



50 ЛЕТ СОВЕТСКОГО ПЛАНЕРИЗМА

35-й, юбилейный...

Советские планеристы отмечают свой славный полувековой юбилей. Этой знаменательной дате был посвящен 35-й чемпионат по планерному спорту.

На 1-й стр. обложки — инструктор-летчик-планерист Центрального спортивного планерного клуба двукратная рекордсменка мира Тамара Загайнова, завоевавшая звание абсолютной чемпионки страны. Слева — планер «Бланик», на котором она летала.

На 4-й стр. обложки — команда Москвы, занявшая первое место. Слева капитан команды, абсолютный чемпион СССР, рекордсмен мира и Советского Союза Юрий Кузнецов. В центре — призер соревнований двукратная рекордсменка мира Изабелла Горохова и серебряный призер чемпионата по сумме многоборья Александр Болдин. Вверху — аэропоезд на взлете. Подробный рассказ о чемпионате в статье «35-й, юбилейный...»

Фото В. РУБАНА

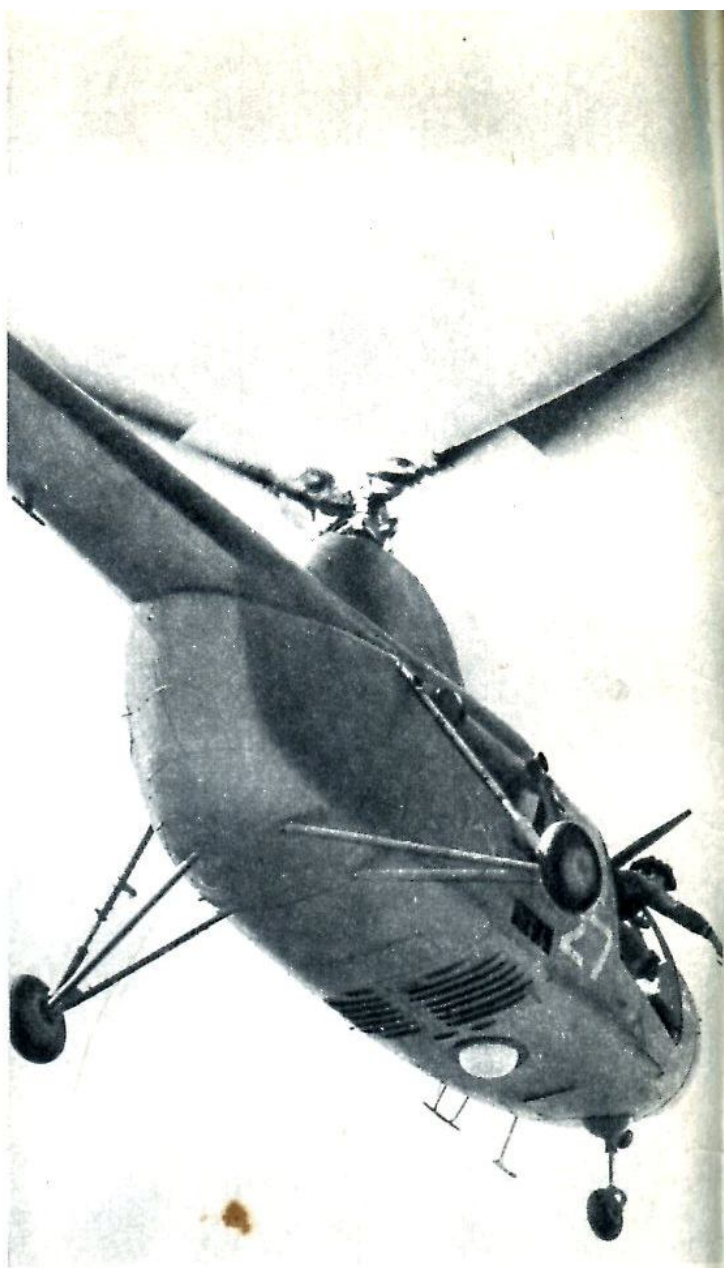
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ОКТАБРЬ

10

1973



ГЛАВНЫЙ ПРИЗ — НАШ!



Вот они, победители II чемпионата мира по вертолетному спорту. На верхнем снимке слева — москвичка Тамара Егорина. Внизу ее помощница второй член экипажа спортсмена из Владимира Людмила Беспалова. Вверху справа абсолютный чемпион мира по вертолетному спорту 1973 года Александр Капралов (г. Владимир). Ниже — Капралов (справа) и его одноклубник член экипажа Лев Ченалов. Слева — внизу спортсмен Новосибирского аэроклуба Владимир Смирнов.

Фото В. ГОРЛОВА
и В. ТИМОФЕЕВА

(См. беседу с руководителем советской делегации на чемпионате на стр. 20)



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
Всесоюзного ордена Красного Знамени
Добровольного общества содействия
Армии, Aviации и Флоту
(ДОСААФ СССР)
Год издания 24-й

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

За нашу Советскую Родину!

ОКТАБРЬ •  • 1973

© «Крылья Родины», 1973 г.

С праздником, планеристы!

Спортивная общественность отмечает золотой юбилей советского планеризма: 50 лет тому назад, 1 ноября 1923 года, в Коктебеле состоялись Первые всесоюзные состязания планеристов; они положили начало развитию массового авиационного спорта в нашей стране.

Рождение нового, подлинно народного, доступного широким массам вида спорта было результатом усилии молодой Советской власти, с первых же своих дней сделавшей духовной и физической воспитание трудящихся предметом неустанный заботы и внимания государства. Уместно вспомнить, что в дореволюционной России планеризм был представлен небольшой группой энтузиастов, лишенных какой-либо поддержки официальных органов, на свои средства строивших планеры. Занимателями безмоторного полета в нашей стране были А. Шнуков, А. Тулопов, С. Добровольский, Г. Векшин, Б. Россинский и другие.

Планерный спорт быстро набрал силу. Он приобрел огромную популярность у молодежи. На заводах, фабриках, в учебных заведениях, в сельской местности один за другим возникли кружки — прообраз будущих аэроклубов. В них шли те, кого неудержимо влекли к себе просторы неба, кто стремился отдать свои силы, ум, дерзание, молодой порыв патристическому делу строительства могущественного Воздушного Флота, основы которого в те годы закладывались Коммунистической партией и Советским правительством.

На стартах Всесоюзных соревнований появлялись новые и новые планеры, наглядно демонстрировавшие прогресс советского планеростроения. Спортсмены напористо штурмовали рубежи мастерства. Все большими и большими становились продолжительность, скорость и дальность полета. Планеристами был освоен высший пилотаж. Рост мастерства нашел яркое выражение в установленных нашими спортсменами многочисленных мировых рекордах.

К началу 40-х годов советским планеристам принадлежало 13 мировых рекордов из 18 зарегистрированных Международной авиационной федерацией (ФАИ). Высокое мастерство рекордсменов подтверждало завидное долголетие ряда их достижений. Так, мировой рекорд дальности полета на одноместном планере «Рот Фронт-7», установленный О. Клепиковой в 1939 году, до сих пор никем не перекрыт и сохраняется в таблице ФАИ.

Советских планеристов всегда отличали дух новаторства, непрерывный творческий поиск; их смелые эксперименты открывали новые горизонты перед планерным спортом, вносили много нового в теорию и практику безмоторного полета, имели существенное значение в решении ряда проблем, связанных с общим развитием авиации.

В историю авиационного спорта заслуженно вошли имена создателей планеров, замечательных спортсменов-новаторов, рекордсменов — С. Ильющина, А. Яковлева, О. Антонова, Л. Юнгмейстера, К. Арцеулова, Б. Черановского, А. Юмашева, Б. Шереметева, В. Грибовского, Г. Грошева, В. Степанюка, С. Анохина, И. Сухомлина, М. Раценской, В. Расторгуева, В. Ильченко, О. Клепиковой и многих других.

Среди участников первых планерных состязаний мы видим С. Ильющина, А. Яковлева, О. Антонова — впоследствии выдающихся авиационных конструкторов, В. Ветчинкина и В. Пышнова — в будущем известных ученых в области авиационных наук. Конструктор космических кораблей С. Королев в молодости строил планеры и летал на них. Авиационный путь Героев Советского Союза, Заслуженных летчиков-испытателей С. Анохина, П. Стефановского, И. Сухомлина, М. Нюхтинова органически связан с планерным спортом. И в этом, пожалуй, одна из определяющих, типических особенностей планеризма: он был первой взлетной площадкой для многих авиационных конструкторов, работников авиационной промышленности, военных авиаторов, летчиков-испытателей, пилотов гражданского воздушного флота — людей разнообразных авиационных профессий. Это убедительно подтверждает его значение как действенного средства подготовки авиационных кадров и военно-патристического воспитания молодежи.

В годы Великой Отечественной войны спортсмены-планеристы стали летчиками наших доблестных Военно-Воздушных Сил — истребителями, бомбардировщиками, штурмовиками, пилотами десантных планеров. Среди 958 Героев Советского Союза — авиаторов, начавших свою летную жизнь на спортивных аэродромах оборонного Общества, немало тех, кто, прежде чем сесть в кабину боевого самолета, летал на планере. И когда речь заходит о фронтовых годах, все они единодушно заявляют, что выучка, навыки, закалка, приобретенные ими в полетах на спортивных планерах, хорошо помогли им в выполнении сложных боевых заданий, в выполнении своего воинского долга.

Богатая история и традиции советского планеризма. Планеристы сегодняшних дней умножают эти традиции, ведут упорную борьбу за новые спортивные достижения. В авиационно-спортивных клубах Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту молодежь овладевает искусством полета на планере, устанавливает новые рекорды. По количеству мировых рекордов, в настоящее время принадлежащих спортсменам одной страны, мы занимаем первое место.

В авангарде социалистического соревнования идут коллективы Московского, Киевского, Вильнюсского, Петропавловского, Днепротровского, Усть-Каменогорского, Каунасского клубов, где хорошо организован планерный спорт. Молодежь обучают опытные инструкторы, знатоки своего дела. Доброй славы идет о работниках Усть-Каменогорского авиаспортиклуба, супругов Льева и Валентине Кузнецовых. Признанные наставники молодых планеристов, они подают пример спортивной активности и мастерства. На протяжении ряда лет их можно видеть среди участников Всесоюзных планерных соревнований. Лев Кузне-

цов был абсолютным чемпионом страны, а Валентина — победителем и призером по упражнениям. Не лишне заметить, что на Всесоюзном чемпионате этого года успешно выступал молодой спортсмен Е. Федотов — ученик Валентины Кузнецовой, завоевавший серебряную медаль за полет по стокилометровому треугольному маршруту.

Советский планерный спорт многонационален. Среди рекордсменов, чемпионов, призеров соревнований — представители различных республик Советской страны. Многие спортивные достижения принадлежат спортсменам России. Славна выдающимися мастерами безмоторного полета и Украина. Имена Я. Рудницкого, В. Ефименко, З. Соловей, Е. Руденского, В. Гончаренко не раз фигурировали в числе победителей соревнований по планерному спорту. Дважды звание абсолютной чемпионки Советского Союза завоевывала эстонская спортсменка Э. Лаан. Она же, ее тренер И. Линк, московский спортсмен Ю. Кузнецов стали абсолютными чемпионами большой международной встречи планеристов социалистических стран.

Значительных успехов в развитии планерного спорта достигли литовские организации оборонного Общества. Состояние и проблемы авиационного, в том числе и планерного спорта, здесь постоянно находятся в поле внимания комитетов ДОСААФ, пользующихся в своей деятельности всемерной поддержкой партийных, советских, профсоюзных, комсомольских и общественных организаций. Выполняя решения III пленума ЦК ДОСААФ СССР, организации ДОСААФ Литвы энергично ведут строительство ангаров, подсобных и служебных помещений на спортивных аэродромах, стремятся увеличить количество молодежи, занимающейся планерным, парашютным и авиамодельным спортом. В спортивный строй готовится войти новый пластмассовый планер конструкции Б. Карялисиса «Летува» БК-7. Планеристы с нетерпением ждут появления этого планера на своих аэродромах.

50-летие планерного спорта авиационные спортсмены отмечают новыми достижениями. С большим размахом и высокими спортивно-техническими результатами прошел 35-й чемпионат СССР, посвященный юбилею советского планеризма. Абсолютными чемпионами Советского Союза стали спортсмены Российской Федерации Тамара Загайнова и Юрий Кузнецов. Оба чемпиона — известные советские планеристы. Тамара Загайнова — инструктор Центрального спортивного планерного клуба, двукратная рекордсменка мира; она не раз одерживала спортивные победы на крупных соревнованиях и чемпионатах. Юрий Кузнецов — авиационный инженер, спортсмен Московского аэроклуба, в 1967 году установил выдающийся мировой рекорд дальности полета на двухместном планере, пролетев 922 километра. В этом году им установлены два всесоюзных рекорда.

Высокое мастерство на этом чемпионате показали Л. Пилипчук, Л. Клюева, И. Горохова, В. Паняфутин, Е. Руденский, Л. Пархомцев, М. Африканова, А. Болдин, Р. Гармуте.

Месяцы, предшествующие чемпионату, были ознаменованы мировыми и всесоюзными рекордами, установленными в честь золотого юбилея планерного спорта. Среди рекордсменов было немало тех, кто принял участие в 35-м чемпионате.

Все это свидетельствует о зрелости нашего планерного спорта, его больших потенциальных возможностях, готовности планеристов к новым спортивным боям. Но для того, чтобы выйти на новые рубежи, надо сделать еще многое. Планерный спорт должен быть в достатке обеспечен отвечающими современным требованиям планерами, от учебных до машин высокого класса, предназначенных для установления рекордов и участия в соревнованиях крупного масштаба. Жизнь, запросы молодежи настоятельно требуют укрепления и возрождения в ряде клубов планерных звеньев: это основное условие расширения массовости. Спортивная общественность не раз выражала серьезную озабоченность недостатком квалифицированных, хорошо подготовленных в методическом отношении, инструкторских и тренерских кадров. Дальнейшее движение вперед планерного спорта во многом зависит от решения этого вопроса.

Планерный спорт влечет к себе молодежь. Планеристы обычно говорят, что полет на планере красив, как песня. В нем слитно воедино романтика и строгий расчет, дерзание и высокое, буквально филигранное искусство пилота, прочные знания и тонкая интуиция, умение принять правильное решение, соответствующее метеорологическим условиям, и многое другое, что делает человека настоящим летчиком. А кто из молодых не мечтает о счастье полета?

Планерный спорт, как и другие виды спорта, способствует воспитанию у юношей и девушек идейной убежденности, преданности Коммунистической партии и Советскому правительству, готовности к защите Родины.

«Спорт, — указывает Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев, — это не погоня за рекордами, это здоровье миллионов, это готовность к труду, это подготовка наших юношей к воинской службе, воспитание таких необходимых в жизни качеств, как выносливость, дисциплинированность, стойкость и мужество».

Решения III пленума ЦК ДОСААФ СССР требуют от комитетов оборонного Общества постоянного внимания к авиационному спорту, заботы о его непрерывном развитии и совершенствовании. Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР обязало организации оборонного Общества использовать подготовку к 50-летию советского планеризма для дальнейшего развития планерного спорта, повышения его массовости, мастерства, технической оснащенности, широкой пропаганды среди молодежи всех видов авиационного спорта.

Полувековой юбилей должен послужить началом нового большого подъема планеризма. Нет сомнения, что советские планеристы завоеуют новые спортивные победы во славу Родины.

VI летняя Спартакиада народов СССР

БЕСЕДА

с заместителем председателя ЦК ДОСААФ СССР
А. СКВОРЦОВЫМ

В 1974—1975 годах состоится VI летняя Спартакиада народов СССР. Об этом важнейшем спортивном событии корреспондент «Крылья Родины» М. Лебединский попросил рассказать заместителя председателя Центрального комитета ДОСААФ СССР А. Н. Скворцова.

— Александр Николаевич, каковы цели Спартакиады?

— Шестая летняя Спартакиада народов СССР посвящается 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Вечно живут в благодарной памяти народной имена героев минувших сражений. Доблестных советских воинов, слава которых не померкнет в веках, вырастила, воспитала и подготовила и испытаниям ленинская Коммунистическая партия. 30-летие великой нашей победы новыми свершениями во славу любимой Родины отметят ветераны боев и те, кто сегодня умножает их традиции.

Спартакиада пройдет под девизом «Готов к труду и обороне СССР». Всесоюзный физкультурный комплекс, введенный в действие 1 марта 1972 года, — важный этап в развитии советской системы физического воспитания, он способствует дальнейшему внедрению физической культуры в повседневную жизнь советских людей, создает необходимые возможности для всесторонней физической подготовки населения и высокопроизводительному труду и обороне Родины. У комплекса ГТО почетные цели: он помогает формировать высокий моральный и духовный облик советских людей, сохранять на долгие годы крепкое здоровье и творческую активность.

Цель Спартакиады — приобщить миллионы советских людей к регулярным занятиям физической культурой, превратить физкультурное движение в общенародное. Это подчеркивается в совместном постановлении ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР и ЦК ДОСААФ СССР о проведении Спартакиады.

Важно привлечь трудящихся и учащуюся молодежь к сдаче нормативов ГТО, всемерно развивать массовые и военно-технические виды спорта, значительно повысить мастерство советских спортсменов, способных защищать спортивные флаги Родины в крупнейших международных соревнованиях. Речь должна идти также и о дальнейшем улучшении пропаганды физической культуры и спорта как средств коммунистического воспитания, способствующих всестороннему гармоничному развитию советских людей, сочетающих в себе высокую идейную убежденность, духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство.

Спартакиада ставит своей целью расширение и укрепление дружбы народов Советского Союза; совершенствование военно-патриотического воспитания населения; проверку работы комитетов ДОСААФ, физкультурных и других общественных организаций в области массовой физической культуры, военно-технического спорта, а также готовности советских спортсменов к XXI Олимпийским играм 1976 года.

— Расскажите, пожалуйста, о программе Спартакиады.

— Отличие предстоящей Спартакиады народов СССР от предыдущей, прошедшей в 1971 году, в том, что в ее программу включено сорок видов спорта. Из них 15 — военно-технические, которые в программу прошлой V Спартакиады народов СССР не входили. Такое расширение программы закономерно: как я уже говорил, девиз ее «Готов к труду и обороне СССР». Небезынтересно назвать военно-технические виды спорта, по которым предстоит состязаться спортсменам ДОСААФ. Это самолетный, планерный, парашютный, вертолетный, авиа-, судно- и автомобильный, мотоциклетный, подводный, водно-моторный, военно-прикладное и морское многоборье, радио и мотобол.

— Как намечается организовать соревнования?

— Спартакиада пройдет в четыре этапа. На первом этапе (1974—1975 гг.) состоятся массовые соревнования по отдель-

ным видам спорта и спартакиады по многоборью комплекса ГТО в цехах, отделах, классах, бригадах, на факультетах, а также спартакиады предприятий, учреждений, колхозов и совхозов, школ и учебных заведений, воинских частей и подразделений, а также по месту жительства трудящихся.

Первый этап самый массовый — на старт выйдут члены коллективов физкультуры и первичных организаций ДОСААФ. Совершенно очевидно, что среди массы юношей и девушек тренеры и инструкторы выявят талантливых спортсменов, а главное — эти соревнования послужат дальнейшему внедрению физкультуры в повседневную жизнь советских людей, помогут многим сдать нормы ГТО. Советы добровольных спортивных обществ и физкультурных организаций ведомств, по согласованию с комитетами ДОСААФ и спортокомитетами, устанавливают сроки, программу, составы команд, зачет и т. д.

На втором этапе (1974—1975 гг.) состоятся спартакиады в районах и городах с участием в них команд коллективов физической культуры и первичных организаций ДОСААФ с постепенным усложнением программы и требований к уровню спортивной подготовки участников.

Третий этап (март—июнь 1975 г.) — это спартакиады в областях, краях, автономных республиках, зональные спартакиады РСФСР, спартакиады союзных республик, гг. Москвы и Ленинграда.

И, наконец, заключительный четвертый этап — финальные соревнования Спартакиады народов СССР, как смотр высших достижений советского спорта. Финалы проводятся в июле — августе 1975 года одновременно в Москве, во всех столицах союзных республик, в Ленинграде, Воронеже, Грозном, Калининске, Калуге, Каунасе, Курске, Орле, Полтаве, Тернополе, Харькове, Ярославле, Тракае. В частности, финальные старты по авиационным видам спорта состоятся в таких городах: Калинин (самолетный), Орел (планерный), Вильнюс (парашютный), Ярославль (вертолетный), Ленинград (авиамоделный).

— Общекомандное первенство в военно-технических видах спорта, — продолжает А. Н. Скворцов, — определяется по лучшим местам, занятым сборными командами союзных республик, гг. Москвы и Ленинграда в 16 видах соревнований из 26, предусмотренных программой Спартакиады. Очки в общекомандном зачете присуждаются по такому принципу: за первое место, занятое в каждом виде соревнований, сборной команде начисляется 17 очков, за второе место — 16 очков, за третье — 15 очков и т. д. Спортивному коллективу союзной республики, гг. Москвы и Ленинграда за звание чемпиона Спартакиады, завоеванное спортсменом в личном зачете, начисляется 5 очков, а за каждое последующее призовое место (с 2 по 6-е) — 2 очка. В случае равенства очков в общекомандном первенстве двух или нескольких коллективов союзных республик преимущество дается коллективу, имеющему больше первых, вторых, третьих и т. д. командных мест по отдельным видам соревнований.

— Александр Николаевич, расскажите о наградах, которые ждут спортсменов ДОСААФ — победителей Спартакиады.

— Сборные коллективы союзных республик, гг. Москвы и Ленинграда, занявшие в соревнованиях по военно-техническим видам спорта первое, второе, третье, четвертое, пятое и шестое места в розыгрыше общего командного первенства, награждаются переходящими призами Совета Министров СССР, ЦК ВЛКСМ, ЦК ДОСААФ СССР и дипломами Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР.

Республиканские, а также городские московская и ленинградская оборонные организации, достигшие лучших результатов в массовости соревнований, в подготовке мастеров спорта и спортсменов-разрядников, получают переходящие призы ВЦСПС, Министерства обороны СССР, Спорткомитета СССР, а также дипломы Спорткомитета. Команды-победительницы соревнований по отдельным военно-техническим видам спорта награждаются переходящими призами ЦК ДОСААФ СССР и дипломами Спорткомитета, а спортсмены, занявшие первые места в личном зачете — медалями, жетонами, свидетельствами и дипломами Спорткомитета СССР.

Спартакиада народов СССР, — говорит А. Н. Скворцов, — большое событие в спортивной жизни народа. Комитетам ДОСААФ совместно с физкультурными и комсомольскими коллективами следует разработать конкретные меры, направленные на успешное проведение соревнований на всех этапах Спартакиады. Крайне важно организационно укрепить коллективы ДОСААФ, улучшить качество спортивных занятий, планомерную подготовку кандидатов в сборные команды СССР, смелее внедрять современные научно обоснованные методы обучения и тренировок; добиваться массового участия рабочих, служащих, колхозников, учащихся, студентов в спортивных соревнованиях без отрыва от производства и учебы. Интересы дела требуют также совершенствовать систему проведения самих соревнований на основе передовых организационно-методических принципов, разработки и внедрения современной судейско-информационной техники. Своевременно надо подготовить материально-техническую базу, позаботиться о спортивном инвентаре и техническом оборудовании.

VI Спартакиада призвана продемонстрировать и массовость, и мастерство советского спорта. Сейчас важно развернуть широкую пропаганду физкультуры, сделать все для того, чтобы соревнования прошли ярко, интересно, дали возможность каждому полностью проявить себя. Прежде всего надо придать еще более массовый характер тем видам военно-технического спорта, которые входят в программу Спартакиады, привлечь к занятиям новые тысячи людей. Разумеется, в основном успех дела зависит от знаний, инициативы и энергии работников местных комитетов ДОСААФ. Спартакиада станет для них проверкой деловых качеств, и по ее результатам мы будем оценивать их деятельность.

— Шестая летняя Спартакиада народов СССР, — сказал в заключение беседы А. Н. Скворцов, — явится новой ступенью в подъеме всей оборонно-спортивной работы ДОСААФ. Долг первичных организаций, комитетов, клубов и общественного актива Общества — широко развернуть подготовку к Спартакиаде.

Многими знаменательными событиями богат нынешний год, решающий год девятой пятилетки. С огромным подъемом трудящиеся нашей страны воплощают в жизнь решения XXIV съезда КПСС, определенный съездом курс на повышение эффективности нашей экономики и обеспечение роста на этой основе благосостояния и культурного уровня народа. За время, прошедшее после съезда, существенно возросли богатство и могущество нашей Отчизны. Крепнет внутренняя спаянность советского общества, сплоченность нашего народа вокруг партии, вокруг ее Центрального Комитета.

Разработанная XXIV съездом КПСС Программа мира, ее последовательное и целеустремленное осуществление нашей партией, ленинским Центральным Комитетом, Политбюро ЦК и лично Генеральным секретарем ЦК КПСС товарищем Л. И. Брежневым обеспечили изменение положения дел в мире, огромный рост авторитета и влияния нашей страны на международной арене.

Отмечая эти положительные сдвиги, партия, весь наш народ ни на минуту не забывают выводы и указания XXIV съезда КПСС о сложном и противоречивом характере современной международной обстановки, об агрессивном курсе внешней политики реакционных правящих кругов некоторых государств, о необходимости всемерного укрепления обороноспособности страны. Советским людям близко и понятно указание апрельского Пленума ЦК КПСС о необходимости постоянной бдительности и готовности давать отпор любым проискам агрессивных, реакционных кругов империализма.

«Борясь за прочный мир, — говорил на митинге 1 мая 1973 года товарищ Л. И. Брежнев, — мы не забываем, что силы, враждебные миру, не сложили оружия. Мы помним о происках агрессивных кругов, храним высокую бдительность».

Горячей любовью, всеобщим уважением окружена у нас Со-

начальной военной подготовки молодежи, руководит развитием в стране военно-технических видов спорта, активно ведет оборонно-массовую работу среди самых различных слоев населения.

Важным направлением работы организаций ДОСААФ является их участие под руководством партийных органов в военно-патриотическом воспитании советских людей, в формировании у них высоких политических, психологических и морально-боевых качеств, необходимых для выполнения задач вооруженной защиты социалистического Отечества. Укрепляя и развивая связи и контакты с другими организациями, наше Общество совершенствует свою военно-патриотическую деятельность, в которой органически сочетается воспитание советских людей в духе советского патриотизма, пролетарского интернационализма и постоянной готовности к защите Родины с практическим обучением их азбуке военного дела.

Идейно-политическую основу военно-патриотического воспитания составляет марксистско-ленинская теория, учение В. И. Ленина о защите социалистического Отечества, практическая деятельность КПСС и Советского правительства по воплощению этого учения в жизнь. Главные цели военно-патриотического воспитания состоят в том, чтобы всемерно развивать у советских людей высокую идейную убежденность, преданность делу Коммунистической партии, гордость за свою социалистическую Родину, воспитывать их в духе любви к Советским Вооруженным Силам и верности их героическим традициям, в духе революционной бдительности и классовой ненависти к империализму и международной реакции, постоянной готовности умело и мужественно с оружием в руках защищать социалистические завоевания.

После II пленума ЦК ДОСААФ СССР, указавшего пути дальнейшего подъема военно-патриотического воспитания, организациями оборонного Общества накоплен значительный опыт, глубже по содержанию, разнообразнее по формам стали мероприятия, проводимые комитетами и клубами ДОСААФ. Непрерывно растет количество читаемых в коллективах трудящихся и учащейся молодежи лекций и докладов на военно-патриотические темы, чаще проводятся встречи молодежи с представителями старших поколений. Радует, что все больше подобных мероприятий внедряется в практику первичных

Шире фронт

Военно-патриотического

воспитания

С. ГРАЧЕВ,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР

ветская Армия — неотъемлемая часть народа, живущая с ним одной жизнью. Всемерно укрепляя ее боевую мощь, советские люди твердо уверены, что в любое время дня и ночи наши Вооруженные Силы готовы отразить нападение врага, откуда бы оно ни исходило.

Значительное место в укреплении обороноспособности страны, военно-патриотическом воспитании ее населения, подготовке молодежи к защите Родины принадлежит Всесоюзному добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР. Являясь подлинно массовой военно-патриотической организацией трудящихся, объединяющей в своих рядах десятки миллионов рабочих, колхозников, служащих и учащихся, ДОСААФ под руководством Коммунистической партии успешно решает свою основную задачу активного содействия укреплению военного могущества Родины. Высокая оценка деятельности Общества как надежного помощника и резерва Вооруженных Сил была дана в приветствии ЦК КПСС VII Всесоюзному съезду ДОСААФ.

Широк и многообразен круг задач, решаемых оборонным Обществом. Оно готовит в своих клубах и школах специалистов для Вооруженных Сил и кадры массовых технических профессий для народного хозяйства, участвует в осуществлении

организаций ДОСААФ, являющихся основой нашего Общества, центром оборонно-массовой работы. Именно здесь — наиболее благоприятные условия для воздействия на широкие массы населения страны. Важно, что в первичных организациях утвердились тематические вечера, на которых выступления заслуженных людей сменяются кинофрагментами, а живое слово участников великих событий подкрепляется демонстрацией реликвий боевой славы; получили распространение наказы юношам, уходящим в армию и на флот, встречи с Героями Советского Союза, ветеранами Великой Отечественной войны, отличниками боевой и политической подготовки воинских частей и соединений.

...Вместительный зал Дворца культуры автомобильного завода имени И. А. Лихачева был переполнен. Прошло уже более полутора часов с того момента, когда звуки фанфар возвестили о начале военно-патриотического вечера, но в зале по-прежнему царил взволнованный приподнятый, свидетельствующая о живой заинтересованности рабочей аудитории всем, что здесь говорилось и показывалось. Тон вечера был задан с самого начала, когда в сопровождении эскорта были доставлены на сцену, ярко и содержательно представлены зрителям боевые знамена прославленных частей и соединений. Выступление участника гражданской войны сопровождалось фрагментом из кинофильма «Чапаев», а участника Великой Отечественной войны — фрагментом из кинофильма «Малахов курган». Слово военачальника Вооруженных Сил дополнили кадры из фильма «Народа верные сыны». В ходе вечера присутствующие почтили память павших героев, направили делегацию для возложения венков к могиле Неизвестного солдата у кремлевской стены и к памятнику павшим в боях работникам завода им. Лихачева...

