на влете и посадке.

Заканчивается фюзеляж задней герметической кабиной. В ней размещаются

Ту-16. Первенец дальней авиации с реактивными двигателями

водится горячий воздух как средство борьбы с обледенением.

Хвостовая часть крыла расположена за задним лонжероном и образуется верхней обшивкой и закрылками, подвешенным к заднему лонжерону при помощи направляющих рельсов и кареток. Закрылки выпускаются электромеханизмом. Одновременно с опусканием задней кромки закрылка он сдвигается назад, увеличивая тем самым площадь крыла. При этом подъемная сила его увеличивается, а посадочная скорость снижается.

Внутри кессона размещен топливный бак.

К заднему лонжерону крыла на его консолях подвешено по элерону. На обоих элеронах установлены электрически управляемые триммеры-флеттеры. Они снимают усилия на штурвале при отклонении элеронов. Для этой же цели носики элеронов соединены гибкой пергородкой с лонжероном крыла, обеспечивая так называемую аэродинамическую компенсацию.



МОЛОДЕЖИ ОБ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ КОНСТРУКЦИЯ

обогревается воздухом. Он подается или горячий, непосредственно от компрессоров двигателей, или охлажденный, прошедший через турбоохладитель. Автоматическое поддержание температуры

рабочие места стрелка-радиста и командира огневых установок. Так же, как и в передней кабине, здесь поддерживаются необходимая температура и давление воздуха, имеются кресла, катапульты-

Хвостовое оперение, как и крыло, — стреловидное, состоит из кила с рулем

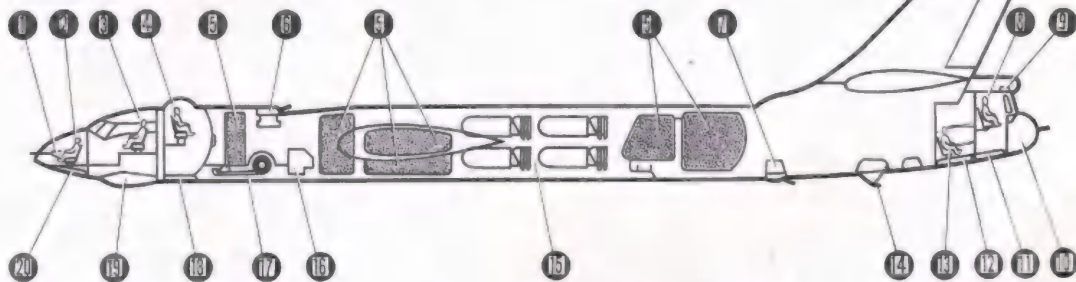


Рис. 1. Схема размещения экипажа, оборудования, вооружения: 1 — передняя пушка; 2 — штурман; 3 — два летчика; 4 — штурман-оператор; 5 — топливные баки; 6 — верхняя установка с двумя пушками; 7 — нижняя установка с двумя пушками; 8 —

кормовая стрелка; 9 — антенна радиолокационного прицела; 10 — кормовая установка с двумя пушками; 11 — входной люк задней герметической кабины; 12 — аварийный люк стрелка-радиста; 13 — стрелок-радист; 14 — хвостовая предохранительная

опора; 15 — бомбовый отсек; 16 — аэрофотоаппарат; 17 — передняя нога шасси; 18 — входной люк передней герметической кабины; 19 — антенна радиолокационного бомбардировочного прицела; 20 — аварийный люк штурмана.

в кабине осуществляется терморегулятором в пределах 15—26 градусов.

При полете на больших высотах экипаж может пользоваться кислородом. Необходимый его запас содержится в жидком виде в газификаторах.

Вдоль правого борта кабины размещена пушечная неподвижная установка. Огонь из нее ведет командир корабля, прицеливаясь, как и на истребителе, всем самолетом путем изменения курса, тангажа и крена.

руемые вниз. На случай аварийного выхода сбоку кабины расположен аварийный люк. Над задней кабиной установлена антенна радиолокационного прицела.

Крыло Ту-16 имеет довольно большую стреловидность. Его силовая часть выполнена в виде кессона, образованного лонжеронами и силовой обшивкой, образно говоря, в виде трубы, сжатой с двух сторон. Вспереди к кессону крепится съемный носок, к которому под-

поворота и стабилизатора с рулем высоты. На всех рулях имеются триммеры, облегчающие их отклонение.

Шасси самолета выполнено по трехколесной схеме с хвостовой предохранительной пяткой. Почти всю тяжесть самолета воспринимают основные ноги шасси, каждая из которых заканчивается четырехколесной тележкой. Колеса снабжены тормозами. В общей сложности в торможении участвуют все восемь колес. Работу тормозов обеспечивает

специальная гидросистема. Эта же система может быть использована для выпуска и уборки шасси.

чительно повысило надежность управления и живучесть самолета. Это достигнуто подбором осевой компенса-

вает заданный режим с очень большой точностью. И летчик и штурман в это время полностью освобождаются от



РЕАКТИВНЫЙ „ТУ“

Тормозная система для предотвращения блокировки колес и их «юза» снабжена автоматом торможения. Представим себе, что летчик во время пробега самолета после посадки излишне нажал на тормоза и колеса, зажатые намертво, перестали крутиться. Самолет пойдет юзом и пневматики тут же будут разрушены. Чтобы этого не случилось, и существует автомат торможения. Он автоматически растормозит колеса ровно настолько, сколько нужно для получения максимального эффекта торможения.

Основные ноги шасси убираются в специальные гондолы крыла.

Передняя нога шасси воспринимает менее 10 процентов тяжести самолета. Она имеет два нетормозных колеса. При рулении эти колеса могут поворачиваться с помощью гидроцилиндров, снабженных специальным штурвалом. Это значительно облегчает маневрирование самолета на земле при рулении. При уборке шасси в воздухе колеса должны быть ориентированы по потоку. Для этого имеется специальный механизм разворота, срабатывающий после отрыва колес от земли.

Все стойки шасси имеют масляно-пневматические амортизаторы с торможением на прямом и обратном ходе. Упругим элементом в них является воздух или азот, а энергия удара при наезде колеса на неровность гасится за счет проталкивания жидкости через систему калиброванных отверстий.

Особый интерес представляет конструкция управления самолетом. Конструкторам удалось создать управление самолетом без каких-либо усилителей с органами на органах управления, не затрудняющими пилотирование одним летчиком. Отсутствие усилителей зна-

чительно повысило надежность управления и живучесть самолета. Это достигнуто подбором осевой компенса-

ции рулей, флетнерами и аэродинамической компенсацией. Штурвал управления самолетом установлен на колонке. Вместе со штурвалом она может отклоняться вперед и назад. В случае катапультирования, чтобы летчик не задел за штурвал, специальный механизм отклоняет его от системы управления и устанавливает в крайнее переднее положение.

Оборудование самолета обеспечивает выполнение задач практически в любых метеословиях днем и ночью. Для поддержания заданного курса на борту имеется дистанционный гиromагнитный компас. Принципиально он состоит как бы из двух — магнитного, работающего по принципу магнитной стрелки, и гироскопического. Магнитный датчик установлен в левом крыле самолета, подальше от массивных стальных и железных деталей, создающих сильные магнитные поля. Остальные агрегаты компаса находятся в передней кабине.

При полетах в высоких широтах использовать магнитный компас практически невозможно, поэтому на борту имеется дистанционный астрономический компас. Он показывает истинный курс самолета.

Экипаж располагает еще и радиокомпасом. Стрелка его всегда направлена на заранее настроенную приводную или широкоэвещательную станцию. На борту имеется два таких компаса. Одновременно снимая их показания направлений на две разные приводные, можно всегда определить местонахождение. С помощью радиокомпаса можно выйти на свой аэродром или на встречу с самолетом-заправщиком.

В длительных полетах экипаж может включать автопилот, который удержи-

вает заданный режим с очень большой точностью. И летчик и штурман в это время полностью освобождаются от

пилотирования и только контролируют его работу. С помощью автопилота выполняется прямолинейный полет, выраженный с заданным креном и даже бомбометание, причем точность при этом высокая. Автопилот — система электромеханических устройств, состоит из отдельных агрегатов, электрически соединенных между собой. Основной частью автопилота являются гироскопы, ориентированные соответствующим образом по осям самолета. Это его чувствительные элементы. Всякое отклонение оси самолета от оси гироскопа в конечном счете вызывает отклонение рулей самолета в нужную сторону. Таким образом заданный режим сохраняется.

В распоряжении экипажа Ту-16 две коротковолновых радиостанции: связанная, у радиста, и командная. При необходимости радист может воспользоваться радиостанцией командира, но только в телеграфном режиме.

Для связи на небольшие расстояния используется командная ультракоротковолновая радиостанция. По ней держат связь с аэродромом и между самолетами в группе. Передатчик УКВ радиостанции может работать в режиме радиомаяка для наведения на себя других самолетов, например при поиске заправщика.

Кроме бортовых радиостанций каждый член экипажа на случай покидания самолета имеет аварийную, которая служит радиомаяком для самолетов или вертолетов-спасателей. Есть еще и групповая аварийная радиостанция, которая сбрасывается вместе со спасательными средствами.

Подполковник В. ЕРМОЛАЕВ,
военный инженер



40-летие Великой ПОБЕДЫ

Накануне вероломного нападения фашистской Германии на Советский Союз ее авиация и флот резко увеличили активность вблизи наших границ. Запахло порохом и на Севере. Чтобы не дать застигнуть себя врасплох, командующий Северным флотом контр-адмирал А. Г. Головкин приказал 19 июня ввести оперативную готовность № 2, а с 20 июня регулярно проводить воздушную разведку акватории Баренцева моря. Выполнение этой ответственной боевой задачи было возложено на экипажи морских разведчиков — летающих лодок МБР-2 и ГСТ. И в том, что аргумент не удалось внезапное нападение на наши корабли, есть заслуга морских летчиков-разведчиков.

Позже, уже в ходе войны, особенно в первый ее период, обстановка сложилась так, что гидросамолеты привлекались для выполнения самой разнообразной боевой работы.

МБР-2.

Самолеты МБР-2 82-й отдельной авиаэскадрильи 6 сентября 1943 года патрулировали акваторию вблизи главной базы Черноморского флота. Вдруг под прикрытием пенными барашками поверхность моря лейтенант Жандаров заметил темный силуэт. Вражеская подводная лодка! Первый заход — бомбы упали рядом с подводкой, но не поразили ее. Выполняя второй заход, экипаж был особенно внимательным и точным, мобилизовав все свое умение, боевой опыт. Вот бомбы сброшены. Всплеск. На водной поверхности появились воздушные пузыри, начало растекаться соляное пятно. Поврежденная подводка, сбавив ход, продолжала двигаться. На помощь экипажу Жандарова подошла еще четверка МБР-2. Ведущий группы капитан Войченко точно вывел машины на цель. Море вспенилось, выбросив на поверхность все, что осталось от фашистской подводной лодки.

Это один из примеров боевого применения морских ближних разведчиков МБР-2 — наиболее широко использовавшихся в Великой Отечественной войне советских летающих лодок.

Гидросамолет МБР-2 был спроектирован под руководством Г. М. Бериева. Большую помощь в работе над машиной ему, тогда еще молодому конструктору, оказывали опытные авиационные специалисты — И. В. Четвериков, И. В. Остославский, М. П. Могилевский. Кроме того, комсомольцы авиазавода имени Менжинского, где создавался самолет, взяли шефство над строительством опытного экземпляра МБР-2. Весной 1932 г. все работы были завершены и летчик-испытатель В. Бухгольц впервые поднял летающую лодку в небо. Вскоре началось серийное производство морского разведчика, продолжавшееся до 1940 г.

Конструкция МБР-2 — цельнодеревянная, она оставалась практически без изменений на всех модификациях. Фюзеляж — двухкреданная лодка с большой килеватостью днища, что обеспечивало хорошую мореходность. Экипаж 3 человека — пилот, штурман и стрелок. Крыло площадью 54,75 м² кессонной конструкции, его профиль МОС-27. Фанерная обшивка крыла и фюзеляжа поперек оклеивалась полотном, подводная часть лодки обычно покрывалась кузбасслаком.

В 1935 г. гидросамолет подвергся коренной модернизации. Вместо двигателя М-176 мощностью 500/730 л. с. на него установили более совершенный АМ-34 мощностью 750/830 л. с., облагородили аэродинамические формы, турель в средней части фюзеляжа закрыли прозрачным колпаком. Именно эта модификация и стала основной из более чем 1800 построенных МБР-2. Существовал и гражданский вариант — МП-1 (морской пассажирский первый), на котором летчики П. Осипенко, М. Раскова и В. Ломако установили ряд мировых рекордов дальности и высоты полета.

По своим летным данным МБР-2 не уступал иностранным гидросамолетам того же класса. На высоте 3500 м он развивал максимальную скорость 264 км/ч, у воды — 247 км/ч. Посадочная скорость — 115 км/ч. С нормальным взлетным весом 4245 кг дальность полета достигала 885 км, с перегрузочным (4745 кг) — 1520 км. Вооружение состояло из 7,62-мм пулеметов ШКАС. Разведчик мог брать до 500 кг бомб (в перегрузку).

Хотя уже в начальный период войны самолет считался устаревшим, летчики морской авиации эффективно использовали его на протяжении всей войны. Самолеты этого типа активно действовали и во время разгрома империалистической Японии. В первый день войны с Японией 115-й авиаполк

САМОЛЕТЫ

4. ЛЕТАЮЩИЕ

под командованием полковника И. Нехаева, оснащенный гидросамолетами МБР-2, в боевых порядках эскадрильи групп нанес бомбовый удар по военно-промышленным объектам в порту Юка. Было потоплено несколько японских транспортов с военной техникой и грузами, разрушены пирсы и сожжено несколько складов. Полк принимал активное участие и в других операциях Флота.

Че-2.

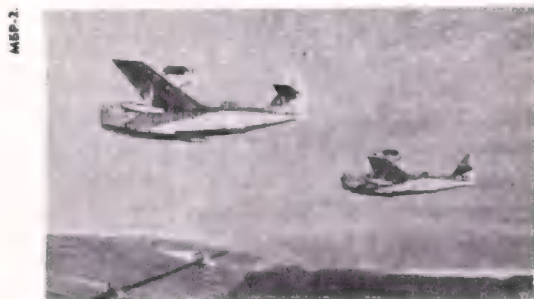
В меньших масштабах применялся морской дальний разведчик Че-2. Его проектирование конструкторский коллектив, возглавляемый И. В. Четвериковым, начал в 1936 году. Летом следующего года опытный экземпляр гидросамолета МДР-6 был готов. Он имел сначала двигателями воздушного охлаждения М-25 (750 л. с.), вскоре замененные на более мощные М-62 (1000 л. с.) и М-63 (1100 л. с.). Самолет прошел летные испытания и был запущен в серийное производство.