Стало хорошей традицией торжественно отмечать знаменательные даты в жизни Вооруженных Сил, проводить ежегодно месячники оборонно-массовой работы, посвященные годовщинам Советской Армии, а также недели Военно-Морского и Воздушного флотов СССР.

Совсем недавно, например, успешно прошла неделя в честь Дня Воздушного Флота СССР. Комитеты комсомола и ДОСААФ повсеместно разработали и осуществили многочисленные мероприятия с целью пропаганды героического пути и славных традиций советской авиации, комсомольского шефства над ней, содействия ДОСААФ ее развитию. На местах широко проводили различные вечера, встречи, организовывали выставки, экскурсии юношей и девушек в части Военно-Воздушных Сил, в авиационные клубы ДОСААФ, военно-патриотические и спортивные праздники, массовые соревнования и показательные выступления по авиационным видам спорта, слеты допризывной и призывной молодежи. У братских могил и памятников авиаторам, героически павшим в боях за Родину, были установлены почетные вахты и караулы.

Характерно, что месячники и недели оборонно-массовой работы, проводимые в прошлом только силами ДОСААФ, все больше приобретают широкий общественный характер. Об этом свидетельствует тот факт, что последний месячник проводился по совместному постановлению ЦК ДОСААФ СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ; недели Военно-Морского и Воздушного флотов в этом году проводили совместно ЦК ДОСААФ СССР и ЦК ВЛКСМ.

Состоявшийся недавно VI Всесоюзный слет участников похода по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа и предшествовавший ему 5-й Всесоюзный финал военно-спортивной игры «Зарница» с новой силой показали, как заметно растет размах этих массовых патриотических движений молодежи. Принимая в них деятельное участие, комитеты и организации ДОСААФ вносят в поход и «Зарницу» военно-прикладные элементы, помогают их участникам приобрести к военному делу.

Особенно важным участком воспитательной работы ДОСААФ является подготовка молодежи к военной службе, осуществляемая в соответствии с Законом о всеобщей воинской обязанности. В клубах и школах ДОСААФ, на учебных пунктах начальной военной подготовки регулярно и, как правило, на высоком уровне проводятся занятия на политические темы и политинформации, оборонные вечера, беседы об уставах Вооруженных Сил, о воинской дисциплине и солдатском долге. Многие значат для духовного становления будущих воинов торжественные проводы в армию, на флот их старших товарищей, переписка с ними, встречи с теми, кто с честью несет почетную военную службу.

Передовые авиационные учебные организации ведут военно-патриотическую работу не только с курсантами и постоянным составом, но и среди местного населения. Клубные пропагандисты регулярно выступают перед трудящимися, молодежью с лекциями и докладами, рассказывают об истории развития отечественной авиации, о подвигах защитников нашего неба. При аэроклубах ДОСААФ созданы 34 школы и клуба юных космонавтов и летчиков, где с помощью опытных руководителей подростки, юноши и девушки не только овладевают основами авиационного дела, но и идейно растут, закаляются. Достаточно сказать, что в юношеском авиационном корпусе «Орленок» Донецкой области занимаются, воспитываются более двух тысяч человек.

Большое воспитательное воздействие на молодежь оказывают военно-технические, в том числе и авиационные виды спорта. Занятия в авиационно-спортивных клубах, в кружках и секциях, участие в соревнованиях, в сдаче норм комплекса «Готов к труду и обороне СССР» делают юношей и девушек сильнее и решительнее, упорнее и увереннее в своих силах. В процессе тренировок они подчиняют себе не только системы управления самолетом, вертолетом, планером, но и собственные нервы, волю, утверждают в своей силе, освобождаются от слабостей, закаляются и мужают как защитники Родины.

Важная роль в военно-патриотическом воспитании трудящихся, молодежи принадлежит печати ДОСААФ. О ее популярности свидетельствует тот факт, что разовый тираж газеты «Советский патриот», журналов «Военные знания», «Крылья Родины», «За рулем» и «Радио» составляет более 3,5 миллиона экземпляров. Около 200 наименований книг, брошюр и плака-

тов общим тиражом свыше 20 миллионов экземпляров выпускается в год Издательством ДОСААФ. Многие комитеты Общества активно распространяют газету, журналы и литературу, умело используют их в своей оборонно-массовой работе.

Весьма весомый вклад в военно-патриотическое воспитание трудящихся вносят работники комитетов ДОСААФ и их многочисленный общественный актив, в том числе офицеры и генералы, находящиеся в запасе и отставке — ветераны нашей славной авиации, а также ее сегодняшние представители.

Естественно поставить вопрос о результатах проводимой работы. И хотя они труднее всего поддаются учету в такой сфере деятельности, как воспитание, можно с уверенностью утверждать, что итоги военно-патриотической работы ДОСААФ проявляются, в частности, в качестве того пополнения, которое получают армия и флот, наша авиация. «Многие летчики, окончившие до призыва авиаспортклубы, — пишет дважды Герой Советского Союза заместитель Главнокомандующего войсками ПВО страны маршал авиации Е. Я. Савицкий, — ныне успешно командуют звеньями, эскадрильями, частями, показывают высокие летные качества... И мы весьма благодарны



Заслуженный военный летчик СССР полковник М. К. Каснерик беседует с допризывниками.
Фото В. МОЖАРОВА

ЦК ДОСААФ СССР, руководству школ, клубов, курсов, которые проявляют большую заботу о подготовке для армии достойного пополнения».

В то же время нужно признать, что деятельность многих организаций ДОСААФ по военно-патриотическому воспитанию трудящихся, молодежи еще не в полной мере отвечает требованиям, вытекающим из решений XXIV съезда партии о дальнейшем расширении и совершенствовании идейно-воспитательной работы. Об этом немало говорилось на VII Всесоюзном съезде ДОСААФ и на II пленуме ЦК ДОСААФ СССР. Было отмечено, что в устной и печатной пропаганде недостаточно глубоко раскрываются ленинские заветы о защите социалистического Отечества, военная политика Советского государства, требования XXIV съезда КПСС об укреплении обороноспособности страны. Нельзя сказать, что этот недостаток полностью устранен.

Серьезным упущением является эпизодичность военно-патриотической работы ряда организаций ДОСААФ, где мероприятия проводятся не регулярно, в основном лишь накануне праздников и знаменательных дат. Нередко пропаганда ведется только в историческом плане, не отражает современной жизни и боевой учебы войск, героики военной службы в наши дни, практических задач ДОСААФ, не направлена на разъяснение членам Общества их собственных обязанностей и личной ответственности за защиту Родины. В отдельных клубах и школах ДОСААФ слабо поставлена политико-воспитательная работа с призывниками.

Почетные награды комсомола

Все эти недостатки — следствие упущений в организаторской деятельности комитетов ДОСААФ. Они призваны систематически изучать и анализировать состояние дел, постоянно влиять на содержание и направленность массово-политических и агитационно-пропагандистских мероприятий, повышать их идейный и организационный уровень. Вопросы военно-патриотического воспитания должны регулярно обсуждаться на президиумах и пленумах комитетов, собраниях актива, совещаниях и семинарах. Очень важно усилить контроль за выполнением принимаемых решений.

Большое значение имеет дальнейшее расширение и укрепление деловых связей комитетов и учебных организаций Общества с комсомольскими и профсоюзными организациями, отделениями Всесоюзного общества «Знание», культпросветучреждениями, политорганами, партийными и комсомольскими организациями частей и соединений, штабами гражданской обороны. Совместные скоординированные планы, общие мероприятия, обмен опытом воспитательной работы, помощь друг другу, повседневные контакты — только осуществляя все это на практике, можно добиться подлинного успеха.

Комитетам, активистам ДОСААФ следует лучше использовать в воспитательной работе материалы центральных газет и журналов, а также печати ДОСААФ, литературу и кинофильмы на военно-патриотические темы, в том числе и фильмы, специально изготовленные по заказу ЦК ДОСААФ СССР, материалы наглядной агитации.

Все, о чем шла речь выше, поможет достичь поставленной цели при том условии, если содержание военно-патриотической пропаганды будет отвечать сегодняшним требованиям партии к идеологической работе. Необходимо глубоко и всесторонне пропагандировать материалы и решения XXIV съезда КПСС, Пленумов Центрального Комитета партии, торжественных собраний, посвященных 50-летию Советского Союза и 70-летию II съезда РСДРП. Нужно довести до сознания каждого трудящегося величие Программы мира и успехи внешнеполитической деятельности Коммунистической партии Советского Союза. Всеми формами следует разъяснять молодежи ленинские заветы о защите социалистического Отечества, меро-

Накануне Дня Воздушного Флота СССР в Центральном Комитете ВЛКСМ состоялась встреча лучших авиаторов страны. В ней участвовали трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб, летчик-космонавт дважды Герой Советского Союза Г. Береговой, прославленные летчицы М. Чечнева и М. Попович, летчики — отличники боевой и политической подготовки, авиационные спортсмены — чемпионы и рекордсмены мира.

Первый секретарь ЦК ВЛКСМ Е. Тяжельников тепло поздравил собравшихся с праздником, пожелал успехов в труде, в жизни и спорте.

Большая группа летчиков и авиационных спортсменов удостоена наград Ленинского комсомола. Среди награжденных воспитанники оборонного Общества, члены сборных команд СССР, абсолютные чемпионы мира по вертолетному спорту А. Капралов и Л. Чеканов, вертолетчицы, мастера спорта Т. Егоркина и Л. Беспалова, чемпионы и рекордсмены мира по парашютному спорту Н. Сергеева, В. Гурный, А. Осипов, Н. Урмаев, В. Машенко. За высокие достижения в авиационном спорте и активную работу по военно-патриотическому воспитанию им вручены Почетные грамоты ЦК ВЛКСМ.

приятия Коммунистической партии и Советского правительства в области укрепления обороноспособности страны, героические традиции Армии, Воздушной Флота, требования Закона СССР «О всеобщей воинской обязанности». В наши дни исключительное значение приобретают пропаганда достижений советского народа в выполнении задач третьего, решающего года пятилетки, мобилизация членов ДОСААФ на осуществление социалистических обязательств, как в сфере производства, так и в оборонно-массовой работе. Каждому молодому человеку надо помочь увидеть свое место в общем строю, понять патриотический долг по укреплению экономического и оборонного могущества Родины.

* * *

Выполняя решения VII Всесоюзного съезда ДОСААФ, II пленума ЦК ДОСААФ СССР, организации Общества добиваются дальнейшего повышения уровня воспитательной работы в массах. Ширится соревнование между ними за новые успехи в завершающих месяцах третьего, решающего года пятилетки. Под руководством партийных органов, совместно с комсомольскими, профсоюзными и другими общественными организациями коллективы ДОСААФ добьются новых успехов в военно-патриотическом воспитании трудящихся, молодежи, в выполнении задач, поставленных перед Обществом Коммунистической партией и Советским правительством.

Герой продолжает полет

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 апреля 1973 года летчику-испытателю первых советских самолетов с ракетными двигателями капитану Григорию Яковлевичу Бахчиванджи посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Родина помнит отважного авиатора. Бережно хранят память о нем и учащиеся 60-й школы Октябрьского района Свердловска. Здесь создан мемориальный музей Г. Я. Бахчиванджи. Его именем названа пионерская дружина.

— Интересна история создания музея, — рассказывает его руководитель Мария Васильевна Шепель. — В 1966 году школьники во главе со старшей пионервожатой Лидией Саморуковой возложили венки на могилы летчиков Г. Бахчиванджи, Т. Чигарева и К. Груздева. Тогда же пионеры решили создать школьный музей боевой славы. Начались поиски экспонатов, завязалась переписка с родными и друзьями авиаторов. Наиболее плодотворными оказались поиски материалов, рассказывающих о трудовом и

боевом пути летчика-испытателя Г. Бахчиванджи.

В 1967 году школьники отметили 25-летие подвига прославленного авиатора. К этому времени в музей поступило много писем, фотоснимков, альбомов, книг и других экспонатов.

Пожалуй, самой памятной была поездка группы учащихся в Звездный городок. В отряде космонавтов их ждала приятная и неожиданная встреча с бывшим выпускником школы, который подарил ребятам снимки Ю. Гагарина, Г. Титова, П. Поповича и других «звездных братьев». Пионеры подарили космонавтам бюст Г. Бахчиванджи, увезли много памятных сувениров.

Летом 1968 года активисты музея побывали на родине Г. Бахчиванджи в станице Бриньковской Краснодарского края. Завязалась переписка с родителями героя. А позже, как самых дорогих гостей, встречали пионеры в музее мать летчика Агнессу Степановну и брата Степана.

Год за годом музей пополняется экспонатами. Поступают все новые фотографии, документы, альбомы, книги с автографами авторов. Гостями музея были сослуживцы героя П. Стефановский, Ф. Опадчий, поэт С. Щипачев и другие. Они оставили теплые записи в книге отзывов.

За пять лет в музее побывало более тысячи экскурсантов из 40 городов Советского Союза. Здесь проходили семи-

нары вожатых и работников домов пионеров по военно-патриотическому воспитанию школьников. Частые гости музея — воины Свердловского гарнизона.

Музей награжден дипломом Центрального штаба Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа и Почетной грамотой Октябрьского райкома ВЛКСМ. Идут в Свердловск письма из многих музеев страны. Краеведы просят сообщить сведения о бесстрашном летчике, раскрыть новые страницы его боевой биографии.

Многие выпускники школы сами стали авиаторами. Сейчас в Рижском институте гражданской авиации учится Коля Глушаев, Володя Четыркин — курсант военного авиационно-технического училища. Да разве всех перечислишь... Пионеры 60-й школы полюбили «небесную» профессию. Из военкомата в школу пришло благодарственное письмо за отличную подготовку ребят к службе в рядах Советской Армии.

Ежегодно в День Победы — в школе торжественная линейка. Пионеры кланутся хранить память о герое, приумножать боевые и трудовые традиции своего народа. И вместе с пионерским салютом взлетает в небо песня о Григории Бахчиванджи.

Имя отважного сокола не забыто. Герой продолжает полет.

Е. ЛИПОВИЧ

СЛАВУ ОТЦОВ УМНОЖИМ!

Их было шесть. Шесть этапов похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, трудовой и боевой славы советского народа; шесть Всесоюзных слетов участников похода. Первый в 1965 году в крепости-герое Бресте, шестой — нынешним летом в городе-герое Москве. И с каждым новым этапом все шире по масштабам, все глубже по содержанию, все разнообразнее по формам становится это массовое патриотическое движение, направленное на воспитание у юношей и девушек идейной убежденности, преданности Коммунистической партии, на повышение их общественной и трудовой активности, готовности к защите Родины и завоеванию социализма.

Всесоюзный поход, проводимый совместно организациями ВЛКСМ, профсоюзом и ДОСААФ, секциями ветеранов войны и учреждениями культуры получил широчайшее распространение по всей нашей стране, заслужил одобрение с высокой трибуны XXIV съезда партии. Постановление ЦК КПСС «О 50-летию ВЛКСМ и задачах коммунистического воспитания молодежи» требует «воспитывать молодежь на опыте Коммунистической партии, на революционных, боевых и трудовых традициях народа, неустанно развивать у нее чувства советского патриотизма, нерушимой братской дружбы народов СССР и пролетарского интернационализма, любви к социалистической Отчизне, постоянную готовность с оружием в руках защищать завоевания Октября...» Всесоюзный поход комсомольцев и молодежи по местам славы народной стал одной из действенных форм решения этой задачи.

Надо было видеть, с каким глубоким волнением, каким отчетливым пониманием значимости происходящего молодые воины всех родов войск принимали из рук прославленных ветеранов боевые знамена, опаленные огнем сражений Великой Отечественной войны! Это было в минуты торжественного открытия VI слета. А несколькими часами раньше его делегаты побывали на рубежах исторической битвы за Москву: в Яхроме, Истре, Наро-Фоминске, Солнечногорске, Рузе. На следующее утро юноши и девушки встретились с Героями Советского Союза — почетными гостями слета. Юные следопыты народного подвига не только слушали рассказы старших о мужестве, о подвигах, о славе, но и сами рассказали о своей большой поисковой работе, об итогах экспедиции «Слава», проведенной под девизом: «Герои рядом с нами».

В том и состоит значение походов по местам народной славы, что, приобщаясь к подвигам старших поколений, юные граждане нашей страны обретают духовную силу, закаляют свои характеры, постигают величие тех завоеваний, которые дала им Советская власть, получают могучий заряд идейной убежденности. Участие во Всесоюзном походе развивает общественную активность молодежи, воспитывает у юношей и девушек стремление быть в первых рядах строителей и защитников коммунистического общества.

Насколько велика эта активность, можно судить по итоговым цифрам VI этапа Всесоюзного похода. За последние три года при деятельном участии комсомольцев и молодежи, пионеров и школьников создано 62 785 музеев, комнат и уголков революционной, боевой и трудовой славы советского народа, сооружено 16 607 памятников, обелисков и других мемориальных знаков. Отряды красных следопытов, возглавляемых партийными и комсомольскими организациями, комитетами ДОСААФ идут по следам павших героев, возвращают Родине их имена, делают достоянием народа их подвиги. Благодаря настойчивым поискам установлены имена 44 711 погибших воинов. Среди них немало авиаторов.

В нашем журнале рассказывалось о большой поисковой работе юных следопытов из минской 65-й средней школы имени Героя Советского Союза Б. Окрестина, из профтехучилища № 3 города Лиепая, Редвинской, Хмельницкой области Украины и Кневичской, Новгородской области РСФСР сельских школ. В дни слета стали известны многие новые факты.

Молодые рабочие Даугавпилского завода химволонна имени Ленинского комсомола подняли с четырехметровой глубины торфяного болота штурмовик комсомольского экипажа Владимира Фетисова и Николая Склярова, погибших в годы Великой Отечественной войны. Похороны авиаторов с воинскими почестями, молодые патриоты завода на заработанные в нерабочее время средства возвели обелиск с именами погибших героев. Теперь в дни торжества у обелиска собирается молодежь, здесь вручают комсомольские билеты, посвящают в рабочие.

Участие в походе неразрывно связано с подготовкой молодежи к службе в рядах наших доблестных Вооруженных Сил. Молодые люди не только восхищаются мужеством и отвагой,

смелостью и боевым мастерством ветеранов, они вырабатывают в себе качества бойцов, изучая в учебных организациях и клубах ДОСААФ оружие и военную технику, занимаясь военно-техническими видами спорта, сдавая нормы комплекса ГТО.

Велик вклад в военно-патриотическое воспитание молодежи, в подготовку ее к военной службе юношеских и подростковых клубов, школ, отрядов юных летчиков и космонавтов, юных десантников и моряков. Достаточно сказать, что более 50 выпускников Балашовской школы юных космонавтов имени Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР А. Леонова успешно закончили военные авиационные училища летчиков, стали офицерами Военно-Воздушных Сил.

Центральный штаб Всесоюзного похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа подвел в дни слета итоги конкурса на лучшую постановку военно-патриотической работы в юношеских и подростковых объединениях. Первое место занял Бобруйский народный университет по физическому и военно-патриотическому воспитанию, созданный по инициативе городских комитетов комсомола и ДОСААФ. Присужденные также вторые и третьи премии. Почетными знаками ДОСААФ СССР награждены брестский клуб «Родина» при Доме пионеров, клуб «Подвиг» из города Красный Луч Ворошиловградской области, клуб «Орленок» при Даугавпилском авиационно-техническом училище противозенитной обороны имени Яна Фабрициуса.

Самым волнующим, самым радостным и самым важным днем слета явилось 19 июля — участие его делегатов в торжественной манифестации комсомольцев и молодежи Советского Союза под девизом «Мы делу Ленина и партии верны». Тысячи юношей и девушек — представителей Москвы и Ленинграда, всех союзных республик, краев и областей нашей страны участвовали в ней. Десятки тысяч гостей — члены ЦК КПСС, депутаты Верховного Совета СССР, ветераны революции, боев и труда, представители партийных, советских и общественных организаций столицы, зарубежные друзья — заполнили амбициозные трибуны.

Громом аплодисментов, здравницами и лозунгами в честь Коммунистической партии встретили собравшиеся товарищи Л. И. Брежнев, Ю. В. Андропова, А. А. Гречко, А. А. Громыко, А. П. Кириленко, А. Н. Косыгина, Ф. Д. Кулакова, Н. В. Подгорного, Д. С. Полянского, А. Н. Шелепина, Б. Н. Пономарева, Д. Ф. Устинова, И. В. Капитонова, К. Ф. Катусева.

Ниногда не изглаживается в памяти эти часы на стадионе «Динамо», выливающиеся в потрясающую по силе демонстрацию монолитной сплоченности молодого поколения Страны Советов вокруг партии, ее Ленинского Центрального Комитета. Каждый эпизод исполнен глубокого смысла и содержания. Торжественное шествие лучших молодых представителей рабочего класса, труженников сельского хозяйства, студентов, учащихся профессионально-технических училищ, воинов всех родов Вооруженных Сил... Огонь манифестации, зажженный от трех факелов, олицетворяющих революционную, боевую и трудовую славу народа... Вручение ветеранам труда переходящих Красных знамен победителям соревнования комсомольско-молодежных коллективов... Торжественная церемония посвящения в рабочий класс выпускников профессионально-технических училищ... Направление делегации на Красную Площадь для возложения гирлянд Славы к Мавзолею Ленина и на могилу Неизвестного солдата...

Все присутствующие в едином порыве поднимаются с мест, когда звучит клятва верности советской молодежи заветам В. И. Ленина, делу Коммунистической партии:

«...12 июля 1974 года исполняется 50 лет с того исторического дня, когда комсомол принял имя Ленина.

Торжественно заверяем ленинский Центральный Комитет, Политбюро ЦК, Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Леонида Ильича Брежнева, что мы всегда будем верны священным ленинским заветам, будем еще настойчивее учиться коммунизму, посвятим всю свою жизнь до последнего удара сердца делу Коммунистической партии.

Во всем и всегда следовать за партией, быть ее верным помощником и боевым резервом, учиться работать и бороться по Ленину — КЛЯНЕМСЯ!»

Повторенное тысячами молодых голосов гремит над стадионом.

— Клянемся! Клянемся! Клянемся!

* * *

VI Всесоюзный слет молодежи закончился, но поход продолжается. Его новый этап посвящается 50-летию присвоения комсомольской организации имени Владимира Ильича Ленина и 30-летию Победы Советского Союза в Великой Отечественной войне. И снова идут по стране следопыты, поднимаются на местах исторических битв курганы Славы и памятные обелиски, возникают новые патриотические объединения молодежи, раскрываются неизвестные страницы революционной, боевой и трудовой славы народа. А главное — вырастают новые тысячи и тысячи патриотов, стремящихся умножить славу отцов, готовых на труд и подвиг во имя советской Отчизны.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

(Фото см. на стр. 8—9)



СЛАВУ ОТЦОВ УМНОЖИМ!

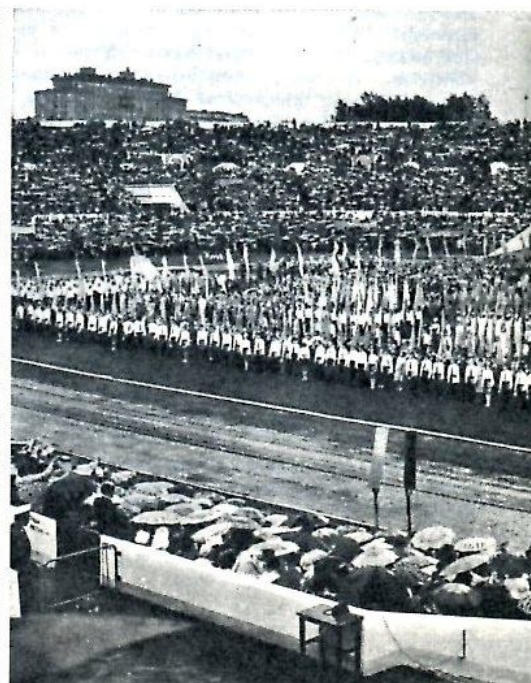
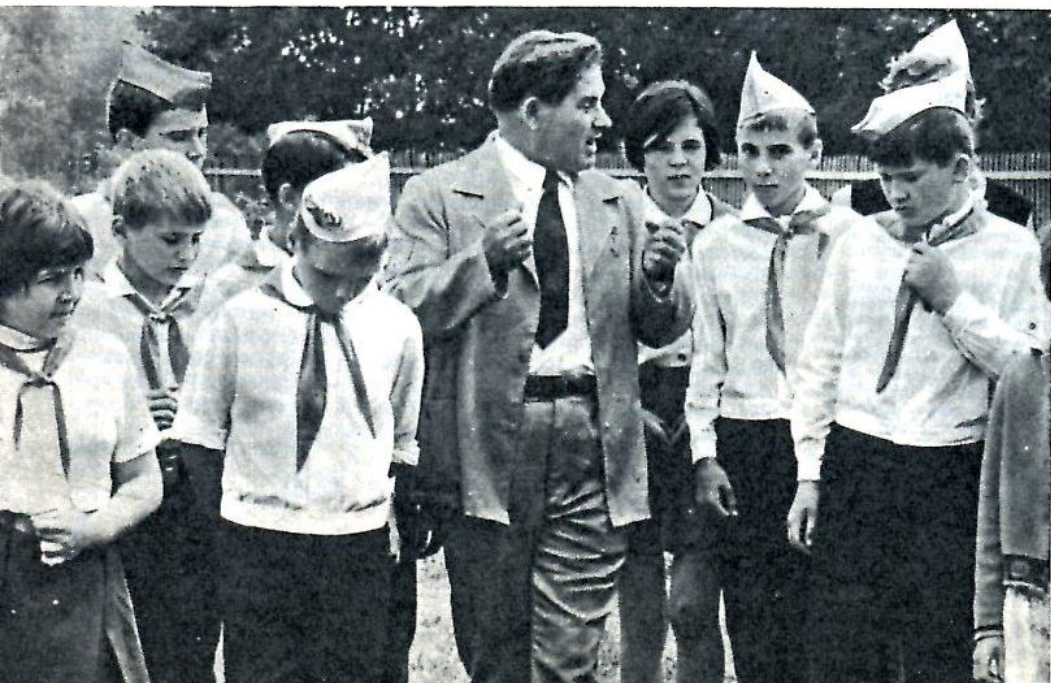
Три дня продолжался VI Всесоюзный слет участников похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. И каждый день делегатов от подъема до отбоя был заполнен волнующими встречами, трудовыми десантами, интересными экскурсиями, вдохновляющими торжествами. Навсегда сохранятся в памяти юных следопытов народного подвига эпизоды слета в столице нашей Родины городе-герое Москве. Некоторые из них вы видите на публикуемых здесь снимках.

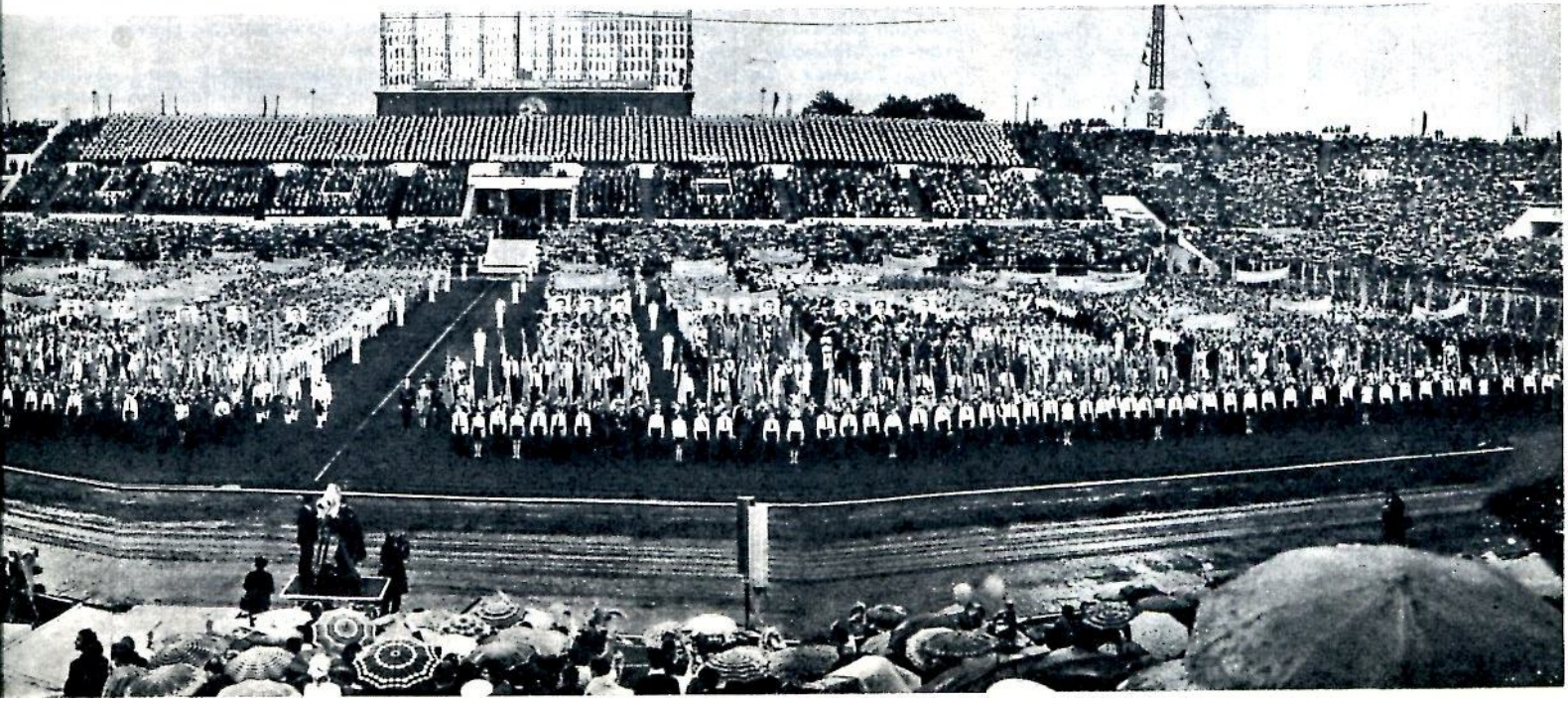
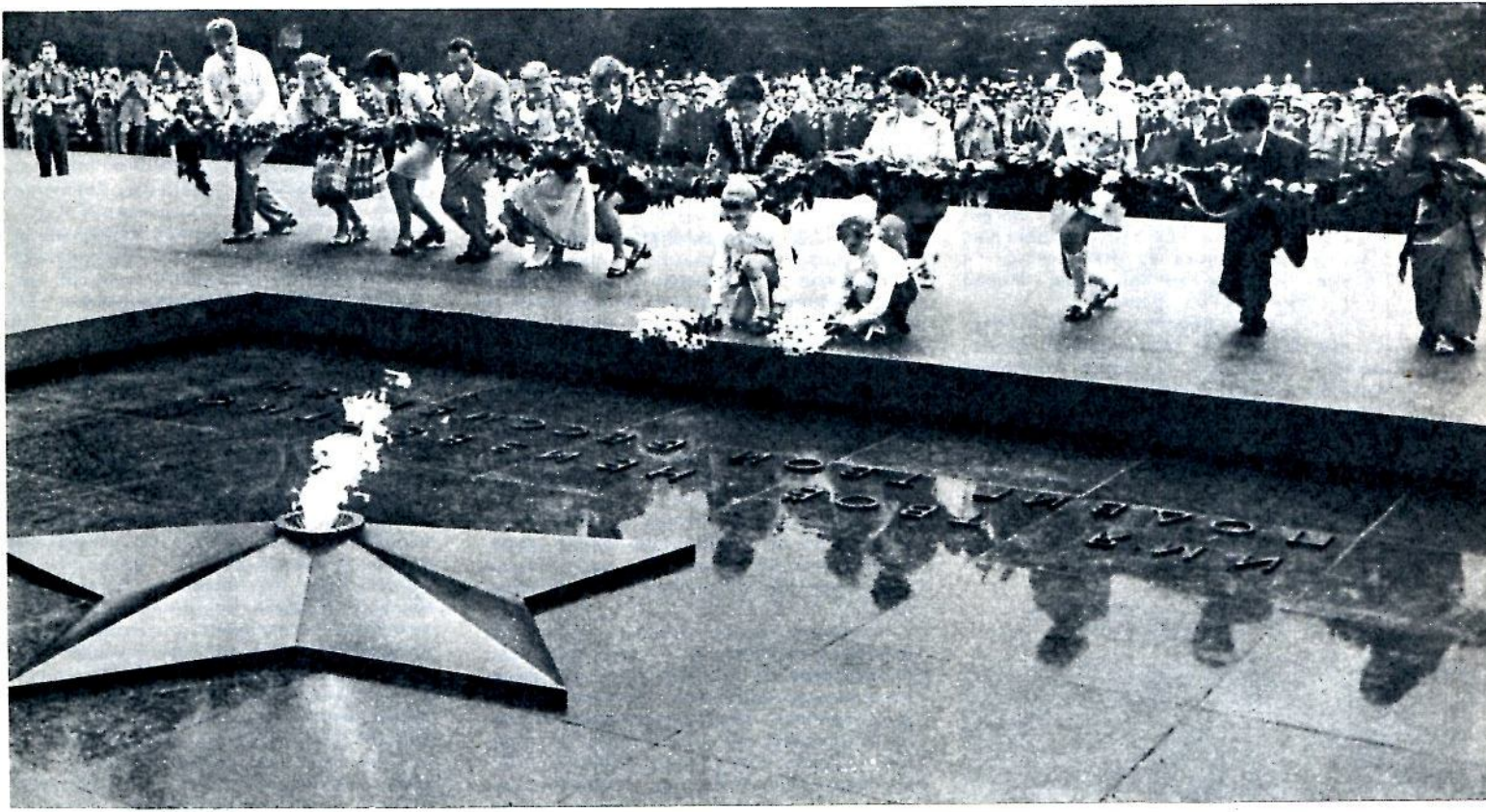
Слева: вверху — молодые воины приняли из рук ветеранов Великой Отечественной войны овеянные славой боевые зна-

мена; внизу — Герой Советского Союза Михаил Девятаев с пионерами Истринского района.

Справа: вверху (слева направо) — дважды Герой Советского Союза А. Ф. Федоров, Герои Советского Союза маршал Советского Союза И. Х. Ваграмян, маршал авиации В. А. Судец, летчик-космонавт СССР В. И. Севастьянов среди делегатов слета; в середине — возложение гирлянды Славы к могиле Неизвестного солдата; внизу — на стадионе «Динамо» во время торжественной манифестации комсомольцев и молодежи Советского Союза под девизом «Мы делу Ленина и партии верны!»

Фото В. ГОРЛОВА и ТАСС





35-й, ЮБИЛЕЙНЫЙ...

По новым правилам

На 35-й чемпионат СССР, посвященный 50-летию советского планеризма, лучшие спортсмены-парители по традиции собрались в Орле. На аэродром Центрального спортивного планерного клуба ДОСААФ кроме хозяев прибыли команды союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, Министерства авиационной промышленности.

К своим юбилейным соревнованиям спортсмены готовились особенно тщательно. Накануне прошли республиканские состязания. И в Орел приехали лучшие из лучших, проверенные в спортивной борьбе. Среди них — рекордсмены мира и Советского Союза, мастера спорта СССР международного класса москвичи Юрий Кузнецов и Изабелла Горохова, орловская спортсменка Тамара Загайнова и киевлянин Евгений Руденский, Марина Африканова из Жуковского и Леонид Пилипчук из Кишинева, Иллар Линк и Эда Лаан из Таллина.

Накал борьбы обострялся еще и потому, что юбилейные соревнования проводились по новым правилам. Впервые мужчинам и женщинам предстояло летать раздельно и по разным маршрутам. Если раньше перед многими спортсменками ставилась задача не отстать от мужчин, что в известной степени сковывало их инициативу, то теперь им предоставлялась полная свобода действий.

Чемпионат явился для спортсменов

серьезным экзаменом мастерства, тактической зрелости, знания метеорологии, штурманской подготовки, умения самостоятельно решать сложные задачи парящего полета.

Введено было и еще одно новшество, которое касалось не только женщин, но и мужчин. На всех предыдущих состязаниях проход поворотных пунктов спортсменами фиксировался судьями с земли, что усложняло работу судей и требовало значительных материальных затрат. Теперь фиксация пролета поворотных пунктов стала проще: на борту планера планерист устанавливает фотоаппарат, которым фотографирует заданные объекты. Судейская коллегия проявляет пленки и определяет, кто правильно прошел маршрут, а кто допустил ошибку.

Первые старты

Накануне шли дожди. Казалось, им не будет конца. Планеристы соскучились по небу, ходили хмурые. Хорошей погоды ждали не только спортсмены, но и хлеборобы. Тучные хлеба созрели, а дожди не давали возможности начать уборку. Это обстоятельство значительно сокращало количество площадок на случай преждевременной посадки. Приземление на планере и самолете на высокую растительность опасно.

Наконец подул свежий ветерок. Небо очистилось от туч. Жаркое солнце нагрело промокшую землю. Над аэродромом появились долгожданные кучевые облака.

На старте — все готово к полетам. 39 планеров «Бланик» и 15 самолетов-буксировщиков Як-12 стоят ровными рядами в ожидании команды на взлет. В воздух поднялся планер-разведчик. Вскоре на командный пункт поступило сообщение — сила восходящих потоков 1,5—2 м/сек, кучевые облака развиваются по всему небосводу.

Руководство и судейская коллегия приняли решение разыграть полет по стокилометровому треугольному маршруту. Зеленая ракета, выпущенная руководителем полетов Е. Титовым, возвестила о начале соревнований.

Первыми ушли по маршруту мужчины, за ними стартовали женщины. Погода разгулялась. Не прошло и полутора часов, как линию финиша первым пересек планер под номером 19. Его пилотировал командир планерного звена Кишиневского авиаспортивного клуба Леонид Пилипчук. Он преодолел дистанцию за 1 час 26 мин. 1 сек. и стал чемпионом Советского Союза. Всего 13 секунд проиграл ему авиационный инженер из Москвы Юрий Кузнецов, занявший второе место. Бронзовая медаль досталась инструктору-планеристу Днепропетровского авиаспортивного клуба Владимиру Панафутину.

Не успели финишировать мужчины, как на горизонте с другого направления

показались планеры, пилотируемые женщинами. Их шло сразу пять. Первой, на большой скорости, финишировала орловская планеристка из команды РСФСР Тамара Загайнова. Она и стала чемпионкой страны. Второе место заняла мастер спорта из Усть-Каменогорска Валентина Кузнецова, третье — мастер спорта из Кишинева Людмила Ключева.

Спортсмены показали высокое мастерство. Из 39 стартовавших планеров всю дистанцию прошли 34.

В этот день решилась судьба и специального приза, установленного журналом «Огонек». 50 лет назад, на первых всесоюзных планерных испытаниях (так в то время назывались соревнования планеристов) журнал «Огонек» установил приз за лучшую конструкцию планера. Тогда его получил Константин Константинович Арцеулов за созданный им А-5.

На 35-м чемпионате все летали на однотипных планерах, и приз был установлен за наивысшую скорость полета, достигнутую на этих соревнованиях. Как раз и оказалось, что скорость 74,635 км/час, достигнутая Леонидом Пилипчуком в первый день, потом не была никем превышена. Он и получил приз «Огонька».

Во второй летный день мужчины разыгрывали полет по 200-километровому треугольному маршруту, а женщины — полет в цель с возвращением на старт общим расстоянием 165 км. Погода вновь испортилась. На пути планеристов встали ливневые дожди и грозы. Ни одному из них не удалось достигнуть финиша. У мужчин упражнение засчитано как полет на дальность с прохождением двух поворотных пунктов. Наибольшее расстояние (190 км) пролетел В. Панафутин, ему и присуждена золотая медаль чемпиона. Второе место занял Л. Пархомцев (РСФСР), третье — Ю. Кузнецов.

У женщин упражнение осталось неразыгранным. Никто из них не пролетел 150 км, а по существующим правилам полет может быть засчитан, если три спортсмена пройдут дистанцию не менее 150 км.

На следующий летный день производились полеты по стокилометровому треугольному маршруту. Среди женщин вновь одержала победу Т. Загайнова. Второе место заняла Л. Ключева, третье — В. Кузнецова.

Мужчины на этой дистанции показали очень плотные результаты. Так разница между чемпионом Е. Руденским и Е. Вачасовым (Харьков), занявшим пятое место, составила всего 106 сек. Серебряную медаль завоевал молодой спортсмен из Усть-Каменогорска дебютант всесоюзных соревнований мастер спорта Евгений Федотов. К стати сказать, Е. Федотов ученик В. Кузнецовой и вместе с ней приехал на чемпионат защищать спортивную честь Казахстана. На третьем месте, проигрывая всего 40 секунд, оказался капитан эстонской команды Иллар Линк.

Чемпион СССР мастер спорта Владимир Панафутин.



Из 37 стартовавших планеристов финишировало — 34, причем почти все показали мастерские результаты.

Неоправданные потери

На следующий день снова ожидалась устойчивая погода, и спортсмены получили более сложное задание. Мужчины должны были пролететь по 300-километровому треугольному маршруту, а женщины преодолеть 200-километровый треугольник.

С 11 часов на небе появилась кучевая облачность. Облака развивались быстро, они росли на глазах, и скоро весь небосвод покрылся огромными кудрявыми шапками. Планеристы один за другим уходили на маршрут в надежде, что парящая погода продлится весь день. К сожалению, прогноз не оправдался. Три часа спустя на командный пункт и в судейскую коллегию стали поступать сведения, что, как и несколько дней назад, дожди и грозы закрыли путь для планеров. Ни одному из спортсменов не удалось достигнуть финиша.

У мужчин, согласно положению упражнения было вновь засчитано как полет на дальность с проходом двух поворотных пунктов. Наибольшее расстояние (266 км) пролетел капитан московской команды Ю. Кузнецов. Он и стал чемпионом, на второе место вышел мастер спорта из Лиепайского общественного планерного клуба Мартин Дирнен, на третье — мастер спорта из вильнюсского общественного планерного клуба Альгирдас Рачюнас.

Женщины постигла неудача вторично. Они стартовали поздно. Ни одной из них не удалось пройти 150 км, и полет им не засчитали.

7 августа в роли «неудачников» выступили мужчины. На этот раз первыми стартовали женщины. Им предстояло совершить полет до цели с возвращением на старт (165 км), а мужчинам преодолеть двухсоткилометровый треугольник.

Уже после взлета стало очевидно, что мужчинам придется нелегко. Они ушли на маршрут явно поздно. Достигнуть финиша никто не смог.

Из женщин всю дистанцию прошли четверо. Тамара Загайнова в третий раз одержала уверенную победу. Второе место заняла Изабелла Горохова, третье — Марина Африканова.

Нельзя не отметить, что во всех упражнениях неоправданно увеличивался разрыв старта между мужчинами и женщинами. Это влекло к потере дорогого для планеристов парящего времени, создавало дополнительные трудности. Не один раз из-за организационной неурядицы десятки планеристов не смогли долететь до финиша и сядили на площадке по маршруту. Некоторые упражнения оказались неразыгранными. Отсюда напрашивается вывод, а не настала ли пора соревнования мужчин и женщин проводить по срокам в разное время? Тем более, что чемпионаты мира среди мужчин и женщин будут проводиться самостоятельно и к ним надо готовиться заранее.

Победный финиш

Соревнования близились к концу. В гости к планеристам приехали ветераны советского планеризма. Среди них участники первых планерных испытаний К. К. Арцеулов, авиационный конструктор В. К. Грибовский, заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза П. М. Стефановский, М. А. Нюхтиков и другие.

Первыми взлетели и ушли по 200-километровому маршруту женщины. Они знали, что это их последний полет на данном чемпионате, и каждая старалась показать наилучший результат. Наиболее опытные спортсменки стали выжидать, стремились пропустить впереди себя как можно больше планеров своих соперниц, чтобы потом использовать

их как ориентиры для поиска восходящих потоков. Такой тактический прием применяют многие участники соревнований. Но здесь важно не попасть в цейтнот. Ведь для старта отводится строго определенное время.

В азарте спортивной борьбы серьезные просчеты допустили Л. Клюева и В. Кузнецова. Они пересекли стартовую линию на 25 секунд позже ее закрытия. Эти секунды оказались для них роковыми. Полет им не засчитали.

Чемпионкой по этому упражнению стала Р. Гармуте (Литва), серебряным призером П. Загайнова, бронзовым — И. Горохова.

Женщины финишировали дружно, и какое-то время теплилась надежда, что и большинству мужчин удастся прийти на аэродром своим ходом. Однако дистанция у них превышала 300 км, и, когда они прилетели ко второму поворотному пункту, погода резко испортилась. Кучевые облака рассеялись, восходящие потоки исчезли.

Прошло пять часов после старта. Все больше и больше поступало сведений о посадке планеристов на площадки. Солнце клонилось к закату. Горизонт заволочило дымкой. Казалось, что лететь на планере уже нет возможности. И вдруг судьи, наблюдавшие за воздухом в специальные оптические трубы, заметили вдалеке планеры.

Через несколько минут, под аплодисменты присутствовавших эффектно финишировали московские планеристы Юрий Кузнецов и Александр Болдин. Этот полет Юрию Кузнецову принес золотую медаль чемпиона по упражнению и большую золотую медаль абсолютного чемпиона СССР, Александра Болдина сделал серебряным призером по упражнению и по сумме многоборья и обеспечил москвичам победу в командном зачете.

Мы попросили победителей рассказать о том, как в этой сложной обстановке протекал полет.

— После отцепки от самолетов-буксировщиков, — сказал Ю. Кузнецов, — мы стали «прощупывать» облака и выжидать удобный момент для старта. Хотелось, чтобы на маршрут ушло как можно больше спортсменов и особенно В. Панафутин и Е. Руденский. Первый из них имел лучшую сумму очков, чем я, а второй догонял меня. Время поджимало со стартом. Вижу — Панафутин и Руденский пошли. Догадываюсь, что они хотят выманить меня, чтобы потом стартовать вторично и выиграть преимущество. Говорю Саше — спешить не будем. Смотрю на часы, прошло десять минут. Больше тянуть нельзя. Направляемся к стартовой линии. Следом за нами устремились возвратившиеся с маршрута Руденский и Панафутин. У них появилось некоторое преимущество. Нам выполнять повторный старт уже не было времени. Мы и так чуть ли не опаздывали.

— Большинство пути, — говорит А. Болдин, — шли группой в пять планеров. Где-то в середине маршрута Панафутин отстал, а Руденский летел с нами до второго поворотного пункта. Тогда наша группа пришла первой, успела отметить и уйти из этого района. Здесь начался распад облачности, восходящие потоки как ветром сдуло.

— Лететь дальше по маршруту, — продолжил беседу Кузнецов, — было рискованно. Судя по обстановке, впереди восходящих потоков быть не могло. Мы вернулись назад к тому месту, где раньше восстанавливали высоту. Набрав несколько сот метров, сделали переход к облакам, появившимся на линии нашего маршрута. Потоки были всего 0,5 м/сек. Выполнили еще один переход. Под облаком увидели Льва Кузнецова из Казахстана. Его планер кружился в спирали на одной и той же высоте. Вскоре он ушел, а мы остались под этим облаком. Подъе-

ма не было, но не наблюдалось и снижения. Ветерок, хотя и слабый, но сносил нас к аэродрому. Обменялись мнениями — уходить нельзя. Высота всего 700 м. Надо ждать. Раз нет снижения, то может возникнуть восходящий поток.

Наши надежды оправдались. Правда, ждать пришлось долго. Более сорока минут мы находились в непрерывной спирали. Вначале «наскребали» высоту, буквально, по сантиметрам. Потом скороподъемность увеличилась до 0,5 м/сек. И только после того, когда стрелка высотомера показала 1550 м, а подъем прекратился, я установил скорость 90 км/час и пошел на долет. Расчеты показали, что этой высоты мне вполне хватит, чтобы преодолеть 40 километров, оставшиеся до финиша. У Болдина в этот момент было 1350 м, и ему пришлось идти на невыгоднейшей скорости, экономя каждый метр высоты.

Победный финиш москвичей внес существенное изменение в распределение призовых мест как в личном, так и в командном зачете. В итоге по сумме многоборья первое место заняла команда Москвы — 7003 очка, второе — команда РСФСР — 6839 очков, третья — команда Литвы — 6251 очко.

Звание абсолютной чемпионки завоевала Тамара Загайнова (РСФСР) — 1875 очков, на второе место вышла Марина Африканова (Министерство авиационной промышленности) — 1686 очков, на третье — Эда Лаан (Эстония) — 1525 очков.

Юрий Кузнецов набрал 2916 очков, Александр Болдин — 2709 и Евгений Руденский, занявший общее третье место, — 2686 очков.

Презы журнала «Крылья Родины», установленные за лучшие результаты, достигнутые в двух последних полетах, присуждены Юрию Кузнецову и Тамаре Загайновой. Надо сказать, что Т. Загайнова на этом чемпионате была, что называется, вне конкуренции. В четырех разыгранных упражнениях среди женщин она трижды заняла первое место и один раз второе.

Задуманная беседа

Пока судейская коллегия подсчитывала очки и определяла места, ветераны планеризма вели задуманную беседу с участниками юбилейного чемпионата. Константин Константинович Арцеулов рассказал о том, как ему удалось победить штопор, о том, как в тяжелые годы разрухи, откачивая себе в самом необходимом, энтузиасты планерного дела объединялись в кружки и строили свои первые безмоторные летательные аппараты, а потом везли их в Крым и летали на них.

С большим интересом слушали собравшиеся Леонида Григорьевича Минова, который поведал, какими бурными темпами развивался планерный спорт в тридцатые годы, как Коммунистическая партия и Советское правительство не жалели средств на подготовку планеристов, видя в них надежный резерв для Воздушного флота.

Заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза Петр Михайлович Стефановский и Михаил Александрович Нюхтиков с теплым чувством вспоминали годы, связанные с планеризмом.

— Я испытал свыше 300 новых самолетов, — заявил П. Стефановский. В каждом из них таилось что-то неизвестное. Разгадать его тайну, найти пра-



Ветераны планеризма беседуют с участниками чемпионата. На переднем плане (справа налево): К. Арцеулов, В. Кузнецова, Г. Малиновский, О. Клепикова, М. Африканова, И. Шелест.

Фото В. РУБАНА

вильное, и в большинстве случаев единственное решение, мне много раз помогал планеризм.

С интересными воспоминаниями выступили летчик-испытатель первого класса автор книги «С крыла на крыло» Игорь Иванович Шелест, заслуженный мастер спорта, рекордсмен мира Виктор Михайлович Ильченко, авиационный конструктор Владислав Константинович Грибовский.

— Планеризм определил всю мою жизнь, — сказал В. Ильченко. В планерный кружок я пришел с «улицы», будучи беспризорником. Советская власть, планерный спорт сделали из меня человека. В силу своих способностей и возможностей я старался отблагодарить Родину. Летал на планере 35 лет. Установил 15 всесоюзных рекордов, из них — 8 мировых, причем первый зарегистрирован в 1935 году, а последний — в 1964 году. В 1953 году Международная авиационная федерация наградила

меня медалью О. Лилиенталя за абсолютный рекорд дальности полета на двухместном планере (830 км). Я горжусь, что из советских планеристов такой высокой награды удостоен первым и уверен, что не последним, — закончил под аплодисменты В. Ильченко.

— В суровые годы войны мне пришлось на десантных планерах летать в тыл врага, — сказал Григорий Степанович Малиновский. Цельный год воевал вместе с партизанами Белоруссии. И я говорю без преувеличения, что выучка и закалка, полученные во время полетов на планерах, помогли мне преодолеть многие трудности.

— Дорогие девушки! — обратилась к участницам чемпионата заслуженный мастер спорта Ольга Васильевна Клепикова. — Мой мировой рекорд дальности полета на одноместном планере (749 км), установленный 34 года назад, не побит до сих пор. Зарубежные планеристки много раз пытались его перекрыть, но безуспешно. Я хочу, чтобы он был улучшен и надеюсь, что обладательницей его станет одна из вас, сидящих здесь.

Высокую оценку дали участникам первенства страны ветераны. И в самом деле, несмотря на капризы погоды, непривычные условия, вызванные введе-

Мужчины: 1-е место Ю. Кузнецов (Москва) — 2916; 2. А. Волдин (Москва) — 2709; 3. Е. Руденский (УССР) — 2686; 4. В. Панафутин (личное первенство) — 2654; 5. Л. Пархомцев (РСФСР) — 2615; 6. Л. Кузнецов (Казахская ССР) — 2571; 7. Е. Африканов (МАП) — 2532; 8. Б. Чиков (личное первенство) — 2434; 9. Е. Федотов (Казахская ССР) — 2428; 10. А. Рачюнас (Литовская ССР) — 2406; 11. А. Коваль (ЦСПК) — 2384; 12. В. Микалаускас (Литовская ССР) — 2365; 13. Л. Васюков (РСФСР) — 2346; 14 — Б. Стрельников (Молдавская ССР) — 2340; 15. В. Юрьев (личное первенство) — 2318; 16. Е. Шварц (ЦСПК) — 2239; 17. Л. Пилпчук (Молдавская ССР) — 2222; 18. В. Беркманис (Латвийская ССР) — 2081; 19. И. Линк (Эстонская ССР) — 1859; 20. М. Дирнен (Латвийская ССР) — 1743; 21. С. Шустов (Ленинград) — 1647; 22. О. Чуйко (МАП) — 1623; 23. С. Назиков (Ленинград) — 1531; 24. К. Мэнтало (Эстонская ССР) — 1442; 25. А. Беляков (БССР) — 1171; 26. Е. Вачасов (УССР) — 1095; 27. М. Винокур (БССР).

Женщины: 1-е место Т. Загайнова (РСФСР) — 1875; 2. М. Африканова (МАП) — 1686; 3. Э. Лаан (Эстонская ССР) — 1525; 4. Р. Гармуте (Литовская ССР) — 1479; 5. И. Горохова (Москва) — 1377; 6. С. Коваленко (БССР) — 1180; 7. В. Петере (Латвийская ССР) — 1020; 8. В. Кузнецова (Казахская ССР) — 1003; 9. Л. Головина (ЦСПК) — 966; 10. Л. Ключева (Молдавская ССР) — 797; 11. Т. Скобичная (Ленинград) — 437 очков.

Команды: 1-е место Москва — 7003 очка; 2. РСФСР — 6338; 3. Литва — 6251; 4. Казахстан — 6003; 5. Молдавия — 5360; 6. Латвия — 4845; 7. Эстония — 4827; 8. Украина — 3781; 9. Ленинград — 3616; 10. Белоруссия — 2353.

Команды Министерства авиационной промышленности и Центрального спортивно-планерного клуба в зачет не входили. Спортсмены этих команд выступали только на личном первенстве.

нием новых правил и некоторые организационные неурядицы, планеристы летали смело и уверенно. Отрадно, что абсолютное большинство спортсменов боролось на равных с ведущими планеристами страны. Об этом свидетельствует тот факт, что в числе призеров представители девяти команд из двенадцати, участвовавших в чемпионате.

А. ВИНОКУРОВ,
судья международной категории,
А. КОВАЛЬ,
мастер спорта

В Авиационной спортивной комиссии

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

По самолетному спорту
Скорость полета 2605,1 км/час по замкнутому 100-километровому маршру-

ту, достигнутую мастером спорта А. Федотовым (г. Москва) 8 апреля 1973 года на самолете Е-266 (самолет с реактивными двигателями). Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший ему же, превышен на 204,1 км/час.

По планерному спорту
Дальность полета до намеченного пункта с возвращением на старт 571 км, достигнутую мастером спорта СССР международного класса Ю. Кузнецовым (г. Москва) 1 июня 1973 г. на одноместном планере «Кобра-15». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший А. Ковалю, превышен на 31 км.

Дальность полета до намеченного пункта с возвращением на старт 517,822 км, достигнутую мастером спорта СССР международного класса И. Гороховой (г. Москва) 3 июня 1973 г. на двухместном планере «Бланик». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Н. Поповой, превышен на 127,624 км.

Дальность полета до намеченного пункта с возвращением на старт

540,770 км, достигнутую мастером спорта СССР международного класса Ю. Кузнецовым (г. Москва) 3 июня 1973 г. на двухместном планере «Бланик». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший А. Ковалю, превышен на 34,770 км.

Скорость полета 93,464 км/час по замкнутому 300-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта Е. Поляк (г. Днепропетровск) 6 июня 1973 г. на одноместном планере «Фебус-С». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший Э. Лаан, превышен на 4,824 км/час.

Скорость полета 90,358 км/час по замкнутому 500-километровому маршруту, достигнутую мастером спорта СССР международного класса Е. Руденским (Киев) 7 июня 1973 г. на одноместном планере «ASW-15». Прежний всесоюзный рекорд, принадлежавший В. Чувикову, превышен на 5,966 км/час.

Материалы о достижениях А. Федотова, И. Гороховой направлены в Международную авиационную федерацию (ФАИ) для утверждения их в качестве мировых рекордов.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

В планеризм я пришел несколько необычным путем. Учась в школе, увидел как-то журнал «Самолет». Там был призыв — «От модели к планеру, с планера на самолет!» Поговорили мы с ребятами и решили строить авиационные модели. О полетах на самолете тогда можно было только мечтать. К постройке моделей я отнесся со всей серьезностью. И надо сказать, что они у меня получались не плохо.

На соревнованиях я со своей моделью занял первое место и в награду получил разрешение совершить полет на самолете. Полетал, и после этого судьба моя была решена...

Учась в Качинской летной школе, задумал построить планер. Организовал местных ребят. Взялись за дело с увлечением.

Я уже летал на самолете, а как поднимаются в воздух планеры, не видел. В 1928 году мы поехали в Коктебель на гору Узун-Сырт. Посмотрел, как на планерах часами парят такие же молодые парни, как наши кружковцы, увлекся окончательно. Приехали домой и с еще большей энергией стали строить планер и готовиться летать на нем...

С тех пор прошло много времени, а у меня все свежо в памяти. Как будто минуло не 45 лет, а всего три года. Ребята-сорванцы, начав летать на планере, преобразились и все потом стали хорошими летчиками. После окончания летной школы меня оставили в ней инструктором. Казалось, я летаю на самолете, зачем еще нужны полеты на планере?

Однако тянуло меня на гору. Поднимешься, бывало, над склоном и паришь как горный орел. Да разве можно с чем сравнить свободный полет в поднебесье! Летишь и чувствуешь, что у тебя выросли крылья.

Серьезно увлеклись планеризмом и мои товарищи по школе Василий Степанчонок и Петр Стефановский. Мы летали вместе и с каждым полетом ощущали, что эти полеты обогащают нас, прививают такие навыки, которые трудно приобрести другим путем.

Например, полеты в близости земли без мотора приучали пилотов к аккуратности в технике пилотирования, держали всегда планеристов «на чеку», то есть заставляли каждого в любую секунду быть готовым к совершению посадки или выполнению другого элемента полета.

Строительство планеров дало нам целый комплекс знаний, развило наше

Бюро Президиума Центрального комитета ДОСААФ СССР рассмотрело вопрос о соревнованиях, чемпионатах юных авиамodelистов. В последнее время, отмечается в постановлении, в отечественном авиамodelьном спорте наметилось значительное техническое отставание массового юношеского моделизма от уровня мастерства ведущих спортсменов. Десять лет не проводились всесоюзные соревнования среди юношей.

С целью улучшить подготовку спортивной смены решено в 1974 году провести зональные соревнования (в Российской Федерации), республиканские и всесоюзный чемпионаты юных авиамodelистов (до 18 лет). В этой связи ЦК ДОСААФ союзных республик предложено внести соответствующие изменения в план спортивных мероприятий 1974 года.

логическое мышление, научило ценить коллектив, повысило ответственность каждого из нас перед собой и товарищами.

Позже мы все трое стали летчиками-испытателями и только тогда в полную меру оценили значение планеризма.

Теперь, много лет спустя, на досуге, тщательно анализируя пройденный путь, могу со всей ответственностью сказать — планеризм в моей жизни сыграл важную роль, а может быть, и спас жизнь. Расскажу только об одном эпизоде.