Конструкция самолета цельнометаллическая. Фюзеляж — двухкреданная лодка с поперечным передним реданом и заостренными задним. Лодка делалась переборками на водонепроницаемые отсеки, что повышало ее живучесть. В носовом отсеке размещались кабина штурмана и экранированная турель для обстрела передней полусферы. В центральном отсеке была оборудована пилотская кабина, в кормовой — кабина стрелка. Стабилизатор подкреплялся V-образными подкосами. Крыло типа «чайка» площадью 52 м². Подкрыльевые поплавки металлические, необирающиеся.

Че-2 — так вскоре переименовали МДР-6 — развивал максимальную скорость 360 км/ч на высоте 4000 м, посадочную — 110 км/ч. Практический потолок — 8700 м, техническая дальность полета — 2650 км. Вес пустого гидросамолета — 4100 кг, нормальный взлетный — 5700 кг, с перегрузкой — до 7200 кг.

Вооружение Че-2 состояло из трех 7,62-мм пулеметов ШКАС в двух стрелковых установках и бомб общим весом 400 кг (в перегрузку — до 1000 кг). Для подвески бомб под крылом имелось 12 держателей. В фронтовых условиях вооружение летающих лодок зачастую усиливали, устанавливая помимо штатного еще и крупнокалиберные пулеметы, пушки ШВАК или РС-82. Это позволяло применять морские самолеты как для ударов по наземным целям, так и в качестве охотников за вражескими гидросамолетами.

МБР-2.



Че-2.



ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

ЛОДКИ

Гидросамолеты Че-2 применялись чаще всего для дальней морской разведки. Важную роль они играли при подготовке и обеспечении первых налетов наших бомбардировщиков ДБ-3 (о них см. «КР» № 7, 1984 г.) на Берлин в 1941 году. Маршруты полетов бомбардировщиков к столице фашистской Германии, проходившие в основном над морем, разведывали специально выделенные экипажи летающих лодок Че-2.

ГСТ.

Важную задачу летающие лодки решали на Севере. Как известно, значительную часть поставок военной техники и снаряжения союзники направляли в Советский Союз морским путем через незамерзающие порты Баренцева моря. На длинном маршруте караванов транспортных судов постоянно подвергались атакам вражеских подлодок и авиации. Английское руководство пыталось использовать потери транспортов в качестве предлога для прекращения поставок в СССР. По указанию Верховного Главнокомандующего для прикрытия конвоев с воздуха была сформирована специальная авиагруппа, в состав которой вошли гидросамолеты ГСТ и Че-2.

Конструкция самолета ГСТ (гидросамолет транспортный) цельнометаллическая. Лодка двухкреданная, с большой килеватостью днища. Последние модификации — с добавочным третьим реданом, предназначенным для уменьшения брызгообразования в районе хвостового оперения. В передней части носового отсека — окно, застекленное триплексом. Пока лодка находилась на плаву, окно закрывалось специальными металлическими ставнями, открывавшимися штурманом после взлета. Крыло состояло из прямоугольного в плане центроплана и двух консолей. Центроплан крепился к фюзеляжу на специальном пилоне и четырех подкосах. Площадь крыла — 130,14 м². Подкрыльевые поплавки на большинстве машин убиралась, в убранном положении их днище являлось законцовкой крыла.

Двигательная установка состояла из двух моторов воздушного охлаждения. На машинах ранних серий применялись М-87 (950 л. с.) и М-62 (1000 л. с.), а на последних (КМ-2) — АШ-82ФН взлетной мощностью 1850 л. с.

Конструкция летающей лодки ГСТ была очень трудоемкой в производстве, поэтому их выпускали в небольших количествах. Так, в авиационных частях Северного флота к 1941 г. имелось всего несколько самолетов ГСТ.



ГСТ



MTB-2 (АНТ-44Д)

Летные данные ГСТ зависели от типа установленных двигателей и модификации. Максимальный взлетный вес — от 12 250 до 17 170 кг, бомбовая нагрузка около 1 тонны. Максимальная скорость — в пределах 290—330 км/ч, потолок — от 5 до 9 тыс. метров. Продолжительность полета составляла более 20 часов. Один из последних вариантов, применявшийся в качестве транспортного, мог перевозить 25 человек.

Оборонительное вооружение состояло из 4—5 легких (7,62-мм) и крупнокалиберных (12,7-мм) пулеметов в фюзеляжных установках.

MTB-2.

Интересно сложилась судьба гидросамолета МТБ-2 (АНТ-44), спроектированного в конструкторском бюро А. Н. Туполева. Он был построен всего в двух экземплярах. Один из них — АНТ-44Д — активно использовался в боевых действиях авиации Черноморского флота с 1941 по 1943 г. в составе 80-й отдельной авиаэскадрильи.

Начиная с конца двадцатых годов конструкторским коллективом А. Н. Туполева была создана целая серия летающих лодок различного назначения: АНТ-8, АНТ-22, АНТ-27. В сентябре 1935 г. началась постройка нового гидросамолета — морского торпедоносца-бомбардировщика, получившего в ОКБ обозначение АНТ-44. Это была машина с гладкой обшивкой, с кабинами экипажа, закрытыми прозрачными колпаками. Сравнительно тонкое крыло типа «чайка» обеспечивало достаточное удаление четырех двигателей М-85 и трехлопастных винтов от поверхности воды, что предохраняло их от забрызгивания. Самолет был готов в марте 1937 г., а в апреле начались заводские испытания. Машина показала хорошие летные данные: с взлетным весом 18 500 кг ее максимальная скорость у воды достигала 330 км/ч, потолок — 6600 м.

Осенью 1938 года совершил первый полет второй экземпляр гидросамолета — АНТ-44Д (дублер), оснащенный более мощными двигателями М-87 (950 л. с.). На лодке установили складывающиеся шасси, так что по существу она являлась амфибией и могла эксплуатироваться как с воды, так и с сухопутных аэродромов.

АНТ-44Д была одной из лучших в мире машин этого класса, что подтвердили установленные на ней рекорды. В июне 1940 г. летчик-испытатель И. Сухомилин достиг высоты 7595 м без груза, 7134 м с 1 т, 6284 м с 2 и 5219 м с 5 тоннами. Рекордную скорость на дистанции 1000 км с грузом 2000 кг — 241,9 км/ч самолет показал 7 октября 1940 г. По комплексу летно-технических данных АНТ-44Д не уступал английскому самолету Шорт «Сандерленд», находившемуся на вооружении до начала пятидесятых годов, но к сожалению, серийное производство МТБ-2 организовано не было.

8 сентября 1941 г. летчики-черноморцы нанесли удар по вражеским военным объектам в районе Бухареста. Группу из семи бомбардировщиков 2-го авиаполка 63-й бригады возглавлял Герой Советского Союза майор Н. А. Токарев. Восемью был опытный четырехмоторный МТБ-2 (АНТ-44Д) 80-й отдельной авиаэскадрильи, пилотируемый капитаном И. Сухомилиным и полярным летчиком М. Козловым. Несмотря на попытку врага обмануть советских летчиков — в стороне от объекта атаки была создана ложная световая цель, — бомбардировщики задачу выполнили. Удар оказался настолько эффективным, что профашистское румынское правительство перенесло свою столицу из Бухареста в Синаю.