Я заканчивал испытания большой опытной машины. Все шло хорошо. На земле ждали моего возвращения. Самолет уже заходил на посадку, и вдруг... шасси не встали на замок! Попытка устранить неисправность успеха не имела. Быстро созрело решение — сажать машину на фюзеляж. Надо было выбрать место для посадки, идеально

произвести расчет и сесть так, чтобы сохранить самолет и жизнь экипажа. Вот здесь-то и пригодился мне навык, приобретенный в планеризме.

Сажая машину с выключенными двигателями, а дело это необычное и сложное, я, откровенно говоря, был уверен, что справлюсь с такой задачей. Множество полетов на планере помогли мне отработать глазомер, причили без приборов определять расстояние, скорость и высоту, безошибочно подбирать необходимые углы планирования, развили чувство интуиции. А для летчика-испытателя это важнейшие качества.

Машина была спасена, экипаж остался невредим.

Немало подобных и других случаев имели место и у моих коллег: Петра Михайловича Стефановского, Ивана Моисеевича Сухомлина, Сергея Николаевича Анохина, Валентина Федоровича Хапова, Игоря Ивановича Шелеста. И каждый из нас с благодарностью вспоминает годы, проведенные на планерных станциях, в аэроклубах, в планерных школах, где закладывался фундамент летного мастерства, вырабатывался характер.

В тяжелые годы войны планеристы прошли большое испытание на прочность. Тысячи спортсменов в короткий срок с легкрылых планеров пересели на боевые машины и героически сражались с фашистскими захватчиками. Во время войны у нас не было недостатка летных кадров, и в этом немалую роль сыграл довоенный планеризм.

Мне довелось побывать на юбилейном чемпионате и посмотреть, как летают планеристы сейчас. Радостное чувство испытал я от всего увиденного. Их мастерство, несомненно, стало намного выше, знания богаче и возможности шире. Да иначе и быть не может. Коммунистическая партия, Советское правительство, Родина заботятся о духовном росте и физическом совершенствовании подрастающего поколения. Государство и оборонное Общество (ДОСААФ) не жалеют средств, чтобы планерный спорт сделать достоянием широкого круга молодежи.

Мы, ветераны советского планеризма, вочию убедились, что эстафета планерного спорта находится в надежных руках. И хочется верить, что его ряды будут непрерывно расти и множиться.

М. НЮТИКОВ,
Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель СССР

У наших друзей

МИРОВОЙ РЕКОРД

29 мая этого года польская планеристка Адель Данковская на одноместном планере «Янтарь» в полете до цели с возвращением на старт установила мировой рекорд, преодолев в общей сложности расстояние в 686 км. На 30 км улучшен мировой рекорд, принадлежавший австралийской планеристке Сузи Мартин.

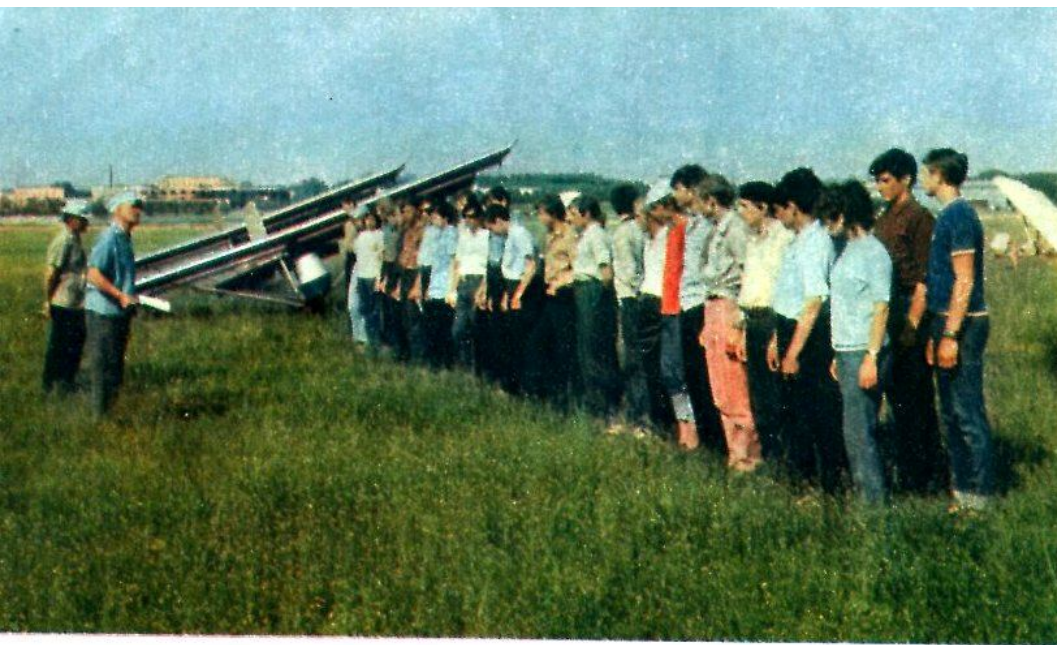
ВСЕПОЛЬСКИЕ ПЛАНЕРНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

В Лешно состоялись XVIII Всепопольские планерные соревнования. Разыграно восемь упражнений. Чемпионом 1973 года стал Хенрик Пожняк. Второе место занял Януш Гогола.

Бывшие лидеры польского планеризма: Х. Мушинский оказался седьмым, С. Крук — девятым, а М. Круликовский — десятым.

ДОСТИЖЕНИЕ ЧЕХОСЛОВАЦКИХ СПОРТСМЕНОВ

Чехословацкие планеристы Свобода и Храбак установили новый чехословацкий рекорд дальности полета с возвращением на старт. На двухместном планере «Бланк» они преодолели маршрут общим расстоянием 430 км.

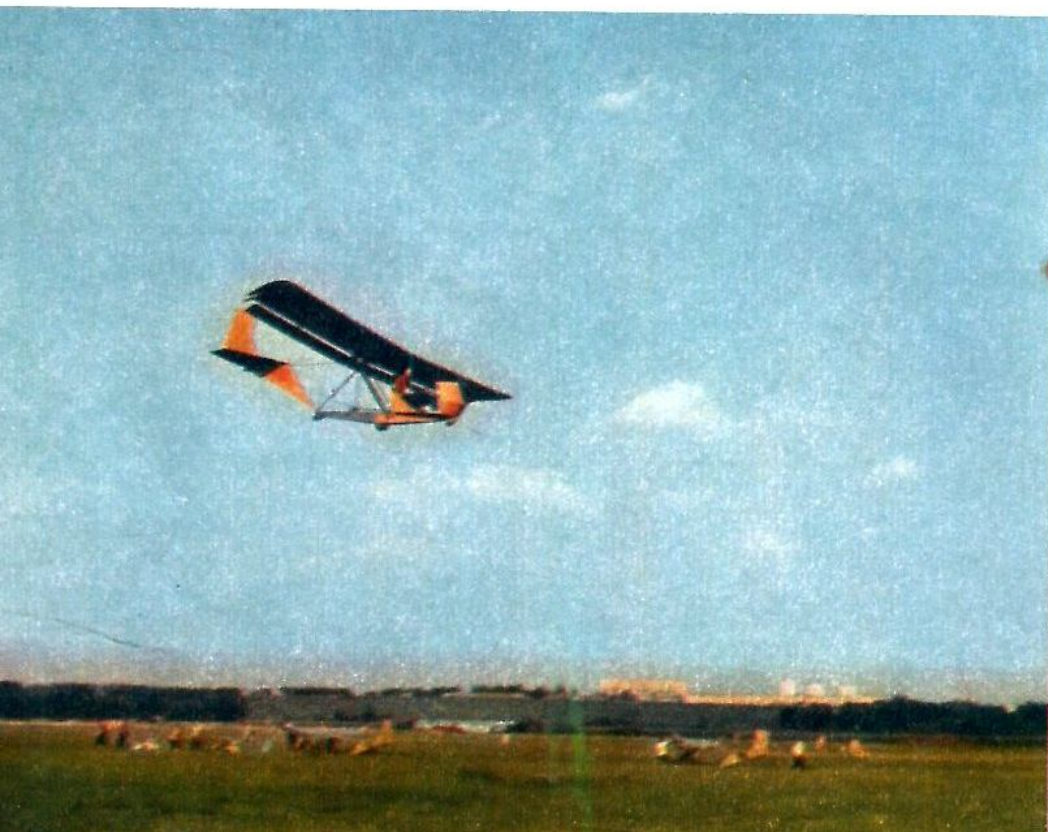


Начальник Московской юношеской планерной школы В. Макаров дает указания перед началом полетов.

ЗА СЕМЬ ЛЕТ— ПЯТЬ ТЫСЯЧ

Планер Бро-11 в полете.

Фото В. ВДОВЕНКО



Свыше десяти лет назад была создана Московская юношеская планерная школа (на базе планерного клуба), на долю которой приходится подготовка большей части планеристов столицы. Таким образом учеба юных спортсменов на одноместных планерах обрела, наконец, единое методическое руководство. Работа стала более продуктивной.

В 1966 году школу утвердили как самостоятельную организацию, с подчинением Московскому городскому комитету ДОСААФ. Небольшой коллектив постоянных работников за семь последних лет принял более семи тысяч ребят, из них около пяти тысяч закончили летную программу.

В чем сила юношеского планеризма? Прежде всего в том, что он приобщает к авиации наших подростков. Дает им возможность проверить свои силы и способности в полетах, получить профессиональную ориентацию.

Не случайно, что многие наши воспитанники навсегда связали свою жизнь с авиацией. Например, Сергей Кругликов пришел в юношескую планерную школу десять лет назад. Отлично ее закончил. Стал чемпионом Москвы среди юношей. Полетав два года на планере, перешел в Московский аэроклуб, начал учиться летать на самолете. В 1970 году он уже чемпион столицы по самолетному спорту, а через год и чемпион Советского Союза. В составе сборной команды успешно выступал на международных соревнованиях.

Сейчас мастер спорта Сергей Кругликов командир корабля Ту-134, но с авиационным спортом не порывает. Он входит в сборную команду страны. Стали профессиональными летчиками и бывшие курсанты школы Воронков, Куренков, Переход, Маклаков, Логинов, Преподобный и многие другие.

Массовость в развитии юношеского планеризма достигается тем, что полеты производятся на простейших планерах Бро-11М, запускаемых лебедкой ПЛМ-6 с бесконечным тросом. Один инструктор способен работать одновременно на 5—6 планерах и обучать 70—75 ребят. Это позволяет в год научить летать более 200 человек. Подготовка одного планериста обходится дешево.

В школе сделано все необходимое, чтобы обеспечить стопроцентную безопасность полетов. Например, за первый квартал этого года, несмотря на тяжелые зимние условия, выполнено более трех тысяч полетов, и ни одной поломки.

В летние месяцы интенсивность летной работы значительно возросла, но никаких отступлений от установленных правил не наблюдалось.

Регулярно практикуем мы организацию спортивных лагерей. За 45 дней лагерного сбора ребята успевают пройти весь курс обучения и принять участие в школьных соревнованиях.

Журнал «Крылья Родины» в статье «Планеризму — большие крылья» правильно ставит вопрос о развитии юношеского планеризма.

Мы целиком поддерживаем авторов статьи и считаем, что на первое время надо открыть в крупных городах, где есть авиационные учебные организации ДОСААФ, хотя бы 5—6 юношеских планерных школ.

Это не потребует больших затрат, а польза будет огромная.

Московская юношеская планерная школа готова поделиться своим опытом и оказать всемерную помощь тем организациям ДОСААФ, которые начнут культивировать юношеский планеризм.

Много лет работая с ребятами, мы убедились, что делаем полезное дело — воспитываем в них любовь к труду, авиации, Родине, и гордимся этим!

В. МАКАРОВ,
начальник Московской юношеской планерной школы, мастер спорта



На горе Клементьева.

На заре советского планеризма

К. АРЦЕУЛОВ

50 лет, назад, поздней осенью 1923 года, из Москвы в Крым отправился эшелон с необычным в то время грузом — планерами. В теплушке поезда ехали окрыленные мечтой о полете на самодельных крыльях молодые энтузиасты планерного спорта. Среди них — слушатели Академии воздушного флота С. Ильюшин, В. Пышнов, М. Тихонравов, студенты Московского высшего технического училища С. Люшин, И. Толстых, еще совсем юный планерист А. Яковлев и построивший уже несколько летательных машин Б. Черановский.

Эта поездка была завершающим этапом большой подготовительной работы к Первым всесоюзным планерным испытаниям.

Еще в 1921 году, будучи начальником летной части Московской высшей школы краснолетов, я начал строить свой, пятый по счету планер А-5. Мне помогали начальник учебной части школы А. В. Надашкевич и начальник технической части В. П. Невдачин. Позже к нам присоединились работавшие в этой области Н. Д. Анощенко и В. С. Пышнов.

Вскоре Главное Управление Воздушного Флота Республики официально утвердило наш кружок «Парящий полет». Мне было поручено руководить им. Кружок объединил вокруг себя рабочую и учащуюся молодежь, стремившуюся работать в авиации. К началу 1923 года планерные кружки организовались во многих городах страны. Их насчитывалось свыше двух десятков. Они являлись своеобразными филиалами «Парящего полета».

Кипучую деятельность развернул кружок планеристов при Академии воздушного флота имени Н. Е. Жуковского, которым руководил С. В. Ильюшин.

В марте 1923 года было создано Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). «Парящий полет» и кружок планеристов Академии воздушного флота составили ядро Центра безмоторной авиации спортивной секции

ОДВФ. Меня назначили председателем этого Центра. Спортивную секцию возглавлял член Реввоенсовета республики начальник Главного управления Всеобщего (Всеобщее военное обучение) Константин Александрович Мехоношин — человек большого ума, такта и организаторских способностей. Несмотря на огромные трудности того времени, работать с Мехоношиным было легко и приятно.

В большинстве кружков строились планеры. Их насчитывалось уже около пятнадцати. Для испытания и выявления лучших конструкций, обмена опытом и изучения условий безмоторного полета, спортсекция ОДВФ приняла решение провести в конце года планерные испытания.

Местом испытаний был избран район Коктебеля в Крыму. Еще в 1910 году я обследовал его всесторонне, когда строил свой планер в Отузах (ныне Шепетовка). Хребет горы Узун-Сырт протяженностью свыше шести километров и

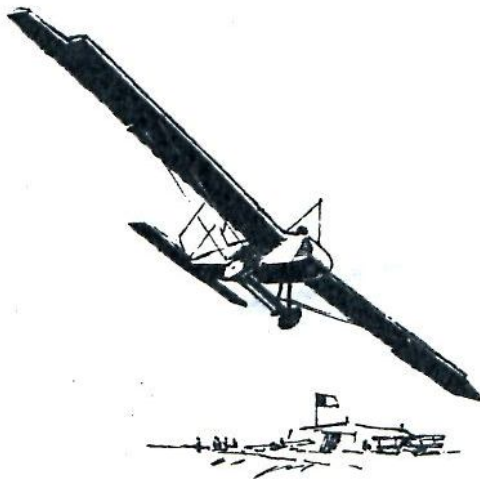
высотой 200 метров отделяет Коктебельскую долину, выходящую к морю, от степной части полуострова. Его ровная вершина и гладкие склоны, пологие на север и более крутые на юг, создают хорошие условия для полетов в потоках обтекания. Климат Крыма позволял надеяться на успешное проведение испытаний.

Для подготовки состязаний планеристов был создан организационный комитет. Меня утвердили его председателем.

Хлопот оказалось очень много. Надо было выработать положение об испытаниях, оповестить кружки и нужных нам людей, договориться с различными учреждениями об отпуске всех участников, обеспечить метеообслуживание полетов, выхлопотать железнодорожный состав для перевозки планеров в Феодосию и обратно (а в 1923 году это было сделать не просто), добиться отпусков ангаров-палаток и многого другого, что было необходимо для организации полетов. Все делалось впервые, и нам приходилось преодолевать скептицизм и неверие некоторых руководителей, недооценивавших значение планеризма для авиации страны. Недостаток средств вынуждал производить все работы силами самих планеристов.

Дело усложнялось еще и тем, что при испытании нового самолета я потерпел аварию и в тяжелом состоянии был отправлен в Боткинскую больницу. Подготовкой для поездки в Крым приходилось руководить лежа в хирургическом отделении. Врачи протестовали, проявляли неудовольствие, но вера в необходимость организации первых планерных испытаний преодолела и их сопротивление....

1 ноября 1923 года, в полдень, на горе Узун-Сырт (ныне гора имени Клементьева) на мачте был поднят флаг Первых всесоюзных планерных испытаний. После кратких приветствий техническая комиссия приступила к осмотру и испытаниям планеров на прочность.



Планер А-5 — победитель конкурса на первых планерных испытаниях.

Все планеры строились самими планеристами в кружках. Испытания при постройке были самыми примитивными. Например, планер конструкции краснофлота В. П. Невдачина «Буревестник», перед обтяжкой полотном, ставился на козелки средней частью крыльев и нагружался грузом в 220 кг. Когда конструктор убедился, что «Буревестник» не имеет деформации, он для верности прошелся несколько раз сверху по крыльям!

В Крыму испытания проводились уже по способу, предложенному председателем технической комиссии, профессором ЦАГИ В. П. Ветчинкиным. Планер, поддерживаемый в узлах крепления несущих расчалок, нагружался до перегрузки в 2,5 и если он выдерживал такое испытание, то его допускали к балансировочным полетам с небольших пологих склонов, во время которых определялась центровка и управляемость.

Был случай, когда для изменения центровки планера «Мастяжарт», построенного слушателем Академии воздушного флота С. В. Ильюшиным в кружке при мастерских тяжелой артиллерии, пришлось в носовой части прикрепить на палке металлическую кувалду.

Если во время балансировки не обнаруживалось серьезных дефектов, разрешалось стартовать с вершины горы.

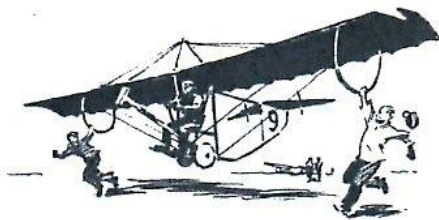
Полеты начались 3 ноября. Их открыл летчик Л. А. Юнгмейстер на «Буревестнике». Я на своем А-5 сделал несколько небольших планирующих полетов и передал его Юнгмейстеру. После аварии я еще как следует не поправился и летать мне было тяжело.

Вначале выполнялись только планирующие полеты продолжительностью не более трех минут. Но 15 ноября Леонид Юнгмейстер, имевший отличную технику пилотирования, обладавший смелостью и настойчивостью, стартовал на А-5 с крутого южного склона. Оказавшись в воздухе, он не стал планировать, как обычно, по прямой, а сделал разворот, полетел вдоль склона. Высота не терялась. Через некоторое время он развернулся и стал возвращаться к месту старта. Над нами он прошел на высоте нескольких десятков метров. Все бывшие на горе, увидев, что парящий планер бесшумно поднимается вверх, пришли в неопишуемый восторг: кричали, махали руками, подбрасывали шапки, всячески проявляя радость. А пилот продолжал летать восьмерками, забравшись уже на сто метров над местом взлета. 41 минуту 10 секунд Юнгмейстер провел в воздухе, а затем спланировал в долину.

В последний день испытаний — 18 ноября, Л. Юнгмейстер превзошел свой предыдущий результат. Он продержался в воздухе без посадки 1 час 02 мин. 30 сек. Этим полетом был установлен первый советский рекорд продолжительности парения. Наибольшая высота полета, достигнутая на испытаниях, равнялась 100 м, а дальность полета по прямой — 1490 м.

Лучшей конструкцией на испытаниях был признан планер А-5. На нем пилот Юнгмейстер завоевал почти все призы. Я, как конструктор планера, получил тогда специальный приз журнала «Огонек».

Первые всесоюзные планерные испытания имели огромное значение для дальнейшего развития этого вида спорта. Воодушевленная всем виденным, уз-



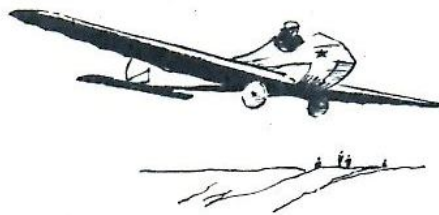
Планер «Мастяжарт» конструкции С. В. Ильюшина на взлете.

нанным и услышанным, молодежь, разъехавшись со слета, энергично принялась за работу в кружках. В следующем году на вторые испытания было представлено уже 50 планеров самых разнообразных конструкций. А год спустя планеристы уже успешно выступали на международных планерных соревнованиях в Германии.

Ежегодно в Коктебеле стали собираться энтузиасты безмоторного полета. Гора Клементьева превратилась в центр планерного дела. На ее вершине возникла Центральная высшая планерная школа, ставшая кузницей летных кадров.

Росли достижения пилотов-парителей. Они уже оторвались от склонов Узун-Сырта и, используя термические восходящие потоки, пролетали через весь Крым на Запад, преодолевали Керченский пролив, выполняли различные эксперименты. Например, в 1930 году летчик В. А. Степанченко впервые в мире выполнил на планере конструкции С. П. Королева «Красная Звезда» три петли Нестерова, положив начало высшему пилотажу на планерах. В 1934 г. пилот-паритель С. Н. Анохин, испытывая планер О. К. Антонова «Рот-Фронт-2» на флаттер, разогнал такую скорость пикирования, что он разрушился в воздухе. Анохин спасся на парашюте. Ныне он заслуженный летчик-испытатель, Герой Советского Союза.

Много славных имен надо было бы здесь назвать. Таких как Герой Советского Союза И. М. Сухомлин, обладатель пятидесяти мировых рекордов, заслуженный летчик-испытатель; заслуженный мастер спорта В. М. Ильченко, установивший 15 рекордов, из них 8 мировых, и награжденный высшей наградой Международной авиационной федерации для планеристов — медалью О. Лилиенталя. Нельзя не упомянуть Ольгу Клепикову, чей абсолютный мировой рекорд дальности полета, установленный в 1939 году (749 км), как мужской был превзойден только в 1951 году, а как женский не побит до сих пор. Да разве можно перечислить всех тех, кто на горе Клементьева обрел крылья и



«Буревестник» конструкции В. П. Невдачина в полете.

Рисунки автора

своими боевыми и трудовыми подвигами прославил Родину.

На заре советского планеризма начали свой славный путь многие знатные люди нашей авиации, которых знает сейчас весь мир. Вспомним хотя бы энтузиастов, ехавших в теллушке первого планерного эшелона. Слушатель академии воздушного флота В. С. Пышнов стал одним из видных ученых аэродинамиков в Союзе. Кто не знает прославленные штурмовики или мощные воздушные лайнеры Ил-18 и Ил-62 Генерального конструктора дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии, доктора технических наук Сергея Владимировича Ильюшина. Шура Яковлев, в то время бесповоротно посвятивший себя работе в авиации — сейчас Александр Сергеевич Яковлев Генеральный конструктор, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской премии, создатель всемирно известных «яков» — лучших истребителей периода второй мировой войны, многих реактивных машин и целого семейства спортивных и легковых самолетов.

Слушатель Академии воздушного флота Б. Г. Горощенко стал маститым ученым, его труды в области аэродинамики высоко подняли нашу науку о больших скоростях. Борис Иванович Черановский прославился своими планерами и самолетами типа «Летающее крыло». Авиационеры С. Н. Люшин и И. П. Толстых — лауреаты государственных премий, видные конструкторы. М. К. Тихонравов — автор первой советской жидкостной ракеты 09, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий, Герой Социалистического Труда. Все они построили не один планер и с теплым чувством вспоминают дни начала своего пути в большую авиацию.

Но планер увлек молодежь не только своим красивым полетом и совершенством форм. Планеризм для многих стал делом всей жизни. Председатель техкома первых испытаний профессор Ветчинкин в дальнейшем был участником каждого планерного соревнования. Инженер Н. Н. Фадеев почти 40 лет руководил техническим комитетом планерной секции ОДВФ, Осоавиахима, ДОСААФ. Конструктор Б. Н. Шереметев строил планер за планером. Несмотря на свой преклонный возраст, он и сейчас продолжает работать в этой области.

В. К. Грибовский, испытав на третьем слете свою первую конструкцию, построил впоследствии более тридцати планеров и спортивных самолетов.

С постройки планеров «Коктебель», «Красная Звезда» и СК-9 начал свой славный путь Главный конструктор космических кораблей академик Сергей Павлович Королев. Кстати сказать, на горе Клементьева он научился летать и сам испытывал свой СК-9. Позже С. П. Королев установил на нем ракетный двигатель, что явилось новшеством не только у нас, но и за рубежом.

Жизнь подтвердила, что планеризм прекрасная школа воспитания и подготовки авиационных кадров. В этом нет никакого сомнения. Сейчас, через 50 лет это становится все более очевидным.

В знаменательную дату полувекового юбилея мне хочется пожелать планеристам семидесятих годов хороших восходящих потоков и больших спортивных успехов!

Когда-то Женя Руденский был самым молодым планеристом Советского Союза. Кое-кто утверждает, что ему просто повезло. А я думаю, что одного везения мало. В Пятигорске, где он родился и рос, само небо над городом какое-то зовущее — синее, чистое. Но что особенно важно, когда ни глянешь на него, вечно над Машуком или над пятиглавой вершиной Бештау парят орлы.

Вы видели, как они парят? С детства Женя смотрел на этих могучих птиц и не мог налюбоваться их свободным полетом, удивительным умением без единого взмаха крыльев набирать высоту.

И вот однажды, привычно взглянув в небо, парень оторопел: над вершиной Машука парил не орел, а планер. Да, самый настоящий, с большими крыльями, такой же как на картинках, тихо, как орел, он широкими кругами набирал высоту.

А со стороны Эссентуков на буксире за самолетом приближался еще один планер. И тогда Женя помчался на вокзал, вскочил в электричку, проехал один перегон до Эссентуков и до самого аэроклубного аэродрома бежал не переводя дыхания пять километров. Жене повезло. В тот же день он познакомился с командиром планерного звена Виктором Жилиным.

— Сколько же тебе лет? — спросил тот мальчишку.

— Да четырнадцатый уже пошел.

— Ого, как много! — рассмеялся Жилин. — А ты знаешь, что до семнадцати у нас к полетам и близко не подпускают? Впрочем, если очень хочешь летать, может быть, и найдем выход.

— А какой? — ухватился за эти слова Женя.

— Начни с азов, как все знаменитые летчики начинали. За тросом побегай, техникам помогай. Работы у нас много. А там поглядим...

...Через год, когда Жене исполнилось четырнадцать, после тщательной подготовки и проверки, ему разрешили первый самостоятельный полет на учебном «Приморце».

Да, старый инструктор каким-то чутьем уловил, что в этом худеньком подростке сидит настоящий ас. Он взял Женю к себе в звено на свою ответственность.

...С той поры прошло много лет. Евгений Руденский закончил авиационный институт, получил диплом инженера, экстерном сдал экзамены в летной школе ДОСААФ и получил еще один диплом — инструктора-летчика-планериста.

Впервые я встретился с Руденским более десяти лет тому назад на соревнованиях в Сумах. Был он тогда, как говорят спортсмены, «зеленым», опыта больших соревнований не имел. Когда же он, единственный из новичков, в группе лидеров на двухсоткилометровом треугольнике дошел до финишной прямой, называемой долетом, вот здесь стало ясно, что этот паренек не такой уж «зеленый».



Серебряный призер чемпионата мира, рекордсмен страны, мастер спорта СССР международного класса Евгений Руденский. Фото В. РУБАНА

СОЗДААН ДЛЛЯ ПОЛЕТА

К сожалению, он просчитался, не учел силы встречного ветра и первым ринулся на финиш. Кто-то из опытных планеристов вдогонку крикнул ему по радио: «Куда торопишься? Не дотянешь!» Но новичок оказался дерзким, не стал возвращаться... И действительно не долетел до финишного полотнища всего лишь 300 метров. Мы, финишируя, пролетали над ним и видели, как Женя стоял у планера, понурился. Да, не повезло! Однако с этого полета и начался рост его мастерства.

Вечером Руденский сказал:

— Теперь я понял свою ошибку и убедился, что в планерном спорте «на арапа» ничего не достигнешь.

Свою первую золотую медаль он завоевал через два года после этой неудачи на всесоюзных соревнованиях в Орле. Мы с ним тогда почти все упражнения летали в паре, защищая спортивную честь Украины. И когда наша команда заняла первое место, я убедился, что крылья Руденского окрепли. В тот же год он получил значок мастера спорта и вошел в сборную команду планеристов страны. Тогда ему было всего 22 года. Обычно к этому возрасту планеристы, начавшие летать с семнадцати, в лучшем случае только-только подходили к первому разряду, а о медалях еще и не мечтали.

Талант? Безусловно. И не только. Казалось, что Руденский не находит себе места на земле. При первой же возможности он

садился в планер и летал, летал, летал! В хорошую, в плохую, в просто скверную погоду, когда другие предпочитали «загорать» под крылом.

И этот огромный опыт не пропал даром. Давно известно, что отстоять звание абсолютного чемпиона страны значительно труднее, чем завоевать его впервые. Руденский удостоился этого высокого звания три года подряд — в 1968, 69, 70 годах.

В июне 1971 года в Будапеште состоялись соревнования планеристов социалистических стран. Польские парители издавна считаются одними из сильнейших в мире. Однако, встретившись с Руденским, на первом же маршруте они поняли, что «шутки» с ним плохи, особенно после того, как он выиграл два упражнения.

Все решалось в последнем упражнении: полет до цели с возвращением к месту старта, обходим протяжением в 520 километров. Поляки первыми ринулись вперед, стараясь оторваться от Руденского и его напарника по команде, львовского планериста Альберта Дурнова. До поворотного пункта все вроде шло у них, как задумано. Но, повернув обратно, они увидели, что белые планеры советских спортсменов мелькают уже впереди.

Проигрыш? Да, они знали, что догнать «белую пару» уже невозможно. И тут случилось то, что довольно часто случается

на планерных соревнованиях — испортилась погода. Восходящие потоки, которые заменяют планеру мотор, исчезли. Руденский и Дурнов пролетели в этот день дальше всех, но до аэродрома не дотянули и совершили посадку в поле. Польские спортсмены Мушинский и Кмётек, используя об этом по радио, воспрянули духом и на остатках восходящих потоков дотянули до советских друзей. Мушинский произвел посадку недалеко от планера Руденского. По сумме очков он стал победителем соревнования. Руденский оказался на втором месте.