Авиация флота в годы Великой Отечественной войны внесла значительный вклад в разгром врага. На море и на суше она произвела 357 238 боевых самолето-вылетов, в том числе 50 892 на разведку. Основная тяжесть боевой работы, конечно же, легла на обычные, колесные самолеты. Самоотверженно сражалась с врагом и летчики гидроавиации. В уничтожении 382 фашистских транспортов и 410 боевых и вспомогательных кораблей, потопленных морскими летчиками, есть заслуга авиаторов, воевавших на гидросамолетах.

П. КОЛЕСНИКОВ,
инженер



ПОСЛЕВОЕННЫЕ
СОВЕТСКИЕ
САМОЛЕТЫ

«Б-5»

Летом 1945 г. коллектив, возглавляемый Игорем Вячеславовичем Четвериковым, завершил постройку дальнего морского разведчика «Б-5». При разработке этой модели летающей лодки конструкторы учитывали критические замечания и предложения летчиков, воевавших в годы Великой Отечественной войны на серийных гидросамолетах Чв-2 этого же ОКБ, а также рекомендации летчиков-испытателей, проводивших исследования совместности промежуточных опытных машин, имевших собирательное обозначение МРД-6 (МРД-6 «А», «Б», «В-3» и «Б-4»).

Гидросамолет «Б-5» лишь в принципе сохранял облик Чв-2 и ближайшего предшественника — Б-4. По основным же

характеристикам — размерам, обводам корпуса лодки, энергооборуженности, вооружению — это была фактически новая, оригинальная машина. В ней не так ярко выражалось давнее стремление коллектива создать самолет, обладающий скоростью и маневренностью сухопутных машин в высокой мореходности летающих лодок.

После нескольких попыток соотнести эти противоречивые требования конструкторы пришли к выводу, что основной упор надо сделать на улучшение мореходности и дальности полета разведчика. Это диктовали резко возросшие в конце войны требования, именно к дальности полета (с 1000 до 3000 км), а значит и к запасу топлива. К тому же опыт пока-

зал, что реданы днища и большой индекс корпуса даже при тщательном обтекаемых формах и убирающихся поплавках боковой устойчивости не позволяют на летающей лодке получить скорости, равную скорости самолета с убираемым в полете колесным шасси.

По схеме и конструкции самолет «Б-5» близок к последнему из прототипов — разведчику «Б-4». Это двухмоторный высокоплан с коротким крылом, изогнутым у кормы в виде «чайки», разнесенным вертикальным оперением и сильноклиноватым корпусом шириной 2,2 м (вместо 1,9 м у Чв-2).

Более высокий корпус «Б-5» и неубираемые из-за этого подкрыльные поплавки хорошо себя вели при сильном волнении водной поверхности. Увеличение объемов топливных баков обеспечило большую дальность полета. Установкой двигателя ВК-107А мощностью 1650—1500 л. с. в кормовой зоне крыла за изгибами «чайки» центроплана конструкторы не только достигли изоляции винтов и моторов от волн и брызг, но также и угловой установки крыла к набегающему воздушному потоку.

Поперечной устойчивости крепились под крылом на локотках N-образных стоек. Стабилизатор из-за высокого расположения крыла был поднят над кормой корпуса на зализанном пилоне и получал, кроме того, значительную U-образную по виду сферу.

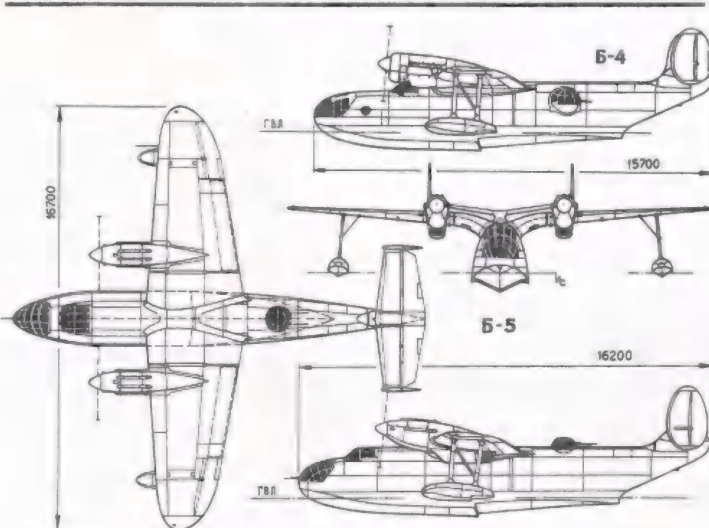
Экипаж лодки — пять человек: два летчика, штурман, стрелок и радист. Для обороны от воздушного противника самолет имел один пулемет калибра 12,7 мм, установленный в носовом стеклянном колпаке, и два пулемета такого же калибра в верхней турельной башне. От боковых блистеров с одиночными пулеметами для обстрела задней полусферы, как на «Б-4», конструкторы отказались, так как на испытаниях выявилось, что обзор из них недостаточен, эффективность разнесенных пулеметных точек низка. Главные же блистеры значительно увеличивают аэродинамическое сопротивление. Для атак морских и береговых целей «Б-5» на подвесах под крылом мог нести бомбы весом по 100, 250 и 500 кг, общим весом до тонны.

На опыте испытаний предыдущего образца летающей лодки конструкторы смогли использовать на «Б-5» уже хорошо отработанные хвостовое оперение, обеспечивающее добротную продольную и поперечную устойчивость. Они несколько увеличили по площади консоли стабилизатора.

Для улучшения общей аэродинамики машины на «Б-5» упростили капотирующие двигатели. Вместо лобовых водорадиаторов использовали подкрыльевые туннельные, а водорадиаторы смонтировали с водяными. Кабины летчиков и штурмана сдвинули вперед, что улучшило передне-боковой обзор, хотя это вынудило на полметра удлинить корпус лодки. Соответственно с большим взлетным весом (10 800 кг) за счет расширения центроплана размах крыла был доведен до 16,7 м, а его площадь — до 49,4 м². Эти и другие усовершенствования позволили довести дальность полета до 3000 км. Правда, по скорости (380 км/ч) «Б-5» значительно уступал более легким и компактным предыдущим вариантам морского разведчика.

В ходе испытаний летчики отметили отличную мореходность и хорошую маневренность машины в полете, высокую культуру веса аппарата (конструкция планера 2355 кг, силовая установка — 3067 кг, несъемное снаряжение и оборудование — 542 кг). Пустой самолет весил 6510 кг. Однако в целом и этот вариант морского дальнего разведчика конструктор И. В. Четвериков не отвечал все возрастающим требованиям послевоенного времени. Им больше соответствовала летающая лодка такого же назначения конструкции Г. М. Бериева. Во время испытаний, начатых в 1946 г., она за счет установки новых мощных двигателей показала более высокие летные данные. Принятая вскоре в серийное производство, эта летающая лодка под обозначением Бе-6 стала основным дальним разведчиком авиации Военно-Морского Флота. (Об этой машине будет рассказано в одном из ближайших номеров журнала.)

Текст и схемы минимора-конструктора И. СУЛТАНОВА.
Раздел редактирует доктор технических наук, генерал-полковник А. Н. ПОНОМАРЕВ.





У
НАШИХ
ДРУЗЕЙ

ПА- РА- ШЮ- ТИ- СТЫ ГДР

Если говорить сегодня о парашютном спорте в нашей стране, то, видимо, надо вести речь о современных парашютах и самолетах, что в распоряжении спортсменов, о юношах, приходящих ежегодно в десантные части Национальной народной армии с солидной подготовкой, полученной в оборонном Обществе, о мировых рекордах и блестящих победах на чемпионатах мира и крупных международных соревнованиях.

Более тридцати лет назад, когда закладывался фундамент нынешних достижений, приходилось преодолевать немалые трудности. Тогда, в 1952 году, когда в ГДР образовалось родственное советскому ДОСААФ Общество спорта и техники (ГСТ), за дело взялись энтузиасты. Ни один из них ни разу в жизни не держал в руках парашют, не говоря уже о том, чтобы видеть его в действии. Ни-

какого теоретического материала. Единственное, чем обладали тогда молодые люди, — это оптимизм, упорство и твердая уверенность в том, что они добьются цели.

В 1953 году в Карл-Маркс-Штадте построили первую вышку для прыжков с парашютом. Из дерева! Но это уже было кое-что. Вскоре в Галле соорудили более «солидную» вышку — импозантную конструкцию, более 70 м высотой. Площадка, с которой прыгали с парашютом, находилась на высоте 53 м. Около 60 человек, занимаясь на курсах инструкторов, впервые познакомились здесь с азами парашютного спорта. Неоценимую помощь оказали советская книга «Парашютный спорт» А. М. Лукина и советские парашюты ПД-47. Курсы инструкторов стали своего рода кузницей кадров для молодого спорта социалистической ГДР. Почти во всех округах страны стали расти группы парашютистов Общества спорта и техники. Прошло еще более года, прежде чем первые энтузиасты совершили прыжки.

...1956 год. Найхаузен. Прыжки назначены на вторую половину дня. Невыносимо жарко. Когда дали сигнал приступить к прыжкам, все обрадовались. Свои первые прыжки парашютисты ГСТ сделали с советского самолета Ли-2 с красной звездой на фюзеляже, за спиной у них были советские парашюты ПД-47, а команды подавали два советских специалиста — Шилков и чемпион мира представитель ДОСААФ Мариоткин.

Начиная с 1957 года в ГДР стала проводиться целенаправленная подготовка парашютистов, в распоряжении которых имелось два самолета типа Ли-2, двенадцать ПД-47 и семь запасных ПЗ-41а.

Еще через год спортсмены ГДР дебютировали на международных соревнованиях в Рязани. А уже в шестидесятом была создана национальная сборная команда и тренерский совет. В 1961-м в Гартлице состоялся первый чемпионат ГДР. В то время лучшие парашютисты республики готовились принять участие в VI чемпионате мира в США. Был создан первый парашют собственного производства РЛ-1, зарегистрированы первые мировые рекорды. Однако Соединенные Штаты Америки запретили представителям из социалистического немецкого государства въезд в страну. Это вызвало возмущение. Ответ спортсменам ГДР — серия первоклассных мировых рекордов в прыжках на точность приземления днем и ночью.

В августе 1963-го парашютисты ГДР собрались на первый чемпионат страны. В ходе него было совершено ровно 1000 прыжков. Чемпионами ГДР тогда стали Франц Тойбрехт и Анита Штори,

оба — представители спортклуба «Динамо».

Наши парашютисты в 1964-м впервые приняли участие в VII чемпионате мира в Лейпциге (ФРГ) и выступили успешно. Когда в последний день соревнований награждали победителей, на вторую ступеньку пьедестала почета поднялись четыре представительницы ГДР — Элли Раймер, Мария Ланге, Анита Штори и Бригит Хаусдорф. Они завоевали серебряные медали. В групповом прыжке на точность приземления они показали лучший результат, а в одиночных прыжках первым был Хайнц Шааль. С этого времени спортсмены нашей социалистической страны всегда среди призеров на чемпионатах мира или международных соревнованиях.

В ГДР создана школа подготовки парашютистов оборонного Общества. Она расположена в Галле-Оппине. Сюда для обучения приезжают парашютисты ГСТ со всей республики, здесь проводятся соревнования, сборы судей. Здесь также находится центр высшего спортивного мастерства.

В клубе ГСТ в Галле-Оппине выросли, к примеру, такие выдающиеся спортсмены, как Соня Шнайдер, Андреас Партч, Райнер Вильде, а в последнее время — Андреас Мюллер и Рональд Айленштайн — чемпионы мира и ГДР.

Клуб работает с начала 70-х годов, школа же парашютной подготовки открыта в 1980-м. Она действует круглый год. Если позволяет погода, проводятся прыжки, в зимние непогожие недели — теоретические занятия, наземная подготовка, отработка укладки парашютов, отделение от самолета и т. д. В распоряжении школы — большой спортивный зал, в котором проводятся тренировки по общей и специальной физической подготовке. Здесь играют в волейбол, баскетбол, ручной мяч. Имеются шведские стенки, канаты, трамплин, яма для прыжков, ренские колеса. Кроме того, зал используется для укладки парашютов. Рядом — хранилище парашютов в другом снаряжении, два учебных кабинета, где имеются раскрытые парашюты, маленькие, подвесные системы, классные доски, радиопульты, диапроекторы, 16-мм кинопроекторы, видеомагнитофоны и так далее. Прыжки совершают с самолета Ан-2, который используется во всех клубах ГДР.

В Опине, как и в других городах нашей республики, оборонное Общество ГДР создало хорошие условия для подготовки парашютистов и достижения высоких показателей в спорте. Спортсмены достойно встретили 35-ю годовщину образования ГДР, которая отмечалась в октябре 1984 года.

Гудрун ПИСТИАК,
спец. корр. журнала «Флигер Ревю»
Берлин

ВЕСТИ С ЗАРУБЕЖНЫХ СПОРТИВНЫХ АЭРОДРОМОВ

США. Как сообщила журнал «Парашютист», 72 спортсмена построили в свободном падении огромную фигуру — пчелиные соты. Ныне спортсмены из Делада (штат Флорида) решили улучшить этот рекорд. Были разосланы более тысячи приглашений лучшим парашютистам страны. 350 спортсменов поддержали идею и вне-

сли каждый первый взнос по 15 долларов. Затем около половины из них добавили еще по 20 долларов. После тщательного отбора была скомплектована группа из 90 спортсменов.

Попытка построить фигуру из 90 спортсменов произведена из двух самолетов «ДС-3» и двух «Твин». На четвертом прыжке в свободном падении удалось собрать в «пчелинные соты» 90 парашютистов. Но это достижение американских спортсменов не

мировой рекорд не засчитано. По правилам ФАИ фигура должна продлиться 3 с, здесь же судьи зафиксировали 2,8 с. Трое судей международной категории тщательно еще и еще раз просматривали видеопленку, засекая время падения спортсменов в фигуре, но... точно — нужное время не выдержано.

Фигура была построена из шести сформированных по 15 человек. Высота отделения — 8000 м.