— На этот раз мне повезло, — сказал Мушинский, крепко пожимая руку Руденского, когда тот поднимался на пьедестал почета за своей серебряной медалью. А через день произошло несчастье. Возвращаясь из Будапешта домой с разобранными планерами на прицепах, советская команда попала в ненастную погоду. На одном из поворотов горной дороги прицеп Руденского свалился в кювет и увлек за собой автомашину. Руденского доставили в госпиталь на носилках, сделали рентгеновский снимок. Врачи констатировали — травма позвоночника, надо немедленно наложить гипсовый корсет...

— Товарищ доктор, — взмолился Женя, — у меня же через полторы недели всеююзные соревнования! Что же вы делаете?

Увы, медицина в таких случаях неумолима. Руденский лежал в постели и вечерами с трепетом ловил по радио спортивные выпуски новостей: что там делается в Орле? Как идут состязания планеристов, в которых впервые за десять лет он не участвует?

В 1972 году предстоял чемпионат мира. Женя знал, что он являлся одним из основных кандидатов для поездки на первенство мира. И надо же случиться беде!

Много передумал Руденский, лежа на больничной койке, и каждый раз приходил к выводу — летать, только летать, чего бы ему это ни стоило.

Лечение было длительным. Превозмогая боль, он выполнял специальные физические упражнения, тренировал свое тело в условиях, близких к обстановке полета, терпеливо ждал, когда ему разрешат сесть в планер. Врачи сомневались, а пилот верил, что этот день наступит.

И вот, наконец, медицинская комиссия написала заключение:

«К летной работе годен!»

Необыкновенное чувство испытывал Евгений, поднимаясь в воздух после долгого перерыва. Он вновь обрел крылья. И это было для него дорожке всего на свете. Началась интенсивная подготовка к чемпионату мира в Югославии.

...В югославском городе Вршац собралось 89 лучших парителей мира. Многие из них в таких встречах участвовали до десяти раз. Руденскому предстояло выступать лишь второй.

В первый день, когда разыгрывался скоростной полет по треугольному маршруту протяженностью 359 км, Руденский занял четвертое место. Особенного значения этому никто не придал.

Но вот организаторы чемпионата на второй день решили проверить не только искусство пилотов, но и их выносливость, слаженность наземных экипажей, узнать ходовые качества автомашин и планерных тележек.

Во втором упражнении перед планеристами была поставлена задача — из Вршаца долететь до города Битола, находящегося в 456 км, и совершить там посадку. Наземные экипажи должны были как можно быстрее приехать, разобрать планеры, погрузить их на специальные тележки и привезти к месту старта.

Трасса полета проходила над горами Македонии. Высота отдельных хребтов достигала 2500 м. Советские планеристы в подобных условиях никогда не летали. Наши спортсмены чувствовали себя довольно напряженно. Евгений Руденский и его партнеры по команде Юрий Кузнецов и Иллари Линк договорились лететь вместе. С большим трудом они преодолели первый горный хребет высотой 1400 м. За ним кучевые облака исчезли совсем.

На планере мотора нет, и источником энергии для него служат восходящие потоки воздуха. Бывают они не всегда и найти их нелегко. Наиболее заметным признаком наличия восходящих потоков являются кучевые облака. Когда они исчезают, планерист теряет надежные ориентиры и ему приходится лететь, практически, на «ощупь», по интуиции.

У Руденского это чувство развито необыкновенно. И довольно часто, когда мы встречаемся в воздухе, я не могу найти объяснение некоторым его действиям. Например, летим вместе, впереди два облака, все внешние признаки говорят за то, что надо идти к левому облаку. Я и другие планеристы следуют к нему, а Женя вдруг меняет курс и направляется к дру-

гому. Вскоре мы видим, как его планер быстрее набирает высоту и обгоняет нас.

Мне порой кажется, что Руденский обладает чутьем птицы.

И вот на участке, наиболее сложном в рельефном отношении, возник вопрос: как лучше лететь — прямо через высокий горный хребет или обходить его, придерживаясь ближе к долине? Кузнецов и Линк полетели строго на юг через горы (риск был велик), а Руденский взял правее, гарантируя себе, в случае необходимости, безопасную посадку в долине.

Он шел осторожно, наверняка. Второй горный хребет высотой 1700 м пересек без особых «приключений». Подлетел к последнему перевалу. Его вершина находилась на 2500 м, а над ней бушевала гроза. Прошел вдоль хребта в надежде найти «окно» и прорваться к Битоле, но насколько видел глаз, грозовые тучи стеной загородили дорогу.

Хватит! Дальше лететь нельзя, — сказал Руденский и, включив радио, связался с Кузнецовым. Тот уже совершил посадку на площадку. Вскоре к нему сел и Женя.

До конечного пункта в тот день никто из участников не долетел. В стандартном классе планеров Руденский и Кузнецов, пройдя по 356 км, поделили между собой первое и второе места. Линк в открытом классе планеров стал третьим. Успех советских планеристов для многих был неожиданным. Их поздравляли.

Расчетливость, смелость, здравый смысл проявил Руденский и в других полетах. Наиболее характерен из них последний.

Разыгрывался скоростной полет по треугольному маршруту. С самого утра кучево-дождевые облака не поднимались выше 600 м. Многие планеристы взлетели, а Руденский сидел на земле и выжидал. Наконец, погода несколько улучшилась. Выбрав удобный момент, он взлетел и сразу же стартовал. Видит — впереди спиралит группа планеров, значит там есть потоки.

Подлетел. Планеры один за другим стали исчезать в облаке. «Надо тоже входить в облака, — подумал пилот, — другого выхода нет».

Руденскому, перенесшему недавно большую травму, было нелегко заставить себя «лезть» в темную пучину, где, как встревоженный рой пчел, кружатся более полсотни планеров и вероятность столкновения очень велика.

...Стрелка указателя высоты перешла за отметку 3600 м. Пилот взял курс на поворотный пункт. Вышел из облака — земли не видно. По радио связался с помощником — навигатором Альбертом Дурновым и, получив от него нужные данные, уверенно продолжал полет.

Перед Белградом с земли передали — идет ураган. Ветер ломает деревья, рвет провода, ливень заливает дороги. Снижение равноценно гибели. Надо набирать высоту и уходить. Но как? Мотора-то на планере нет. Вот здесь и сказались выдержка, находчивость и мастерство советских спортсменов. В это время недалеко находился и его партнер по команде Юрий Кузнецов.

Над Белградом планеристы умело вошли в мощное кучевое облако и, набрав в нем 4500 м, ушли из опасного района.

Этот полет помог Руденскому занять второе место по сумме многоборья и стать первым советским планеристом, завоевавшим серебряную медаль на чемпионате мира по планерному спорту.

Вернувшись из Югославии, Руденский часто по вечерам приходит в родной Киевский авиаспортклуб, заходит в планерный класс. За столами сидят юноши и девушки, молодые планеристы, которые, как и он, страстно любят небо, планеры. Но им пока еще не хватает опыта. И Евгений Руденский берет в руки мел, подходит к классной доске, чертит на ней графики и схемы, делится своим опытом, учит, как надо побеждать.

Когда наступил спортивный сезон юбилейного года, он вместе со сборной командой страны поехал тренироваться в Целиноград. И вскоре пришла радостная весть. Руденский преодолел 500-километровый треугольный маршрут со средней скоростью 92 км/час. Это достижение на 8 км превышает всеююзный рекорд.

Хороший подарок сделал Евгений к 50-летию советского планеризма.

Руденский вполне заслуженно считается одним из сильнейших парителей мира. В тридцать лет у него уже шестнадцатилетний стаж спортсмена-планериста.

И главная причина его успехов в редкой любви к небу, к своим крыльям, к своему делу, без которого он не мыслит жизнь. О таких, наверное, и говорят, что он создан для полета, как птица.

Пусть же летит!

В. ГОНЧАРЕНКО,
мастер спорта

ШТУРМ ВЫСОТЫ

АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД АЛЕКСАНДРА ФЕДОТОВА

— На Советском серийном самолете Е-266 установлено 11 мировых авиационных рекордов. Некоторые из них — абсолютные...

Так начал беседу Генеральный конструктор, руководитель коллектива, в котором спроектирован двухдвигательный самолет Е-266. Поводом для встречи послужили два полета на этой машине Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР Александра Васильевича Федотова. Два полета и еще четыре мировых авиационных рекорда.

Первый полет — на максимальную высоту. Федотов набрал 36240 м и улучшил рекорд, более 12 лет принадлежавший Георгию Мосолову. Фантастическая высота будет значиться в разделе абсолютных рекордов, установленных человеком на летательных аппаратах, и в разделе рекордов для самолетов с реактивными двигателями.

Другой полет — на максимальную высоту с коммерческим грузом. Тщательно взвешенный и опломбированный груз в две тонны поднят на 35200 м. Установлен также рекорд с коммерческим грузом в одну тонну. Александр Федотов улучшил свое достижение 1967 года.

— Основные идеи, воплощенные в машине, заложил выдающийся советский авиаконструктор Артем Иванович Микоян...

Кабинет Генерального конструктора напоминает музей. От пола до потолка — застекленные полки. На них выстроились модели прославленных боевых машин, разработанных в конструкторском бюро, носящем сейчас имя А. И. Микояна. На видном месте — необычный с первого взгляда самолет. Это и есть Е-266. О конструкторских поисках, о летчиках-испытателях, о выдающейся роли, сыгранной Артемом Ивановичем Микояном в создании машины, идет беседа с Генеральным.

Самолет рассчитан на полеты на скоростях, в два-три раза превышающих звуковую.

Конструкторы выбрали для самолета при его разработке такие аэродинамические формы крыла, фюзеляжа, оперения, которые придавали бы машине нужные качества. Большой творческий поиск прославленного коллектива увенчался полным успехом. Об этом говорит фейерверк замечательных рекордов, установленных на Е-266 только за несколько месяцев этого года. Вспомните полет А. Федотова на замкнутом 100-километровом маршруте, три рейда в зенит летчиков-испытателей Бориса Орлова и Петра Остапенко, принесших рекорды скороподъемности на высоты в 20, 25 и 30 тысяч м.

Конечно же, конструкторы даже столь известной в мире авиационной «фирмы» в одиночку не справились бы с заданием. В машину вложен труд металлургов, технологов, аэродинамиков, специалистов по двигателям и многих других. Само по себе создание двигателя для подобной стратосферной стрелы — большое достижение. Самолет построен из высокотемпературных сталей и сплавов.

— Рекорды — контрольные точки, в которых проверяется правильность принятых конструктивных решений...

Ранним утром мы приехали на аэродром. Невидимое еще солнце едва высветило край горизонта. У машины с открытыми крышками люков и потому похожей на нахохлившуюся, озябшую птицу, хлопочут механики. Приготовления закончены. Кинотеодолитная служба приведена в готовность. Разрешение на вылет получено.

Грохот работающих на форсаже двигателей расколол предельно тихую тишину. Это пока не Федотов. На другой машине взлетел его коллега, Герой Советского Союза Петр Остапенко. Он будет барражировать в районе аэродрома, готовый в любую секунду прийти на помощь своему товарищу.

Но вот — очередь Федотова. Взлет был стремителен и крут. Самолет сразу же растворился в бескрайнем небе. Только кинотеодолиты и радиосредства на м секунду не выпускают его из поля зрения. Они сейчас выступают в качестве беспристрастных судей.

На пятнадцатикилометровой высоте Федотов начинает разгон. Два, три скорости звука!

— Горка! — подает команду руководитель полетов.

Сейчас главное: плавно взять на себя ручку управления и по единственно правильной траектории, просчитанной на электронных машинах, под единственно верным углом уйти в зенит. К этому моменту самолет должен предельно разогнаться, накопить максимально возможную энергию. Потом — «переломить» траекторию. Все переплетено в клубок; аэродинамика машины, прочность, работа двигателей, бортовых систем...

Яркая точка на локаторе бежит по прямой, и вдруг... останавливается. Ничего страшного, объясняют нам. Федотов в

этот момент пошел вверх, почти вертикально. Там, на борту — невесомость. Пилот не видит ни земли, ни звезд, перед глазами — темно-фиолетовое небо.

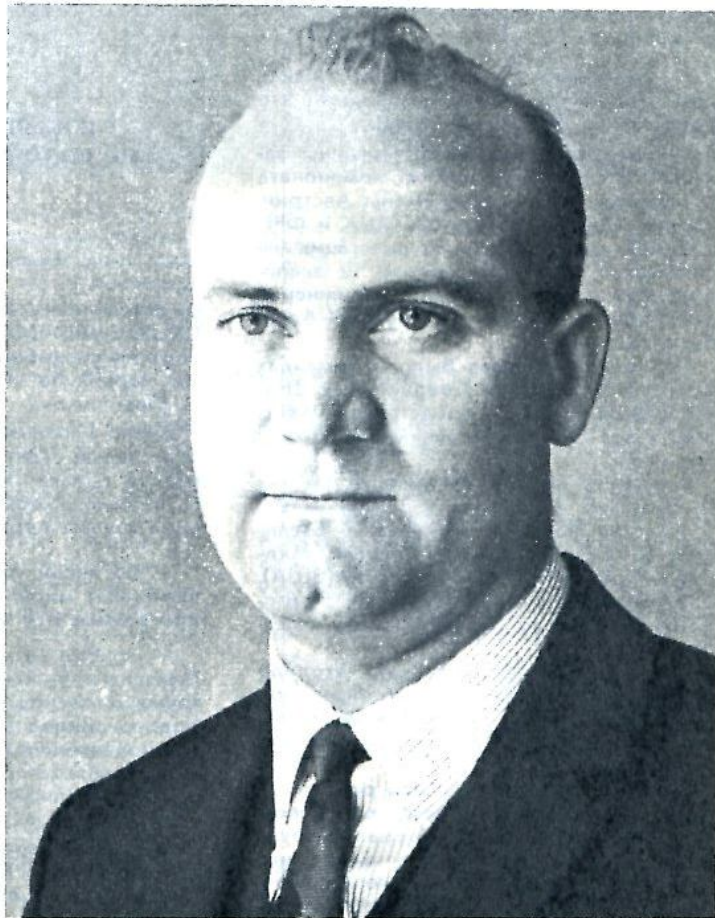
Так пройдена еще одна контрольная точка, установлен рекорд. Значит, и на больших высотах, практически в вакууме, обеспечена нормальная работа человека и всего бортового комплекса.

— Александр Федотов — исследователь крупного масштаба, выдающийся летчик...

Сын маляра из волжского города Камышина. Родился в 1932 году в Сталинграде. Оттуда в сорок первом году мать и сын проводили отца на фронт. Отец с войны не вернулся — погиб.

Кончилась война. Александр поступил в авиационное училище. Работал инструктором, затем закончил школу летчиков-испытателей. С 1958 года на испытательной работе, в конструкторском бюро имени А. И. Микояна. Один из его учителей — выдающийся летчик, экспериментатор, Герой Советского Союза Григорий Александрович Седов.

Инженерное образование А. В. Федотов получил в Московском авиационном институте. В 1966 году он стал Героем Советского Союза. В Грамоте Президиума Верховного Совета СССР лаконично записано: «За большие заслуги в деле испытания новых самолетов и проявленное при этом мужество и героизм». Еще через три года Федотов получил звание Заслуженного летчика-испытателя СССР.



Герой Советского Союза А. Федотов.

Конечно, цель его работы не рекорды. Каждодневные полеты на границе возможного и допустимого, когда любой полет стоит считать рекордом личной выдержки и мастерства.

Он сажал машины с неработающими двигателями, горел, но дотягивал до базы, испытывал самолеты с изменяемой геометрией крыла, изучал проблемы штопора. И одноединственное в его практике катапультное спасение с погибающей машины было выполнено после мгновенного, достойного электронно-вычислительной машины анализа, показавшего отсутствие иных вариантов.

— Испытание новых самолетов — ответственная, кропотливая работа, имеющая государственное значение, — говорит Александр Федотов. — И мы любим ее. Она для нас — самая важная, самая необходимая.

— Мы продолжаем работу над самолетом. Последние достижения можно преодолеть...

Советский Е-266 летает на замкнутом 100-километровом маршруте со скоростью 2600 км/час. Это — маневр. Машина за четыре минуты взмывает на 30 километров. Это — скороподъемность. Самолет поднимает две тонны груза на 35 с лишним километров. Наконец, машина летит со скоростью 3000 км/час. Так «паспорт» советского самолета.

Инженер А. ГОРОХОВ

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ — НАШ!

С 23 по 28 июля 1973 года на аэродроме армейского авиационного центра Миддл Уоллп около Стокбриджа, графство Хэмпшир (Англия) проводился второй чемпионат мира по вертолетному спорту.

Спортсмены ДОСААФ, из которых состояла советская сборная, в неофициальном командном зачете разделили с летчиками клуба — организатора чемпионата первое и второе места. Мастер спорта Александр Капралов, летавший с мастером спорта Львом Чекаловым (г. Владимир), завоевал титул абсолютного чемпиона мира, экипаж Владимира Смирнова (Новосибирск) — Станислава Игнатенко (Ростов-на-Дону) вошел в первую десятку. Среди женщин лучшим был признан экипаж Тамары Егоркиной (Москва) и Людмилы Беспаловой (г. Владимир).

Корреспондент журнала «Крылья Родины» Н. Балакин попросил руководителя советской делегации А. Якимова ответить на вопросы, связанные с проведением чемпионата.

— Расскажите, пожалуйста, какие команды участвовали в чемпионате? Кто представлял Советский Союз?

— Первоначально были получены заявки от 8 стран. Однако в чемпионате участвовали лишь спортсмены Австрии, Англии, Советского Союза, США и ФРГ.

Самая многочисленная делегация — английская, в ней стартовало 12 экипажей. Два из них в первом упражнении выступили слабо и от дальнейшей борьбы отказались.

По четыре экипажа было в командах Советского Союза и Соединенных Штатов Америки, три — представляли Австрию и два — Федеративную Республику Германию.

К финишу пришло 23 экипажа. Из них 16 мужских, 4 женских и 3 смешанных.

Женские экипажи: Егоркина — Беспалова (СССР), Гаффани — Тинсени, Миллер — Грэм и Поттер — Флистер (США). В смешанных экипажах выступили спортсменки Приходько (СССР), Ламб и Абсалом (Англия).

В состав нашей делегации входило восемь спортсменов (в том числе три женщины), тренер, судья, три инженерно-технических работника, переводчик и руководитель.

Все мы испытываем чувство радости за одержанную победу. Далась она нелегко, пришлось преодолеть немалые трудности. Главная заключалась в том, что мы почти не знали своих соперников. Кроме того, это была первая наша встреча с зарубежными пилотами вертолетов. Однако уже после первого полета мы поняли, что можем вести борьбу, что называется, на равных. Каждый спортсмен вкладывал в выполнение программы все свои знания, свое мастерство (см. технические итоги многоборья).

Большую изобретательность проявили наши инженерно-технические работники. Дело в том, что английский аэроклуб не смог доставить из лондонского морского порта, где выгружались наши вертолеты, к месту чемпионата баллоны с сжатым воздухом для запуска вертолетов. Поэтому в первый день пришлось выступать только на одной машине из трех. Нужно ли говорить, какого напряжения это стоило.

На второй день доставили баллоны с английской вертолетной базы. Они оказались слишком громоздкими. К тому же, к воздушной системе наших вертолетов штуцера не подходили. Вот тут-то и пригодилась находчивость и знания инжене-

II ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ВЕРТОЛЕТНОМУ СПОРТУ

ра Управления авиационной подготовки ЦК ДОСААФ СССР Ю. Воробьева, инженера по спецоборудованию Центрального аэроклуба П. Слеты и механика П. Орешникова.

Умело выполнял свои обязанности наш спортивный судья П. Казначеев. Большая работа выпала на долю переводчика Н. Жуланова, обеспечившего в короткий срок точный перевод полетных заданий.

— По какой программе проводился чемпионат мира? Чем она отличалась от программы 1-го чемпионата?

— Прибыв в отель Чьютон-Глен близ Лондона, спортсмены получили задание в точно указанное время прилететь на аэродром Миддл Уоллп. Это и было первое упражнение программы. Оно полностью совпадает с подобным упражнением 1-го чемпионата.

Второе упражнение имитировало спасательные работы. Оно имело существенные отличия. Если раньше от экипажа требовалось опустить груз в слуховое окно макета крыши, то теперь задача усложнялась. На стол размером 1×1 метр с помощью троса вторым членом экипажа ставилось ведро, наполненное водой. Сделать это нелегко, если учесть, что за каждый сантиметр отклонения от центра стола, а также за каждую секунду сверх установленного времени (3 мин) на спортсмена начислялось одно штрафное очко. Штрафу подвергался и тот спортсмен, который расплескает хотя бы грамм воды (ведро взвешивалось на старте и на финише).

Третьим разыгрывался полет на малой высоте по изломанному коридору, шириной в один метр, с двумя разворотами в разные стороны. Причем на всех изломах вертолет должен был держаться против ветра. Подобное упражнение было и в первом чемпионате, с той только разницей, что тогда участники должны были под различными углами к продольной оси вертолета совершить облет прямоугольника.

Коварным оказалось четвертое упражнение — полет по стокилометровому маршруту. Маршрут становился известным лишь за час до вылета. Перед самым вылетом спортсменам вручалось письменное задание, согласно которому они обязаны были на маршруте и в стороне от него до полутора миль не только опознать различные объекты (а их было 36), но и дать описание согласно заданию. Например: отыскать уединенный домик на опушке леса, подсчитать сколько декоративных кустов растет перед ним; найти силовую башню или элеватор и определить, из какого материала они построены; дать описание крыши того или иного дома, подсчитать количество зубцов (шпилей) на острокопечных крышах; указать развязку дорог, окраску домов и т. п.

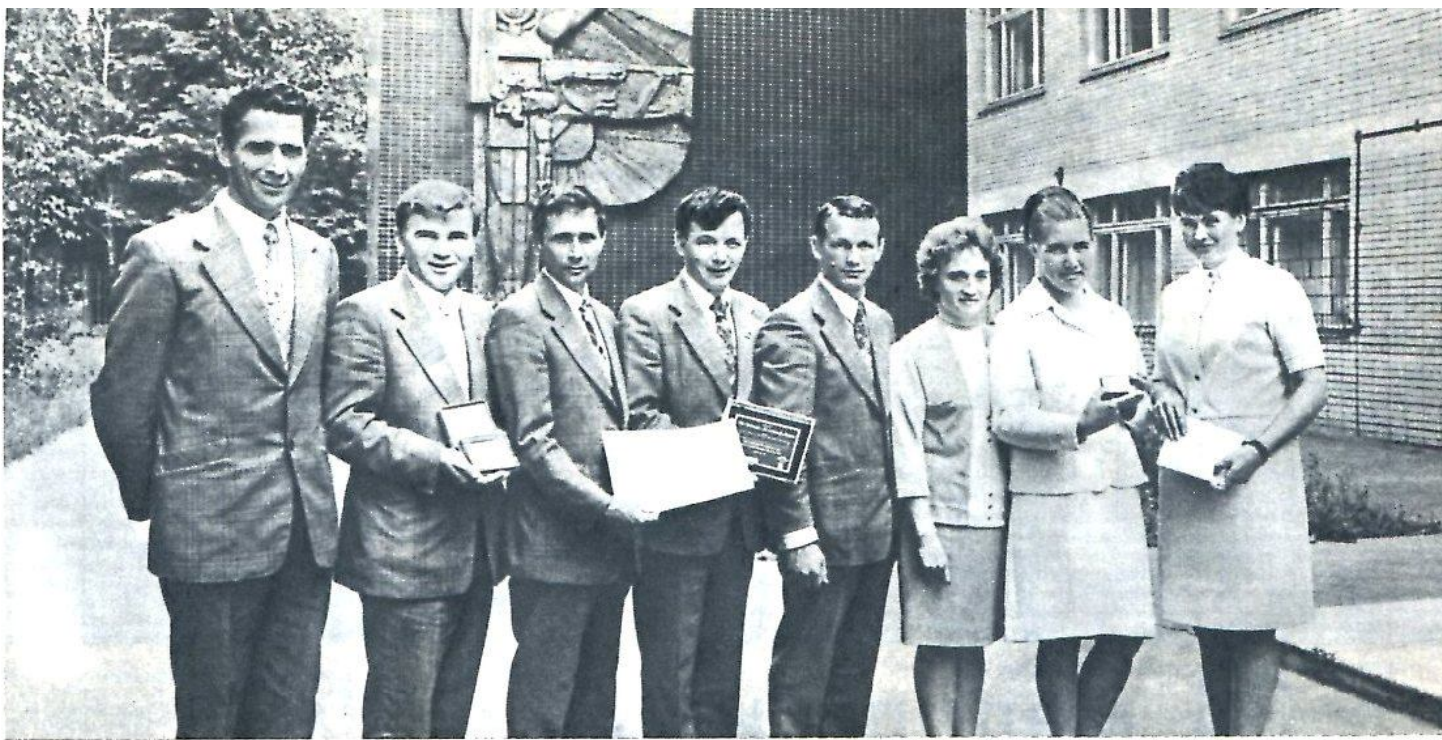
Случалось, что спортсмен не опознавал ориентир. Тогда ему начислялось штрафное очко. За неправильную характеристику объекта — налагались два штрафных очка. Конечно, спортсмен мог подойти к объекту поближе, зависнуть, чтобы получше разглядеть. Но, время! Ведь на упражнение отводился всего один час. За каждую минуту сверх этого времени налагался штраф в 5 очков.

Совершенно новым было пятое упражнение — свободный пилотаж. Над площадкой 500×500 м не выше 150 м в течение трех минут выполнялся комплекс фигур; вираж простой, вираж с вращением вертолета вокруг вертикальной оси, горка носом или хвостовым винтом вперед, разворот на горке.

Оценивались три элемента: сложность композиции, мастерство, артистичность. Ввиду того, что у судейского аппарата не было опыта оценки данного упражнения, международное жюри — Аллекс (США), Браун (Англия), Ритдорф (ФРГ), Якимов (СССР) — приняло решение в случае большого расхождения в оценке, упражнение не засчитывать. Однако спортивные судьи оказались настолько подготовленными, что разница в судейских записках редко превышала 10—15 очков.

— Что собой представляла техника чемпионата?

— Она была самой разнообразной. Спортивная и военная. С поршневыми и реактивными двигателями. Хозяева чемпионата выступали на вертолетах «Вэксекс-1», «Эйловетт-2», «Уерулинд-10», «Хугнес-300», «Сиу», «Скитер», «Бранти Б-26», «Хугнес-500», «Джет-Рейндшер»; летчики Соединенных Штатов Америки — на современных вертолетах с реактивными двигателями «Энстрон-Ф28А», «Хугнес-300», «Белл-47Г2»; австрийские спортсмены состязались на спортивных вертолетах «Алуэт-3»; летчики ФРГ — на двух машинах «Алуэт-2» и «Белл-47Г2». Мы летали на вертолетах Ми-1 образца 1948 года. Тем значительнее победа наших спортсменов. Их мастерство было по достоинству оценено и судьями, и многочисленными зрителями.



— Как развертывалась борьба за призовые места!

— Зарубежные вертолетчики не ожидали встретить в лице наших спортсменов серьезных соперников. Но уже первый полет заставил их изменить свое мнение. По 177 очков из 180 набрали наши экипажи Капралов — Чекалов и Ламбакахар — Приходько. Лишь одному австрийскому экипажу удалось сравняться с ними.

На следующий день разыгрывалось четвертое упражнение — стокилометровый замкнутый маршрут. И этот трудный экзамен наши летчики выдержали. Первые места заняли английские летчики. Это и понятно, ведь они летали над своей территорией — где каждое дерево им знакомо.

Превосходно показали свое мастерство наши пилоты в выполнении произвольного упражнения. Только спортсмены советской сборной сумели выполнить композиционно связанную серию фигур (хотя при оценке это не учитывалось), тогда как зарубежные летчики демонстрировали подчас не связанные между собой фигуры.

На четвертый день выполнялись два упражнения — спасательная операция и полет по «ломаному» коридору. За спасательную операцию максимальную сумму очков (180) набрали экипаж Смирнов — Игнатенко (СССР), Миттербауэр — Унтерфуртнер, Томан — Эйххольцер (Австрия) и Эйре — Смит (Англия). Остальные наши экипажи потеряли от двух до восьми очков.

Заклучал программу полет по изломанному коридору, где призовые места заняли английские летчики.

— Что можно сказать о подготовке зарубежных спортсменов? Какой опыт следовало бы перенять!

— Многие зарубежные экипажи были сформированы из опытных военных летчиков. И не легко было вырвать победу из их рук. Наиболее подготовленными соперниками оказались английские летчики.

В имитации спасательных работ хорошо выступили австрийские экипажи. Два из

них набрали максимальную сумму очков. Третий потерял всего два очка. Из четырех американских экипажей лишь один занял призовое место по упражнению (3). Остальные оказались на последних местах в турнирной таблице. Из ФРГ ровно выступал экипаж летчиков Штурц — Мерс, занявший общее четвертое место.

— Итогами II чемпионата мира по вертолетному спорту мы, конечно, довольны. Невозможно забыть торжественное закрытие чемпионата, когда над военно-воздушной базой Миддл Уоллп прошли вертолеты стран участниц чемпионата, когда высшую ступеньку пьедестала почета занял советский спортсмен Александр Капралов, когда над зеленым полем в честь советских спортсменов зазвучал Гимн Советского Союза.

Наша победа — результат умело проведенной подготовки. Целиком оправдали себя методические сборы. На этих сборах старший тренер А. Бесфамильный

Сборная СССР по вертолетному спорту (слева направо) А. Ламбакахар, А. Капралов, Л. Чекалов, С. Игнатенко, В. Смирнов, Л. Беспалова, Т. Егоркина, Л. Приходько.
Фото В. ТИМОФЕЕВА

щедро делился со спортсменами своим опытом. Много, в частности, он проявил изобретательности при составлении и отработке произвольной программы.

Трудно было завоевать победу. Но еще труднее ее закрепить. Мы узнали на чемпионате своих соперников. Но и соперники узнали нас. И ясно, что зарубежные вертолетчики постараются сделать все, чтобы в будущем достойно противостоять нам в борьбе за победу. Очередной третий чемпионат состоится в 1975 году. Уже теперь каждый спортсмен должен глубоко проанализировать все свои действия, выявить слабые места и начать готовиться к очередной международной встрече.

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЛИЧНОГО МНОГОБОРЬЯ

Место	Экипажи	Страна	Очки по упражнениям					Всего очков
			№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	
1	А. Капралов — Л. Чекалов	СССР	177	177	169	170	154	847
2	В. Хибберд — В. Эпри	Англия	176	178	180	164	130	828
3	О. Нитч — И. Эдер	Австрия	177	178	179	146	142	822
4	Штурц — Мерс	ФРГ	172	179	175	157	137	820
5	К. Роуз — К. Гроуз	Англия	172	174	179	162	113	800
6	В. Смирнов — С. Игнатенко	СССР	174	180	158	163	119	794
7	М. Меджер — Р. Кэньон	США	173	128	174	155	157	787
8	Б. Миттербауэр — Х. Унтерфуртнер	Австрия	162	180	176,5	147	121	786,5
9	В. Сиссинс — А. Мистер	Англия	159	170	168	172	117	786
10	Л. Парсонс — Р. Палмер	Англия	144	174	180	163	120	781
11	К. Мид — С. Степто	Англия	165	177	153	172	107	774
12	Т. Ханджон — К. Вайли	Англия	158	158	168	170	119	773
13	М. Томан — Х. Эйххольцер	Австрия	119	180	180	165	127	771
13	Т. Егоркина — Л. Беспалова	СССР	160	172	168	138	133	771
15	А. Ламбакахар — Л. Приходько.	СССР	177	178	177	70	149	751
16	М. Рейнер — В. Ламб	Англия	152	169	155	144	130	750
17	Н. Фриман — К. Вильсон	Англия	131	164	164	171	99	729
18	Штрюмплер — Вурль	ФРГ	151	179	180	62	117	689
19	М. Эйре — Г. Смит	Англия	63	180	169	172	104	688
20	М. Гаффани — Д. Тинсени	США	101	150	144	144	118	657
21	В. Миллер — Ш. Грэм	США	107	94	117	101	70	489
22	Г. Абсалом — Г. Хармеворт	Англия	154	0	124	101	90	469
23	И. Поттер — В. Пфистер	США	129	0	92	136	104	461



34 медали из 38

Победители соревнований (слева направо): В. Тарасов, В. Карпезо, М. Костина, С. Старикова, С. Родионова, Н. Сергеева, А. Швачко, В. Гурный, Ю. Чернов.
Фото В. ТИМОФЕЕВА

Небольшой уютный венгерский город Ньиредьхаза встретил нас мелким морозящим дождем, низкими темными облаками. На следующий день с утра погода улучшилась, и после торжественного открытия соревнований начался розыгрыш прыжков по произвольной программе. Наша команда по жеребьевке ушла в небо одной из последних, когда над аэродромом вновь стустились тучи. Нижняя кромка облаков — всего 800 м. Это помешало нам выполнить основной номер «Русский этюд». Мы смогли показать только часть своей программы — одновременный залп цветными ракетами во время спуска под куполами парашютов. За этот прыжок нам присудили второе место. Победили поляки, выполнив в свободном падении три «звезды» по три человека.

На соревнования парашютистов социалистических стран, проходившие в Венгрии, собралось 77 спортсменов из Германской Демократической Республики, Чехословакии, Болгарии, Польши, КНДР, Венгрии и Советского Союза. Нашу делегацию представляли Д. Чумичев (руководитель), С. Кирпичева (судья), спортсмены: М. Костина, С. Старикова, С. Родионова, Н. Сергеева, А. Швачко, В. Карпезо, Ю. Чернов, А. Осипов, В. Мащенко, В. Гурный, В. Тарасов (он выступал на личном первенстве).

К началу спортивной борьбы установилась просто великолепная погода. Участники отметили, что, пожалуй, это единственные крупные соревнования за много лет, когда 90 процентов прыжков выполнены в почти идеальных метеорологических условиях. Ветер ровный по направлению, а его сила не превышала 1—2 м/сек. Погода прощала спортсменам многие тактические ошибки, но накалила страсти до предела в борьбе за призовые места. Ведь результаты были настолько высокими и ровными, что даже после трех прыжков (среди мужчин) трудно было определить кто же лидер — у шестерых —

СОРЕВНОВАНИЯ ПАРАШЮТИСТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

А. Осипова (СССР), Н. Обретенова, А. Атаназова и Х. Коцева (Болгария), С. Лацины и Ю. Рейхерта (Чехословакия) — по три попадания в цель. После пяти прыжков без поражения идут двое — Рейхерт и Лацина. На шестом — Лацина снова дает «ноль», Рейхерт — 0,33 м. На следующем прыжке не выдержал и Лацина — 0,59 м. Да, в этих поединках решающую роль сыграло самообладание. В последних трех приземлениях Лацина прыгал великолепно (все 0,00 м), но один срыв — и он оказался лишь десятым.

Хорошо зарекомендовал себя молодой парашютист из КНДР, Ким Ю Рок. После шести прыжков он имел сумму — 0,01 м. Затем спортсмен приземлился рядом с «пяточком» — 0,06 м, восьмой, десятый — 0,00 м, а на девятом — 0,40 м, что сразу отбросило его в конец десятки.

Победу одержал наш Анатолий Осипов. Он восемь раз бил по мишени, а дважды судьи ему замерили по 5 сантиметров. На втором месте В. Гурный — семь нолей, остальные — 0,02; 0,11 и 0,10 м. На третьем месте И. Скотак (Чехословакия) — восемь попаданий в цель и 0,22 и 0,07 м. Из 420 прыжков, совершенных мужчинами, — 210 приземлений в «ноль».

У женщин основная борьба шла между спортсменками Чехословакии, Польши, Болгарии и Советского Союза. Отлично выступила москвичка Наталья Сергеева. У нее восемь результатов — 0,00 м и два — 0,27 и 0,14 м. За ней Светлана Старикова, набравшая в сумме 0,74 м. Мастер спорта международного класса С. Старикова (Омск) на этих соревнованиях установила новый мировой рекорд — она четырежды подряд била по «шайбе», а на пятом приземлилась

в 0,21 м. Прежний рекорд принадлежал также советской парашютистке В. Зако-рецкой (три в «ноль», четвертый — 2,40 м). Третье место заняла С. Родионова из Куйбышева (1,19 м). Из 50 прыжков, совершенных нашими девушками — 29 — точное попадание в мишень. Мая Костина, воспитанница Чебоксарского авиаспортклуба, и Наташа Сергеева в одиночных и групповых прыжках на точность приземления по 9 раз добились абсолютно точного приземления.

Среди мужчин лучшим снайпером признан чех Юзеф Рейхерт; из 13 прыжков, двенадцать — 0,00 м.

В прыжках с выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении первые места заняли наши спортсмены: среди женщин М. Костина (7,93; 8,00; 8,36; 8,63), А. Швачко (8,33; 8,90; 7,60; 8,46; 8,20); среди мужчин — В. Гурный (7,13; 7,76; 7,36; 6,96; 7,40), А. Осипов (7,06; 7,30; 8,76; 7,56; 7,33). Третьи места заняли поляка Жвержковска (8,83; 9,63; 8,73; 8,30; 9,43) и чех Скотак (7,73; 8,73; 7,56; 8,23; 7,80). Спортсмены в 31 прыжке показали время комплекса меньше 8 сек. Средний результат Наги Эндре (Венгрия-1), занявшего 21 место, 8,92 сек.

В сумме двоеборья все пять наших девушек впереди: Н. Сергеева (9,66 очка), С. Старикова (9,82), С. Родионова (10,22), М. Костина (10,83), А. Швачко (11,31). В десятку сильнейших вошли К. Павловска (Чехословакия) — 13,36, А. Квашник (Польша) — 13,83, М. Крепка (Польша) — 13,92, С. Хареламбева (Болгария) — 14,19, Ж. Басзила (Болгария) — 14,33.

Среди мужчин: 1. В. Гурный (СССР) — 7,55 очка; 2. А. Осипов (СССР) — 7,70; 3. И. Скотак (Чехословакия) — 8,30; четвертое—пятое места поделили В. Мащенко (СССР) и Ю. Рейхерт (Чехословакия) — 8,56; 6. Г. Алексиев (Болгария) — 8,57; 7. В. Карпезо (СССР) — 8,60; 8. С. Лацина (Чехословакия) — 9,31; 9. С. Сидор (Польша) — 9,34; 10. Г. Обретенов (Болгария) — 9,58.

В групповых прыжках с большим разрывом выиграли советские парашю-

Сильнейшие спортсмены-парашютисты Вооруженных Сил собрались в древний Орел.

В XIV чемпионате Вооруженных Сил участвовало 85 сильнейших парашютистов Военно-Воздушных Сил, Воздушно-десантных войск, войск Противовоздушной обороны страны и Военно-Морского Флота.

В одиночных прыжках с высоты 2200 м и выполнением комплекса акробатических фигур в свободном падении победили мастера спорта СССР международного класса Валентина Загорецкая и Николай Урмаев (оба — ВВС). За ними мастер спорта Лидия Свиридова (ПВО) и мастер спорта СССР международного класса Анатолий Осипов (ВВС), мастера спорта Елена Маракуца (ПВО) и В. Алексеев (ВВС).



Победители соревнований Е. Гладиллов (слева) и Н. Урмаев. Фото Б. ВАСИНОЙ

Спор решил финал

В прыжках на точность приземления участники демонстрировали очень высокие результаты. Достаточно сказать, что 12 парашютистов в трех зачетных прыжках все поразили цель. Судьбу золотых медалей решили финальные прыжки. После первого дополнительного прыжка остались 4 спортсмена — Н. Урмаев, А. Осипов, В. Карпезо и А. Парфенов. На втором прыжке снова все четверо бьют по «пятачку». Они быстро укладывают свои парашюты и снова уходят в небо. На этот раз только В. Карпезо (ПВО) добивается точного попадания в «коль». Он и становится чемпионом.

В сумме двоеборья звания абсолютных чемпионов Вооруженных Сил завоевали мастер спорта СССР международного класса Николай Урмаев (ВВС) и мастер спорта Елена Маракуца (ПВО). Серебряные медали вручены мастеру спорта СССР международного класса

А. Осипову и мастеру спорта Т. Ровковой (оба ВВС), бронзовые — мастерам спорта Л. Свиридовой (ПВО) и В. Алексееву (ВВС).

В групповых прыжках успешно выступила женская группа Воздушнодесантных войск в составе мастеров спорта З. Курицыной, А. Киселевой, Э. Миллер и Г. Приваловой. Среди мужчин победили представители Военно-Воздушных Сил А. Осипов, Н. Урмаев, Е. Гладиллов и А. Парфенов.

Переходящие кубки спортивного комитета Министерства обороны СССР присуждены за первые места в командном зачете среди женщин парашютистам войск Противовоздушной обороны страны (капитан команды Л. Свиридова), а среди мужчин — спортсменам Военно-Воздушных Сил (капитан команды А. Осипов).

В общекомандном первенстве побе-

ду одержала команда Военно-Воздушных Сил (тренер Л. Павлов).

На чемпионате разыгрывался памятный приз — хрустальный кубок имени Героя Советского Союза, генерал-майора авиации, мастера парашютного спорта Николая Алексеевича Острякова.

Этот приз является памятным даром жены Н. А. Острякова, бывшей парашютистки Высшей парашютной школы Осоавиахима, участницы Великой Отечественной войны Анны Владимировны Остряковой. Кубок завоевала команда войск Противовоздушной обороны страны (капитан команды Н. Накоренко).

В итоге розыгрыша чемпионата спортсмены-парашютисты Военно-Воздушных Сил завоевали 20 медалей первой, второй и третьей степеней, члены команды войск Противовоздушной обороны страны — 16, представители Воздушнодесантных войск — 6.

Р. ШУЛЬЖЕНКО,
главный судья соревнований

тисты. Женская команда (в прыжках участвовали по 4 человека) в сумме трех прыжков набрала 0,99 м, добившись 8 точных попаданий из 12 приземлений. Она превзошла даже команду победительницу среди мужчин, которая показала результат — 1,22 м.

Вторые места заняли женщины Болгарии (4,52 м) и мужчины ГДР (2,04 м),

третьи — спортсменки Чехословакии (5,01 м) и парашютисты Польши (2,59 м).

Не повезло мужской команде Болгарии. Спортсмены шли хорошо: в первом прыжке — лидеры (0,14 м), в третьем все поразили цель, но срыв Обретенова во втором (3,65 м) не позволил команде войти в призовую тройку.

В командном зачете места распределялись в следующем порядке (см. таблицу).

Участники и организаторы соревнований тепло поздравили Маю Костину, выполнившую свой юбилейный трехтысячный прыжок.

Победа приятна, особенно когда все 26 золотых медалей выигрывают наши спортсмены. Но, пожалуй, главным достижением явилось очень дружеское ненавязчиво-заботливое, доброжелательное взаимоотношение всех членов команды, умение сказать и выслушать правду в глаза, что

крайне необходимо в обстановке трудных поединков, где нервные срывы могут быть частыми. Такие отношения — сильнейшее оружие в командной борьбе на чемпионате мира, и наша задача (и спортсменов и тренеров) — не упустить достигнутое.

Несмотря на отличное ведение командной борьбы, у каждого спортсмена были тактические, технические, психологические недоработки, на которые надо обратить внимание. Мы должны упорно готовиться к предстоящему в следующем году XII чемпионату мира по парашютному спорту. Его намечено провести в Венгрии, в городе Сальнок.

Очень много надо трудиться, чтобы избавиться от недостатков в комплексе, а также над точным построением прыжка, техникой обработки цели и умением концентрировать волю в нужный момент прыжка.

Соревнования прошли в теплой, дружеской обстановке. Мы всегда были окружены вниманием и заботой. Общество венгеро-советской дружбы организовало встречи с молодежью, экскурсии на заводы.

В. ГУРНЫЙ,
Заслуженный мастер спорта

Место	Страна	Точность приземления	Акробатика	Групповые прыжки	Сумма очков
Женщины					
1	СССР	4,96	34,61	0,99	40,56
2	Польша	21,06	41,68	10,21	72,95
3	Болгария	27,56	42,10	4,52	74,18
4	Чехословакия	26,83	42,38	5,01	74,22
5	ГДР	28,87	46,91	38,11	113,89
6	Венгрия	148,20	57,45	65,36	271,01
Мужчины					
1	СССР	1,00	31,37	1,22	33,63
2	Чехословакия	2,63	33,08	4,21	39,92
3	Болгария	4,33	33,71	4,79	41,38
4	ГДР	6,37	32,26	2,04	44,67
5	Польша	10,17	34,20	2,59	47,04
6	Венгрия-1	16,23	37,21	5,91	59,35
7	Венгрия-2	38,64	43,08	20,52	102,24

Закончились всесоюзные соревнования парашютистов Оборонного общества. В них участвовали команды всех республик, а также городов-героев Москвы и Ленинграда — всего 136 спортсменов.

Позади остались дни интересной, напряженной спортивной борьбы. Отраднo, что среди призеров, кроме членов сборных команд Украины, Российской Федерации, Москвы и Ленинграда, появились новые имена из Латвии, Армении, Белоруссии. А в десятку лучших парашютистов ДОСААФ вошли и представители Литвы, Таджикистана.

Как и в прошлом году, в общекомандном зачете победу одержали спортсмены Российской Федерации, проявившие огромную волю к победе. Следует отметить, что многие члены сборной РСФСР не смогли участвовать в чемпионате ДОСААФ. Мастера спорта международного класса М. Костина—абсолютная чемпионка России 1973 года, С. Родионова, С. Старикова, мастера спорта Ю. Чернов — абсолютный чемпион России, В. Тарасов — в это время в составе сборной защищали спортивную честь Родины на первенстве парашютистов социалистических стран, а В. Коротков и В. Трунин — готовились к международной встрече многоборцев. Поэтому тем весомее победа спортсменов О. Белецкого, В. Григорьева, В. Фольмана, Н. Мамай, В. Борисихиной, которые во главе с опытными мастерами Л. Ереминой и В. Шарабановым сумели отстоять первенство и вновь завоевать главный приз соревнований — переходящий кубок ЦК ДОСААФ СССР.

Второе место занял дружный коллектив Украинской ССР. Тренирует спортсменов известная парашютистка, неоднократный чемпион и рекордсмен мира, мастер спорта СССР международного класса Александра Хмельницкая. Работает она тренером всего третий год, но и за этот короткий срок проявила себя умелым воспитателем. Молодая команда (средний возраст — 24 года) показала на чемпионате высокие результаты, почти все ее члены вошли в десятку сильнейших. Чемпионами по упражнениям стали В. Лазарев, О. Баженова. За победу в групповых прыжках женской команде Украины навечно вручен приз журнала «Крылья Родины», который она выиграла в третий раз подряд. Ровно, без срывов выступали украинские ребята и по акробатике — среднее время выполнения комплекса всех участников — 8,2 сек.

Как же достигнут такой успех? Прежде всего — систематическими, круглогодичными тренировками. Большое вни-

ВПЕРЕДИ— СПОРТСМЕНЫ РОССИИ

мание уделяется физической подготовке. Ведет ее мастер спорта Валентин Куртов. В программу тренировок включаются различные спортивные игры, плавание, легкая атлетика, велосипедные поездки. Немало часов отводится на изучение теоретических вопросов, наземной подготовки. После каждого приземления спортсмена проводится тщательный разбор прыжка.

По инициативе А. Хмельницкой, в мае, в Севастополе проведен недельный сбор тренеров всех авиаспортклубов республики. В них участвовали общественные тренеры, инструкторы клубов, те, кому поручена подготовка спортсменов. Активно работают наставники В. Ярыгин в Харькове, Л. Вишнякова в Одессе, А. Гавшин в Кировограде. Их команды на республиканских соревнованиях показали хорошую выучку.

Большую помощь парашютистам оказывает Центральный комитет ДОСААФ Украины (председатель А. Покальчук).

Радуят успехи парашютистов Москвы, вышедших в общекомандном зачете на третье место, а в мужском первенстве они уступили только украинцам. Мастера спорта В. Лучшев, В. Лихтман, О. Аренс и В. Петров завоевали алые ленты чемпионов в групповых прыжках. За победу в этом упражнении команде вручен переходящий кубок

У аппаратов «Омега» работают старший судья по акробатике, кандидат физических наук В. Наумов, судья всесоюзной категории Чесноков, заместитель главного судьи В. Волков, старший инспектор ЦК ДОСААФ СССР.

журнала «Крылья Родины». А студент Московского авиационного института Вячеслав Лихтман выиграл и личный приз журнала — за лучший результат по всем прыжкам на точность приземления (упр. № 2 и 3).

Тренирует спортсменов столицы мастер спорта, старший инженер Москов-

ского инженерно-физического института Владимир Горбунов. Готовить команду высокого класса нелегко, тем более, когда сборная не находит поддержки со стороны руководства клуба. Исполняющий обязанности начальника клуба П. Силин не только не заботится о команде, но нередко препятствует организации и проведению тренировочных сборов. Совету клуба приходится обращаться за помощью в другие авиационные организации или Московский городской комитет ДОСААФ, чтобы дать парашютистам достойную подготовку.

Очевидно, городской комитет ДОСААФ должен обратить внимание на положение дел в 3-м Московском городском аэроклубе ДОСААФ и принять необходимые меры, чтобы исправить создавшееся положение.

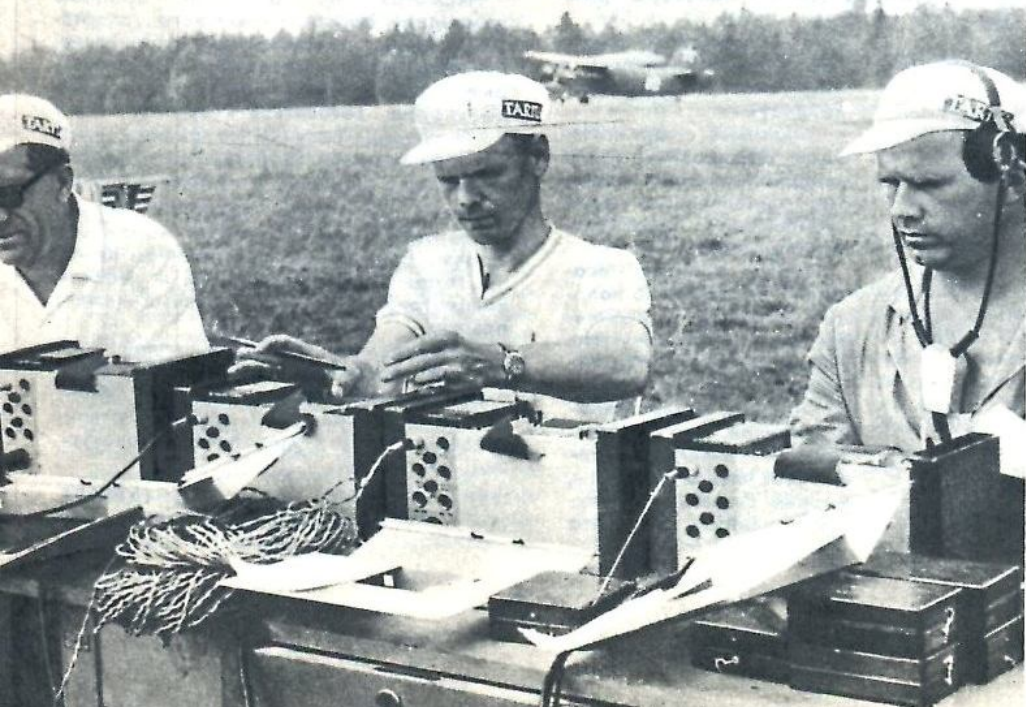
Впервые в призовую тройку вошли парашютисты Армении (тренер В. Карапетян). Мастера спорта инженер С. Бабаян, врач А. Мирзоян, токарь Г. Мартынов, слесарь К. Арутюнян заняли третье место в групповых прыжках.

Воспитаник Рижского авиаспортклуба Геннадий Ушаков, прошедший отличную школу в Воздушнодесантных войсках, показал высокие результаты в прыжках на точность приземления. Набрал в сумме четыре прыжков 0,38 м, он занял второе место.

Звания абсолютных чемпионов в сумме двоеборья завоевали мастер спорта из Мурманска Наталья Мамай и заслуженный мастер спорта Леонид Ячменев (Ленинград). Вторые места заняли мастер спорта В. Борисихина, мастер спорта международного класса В. Шарабанов (оба РСФСР-1), на третьих местах — О. Баженова (Украина-1) и В. Покатиллов (Украина-2).

Наблюдая за прыжками спортсменов ведущих команд и парашютистов Туркмении, Грузии, Таджикистана, Эстонии, Азербайджана, Латвии, видишь большую разницу между их работой как в свободном падении, так и под куполом.

Если члены сборной России, Украины, Москвы, Ленинграда (мужчины) показывают время комплекса от 7 сек. до 8,5 сек., то представителям других республик редко удается приблизиться к этому рубежу. Среднее время команды Киргизии — 11,7 сек., Туркмении — 11,3 сек., Грузии — 11,6 сек., Эстонии — 10,7 сек. Разница почти в 4 секунды! Еще хуже положение у женщин — девять спортсменок решением главной судейской коллегии не были допущены к выполнению третьего прыжка, так как в предыдущих они срывались в беспорядочное падение. Среднее время большинства команд 12—13 сек. (такие результаты показывали и 5 лет назад). Ес-



ли на прошлом чемпионате ДОСААФ в 244 прыжках время комплекса было показано выше мастерского норматива, то на этом первенстве всего в 208, хотя участвовало большее число спортсменов.

В чем причина подобного положения? Главная — отсутствие высококвалифицированных тренеров, знающих все тонкости современной методики обучения, отсутствие учебной литературы, фильмов, а также регулярных тренировок. Многие спортсмены сборных команд клубов совершают не более 100—150 прыжков в год и то урывками. Это, естественно, мало при нынешнем развитии спорта.

Не лучше положение и по прыжкам на точность приземления. Сейчас сборные команды республик получили высококачественные парашюты УТ-15. Наконец-то все выступали на однотипных парашютах и ожидалось, что показатели будут высокими. Но ожидания не оправдались.

Многие спортсмены не знали элементарных правил управления куполом, не умели обрабатывать цель, строить правильный расчет. Они допускали грубейшие ошибки, просчеты. В итоге 92 приземления вне зачетного круга, десятки результатов более 5 метров. Не многовато ли для всесоюзных соревнований, где собрались лучшие парашютисты республик?

Чтобы поднять уровень мастерства парашютистов, необходимо ежегодно организовывать курсы для повышения знаний инструкторов, общественных тренеров, занимающихся подготовкой сборных команд. На этих курсах ведущие тренеры страны В. Гурный, А. Дунаев, В. Лапицкий, А. Хмельницкая, С. Кирпичева (надо привлечь также специалистов из института физкультуры) могли бы читать лекции по теории, проводить практические занятия на тренажерах, показывая новейшую методику обучения. Давно следует размножить имеющиеся в сборной команде учебные фильмы о выполнении комплекса фигур в свободном падении лучшими акробатами страны Н. Урмаевым, В. Гурным, М. Костиной, А. Осиповым и разослать их в клубы.

Не мешало бы также отделу парашютной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР более конкретно ставить перед авиаспортклубами задачи по подготовке спортсменов и более строго спрашивать за их выполнение.

В следующем году намечены старты VI летней Спартакиады народов СССР. Наши авиационные клубы, Федерация парашютного спорта СССР должны сделать все необходимое, чтобы выше поднять мастерство спортсменов, лучше подготовиться к новым поединкам.

Впервые на чемпионате по инициативе главного судьи, заслуженного мастера спорта А. Сидоренко, при фиксации технических результатов по акробатике были использованы автоматические регистраторы времени марки «Омега». При помощи этих приборов судьи смогли более точно отсечь время выполнения комплекса, вплоть до сотых долей секунд. Разбежка между отдельными судьями не превышала 0,1—0,2 сек., а при фиксации обычными секундомерами она составляла до 0,5 и более секунд. Судейская коллегия одобрила применение новой аппаратуры и рекомендовала ее для использования на чемпионате СССР.

Б. НЕРИНГА

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ VIII ЧЕМПИОНАТА ДОСААФ СССР

Упражнение № 1 (акробатика): Женщины — 1. О. Баженова (Украина) — 8,7; 8,1 и 8,0 сек.; 2. С. Маркова (Белоруссия) — 8,9; 8,2 и 8,7 сек.; 3. Н. Мамай (РСФСР-1) — 8,9; 8,5 и 8,5 сек.; 4. В. Борисихина (РСФСР-1) — 8,3; 9,0 и 8,9 сек.; 5. Л. Супрун (Москва) — 9,3; 8,3 и 8,5 + 0,5 сек.; 6. Л. Еремينا (РСФСР-1) — 9,0; 8,6 и 8,3 + 1,0 сек.; 7. Г. Степанова (РСФСР-2) — 9,6; 8,4 + 0,5 и 8,7 сек.; 8. И. Амплеева (РСФСР-2) — 9,5; 8,3 + 0,5 и 8,7 + 1,0 сек.; 9. В. Скляр (РСФСР-2) — 9,2; 9,3 и 9,8 сек.; 10—11. Л. Щербина (Украина-1) — 9,3; 9,2 и 9,4 + 1,0 сек. и О. Церлюкевич (Белоруссия) — 7,9 + 1,0; 8,6 и 7,9 + 3,5 сек. **Мужчины**: 1. Л. Ячменев (Ленинград) — 6,9; 6,7 и 7,0 сек.; 2. В. Шарабанов (РСФСР-1) — 7,5; 7,3 и 7,4 сек.; 3. Е. Моторин (Ленинград) — 7,7; 7,8 и 7,1 сек.; 4. И. Терло (Украина-1) — 7,6; 7,8 и 8,1 сек.; 5. В. Чайка (Украина-2) — 7,9; 8,0 и 7,7 сек.; 6. Г. Сурабко (Украина-2) — 8,3; 8,1 и 7,4 сек.; 7. А. Абдуразаков (Таджикистан) — 7,3 + 0,5; 8,1 и 8,0 сек.; 8. В. Петров (Москва) — 8,3; 7,9 и 7,8 сек.; 9. В. Махнорылов (Украина-1) — 8,0; 8,0 и 8,1 сек.; 10. В. Григорьев (РСФСР-1) — 8,1; 7,6 и 8,5 сек.

Упражнение № 2 (прыжки на точность приземления): Женщины — 1. В. Борисихина (РСФСР-1) — 0,19 м (сумма трех прыжков); 2. Н. Мамай (РСФСР-1) — 0,28 м; 3. О. Баженова (Украина-1) — 1,24 м; 4. О. Церлюкевич (Белоруссия) — 1,65 м; 5. Л. Капустина (Литва) — 2,32 м; 6. И. Амплеева (РСФСР-2) — 2,68 м; 7. Л. Супрун (Москва) — 3,70 м; 8. Н. Задорожная (Казахстан) — 4,03 м; 9. В. Тихомирова (Латвия) — 4,53 м; 10. Л. Волкова (Украина-2) — 4,93 м. **Мужчины**: 1. В. Лазарев (Украина-1) — 0,18 м (сумма четырех прыжков); 2. Г. Ушаков (Латвия) — 0,38 м; 3. В. Покатилов (Украина-2) — 0,45 м; 4. В. Лихтман (Москва) — 0,48 м; 5. В. Шарабанов (РСФСР-1) — 0,94 м; 6. В. Махнорылов (Украина-1) —



В борьбе за ноль...

Чемпионки по групповым прыжкам Л. Щербина, А. Хмельницкая (тренер), Л. Пятак и О. Баженова, выигравшие приз журнала «Крылья Родины».

Фото В. ВАСИНОЙ



Дружеская встреча



Абсолютные чемпионы ДОСААФ СССР
Н. Мамай и Л. Ячменев.

1,15 м; 7. В. Фольман (РСФСР-1) — 1,19 м; 8. А. Бакланов (РСФСР-2) — 1,29 м; 9. Л. Ячменев (Ленинград) — 1,38 м; 10. В. Лучшев (Москва) — 1,83 м.