ВПЕРВЫЕ В ПРИМОРЬЕ

Во Владивостоке в этом году впервые были проведены краевые соревнования по парашютному многоборью. В них участвовали спортсмены областного Общества и других ведомств. Они вызвали в крае большой интерес спортивной общественности, которая связывает с этим стартами начало возрождения былой популярности авиационных видов спорта. В довоенные годы во Владивостоке и других крупных городах Приморья работали клубы и секции авиационного спорта; в парках действовали вышки для прыжков с парашютом. Молодые приморцы успешно овладевали самолетным, планерным и парашютным спортом. С началом Великой Отечественной войны они влились в ряды защитников нашей Родины.

Воспитанники приморских аэроклубов храбро сражались в боях за Родину. За мужество и героизм тысячи из них награждены орденами и медалями СССР. Среди них мастер парашютного спорта Герой Советского Союза Н. А. Остриков.

Активисты областного Общества полны решимости mnoить традиции старших поколений, все шире развивать авиационный спорт в Приморском крае. Успешно работают авиационно-технические спортклубы во Владивостоке, Арсеньеве. С их помощью проведены старты парашютистов-многоборцев.

В результате упорной борьбы первое общекрайовое место завоевали многоборцы Краснознаменного Тихоокеанского Флота, которых тренирует мастер спорта А. Карасев.

Большого успеха добилась команда авиационно-технического спортивного клуба ДОСААФ дважды орденоносного имени 50-летия СССР Дальзавода, занимающая второе место. Завоевшие спортивного, которых тренирует один из опытейших в Приморье парашютистов В. Горюхицкий, показали высокие результаты в стрельбе из малокалиберной винтовки, в легкометрическом кроссе и других видах программы. Хорошо выступили zawodчани Г. Луговцов, С. Вебешов, Н. Лихина, Е. Сапегин и другие.

На заводе стали больше уделять внимания авиаспорту, проявлять больше заботы о своем авиатехспорте-клубе.

Первые соревнования выдвинули ряд задач, успешное решение которых способствовало бы дальнейшему развитию авиационно-технических видов спорта в Приморье. Там, по общему мнению и организаторов, и спортсменов, необходимо соревнования по парашютному многоборью сделать традиционными, приглашать на них парашютистов других краев и областей Дальнего Востока. Видно, и сроки проведения таких соревнований следует перенести на апрель — май или сентябрь — октябрь, когда в Приморье погодные условия наиболее благоприятны.

В Приморье начал развиваться дельтапланерный спорт, создаются секции и кружки. К сожалению, многие спортсмены не имеют необходимой парашютной подготовки, не говоря уже о наличии парашютов во время тренировочных полетов.

На наш взгляд, настало время создать в районе аэропорта города Владивостока или Арсеньева краевую авиационно-спортивную базу, чтобы можно было привлечь больше молодежи и занятия авиационными видами спорта.

А. НОВИНОВ,
главный судья соревнований,
Б. ЮРЧЕНКО

Владивосток



УТИ-6

К концу 30-х годов массовый авиационный спорт в нашей стране достиг больших успехов. Десятки аэроклубов ежегодно готовили тысячи летчиков — резерв наших Военно-Воздушных Сил. Уже в то время было отмечено, что эффективным способом подготовки молодых пилотов являются соревнования, которые в 1938—1940 годах проводились на различных уровнях: от авиационных звеньев аэроклубов до областных, краевых и республиканских. Участие в соревнованиях создавало стимул для повышения летного мастерства сотен и тысяч молодых пилотов.

В программу соревнований в те годы входили маршрутные полеты и вышший пилотаж. При этом пилотажный комплекс состоял из пяти фигур, имеющих различный коэффициент трудности. Фигуры пилот выбирал сам в зависимости от уровня своей подготовки и пилотажных качеств машины. Разумеется, ограниченная маневренность двухместных учебных машин не могла способствовать росту мастерства пилотов. Поэтому уже в конце 30-х годов в нашей стране появились первые одноместные спортивно-пилотажные самолеты или учебно-тренировочные истребители, как их тогда называли. Такие машины разрабатывались в конструкторских бюро под руководством А. С. Яковлева и В. К. Грибовского. Несколько самолетов различного назначения, в том числе и спортивно-пилотажных, было построено на средства Осоавиахима в Московском авиатехникуме по проектам талантливого конструктора-самоучки В. В. Никитина.

Наиболее удачным из них оказался выпущенный в 1939 году оригинальный одноместный спортивно-пилотажный акробатический самолет УТИ-6 (учебно-тренировочный истребитель). Для этого самолета конструктор выбрал схему биплана, что позволило при довольно значительной площади крыла (14 м²) добиться минимальных его размеров: размах крыла не превышал 7 метров, а длина 5,8 метра. Это в сочетании с низкими моментами инерции биплана обеспечило УТИ-6 отличную управляемость, а звездообразный двигатель воздушного охлаждения МТ-11Ф мощностью 165 л. с. при взлетном весе

машины 750 кг — хорошую энерговооруженность.

Верхнее крыло биплана для обеспечения наилучших характеристик устойчивости имело небольшую стреловидность — 8° по передней кромке. Шасси самолета трехколесное и хвостовой опорой. Главные стойки шасси свободные, несущие без амортизации с колесами, закрытыми обтекателями. Конструкция самолета смешанная. Фюзеляж ферменный, сваренный из стальных хромомолибденовых труб. Обшивка фюзеляжа в носовой части дюралевая, в хвостовой полотняная. Крылья двухлонжеронные деревянные с полотняной обшивкой. Элероны были только на нижнем крыле. Оперение расчалочное с дюралевым каркасом и полотняной обшивкой.

Двигатель был хорошо закапотирован, каждый цилиндр имел индивидуальный обдув, а на втулке металлического воздушного винта устанавливался обтекаемый ков. Специальный карбюратор М. А. Косова позволял выполнять перевернутый полет.

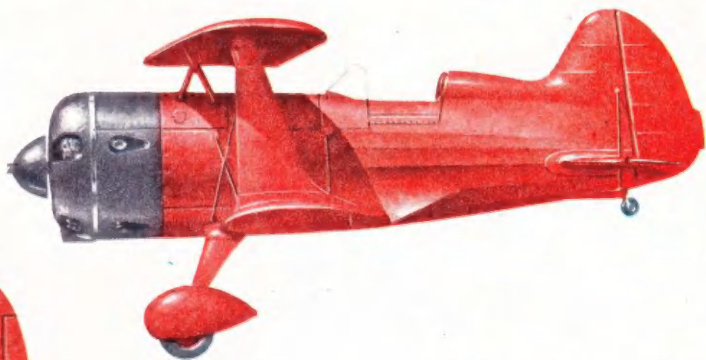
Самолет имел высокий запас прочности, в перестете на современные формы прочности максимальная эксплуатационная перегрузка составляла 9 единиц.

Испытательные полеты выполняли В. В. Никитин, а также известный советский пилот и конструктор В. В. Шевченко, многие годы сотрудничавший с Никитиным. Самолет вел себя хорошо, легко выполнял фигуры высшего пилотажа, однако, поскольку статических испытаний на прочность самолет не проходил, официального разрешения на полеты от ЦАГИ не было. Испытания затянулись, а с началом Великой Отечественной войны все работы по этой перспективной машине были полностью прекращены и больше не возобновлялись.