В сумме двоеборья в первую десятку вошли: Женщины: 1. Н. Мамай (РСФСР-1) — 8,91 штрафных очка; 2. В. Борисихина (РСФСР-1) — 8,92; 3. О. Баженова (Украина-1) — 9,50; 4. О. Церлюкевич (Белоруссия) — 11,28; 5. И. Амплеева (РСФСР-2) — 12,01; 6. Л. Супрун (Москва) — 12,56; 7. Л. Капустина (Литва) — 13,45; 8. Н. Задорожная (Казахстан) — 14,63; 9. Л. Волкова (Украина-2) — 15,39; 10. Н. Назарова (Ленинград) — 16,29. Мужчины: 1. Л. Ячменев (Ленинград) — 8,24; 2. В. Шарабанов (РСФСР-1) — 8,34; 3. В. Покатилов (Украина-2) — 9,01; 4. В. Лазарев (Украина-1) — 9,04; 5. В. Лихтман (Москва) — 9,08; 6. В. Махнорылов (Украина-1) — 9,18; 7. Е. Моторин (Ленинград) — 9,77; 8. И. Терло (Украина-1) — 9,98; 9. В. Ливевич (Белоруссия) — 10,42; 10. А. Бакланов (РСФСР-2) — 10,45.

Групповые прыжки: Женщины — 1. Украина-1 — 1,27 м (сумма двух лучших прыжков из трех); 2. РСФСР-2 — 2,66 м; 3. РСФСР-1 — 3,10 м; 4. Ленинград — 4,41 м; 5. Белоруссия — 5,20 м; 6. Грузия — 5,75 м; 7. Украина-2 — 7,41 м; 8. Москва — 8,14 м; 9. ЦАК СССР им. Чакова — 9,31 м; 10. Казахстан — 9,33 м.

Мужчины: 1. Москва — 0,77 м; 2. РСФСР-1 — 1,04 м; 3. Армения — 1,08 м; 4. Украина-2 — 1,24 м; 5. Украина-1 — 1,27 м; 6. Казахстан — 1,39 м; 7. РСФСР-2 — 2,33 м; 8. Ленинград — 2,37 м; 9. Эстония — 3,01 м; 10. Азербайджан — 3,55 м.

Командный зачет: Женщины — 1. РСФСР-1 — 20,93; 2. Украина-1 — 27,19; 3. Белоруссия — 36,26; 4. Ленинград — 42,57; 5. Москва — 43,46; 6. Казахстан — 45,22; 7. Узбекистан — 54,15; 8. Литва — 54,22; 9. Таджикистан — 60,95; 10. Киргизия — 64,61; 11. Грузия — 69,33; 12. Латвия — 70,82; 13. Молдавия — 76,66; 14. Армения — 81,48; 15. Туркмения — 91,54; 16. Азербайджан — 97,58. Мужчины: 1. Украина-1 — 29,01; 2. Москва — 32,25; 3. РСФСР-1 — 33,39; 4. Ленинград — 37,15; 5. Армения — 47,42; 6. Белоруссия — 52,95; 7. Казахстан — 58,75; 8. Эстония — 59,69; 9. Молдавия — 64,84; 10. Узбекистан — 65,03; 11. Туркмения — 66,34; 12. Азербайджан — 66,85; 13. Литва — 68,33; 14. Латвия — 72,18; 15. Таджикистан — 75,70; 16. Киргизия — 82,34; 17. Грузия — 82,38.

Общекандный зачет: 1. РСФСР-1 — 54,32; 2. Украина-1 — 56,20; 3. Москва — 75,71; 4. Ленинград — 79,72; 5. Белоруссия — 89,14; 6. Узбекистан — 119,18; 7. Литва — 122,55; 8. Армения — 128,90; 9. Таджикистан — 136,65; 10. Молдавия — 141,50; 11. Латвия — 143,00; 12. Киргизия — 146,95; 13. Грузия — 151,71; 14. Туркмения — 157,88; 15. Азербайджан — 164,43; 16. Эстония — 211,69; 17. Казахстан — 212,97.

Первенство Украины

Недавно состоялся 21-й чемпионат Украины по самолетному спорту. Кроме восьми областей УССР в нем приняли участие спортсмены Армении и Литвы. Разыгрывалось три упражнения — полет по кругу, пилотажный комплекс и маршрутный полет.

В первом упражнении победу одержал спортсмен В. Похалюк (Симферополь). На второе место вышла Л. Петраш (Киев), на третье В. Самойлов (Донецк). Наиболее сложная часть программы соревнований — пилотаж. Наибольшую сумму очков набрали в этом упражнении Н. Калинин (Армения), В. Самойлов (Донецк) и А. Левашко (Армения). Маршрутный полет лучше других выполнили М. Владыкин (Донецк), А. Новиков (Кировоград) и Е. Сергиенко (Киев).

Ровно выступал по всей программе мастер спорта В. Самойлов. Он и стал абсолютным чемпионом республики. Всего на шесть очков отстал от него другой донецкий спортсмен М. Владыкин, занявший в многоборье второе место. Бронзовая медаль досталась гостю из Литовской ССР А. Уникаускасу.

Среди женщин лучшей на чемпионате республики была Л. Петраш. Хороших результатов добились спортсменки Н. Калининна и А. Левашко.

Командный кубок будет теперь храниться в Донецке. Прошлогдние его владельцы — киевляне вошли на второе место. Команда Одессы была третьей.

Д. ЧАЙКА.

В июле этого года в Чехословакии проходили международные товарищеские соревнования планеристов социалистических стран. В них приняли участие спортсмены Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, Советского Союза и Чехословакии. Всего летало 33 человека.

Состязания проводились по двум классам планеров — открытому и стандартному. От нас выступали в стандартном классе на «АСВ-15» Е. Руденский и Ю. Кузнецов, в открытом — А. Болдин на «Кобре-15» и Е. Полях (Голленко) — на «Фебусе».

Хозяева встречи имели в открытом классе «Кестрель-19» у мужчин и «Циррус-17» у женщин (женщины летали вместе с мужчинами в открытом классе). В стандартном классе чехословацкие спортсмены выступали на планерах «Циррус-17».

Польские планеристы привезли с собой парители «Кобра-17» и «Кобра-15». Другие команды имели в большинстве «Кобра-15» и отдельные экземпляры «Фока-5» и А-15 (Венгрия).

Погода была сложной, неустойчивой. Удалось разыграть только четыре упражнения. Для определения результатов организаторы применили необычную систему подсчета очков. Суть ее заключается в следующем — количество участников в каждом классе умножалось на 2, занявший первое место получал максимальные баллы, а последний — всего 2. Например, в открытом классе победитель мог набрать 22 балла, а спортсмен, занявший второе место, — 20, третье — 18 и т. д.

Как бы планерист ни слетал, на сколько бы ни превзошел следующего за ним претендента, его преимущество всегда оценивалось только в два балла. Система начисления очков не за результат, а за занятое место не отображала истинного мастерства планеристов. Особенно это стало очевидным на примере Е. Руденского. Он дважды стал чемпионом по упражнениям, неплохо выполнил и другие полеты, но в общем зачете смог поделить только 4-5 места. Ю. Кузнецов оказался лишь на 8 месте.

Все убедились в том, что если спортсмен всего один раз окажется где-то в середине турнирной таблицы, то стать призером ему уже невозможно. Это снижает спортивный интерес, поэтому большинство команд и участников такую систему оценки результатов не одобрило. Организаторы соревнований использовали ее в опытным порядке, предполагая, что она будет применяться на очередном чемпионате мира.

Победителем состязаний в открытом классе стал И. Смолка (Чехословакия), стандартном — С. Зиентек (Польша), среди женщин — В. Гудцова (Чехословакия).

Следует отметить, что организация соревнований была отличной. Во всем чувствовалась теплота и радушие. Между спортсменами царил дух дружбы и доброжелательности.

В. РАРОВСКИЙ,
руководитель советской делегации

Н и в одной другой стране мира вертолетный спорт не носит такого массового характера как в Советском Союзе. Сотни и тысячи спортсменов-пилотов повышают ежегодно свое мастерство в вождении винтокрылых летательных аппаратов. Этот сравнительно молодой вид спорта — спорта отважных, волевых, мужественных — с каждым годом совершенствуется, привлекает к себе все больше внимания. Регулярно проводятся соревнования в областях, зонах, республиках, ведомствах. И, наконец, ежегодно сильнейшие спортсмены встречаются на чемпионате Советского Союза. Вот и на этот раз в Ярославле собрались вертолетчики, чтобы помериться силами.

В XIV чемпионате СССР, проходившем с 9 по 14 июля 1973 г., приняли участие три команды от РСФСР, две от ВВС и по одной от УССР, БССР и Москвы. Каждая команда состояла из трех экипажей (экипаж — из двух человек — пилота и его помощника). Кроме того несколько экипажей выступало на личное первенство. Всего 41 летчик, из них 32 мастера спорта и 9 перво-разрядников. Команды Белоруссии и ВВС выступали на вертолетах Ми-2, все другие — на Ми-1.

Под звуки гимна Советского Союза флаг соревнований поднимает абсолютный чемпион страны 1972 года мастер спорта В. Захаров (ВВС-1).

Разыгрывается упражнение № 1 — «Полет на малой высоте с выполнением комплекса эволюций в пределах размеченного на земле маршрута в минимальное время». От летчиков требуется большое мастерство в технике пилотирования и максимальное внимание. По всем участкам этого небольшого маршрута расставлены члены судейской коллегии — бригады по 3—4 человека. Уклонение от коридора, невыдерживание заданной высоты (фиксируется двумя грузиками, подвешенными под вертолетом на тросиках разной длины) и другие ошибки непременно будут замечены судьями. Но ошибок мало. Пять человек получили максимальное количество очков (400). И поэтому, чтобы выявить победителей, учитывалось время, затраченное на выполнение упражнения. Первое место и звание чемпиона СССР завоевал мастер спорта СССР А. Капралов (РСФСР-2). На втором месте — мастер спорта СССР А. Арбузов (РСФСР-1), третьем — выступавший на личное первенство мастер спорта СССР М. Баландин (ЦАК СССР).
Жюри присудило специальный приз журнала «Крылья Родины» за чистоту пилотажа мастеру спорта СССР В. Захарову (ВВС-1).

Второй день соревнований был не менее напряженным. Выполнялось упражнение № 2 — «Вертолетный слалом на малой высоте со сбросом груза в «окно крыши» в минимальное время». Зрители с захватывающим интересом следили за причудливым «танцем» вертолетов на высоте от 5 до 11 м, искусно лавирующими в сложном лабиринте из двенад-



На старте.

СМОТР МАСТЕРСТВА

XIV ПЕРВЕНСТВО СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПО ВЕРТОЛЕТНОМУ СПОРТУ

Команда победительница РСФСР-1 (слева направо): Н. Трошин, А. Арбузов, В. Тупиков, В. Шелухин.
Фото В. САРАНЦЕВА (ТАСС)



цати ворот, расставленных на площадке, размером в два футбольных поля. Летчик на высоте 5 м делает заход над воротами так, чтобы путь был как можно короче, а второй член экипажа, высунувшись из открытой дверцы кабины, подвешенным на тросе грузом открывает эти ворота-шлагбаумы. На финише надо опустить груз с высоты 11 м в «окно крыши» размером 40×40 см.

Исход борьбы снова решает мастерство и выдержка. Двадцать шесть участников набрали максимальное количество очков (300), и опять победители определяются по времени. Первое место и звание чемпиона завоевал мастер спорта В. Трусев, другой член экипажа — мастер спорта В. А. Смирнов (РСФСР-3). На втором — мастер спорта А. Капралов, летавший с мастером спорта Г. Колесниковым (РСФСР-2), третьем — мастера спорта С. Игнатенко и В. Л. Смирнов.

Сложным оказалось и 3-е упражнение программы чемпионата — «Полет по маршруту с посадками на поворотных пунктах с выходом на конечный пункт маршрута по расчету времени». В экипаже только летчик. Длина маршрута — 140 км. Высота полета — 100 м. Исходная оценка — 300 очков. Маршрут полета объявляется участникам за 1 час 30 минут до вылета.

Опять идет борьба за точность, исчисляемую долями секунды. Четыре бригады (двадцать пять судей) фиксируют выполнение полетов. За малейшее отклонение (посадка не в плоскости ветра на поворотных пунктах или грубое приземление) начисляются штрафные очки.

Лучше всех прошел дистанцию мастер спорта А. Петрушин (ВВС-2). Ему и было присуждено первое место. На второе вышел мастер спорта М. Галкин (г. Москва), третье — мастер спорта Н. Трошин (РСФСР-1).



Чтобы определить абсолютных чемпионов среди мужчин и женщин, а также вторых и третьих призеров в многоборье, разыгрывалось упражнение № 4 — «Вертолетный слалом на малой высоте». Надо было пронести ведро, наполненное водой, между стоек ворот, а затем поставить его на размеченную площадку. К выполнению этого упражнения допускалась лишь половина участников чемпионата мужчин и все женщины.

Высота полета, площадка и количество ворот те же, что и во втором упражнении. За малейшие отклонения начислялись штрафные очки: по одному — за каждые 20 граммов пролитой воды и каждый сантиметр отклонения от центра при установке ведра на площадку. Упражнение считается невыполненным, если будет разлита вся вода или если второй член экипажа вынесет ногу за обрез кабины. Есть над чем подумать и поволноваться: ведь решается вопрос о том, кто станет победителем!

Лучшим по четвертому упражнению стал экипаж в составе мастера спорта А. Петрушина и его помощника мастера спорта И. Апетенко (ВВС-2). На втором месте мастера спорта В. Шелухин — А. Арбузов (РСФСР-1), на третьем — мастера спорта В. Смирнов — А. Капралов (РСФСР-2).

По многоборью среди мужчин первое место завоевал мастер спорта А. Арбузов (РСФСР-1). Он и стал абсолютным чемпионом СССР по вертолетному спор-

Абсолютная чемпионка СССР по вертолетному спорту 1973 года Л. Приходько. Фото В. ГОРЛОВА

ту 1973 года. За Арбузовым идет мастер спорта А. Капралов (РСФСР-2). Третье место занял мастер спорта В. А. Смирнов (РСФСР-3).

Согласно положению о соревнованиях по вертолетному спорту в нынешнем году личное первенство по упражнениям и многоборью разыгрывалось раздельно среди мужчин и женщин. В чемпионате страны приняли участие три сильнейших спортсменки, члены сборной СССР по вертолетному спорту, мастера спорта. Вот результаты их выступления: Л. Приходько — первое место по многоборью и звание абсолютной чемпионки Советского Союза. Вторым членом экипажа при выполнении 2- и 4-го упражнений был у нее мастер спорта Г. Колесников. Л. Приходько заняла первые места по первому, третьему и четвертому упражнениям. Второе место в многоборье заняла Л. Беспалова. Она же стала чемпионкой второго упражнения. На третьем — Т. Егоркина.

Переходящий кубок и диплом первой степени Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР вручен команде РСФСР-1 в составе мастеров спорта А. Арбузова (капитан), В. Шелухина, Н. Трошина. Тренер команды В. Демидов, техник В. Тупикив.

У нее 2957 очков. Остальные места среди команд распределились так: РСФСР-2 — 2949,5; РСФСР-3 — 2946; БССР — 2930,5; ВВС-2 — 2897; ВВС-1 — 2885,5; Москва (ЦАК СССР) — 2834,5; УССР — 2149,5.

Упорная спортивная борьба закончилась. Увенчаны наградами сильнейшие. Флаг XIV чемпионата СССР по вертолетному спорту опущен. Какие можно сделать выводы?

Чемпионат показал значительно повысившийся класс мастерства спортсменов — борьба велась за чистоту выполнения упражнений, за доли секунды. Не было больших разрывов ни между участниками, ни между командами. Так разница в показателях мужчин, занявших первые три места по многоборью, составила всего одно очко, а разрыв между тремя первыми командами — всего 3—7 очков.

Высокие показатели — это прежде всего результат всесторонней подготовки спортсменов к чемпионату страны. В немалой степени этому способствовало и то, что вторыми членами экипажей были тоже спортсмены-летчики, в полном объеме подготовленные по всей программе выступления. Не случайно поэтому им было разрешено состязаться на личное первенство.

Помимо смотра мастерства и определения сильнейших в лично-командном зачете, чемпионат страны позволил спортсменам обменяться опытом в технике пилотирования вертолетов.

Для сборной СССР эта встреча была последним экзаменом перед II чемпионатом мира. Здесь они окончательно проверили свое мастерство. Необходимо подчеркнуть, что программа XIV чемпионата была максимально приближена к международным требованиям. В ряде случаев она оказалась более сложной.

Основным недостатком чемпионата, на мой взгляд, явилось то, что в нем не участвовали спортсмены большинства республик, а также войск Противовоздушной обороны, Министерства авиационной промышленности, Министерства гражданской авиации.

Оставляет желать лучшего гласность чемпионата. Организатору не удалось привлечь в качестве шефов местные предприятия, организации ВЛКСМ, провести показательные выступления ведущих спортсменов-вертолетчиков, парашютистов, авиамоделлистов. А ведь хотелось, чтобы чемпионат стал своеобразным авиационным праздником.

В. КОНСТАНТИНОВ,
Герой Советского Союза

НА ГОЛУБЫХ ЭКРАНАХ

«Крылом к крылу»

Телевизионный фильм под таким названием воссоздает одну из ярких страниц минувшей войны. В основе картины — документальные кадры, но воспринимаются они как художественное произведение. Режиссер и автор сценария Н. Левицкий сумел создать ленту о французских летчиках полка «Нормандия — Неман», избоблюющую волнующими событиями, исполненную большой эмоциональной силой.

Не повторяя общеизвестных фактов, фильм раскрывает много нового. Особенно это относится к истории возникновения авиационной части, первоначально эскадрильи, получившей свое

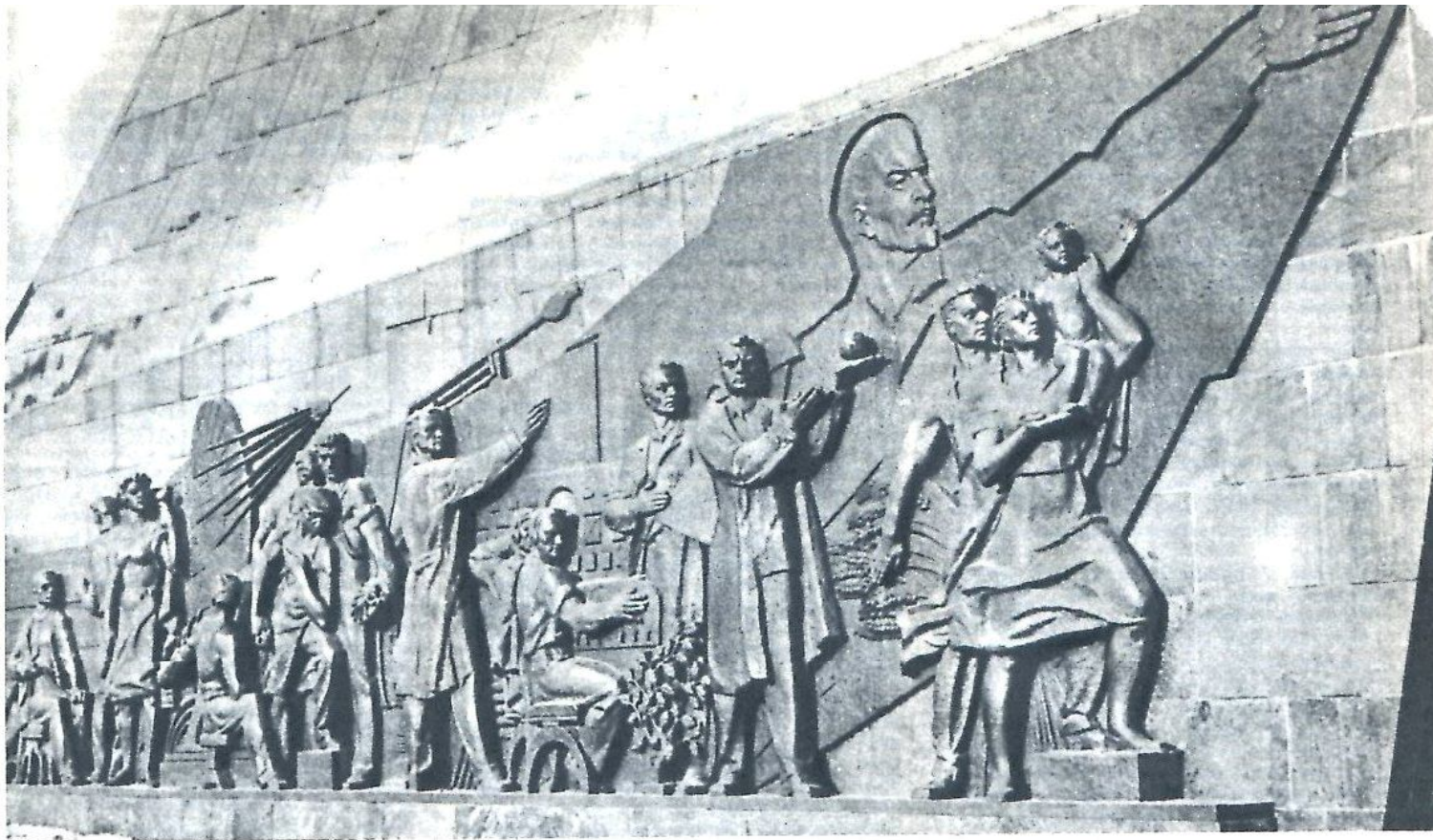
имя по названию наиболее пострадавшей от гитлеровских захватчиков французской провинции — «Нормандия». Один за другим, преодолевая все трудности, пробрались в нашу страну летчики-французы из стран Африки, из Вьетнама, Испании. Были среди них и беглецы из самой Франции, оккупированной фашистами. Горячие патриоты, они стремились в Советский Союз, чтобы здесь мстить ненавистным захватчикам.

И счет мести составил внушительную цифру. В 809 воздушных боях они уничтожили 273 самолета противника. Эти цифры проиллюстрированы многими примерами самоотверженного выполнения французскими летчиками своего ратного долга. В памяти остаются подвиги Жана Тюляна, Луи Дельфино и других летчиков, эпизоды воздушных сражений и поединков над Курской дугой, Белоруссией, Литвой, где в честь побед у реки Неман полк получил свое оконча-

тельное наименование, и, наконец, над Восточной Пруссией. Кадры кинохроники доносят до нас дыхание ожесточенных, трудных боев, в которых стремительные уничтожающие атаки перемежаются с трагическими событиями, неизбежными в дни войны.

Вся картина проникнута духом интернационализма. Она рассказывает, как крылатые французские патриоты сражались против гитлеровцев бок о бок с мужественными советскими летчиками. Чувство большой истинной дружбы связывало их с частью, которой командовал А. Голубов. Полки-братья, так называли эти два авиационных подразделения. Глубоко трогателен момент расставания с французскими товарищами по оружию, когда после Победы они улетают на подаренных им боевых «яках» в Париж. Фильм полностью оправдывает свое название: «Крылом к крылу».

Я. ЧЕРНЯВСКИЙ



Космический старт человечества

4 октября 1957 года в эфир было передано короткое сообщение о том, что разумом и трудом ученых, инженеров и рабочих первой в мире страны социализма создан и выведен на орбиту вокруг Земли искусственный спутник планеты. Это сообщение, подхваченное радиостанциями, газетами и информационными агентствами всего мира, ознаменовало начало нового этапа в истории человечества — этапа освоения и использования космического пространства.

Минуло шестнадцать лет. О размахе космических исследований можно судить хотя бы по тому, что число запущенных в космос летательных аппаратов различного назначения превысило 2 тысячи. На ближайшем к Земле небесном теле — ночной красавице Луне производили посадку не только автоматы, но сами сыны Земли. Автоматические межпланетные станции уже побывали на Венере и Марсе. К загадочной «красной планете» летят очередные посланцы советских ученых «Марс-4», «Марс-5», «Марс-6» и «Марс-7».

* * *

По-разному называли, да и будут называть наш бурный XX век. Но слова «коммунизм» и «космос» навсегда останутся в его определении. Помните, еще Маркс писал о коммунарах, которые будут штурмовать небо. И его пророчество сбылось — русские рабочие и кре-

стьяне под руководством партии коммунистов, партии Ленина, начали штурм космоса.

Что могла сделать царская Россия — отсталая, нищая, для того, чтобы окрылить гениальные мысли Циолковского? Ничего! Нужны были Советская власть и те благотворные условия для развития науки, которые она принесла.

История сохранила одно любопытное свидетельство. Холодной зимней ночью тревожного 1919-го в окно маленького дома номер 82 на улице Брута, что на окраине Калуги, громко постучали:

— Именем революции!

Солдаты и матросы искали оружие. Свет фонарика выхватил из темноты чертежи диковинных ракет, дирижаблей...

— Извольте выслушать меня, граждане революционные матросы и солдаты. Вы видите перед собою чертежи и модели воздушных кораблей, которые никем еще не построены...

В эту ночь бойцы революции, с пулеметными лентами на бушлатах и шинелях, с винтовками в руках слушали первую лекцию о завоевании Вселенной. Потом приняли резолюцию: «Общее собрание... особой группы по борьбе с контрреволюцией постановляет: просить товарища Ленина, Совет Народных Комиссаров и Рабоче-Крестьянское правительство, чтобы обратили внимание на межпланетные сообщения, потому что революционный пролетариат хочет по-

Думами Ленина, заветами Ленина, путем Ленина (фрагмент обелиска, установленного в Москве в честь покорителей космоса).

бывать на этих самых астероидах, где ни один буржуй не бывал...»

Утром следующего дня К. Э. Циолковский (все рассказанное происходило в его доме) был в Калужском ревкоме, а через некоторое время в Калугу дошла весточка от Ленина, который сказал: сделать все возможное.

«Надо идти вперед, надо смотреть вперед...». Это призыв В. И. Ленина стал знаменем партии в борьбе за новую, советскую Россию. С первых своих шагов усилиями партии большевиков, под руководством бессмертного вождя революции молодая Республика Советов устремилась в будущее. Ведь для того, чтобы уверенно идти вперед и не сбиться с дороги, надо видеть не только сегодняшний день, но и завтрашний и послезавтрашний. Известен живейший интерес В. И. Ленина к работам пионеров авиации и звездоплавания — Жуковского и Чаплыгина, Циолковского и Цандера...

В самые тяжелые для страны годы Ленин наряду с решением сотен неотложных вопросов находил время для встреч и бесед с учеными и изобретателями, воодушевлял их, поддерживал материально.

21 июня 1921 года Ленин подписал декрет об образовании физической обсерватории, на базе которой был создан Институт земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн (ИЗМИРАН)... В 1924 году в Москве было организовано Центральное бюро по исследованию ракетных проблем, а затем и Общество изучения межпланетных сообщений, президиум которого вошли Ф. Э. Дзержинский, К. Э. Циолковский, Ф. А. Цандер...

И когда в России, едва освещенной керосиновой лампой, разрабатывался

грандиозный по масштабам и возможностям тех лет план ГОЭЛРО, и когда в лютые морозы бетонщики Волховстроя сооружали плотину нашей первой гидроэлектростанции, когда огромным напряжением воли и всех наших сил создавалась индустрия страны, уже тогда закладывались основы для авиационных и космических достижений сегодняшнего дня. Днепрогэс и Магнитка, Турксиб и Комсомольск — это тоже ступеньки в космос.

За годы пятилеток массы трудящихся приобрели необходимые знания. Благодаря постоянной заботе Коммунистической партии расцветала наука, бурно развивалась техника, в том числе и авиационная, множество элементов которой вошло в технику космическую, были подготовлены многочисленные кадры ученых, инженеров, квалифицированных рабочих.

В начале тридцатых годов под эгидой патриотического оборонного общества Осоавиахим группы энтузиастов реактивного движения вплотную приступили к практической реализации идей основоположника космонавтики и ракетостроения К. Э. Циолковского. В чертежах и расчетах их первых маленьких ракет и малосильных двигателей проницательный глаз мог найти черты будущих могучих носителей «Востоков» и «Восходов», «Союзов» и «Марсов»...

В «Правде» 14 сентября 1935 года появился текст документа, вошедшего в историю науки, — письмо Циолковского в ЦК ВКП(б), в котором он писал:

«...Все свои труды по авиации, ракетоплаванью и межпланетным сообщениям передаю партии большевиков и Советской власти — подлинным руководителям прогресса человеческой культуры. Уверен, что они успешно закончат эти труды».

И он не ошибся. Советская страна добилась многих свершений на космическом пути. Космические полеты — величайшая мечта человечества — уже прочно стали действительностью наших дней.

Какая это была трудная, до предела насыщенная препятствиями, длинная и захватывающе интересная дорога! Один из ее промежуточных финишей состоялся 17 августа 1933 года, когда с площадки в подмосковном лесу была запущена в небо первая советская жидкостная ракета.

В 1934 году в Военном издательстве вышла книга последователя Циолковского, молодого в ту пору инженера С. П. Королева «Ракетный полет в стратосфере». Заканчивалась она такой фразой: «Мы уверены, что в самом недалеком будущем ракетное летание широко разовьется и займет подобающее место в системе социалистической техники...»

Важными рубежами на большой дороге к освоению космоса были: запуск в 1939 году первой двухступенчатой ракеты, а в 1940 году — полет ракетоплана РП-318 конструкции С. П. Королева; через два года полет Г. Я. Бахчиванджи на ракетном самолете, разработанном и построенном под руководством В. Ф. Болховитинова...

...Отгремели сражения Великой Отечественной войны. Страна вновь смогла

выделить средства для научных исследований. И уже в мае 1949 года был взят еще один рубеж на пути в космос: осуществлен первый вертикальный пуск исследовательской геофизической ракеты на высоту 110 километров. За этим последовали серии стартов подобных ракет для астрофизических, геофизических, биологических и ионосферных исследований, а 4 октября 1957 года взят главный рубеж: над нашей планетой появилась рукотворная Луна — первый в мире искусственный спутник Земли. Наш! Советский!

Потом... Нет, всего не расскажешь. Был и первый полет к Луне, и первый искусственный спутник Солнца, и полет межпланетной станции к Венере... И, наконец, триумфальный полет человека на космическом корабле вокруг Земли. «В этом подвиге, который войдет в века, — говорилось в Обращении Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР, — воплощены гений советского народа, могучая сила социализма».

Пошли в космос «Востоки» и «Восходы», «Союзы» и «Салюты», «Венеры» и «Марсы», «Луны» и «Прогнозы», «Метеоры» и «Молнии», «Космосы» и «Протоны», «Электроны» и «Ореолы», «Полеты» и «Интеркосмосы»...