Но схема и идея акробатического самолета с бипланной крылом и минимальными размерами не была забыта. В 1945 году американский конструктор-любитель Кертис Питтс испытал миниатюрный пилотажный биплан, который по аэродинамической схеме и по конструкции полностью повторял УТИ-6. «Питтс» и в наши дни является серийным американским спортивно-акробатическим самолетом, неизменным участником всех чемпионатов мира по высшему пилотажу.

В. КОНДРАТЬЕВ,
инженер

Рисунок М. Петровского на стр. 35.



спортивные
САМОЛЕТЫ 9

HB-6 (УТИ-6)

Длина самолета	— 5,8 м
Размах крыла	— 7,0 м
Площадь крыла	— 14,0 м ²
Мощность двигателя	— 165 л. с.
Взлетный вес	— 750 кг
Вес пустого	— 560 кг
Максимальная скорость	— 270 км/ч
Посадочная скорость	— 75 км/ч
Потолок	— 4500 м
Продолжительность полета	— 2,5 ч
Разбег	— 50 м
Пробег	— 170 м



М. Никитин

В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

ТАМ, ЗА ОБЛАКАМИ

Пополне неисчерпаема тема Великой Отечественной войны. Сколько сам видел и испытывал, сколько слышал и читал о ней, и все же каждая вновь появляющаяся книга о беспримерном подвиге советского народа привлекает внимание, пробуждает новые мысли. Вот берешь в руки книгу Владимира Силантьева «Воздушные разведчики»*, и открываются перед тобой малоизвестные страницы доблестной истории наших Военно-Воздушных Сил. Малоизвестные потому, что о разведывательной авиации рассказано пока несравненно меньше, чем о бомбардировщиках, истребителях, штурмовиках.

Книга имеет подзаголовок: «Записки авиамеханика». Деятнадцатилетним старшим сержантом, досрочно выпущенным из Ленинградского авиатехнического училища, пришел Владимир Силантьев осенью 1941 года в только что сформированный 2-й дальнеразведывательный авиационный полк. И прошел с ним от Подмосквы до пригородов Берлина. Все, о чем пишет, он видел, испытывал, пережил. Все, о ком он пишет, — его однополчане, товарищи, друзья.

Герои книги в подавляющем большинстве — молодые люди, вставшие в грозные годы войны на защиту Отечества. Она показывает, как юности становятся бывальными воинами, как в суровых испытаниях мужают их характеры, закаляется воля. И это несомненно заинтересует молодых читателей.

Неимоверно трудными оказались первые месяцы боевой деятельности полка. Полеты в глубокий тыл фашистов днем в одиночку, без прикрытия истребителей, на виду у врага требовали особого мужества, большого хладнокровия и высокого летного искусства. А летному и техническому составу приходилось еще осваивать новые самолеты Пе-2, весьма строгие в управлении и обслуживании. Порой, чтобы неожиданно выйти на цель, оторваться от истребителей противника, разведчики уходили в облака, а достаточных навыков самолетовождения вслепую у молодых летчиков не было. Они теряли ориентировку. Техники и механики часто выезжали на места вынужденной посадки подбитых самолетов, ремонтировали их в непосредственной близости от линии фронта.

В книге ярко показано, как на земле и в небе настойчиво и самоотверженно, не жалея сил и самой жизни, авиаторы решали поставленные перед ними боевые задачи. С интересом читаешь о том, как группа механиков-оружейников во главе с техником-летчиком Александром Помазанским изобретательно трудилась над усовершенствованием системы обороны Пе-2. Этот самолет оказался уязвимым для атак истребителей с нижней полусферы. Помазанский предложил установить под крыльями реактивные снаряды и нашел для этого оригинальное решение. В результате Пе-2 оснастили мощным оборонительным оружием: верхнюю заднюю полусферу прикрывали пулеметы штурмана и стрелка-радиста, а нижнюю — зениты. Если же истребители атаковали в лоб, летчик открывал огонь на переднего пулемета.

Совершенствовались и тактика разведывательных полетов, накапливался боевой опыт летчиков и штурманов. Анастолй Попов сумел с бреющего полета сфотографировать железнодорожный узел занятого врагом Смоленска. Или дерзкое решение Николая Поспелова пристроиться к группе «Мессершмитов-110», на которых внешне похож Пе-2, чтобы разведать фашистский аэродром под Гатчиной.

Автор рассказывает о том, как воздушные разведчики обеспечивали советское командование необходимыми данными о противнике. Сперва при обороне, потом при наступлении, и всегда в сложнейшей обстановке, проявляя подлинное боевое искусство, смелость и мужество, готовность к подвигу и самопожертвованию. Девяти летчикам полка было присвоено звание Героя Советского Союза.

«Мне и моим боевым товарищам и помощникам — сержанту Григорьеву и ефрейтору Федотову, — пишет В. Силантьев, — было особенно радостно. Из этой великолепной девяти Героев шестеро: Мелаш, Янчук, Попов, Голубничий, Сутрин и Романов — были нашими командирами, много летали на наших четырех «пешках».

Одно из важных достоинств книги в том и состоит, что в ней ярко и органично показаны единство ратного труда летного и технического состава, вклад летчиков, штурманов, стрелков-радистов, техников, механиков, мотористов, вооруженцев в общее дело. Победа ковалась и в небе, и на земле.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

* Силантьев В. И. Воздушные разведчики. Москва, «Молодая гвардия», 1983. 159 стр. 40 к.

Главный редактор Л. Ф. ЯСНОПОЛЬСКИЙ

Редакционная коллегия: А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАНИН, Ю. С. ВАСЮТИН, Н. Н. ГУСЬКОВ, А. П. КОЛЯДИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), А. Ф. МАЛЫНОВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Г. П. ПОЛЯКОВ (зам. главного редактора), П. С. СТАРОСТИН, Ю. Н. УТКИН, Ю. Л. ФОТИНОВ.

Художественный редактор Л. И. Стациская

Корректор М. П. Ромашова

Сдано в производство 21.09.84.

Подписано к печати 11.10.84.
Усл. печ. л. 5. Уч.-изд. 7,7. Тираж 60 000.

Г-71582.
Зак. 1288.

Формат 60×90%. Глубокая печать.

Адрес редакции: 107066, Москва, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 267-65-45, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90
Издательство ДОСААФ СССР 3-я типография Воениздата

Володки А. М. Вертолет — труженик и воин. (Молодежи — о Вооруженных Силах). 1984. 143 с. 20 к.

Кайтанов К. Ф. Под куполом парашюта. 1984. 134 с. 25 к.

ВЕРТОЛЕТ — ТРУЖЕНИК И ВОИН

В популярной форме книга знакомит с историей создания вертолета, с принципами его полета, особенностями компоновки и конструкции. Основное внимание уделено использованию вертолетов в Вооруженных Силах, авиационном спорте, в различных отраслях народного хозяйства. Книга написана по материалам отечественной и зарубежной печати.

КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА ДОСААФ СССР

КРУТОЙ ПОВОРОТ

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ

Осенью тяжелого 1942 года, когда аэродромы между Доном и Волгой оказались в руках врага, было решено попытаться доставить в Сталинград особо срочные грузы на гидросамолетах, которые садились бы ночью на воду, непосредственно у правого берега Волги. Пробную посадку днем поручили произвести майору Романову — до войны он был летчиком-испытателем гидросамолетов.

Знапак тщательно подготовил машину конструкции И. В. Четверикова и полету и, загрузив ее до предела боеприпасами, вылетел в Сталинград.

На подходе к цели полета, когда летчик сосредоточенно выбирал место для посадки, стрелок-радист доложил по переговорному устройству: «Нас обстреливают зенитки!» И штурман указал на шапки разрывов... Стрельба здесь могла только свои. Крутой снизившись, летчик ушел из-под обстрела. Выбрав наиболее чистый участок реки, он удачно привалился и порулил к заданному ориентиру, откуда ему сигналили флажками.

На берегу майор возмущенно потребовал, чтобы обстоятельства обстрела его самолета были немедленно расследованы. Представитель штаба любезно предложил:

— Возьмите мою автомашину, пока будут разгружать самолет, съездите на батарею и разберитесь во всем сами. Я дам в провокате своего адъютанта и предупрежу по телефону командира батареи лейтенанта Старченко.

По дороге на батарею, сильно поврежденным воронками от бомб, явдавшая виды фронтовая «эмка» сирепела, раскачивалась и швыряла своих пассажиров во все стороны. И без того возмущенный летчик сердился все больше. На одном из поворотов он, невольно свалившись на адъютанта, сказал:

— Ну, и задам же я трепку этому командиру батареи.

Он почему-то представил себе лейтенанта Старченко в виде усатого запорожца с известной картины Репина. Выполняя последний крутой разворот и получив от майора очередное замечание, водитель доложил, что прибыли на батарею.

Майор выскочил из машины и увидел... стройную миловидную женщину в ладной форме, с медалью «За боевые заслуги». Смущенно глядя на летчика, она отразительна:

— Товарищ майор, командир батареи лейтенант Старченко готова выслушать ваши замечания.

Весь запал майора пропал, и он, запинаясь, произнес:

— Вы тут обстреливали меня немцами. Так уж, пожалуйста, больше этого не делайте, а то собьете свой самолет и могут быть для вас неприятности.

— Вина моя, товарищ майор, ны все время отражаем налеты фашистов, а такого странного самолета, как ваш, никогда прежде не видели и приняли его за вражеский. Прошу вас пройти на батарею и разъяснить бойцам их ошибку.

«Бойцы» оказались молодыми девушками-добровольцами, и беседа прошла, как принято говорить, в теплой дружеской обстановке. Майор оставил зенитчикам фотоснимки гидросамолета под разными ракурсами, попрощался и уехал.

На обратном пути сопровождавший его адъютант с ехидцей заметил:

— Прошу извинить, товарищ майор, но по дороге на батарею вы ругали водителя за крутые повороты, а на батарее сами сделали такой «крутой поворот», каной и ваш самолет наверно не выдержит.

Летчик только молча улыбнулся в ответ, а воспоминания о слаженной работе зенитчиц и слова «крутой поворот» надолго остались в памяти.

С. РЕДЕЛЬ

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ПУБЛИКОВАННЫЕ В № 9

1. На снимке — самолет АИР-3 — «Пионерская правда», созданный А. С. Яковлевым в 1929 г. Деньги на постройку этой машины по инициативе московских школьников собрала газета «Пионерская правда». В честь газеты и назвал молодой конструктор, в то время слушатель академии им. Н. Е. Жуковского, свою третью конструкцию.

2. Для получения кратковременной невесомости на борту самолета выполняется фигура, получившая название «парабола невесомости». Разогнавшись, самолет делает горку. При достижении определенного угла набора высоты летчик уменьшает



перегрузку до нуля. Самолет в это время движется по траектории, близкой к баллистической кривой, как брошенное тело, и находится в состоянии невесомости. При движении по параболе на него действует центробежная сила, уравновешивающая силу земного притяжения. Продолжительность невесомости определяют по формуле: $t = \frac{2V_{max}}{g}$.

3. В марте 1957 г. впервые поднялся в небо вертолет Ми-6, созданный в ОКБ М. Л. Миля. По своим данным он превосходил все отечественные и зарубежные конструкции. Его взлетный вес составлял 40500 кг, мощность двух турбовинтовых двигателей Д-25В — 11 000 л. с. Диаметр пятилопастного несущего винта равнялся 35 м. Вертолет предназначался для перевозки крупногабаритных грузов массой до 12 тыс. кг.

Ми-6 выделялся среди других летательных аппаратов и высокими скоростными данными. 21 сентября 1961 г. летчик-испытатель Н. В. Лешин достиг на мерной базе 15—25 км средней скорости полета 320 км/ч. За установление этого рекорда конструкторскому коллективу М. Л. Миля был присужден международный приз имени И. И. Сикорского, который вручается за выдающиеся достижения в области вертолетной техники. Интересным конструктивным решением явилось применение на Ми-6 крыла площадью 35 м². На больших скоростях полета оно позволяло разгрузить несущий винт, это вело к уменьшению напряжения в лопастях и уменьшению уровня вибраций конструкции.

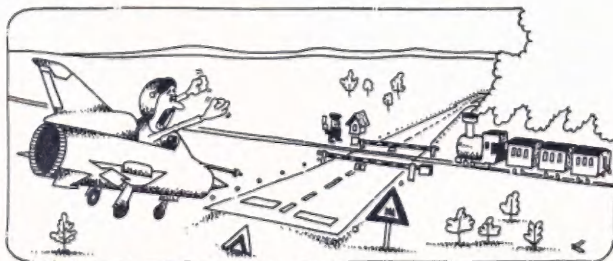
викторина
«КР»

Рис. А. Бойко.



Рис. В. Дорошенко

Рис. В. Кострещого



40-летие
Великой
ПОБЕДЫ



САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ



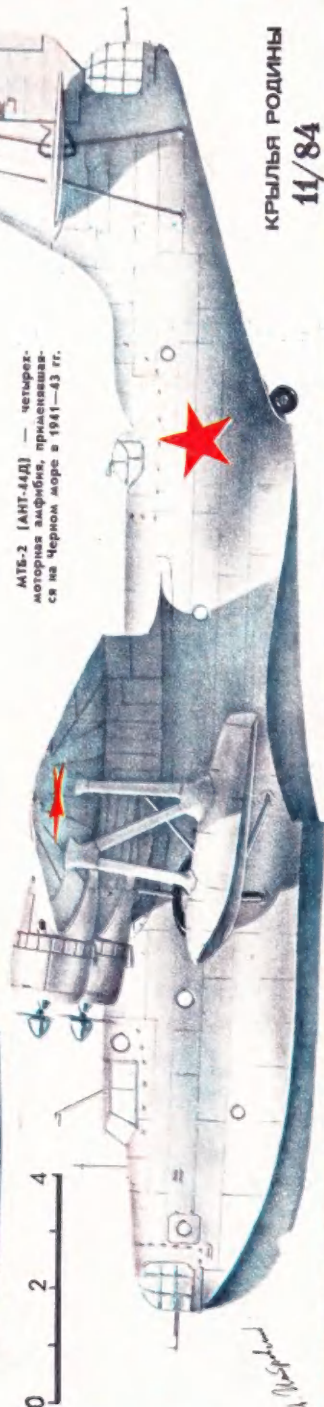
МЕ-2 — широко применявшаяся в годы войны летающая лодка.



ГС — гидросамолет, обладавший 20-часовой продолжительностью полета.



Че-2 — дальний морской разведчик.



МТБ-2 (АНТ-44Д) — четырехмоторная летающая лодка, применявшаяся на Черном море в 1941—43 гг.

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ
11/84