Свершения минувших лет потрясли воображение дерзостью и техническим совершенством. Дорога в космос — бесконечна. Предстоят новые и новые свершения. Но как бы они ни были велики, человечество навсегда сохранит в памяти две даты своей истории: 4 октября 1957 года и 12 апреля 1961 года, слова Юрия Гагарина — летчика, космонавта, коммуниста, сказанные им перед стартом легендарного «Востока»: «Мне хочется посвятить этот первый космический полет людям коммунистического общества, в которое уже вступает наш советский народ и в которое, я уверен, вступят все люди на Земле». Замечательно сказано!

Героической, накаленной была битва человека за полет без крыльев. И все, кто участвовал в этой битве, кто своим трудом и талантом создавал отечественную космонавтику, — ученые, конструкторы, летчики, инженеры, рабочие, — все они шли путем, указанным партией, выполняя ее решения, опираясь на ее помощь.

Во имя чего? Цель велика и благородна! Систематическое и планомерное исследование космических «окрестностей» Земли и проникновение в «дальний» космос имеет не только познавательное и теоретическое значение. Разгадка тайн, которые ревниво хранят просторы Вселенной, дальнейшее познание законов природы помогает решать многие и очень многие чисто земные дела.

Какие? И на этот вопрос есть четкий ответ: «...практическое значение полетов наших космических кораблей, а также запуска в космос автоматических станций выходит далеко за пределы исследований космического пространства в собственном смысле этого слова. Уже сегодня плодами космических исследований пользуются по существу все народы земного шара. Достаточно назвать такие области науки и техники, как космоविдение, сверхдальняя телефонная и телеграфная связь, участие космических аппаратов в составлении

прогнозов погоды, космическая навигация морских кораблей.

Таким образом, расширяя нашу деятельность по изучению космоса, мы не только закладываем основы для будущих гигантских завоеваний человечества, плодами которых воспользуются грядущие поколения, но и извлекаем непосредственную практическую пользу сегодня для населения Земли, для наших народов, для дела нашего коммунистического строительства». Эти слова Генерального секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева показывают ту огромную значимость, которую приобрел штурм космических высот в наш бурный XX век.

Темпы развития космической техники ныне настолько велики, что в жизни человечества — в промышленности, науке, политике, искусстве — все, связанное со словом «космос», занимает особое место, ибо в той или иной форме оказывает свое влияние на самые различные области жизни и деятельности людей. Космические исследования обогащают науку новыми данными о физических условиях окружающего пространства, вызывают к жизни новые научные направления, содействуют развитию самых различных отраслей знаний...

В Советском Союзе успешно действует система станций «Орбита» и спутников «Молния», которые позволяют осуществлять круглосуточную моментальную связь практически со всеми, даже самыми отдаленными районами страны. Добрую службу несут для людей метеорологические спутники системы «Метеор».

Космическое картографирование; глобальное изучение геологии планеты и на этой основе предсказание землетрясений и вулканических извержений; быстрое выявление очагов лесных пожаров; контроль за состоянием сельскохозяйственных культур; обнаружение крупных скоплений рыбы в морях и океанах; прогноз развития ледовой обстановки в Арктике и Антарктике. И так далее. Я не перечислил и половины задач, которые экономичней и быстрее решать с помощью искусственных спутников Земли.

Для примера только одна цифра. По подсчетам американских ученых, точный прогноз погоды на 5—6 дней вперед, который в состоянии дать «космические синоптики», только по сельскохозяйственному производству и работе транспорта дает экономию порядка 5—6 миллиардов долларов в год.

Страна Советов — искренний сторонник международного сотрудничества в исследовании космоса. Ныне такое сотрудничество осуществляется по многим каналам. Верный принципам интернационализма Советский Союз щедро делится накопленными знаниями и опытом использования космического пространства с учеными братских стран социалистического содружества. Болгария, Венгрия, ГДР, Польша, СССР, Румыния и ЧССР проводят совместные исследования по программе «Интеркосмос». Заключены соглашения о совместных работах в области космонавтики между Советским Союзом и Францией, между СССР и США.

Космос — на благо людей планеты! — таков девиз нашей страны — родины космонавтики.

М. РЕБРОВ

* Подробно об этом знаменательном событии см. «Крылья Родины» № 8 за 1973 г.

Первое боевое дежурство

ИЗ ЗАПИСОК ЛЕТЧИКА

Давно это было, а помнится — будто вчера.

...В ночи наступил переломный момент, с которого начинается утро, но всюду еще плотная тишина и прохладным успокоением накрыт авиационный гарнизон. Только прохаживаются вдоль самолетных стоянок часовые, настороженно прислушиваясь, поглядывают на часы дневальный в солдатской казарме: вот-вот надо будить водителей, которые повезут на аэродром дежурных летчиков и техников; да расчет командного пункта бдительно следит за работой локатора — не крадется ли самолет-нарушитель...

В этот момент и затрезвонил будильник. Я сразу вскочил, помня, что сегодня для меня начинается исключительно важный день. Много лет я ждал этого дня...

Быстро умывшись, одев брюки и куртку серо-песчаного цвета, зашнуровав ботинки, я сунул подмышку широкополую защитного цвета панаму и быстро вышел из дома.

Еще никого нет.

Смутно, наивно я думал об этом дне, когда учился в спецшколе Военно-Воздушных Сил. Думал о нем, уже понимая серьезность и сложность дела, когда носил погоны курсанта училища. Уже лейтенантом, в полку, в период ввода в строй, страстно мечтал о моменте, когда, наконец, прочитают приказ: «Допустить к боевому дежурству...» Дождался! Я в строю настоящих пилотов.

Подшли техники: высокий, грузноватый старший техник-лейтенант Терентьев и маленький, юркий старшина сверхсрочной службы Володя Трубаков. Терентьев молча и многозначительно пожал мне руку: в день первого боевого дежурства я закреплен за его самолетом. Володя просто сказал — «здорово!» и в воздухе словно повисли три круглых негромких «О» — так удивительно окает Трубаков.

Подъехала автомашина, остановилась не выключая света. Тут же появился капитан Радугин, командир звена. Высокий, прямой, он легко шагнул с колеса в кузов, кивнул, здороваясь сразу со всеми. На меня посмотрел чуть дольше, слегка улыбнулся:

— Поздравляю с первым...

Машина пришла на стоянку. Техники остались, а мы поехали в штаб. Дежурный по части выдал нам пистолеты и полетные документы. Цена минуты, мы зашли в соседнюю комнату, взяли парашюты, противоперегрузочные костюмы и помчались к стоянке дежурных машин. Там, в конце взлетно-посадочной, отбуксированные техниками, ожидают нас «миги».

Они подготовлены к взлету еще с вечера, но положено еще раз убедиться, психологически увериться в исправности техники. Уложив парашют в кабину, сажусь, запускаю двигатель. Тишина расступается. Нажав тормозной рычаг, вывожу турбину на полную мощность. Впечатление такое, будто весь мир заполнен kloкочущим громом. Уменьшаю обороты турбины, проверяю работу систем, радиостанции, выключая двигатель. Боевое дежурство началось. Светает. Проявляется серая гладь бе-

тонки с пунктиром грибков-фонарей по краям, за ней — аэродромная ровность, желтоватая, она переходит в барханы. Восток заалел, лучи еще не взшедшего солнца стрельнули из-за горизонта и сразу все зазеленело, запело. Над серединой бетонки, вертолетно вздымаясь, зажурчал жаворонок и словно вытянул за собой пламенеющий диск светила. Он рос на глазах, высвечивая каждый камешек.

Елисей Радугин не первый раз видит восход на дежурстве, слышит трепетный голос пичуги. Улыбнулся, кивнул в ее сторону:

— Комочек всего навсего, а сколько в ней жизни! Грохот кругом, жара, а она, будто наперекор всему...

Летная комната дежурного домика. На столе у окна шахматы, газеты, журналы. В стороне — койки, одеяла в ногах прикрыты клеенкой: отдыхая летчики не снимают обуви. На стене — карта района действий, школьная доска и мел, динамик — селекторная связь с командным пунктом. Из него и приходит сюда тревожная команда о боевой готовности. Глядя на динамик, вновь ощущая кнопки, пружинистые рычаги и массивную ручку управления истребителя...

Но динамик молчит. Тишина. Радугин лег, заложил руки под голову.

— Главное, — говорит он, — найти и атаковать. А для этого главного — важны все мелочи: и запуск не затянуть, и не отстать при вырывании. Запомни: поторапливаться, но не спешить. В спешке можно напутать...

И замолчал. Я тоже прилег. На правом бедре у меня пистолет, на левом — соединительная трубка противоперегрузочного костюма, да еще фляжка с чаем, на случай вынужденной посадки. На груди — резиновый жилет, поскольку летаем над морем.

«Не спешить...» Все давным-давно знаю: и запускать, и взлетать в паре, и атаковать... А чтобы не спешить, действовать четко и безошибочно, все заучено до автоматизма. И без этого просто нельзя. По тревоге я должен пулей бежать к самолету и сесть в кабину. Добежать — понятно, а вот сесть!.. Как много нужно сделать четких движений, чтобы в тесной кабине истребителя одеть парашют, застегнуть привязные ремни, включить приборы, радиостанцию... И все — в спрессованные секунды. Ибо где-то летит враг, летит высоко и сверхбыстро, какой груз несет — кто его знает, и задача наша — перехватить его, не пропустить, сбить. Поэтому и заучено каждое движение, каждый толчок пальца.

Мне по душе понимающая молчаливость Радугина. Нравится имя его сказочное — Елисей. Оно идет ему, русоголовому, рассудительному, и звучно отчеству — Васильевич. Поэтому вне службы я люблю называть его по име-

ни отчеству. Нравится, как он сейчас читает Чехова: закрывает книгу, оставив палец между страницами, и смотрит перед собой, усмехается или хмурится, снова читает.

Но главное в нем для меня — качество настоящего летчика-истребителя — быть в постоянной готовности к действию. Качество, которое помогает ему нести боевое дежурство, которое заставляет тренироваться на скорость в действиях, на выносливость, на быстроту и точность атаки. Два дня назад мы вели воздушный бой звеном. На предельно большой скорости настигли и атаковали «противника». А чтобы не проколоть цель, не оказаться перед пушками атакованных, Радугин ввел звено в такой разворот, создал такую перегрузку при выходе из атаки, что у меня потемнело в глазах, а машина вошла в «трясучий» режим — задрожала на критических углах. А он подбадривал: «Тяни, дружище, тяни! Привыкай!»

Мне по душе это качество истребителя, потому что с детства запало в душу желание отдать себя боевой жизни. С войны. С трагических сводок о сдаче городов, когда сжимал кулачки в обиде и ненависти, а сделать ничего не мог... Помню, Настюша, что жила в нашей деревне, похоронку получила. При такой беде бабы плачут ревом, причитающе, безысходно и долго, а Настюша стояла молча, с широко раскрытыми глазами и не видела ни похоронки, ни крыльца, на котором стояла, ни вечерней деревни под снегом. Мы на ледянке катались тогда. Испугались, кричим: «Теть Настя, тетя Настя...» И лишь соседка, поняв беду, стала бить по щекам Настюшку и тем вывела ее из окаменелости.

Но не только память о войне привела меня через долгие напряженные годы курсантской учебы на первое боевое дежурство, привела любовь к небу, в нашей могучей армии, армии могущественного государства.

Восемь часов, а солнце так накалило песок и бетонку, так расплатило воздух, что трудно дышать даже в домике. Но лежать надоело, я выхожу и сажусь под крыло истребителя. Под самолетом капитана Радугина сидят Терентьев и Трубаков. Остроплечий, будто подросток, Трубаков — замечательный рассказчик. Он сидит, прислонившись к стойке шасси, ноги калачиком. Машинально перебирает гаечные ключи. Терентьев полулежит на песке, опустил панаму на глаза, слушая, улыбается краешком губ.

К домику подъехала, фыркнув, мотором, грузовая машина.

— О! — воскликнул рассказчик, — завтрак приехал. Пойду помогу Софочке.

Официантка Софочка, солдат-шофер и Трубаков выгрузили термосы, посуду и прочее столовое хозяйство. Внесли все в боковую комнатку домика, и Софочка, заботливая и серьезная, старательно накрыла стол.

Мы отхлебнули крепкого чая для аппетита, съели холодные закуски с кирсалатом, но отведать душистых лангетов не успели. Динамик щелкнул, и в тот же миг последовала команда...

Ничего в мире не существует больше для нас, кроме этой команды. Вскочил, капитан Радугин кинулся к выходу, я рванулся за ним. Техники уже были у самолетов, срывали с кабины и пушек чехлы, отбрасывали заглушки с реактивных сопел. Единым махом командир оказался в машине. Прыгнул и я в каби-

ну «тридцатки». «Боевая готовность! Боевая готовность!» — стучит в мозг. Парашютные лямки на себя, щелк! Привязные ремни на себя, щелк! Тумблер радиостанции — щелк! Слышу доклад капитана:

— Пятьсот тридцатый готов!

Мой позывной пятьсот тридцать первый. Я молчу. Все, что говорится для пятьсот тридцатого — касается и меня: вылет сейчас в паре. Он посмотрел в мою сторону, я молча кивнул: «Тоже готов!» Ждем. Там, на КП — медлят со следующей командой — принимают решение: когда, в какую секунду поднять нашу пару в воздух, и за эти мгновения я включаю автоматику, соединяю шланг противоперегрузочного костюма с системой, открываю кислородный баллон.

— Пятьсот тридцать, запуск и взлет!

Нажимаю кнопку запуска. Двигатель соседней машины уже ревет и грохочет — выходит на средние обороты. Радугин закрыл кабину, сейчас порулит: Трубаков, слетев со стремянки, откинул ее. И я тороплюсь, помня, что нельзя отстать ни на секунду, — закрываю фонарь, даю обороты турбине.

Вот мы и на взлетной. «Пошли» — слышу голос ведущего, вижу кивок головой. Плиты бетонки слились, лентой пошли под машину. Две многоотных стрелы с грохотом, похожим на рокот грома, выстрелились в небо. Уносится вниз земля. Все внимание теперь только самолету ведущего, самолету командира, каждому его колебанию, крену, развороту, чтобы держаться на определенном месте боевого порядка.

С земли дали курс в сторону границы. Идем в разворот. Слово невидимой нитью, связаны наши машины. Но сейчас мне не до этой, всегда захватывающей картины. Главное — найти цель. Хорошо бы увидеть раньше ведущего, заслужить его похвалу. Земля в дымчатом покрывале. За хвостом видится наша дорога — две белые тонкие ленты. Все поглощает чувство ответственности: я лечу на перехват самолета противника, выполняю свой первый боевой вылет в мирное время, выпол-

няю самое важное для истребителя дело.

Ощущаю руками, ногами, всем телом техническое чудо — мой самолет, истребитель с зеркальной поверхностью, невообразимо прочный и грозный. Нет, моя мечта — не ожидание тревоги, а полет на перехват цели! Моя задача — охрана Родины! Что может быть почетнее этой задачи! Убеждаюсь включено ли оружие, проверяю сетку прицела — все готово.

С земли поступила команда, и мы выполнили правый разворот. «Цель впереди, увеличить скорость...» Зрение и слух обострены до предела. Грохот двигателей ослаблен герметизацией кабины и шлемофоном, кажется, что сзади шипит гигантский примус. Глаза шарят по бездонной сини пространства. И вдруг, вот она! Далеко впереди, чуть справа — полоска, словно тонкий белый надрез на синеве неба. Информирую командира.

— Впереди, справа, выше!...

Проходит секунда — ищет. Кивнул, не отрывая взгляда от цели, сказал:

— Вижу. Вдогон!

Это доклад командному пункту и приказ мне.

Мы неслись на полных оборотах турбин, а сближение было почти незаметным. Такое впечатление, будто и мы, и цель неподвижны. Я невольно подался вперед, натянув привязные ремни. Подумалось: «Скоростная, видать истребитель». Но в этот момент цель начала разворот в правую сторону и мы, направившись к ней под углом, сократили дистанцию.

Это был бомбардировщик! В крене обозначились длинные стреловидные крылья, черные сопла двигателей. Такая махина, а режет небо, как истребитель. Такую догнать не просто.

Сближаемся. Бомбардировщик растет, уже проясняются звезды, кабина, и, чтобы не вырваться вперед после атаки, осторожно даем тормоза. Оружие выключено, оставлено лишь «фотокино».

— Атака!

Атакую вслед за ведущим. Центральная точка прицела легла на кабину. Выдержка... Нажимаю на кнопку огня. Еще нажимаю.

— Не лезь в зону обстрела! — слышу ведущего (Надо же, видит в такую минуту) — Выводи!

Снова атака, теперь с другой стороны и снизу...

Через двадцать минут мы приземлились. Заруливая на стоянку, я открыл фонарь кабины, ослабил ремни кислородной маски и с наслаждением вдохнул земной воздух. Он был жарким, словно из печи, но все равно казался вкусным и желанным. Подруливая, я подавал сигналы рукой, звал оружейника — не терпелось отправить пленку в лабораторию. Ведь результат стрельбы — главное в оценке учебного полета на перехват цели.

Подъехали спецмашины, и техники стали заправлять самолеты кислородом, горючим и воздухом, а мы с Радугиным — обсуждать детали атаки. Елисей говорил со мной деловито, спокойно, без назидания, как с состоявшимся истребителем. Слушая командира, я с беспокойством ждал оружейника: вдруг что-то не получилось? Уж очень хотелось «отличной пленки» — последней точки в оценке моей боеготовности и способности.

Когда самолеты были готовы к повторному вылету, а мы с командиром позавтракали, пришел солдат-оружейник. «Нормально», — сказал он и дал еще не просохшую пленку. Я с волнением смотрел на белый силуэт самолета-цели, идущий к перекрестию сетки прицела, и радовался: попадание было отличным. На пленку глянул и Радугин, ничего не сказал, только слегка кивнул: а как же, дескать, иначе...

Я вышел, чтобы не выдать свою радость. Дышалось глубоко и свободно, и день казался особенным — светлым, победным. Палящий зной пустыни даже не замечался. Подошел техник Терентьев, крепко пожал руку, проникновенно сказал:

— Поздравляю, товарищ командир.

М. ФЕДОТОВСКИХ

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

Пятеро из нашей дивизии

Следопыты хлебниковской средней школы № 3, рассказав о проделанной ими работе и планах на будущее (см. «Крылья Родины» № 7), обратились ко всем, кто знал летчиков, совершивших подвиг, подобный подвигу капитана Гастелло, с просьбой сообщать об именах героев, присылать их фото, напечатанные материалы. На просьбу отозвался Л. Ф. Кувшинов, бывший адъютант эскадрильи 503-го штурмового полка.

В 1942 году, когда утихли бои под Москвой, наш 503-й авиаполк, принимавший участие в обороне столицы, был переброшен под Сталинград. Там, при выполнении боевого задания — штурмовке вражеских войск — наземную цель таранил младший лейтенант Исаак Давидович Шварцман. Это произошло 8 сентября 1942 года близ Мамаева кургана. Поврежденный в бою штурмовик летчик направил в скопление войск и техники. За совершенный подвиг И. Д. Шварцман был награжден орденом Отечественной войны I степени посмертно.

7 сентября 1943 года при штурмовке артиллерийских позиций противника на берегу реки Кальмиус (близ Старобешеве Донецкой области) подобный же подвиг совершили командир эскадрильи 503-го штурмового полка старший лей-

тенант Иван Лаврентьевич Федяков и его воздушный стрелок младший лейтенант Мамутов Худат Берген. Поврежденный Ил-2 летчик направил в скопление танков. На следующий день, вступив на освобожденную местность, мы похоронили погибших товарищей. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 13 апреля 1944 года И. Л. Федякову присвоено звание Героя Советского Союза. Мамутов награжден орденом Красного Знамени.

В конце октября 1943 года, когда наши войска, продвигаясь на запад, освобождали Запорожскую область, 807-й штурмовой авиаполк, содействуя им, громил мотоколонны врага, резервы, штабы, переправы. В одном из полетов, при штурмовке укреплений фашистов на реке Молочная близ Мелитополя, героический подвиг совершил младший лейте-

нант Сергей Морозов. Поврежденный в бою Ил-2, на котором полет уже был невозможен, летчик направил в скопление вражеских танков и автомашин. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 1 ноября 1943 года С. И. Морозову было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Во второй половине сентября 1944 года при освобождении от фашистских захватчиков территории Советской Эстонии подвиг, подобный подвигу капитана Гастелло, совершил командир звена 807-го полка лейтенант Яков Яковлевич Ляхов. Подбитый в бою штурмовик он направил на артбатарею фашистов. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 29 февраля 1945 года Я. Я. Ляхову было присвоено звание Героя Советского Союза посмертно.

Все они были из нашей, 206-й штурмовой авиационной дивизии. Подвиги, совершенные ими, становились примером для многих воинов — они еще более отважно громил захватчиков. Значение поиска красных следопытов и состоит в том, что подвиги героев войны становятся образцом для нового поколения строителей и защитников Родины.

Л. КУВШИНОВ

Начальник пересыльного пункта стоял перед строем солдат, выписавшихся из госпиталя, выкликал их, вручал предписания к месту дальнейшей службы.

— Иванов Александр Алексеевич! Направляетесь в 52-й ближнебомбардировочный полк 76-й авиационной дивизии. — Есть! — ответил немолодой уже солдат.

По прибытии в часть Иванова назначили заведующим фотолaborаторией. Ему приходилось бывать на стоянке, заряжать аппаратуру воздушных разведчиков, снимать кассеты, проявлять и дешифровать пленки. Летчики, техники самолетов, механики стали его друзьями.

Однажды, ожидая из полета экипаж разведчика, Иванов зашел в одну из землянок. Переступив порог, он остановился пораженный. С портрета, укрепленного на стене, из-под упрямо сдвинутых бровей, смотрели на него внимательные голубые глаза. На груди юноши-воина орден Ленина и Золотая Звезда Героя.

— Кто это? — спросил солдат, не веря своим глазам.

— Это мой друг Алексей, а ваш однофамилец, — ответил техник Иван Серги-

енко. Сержант Иванов прибыл на фронт стрелком-бомбардиром. 52-й ближнебомбардировочный полк, вооруженный самолетами Су-2, располагался в семидесяти километрах от Харькова в местечке Моспаново. Отступая вместе с войсками, он сражался за Львов, Дубно, Новоград-Волынский, Коростень, Киев... А теперь пополнялся личным составом, получал запасные части к моторам и самолетам, приводил в боевую готовность технику. Командовал им А. И. Пушкин, впоследствии Герой Советского Союза.

Командир полка учил молодых авиаторов. Он рассказывал им о действиях части, о полетах бомбардировщиков на объекты врага, об их тактике и тактике немецких истребителей, учил противозенитному маневру.

Вскоре началась боевая работа, и молодежь «довоспитувалась» опытными летчиками уже непосредственно в небе, в боях.

Полет 2 октября стал для Алексея боевым крещением. Экипаж самолета, в который вошел молодой стрелок-бомбардир, нанес удар по скоплению танков и автомашин у деревни Кочубеевка под Харьковом. Вылет был удачным. Алексей возвратился домой окрыленным, уверен-



НЕДОПИСАННЫЙ ПОРТРЕТ

енко. — Был у нас стрелком-бомбардиром. Погиб...

Солдат побледнел, тяжело шагнул к портрету, сказал едва слышно:

— Ты писал, сынок, что встретимся на фронте... Вот и встретились...

* * *

Он был таким же, как все и, вместе с тем, не таким. Он увлекался футболом, не терпел поражений, переживал их болезненно. Учился хорошо, любил все предметы, но больше других — историю. Он не только знал героев истории, а и хотел перенять их лучшие качества: смелость, человечность, отвагу. Его вдохновлял образ французского мальчика, участника революции 1848 года. Гордый и непреклонный, он встал перед дулами ружей и твердо сказал: «Стреляйте, я готов!»

Алеша любил рисовать, однако, выпуская школьную стенгазету, чаще всего рисовал самолеты и небо. «Хочу быть летчиком» — объяснял он ребятам.

Окончив среднюю школу, Алексей поступил в Харьковское летное училище. Но не прошло и года, как началась война. На третий день курсант-авиатор писал родителям и младшему брату, жившим тогда в Ленинграде: «Здравствуйте, дорогие отец, мама и Сева! Мы долго, наверное, не увидимся. Проклятый фашизм напал на нашу Родину, и я скоро буду участвовать в боях... Меня научили владеть боевой техникой. За свою жизнь и за Родину я постоянно как комсомолец... Сева, я думаю, что и ты тоже станешь бойцом. Отец, с тобой мы встретимся на фронте...»

В сентябре сорок первого года, пройдя ускоренный курс подготовки, старший

ним в своих силах, технике и оружии.

Так начались фронтовые будни, напряженные, непрерывные, когда дни начинают казаться одним нескончаемым днем, а полеты одним без посадки и взлетов полетом, проходящим над полем огня и смертельной опасности. Препятствуя продвижению вражеских войск, полк бомбил их в районе Полтавы, Краснограда, Харькова, Белгорода.

В короткие промежутки между боями, полетами, Алексей, отдавая любимому занятию, рисовал. Чаще один, нередко вдвоем с техником самолета Иваном Сергиенко. Как-то Иван сказал:

— Давай напишу твой портрет акварелью. Кончится война, повесишь в своей комнате и будешь вспоминать наше житье-бытье, меня и всех полковых ребят. Людям расскажешь, родным и знакомым.

Алексей улыбался, задумчиво глядя на друга, потом стал говорить, вспоминать родное село Марьино, затерявшееся среди бескрайних полей и лесов Калининской области, грустить о родных, с которыми он потерял связь с первых же дней войны. Где они? Живы ли? Не знал он, что мать, отец и братишка тоже ушли на фронт, что все они живы, здоровы, успешно воюют, выполняя свой долг перед Родиной.

— Пойдем, Алеша, в землянку, — сказал техник. Он усадил Иванова возле окна, установил мольберт и начал писать портрет.

— Тревога! Воздушная тревога! — раздался голос дежурного, и все побежали к машинам.

Портрет пришлось отложить...

В начале ноября полк перебазировался в Донбасс, потом под Миллерово Рос-

товской области и расположился недалеко от железной дороги Воронеж — Ростов. Отсюда летали, наносили бомбоштурмовые удары по переправам, войскам, аэродромам противника.

21 ноября ценой огромных потерь врагу удалось захватить Ростов-на-Дону. Наши войска готовили контрнаступление. 27 ноября летчик лейтенант Буянов и стрелок-бомбардир Иванов получили задание: нанести удар по скоплению вражеских войск в Ростове у моста через Дон. Это был их последний совместный вылет...

— Как машина, Иван? — спросил Алексей техника.

— Нормально, — сказал Сергиенко, — возвращаясь быстрее, надо закончить портрет.

— Спасибо, дружище, — поблагодарил Алексей, — буду, значит, позировать. — Улыбаясь, он одел шлемофон, парашют, застегнул карабины. Направляясь к кабине, пообещал: — Постараюсь не задержаться.

В 11 часов 30 минут девять Су-2 собрались над аэродромом и взяли курс на Ростов. Погода была плохая: снег, низкая облачность. Летели на высоте 300—400 метров. Над передним краем фашисты открыли сильный зенитный огонь. Снаряд разорвался рядом с машиной Буянова. Самолет вздрогнул, накренился, осколки густо забарабанили по крыльям и фюзеляжу. В ту же минуту послышался голос стрелка-бомбардира:

— Саша, я ранен. Скорее на цель...

Он истекал кровью. Превозмогая боль, усиливая воли стараясь заставить себя не потерять сознание, стрелок-бомбардир вглядывался в истерзанный фашиста-

ми город. Перед мостом на Буденновском спуске, он увидел пехоту и танки гитлеровцев. Туда и шли их самолеты.

До цели оставалось немного, а слабость, разливаясь все больше и больше по телу, туманила взгляд, мешала смотреть. Алексей напрягал зрение, но мост расплывался, двоился, пропадал, вновь появлялся. Боюсь потерять его окончательно, Алексей начал себя подбадривать. «Держись, Леша, держись, — слышал летчик Буянов, — ты должен дойти до цели, иначе нельзя. Нас ждут люди. Они смотрят на нас. Они ждут нашей победы. Держись...».

Вот, наконец, и цель. Сброшены бомбы. Черные клубы дыма поднялись перед самым мостом, в гущу вражеских войск. Напрягая последние силы, Алексей начал стрелять. Пулемет содрогался, отдавая болью в руках, ногах, во всем теле, а он все стрелял, стрелял...

После отхода от цели уже совсем ослабевший Иванов доложил командиру, что задание выполнил. Он хотел приподняться, глянуть на город, пораженную ими цель, но сил уже не было.

Сил не хватило даже на то, чтобы закрыть бомболуки. При возвращении группы домой это заметил один из пилотов. Он подошел к самолету Буянова, посмотрел на кабину стрелка-бомбардира. Алексей сидел без движения, без признаков жизни.

28 декабря 1941 года о подвиге Иванова писала «Правда»: «...Через несколько минут бомбардировщик был над скоплением вражеских войск. Преодолевая страшную боль, товарищ Иванов, произведя необходимые расчеты, сбросил бомбы на голову врага и затем начал поливать из пулемета разбегавшихся в панике немцев... Лишь смерть остановила этот страшный для врага ливень».

Он умер в полете, не успев долететь до родного аэродрома. Портрет, начатый Сергиенко, остался недорисованным, но героический подвиг бойца-комсомольца, погибшего в небе Ростова, стал ему памятником, раскрыл для людей всю глубину его чувств, благородство души, беззаветную преданность Родине.

28 ноября дивизия 56-й армии форсировали Дон, а 29-го полностью очистили город от гитлеровцев. Над Ростовом взвилось Красное знамя. В этом была заслуга и личного состава 52-го полка, в том числе и стрелка-бомбардира старшего сержанта Алексея Иванова. В день траурной церемонии полк вылетал на задание дважды. Бомбо-штурмовые удары были салютом в память бойцов, отдавших жизнь за победу.

Через несколько дней командующий Юго-Западным направлением Маршал

Читайте В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

● НА ВОЗДУШНЫХ СТАДИОНАХ.

Репортажи и корреспонденции о соревнованиях летчиков, парашютистов и авиамodelистов.

● ВЕДУЩИЙ БАЛТИЙСКИХ ПИКИРОВЩИКОВ.

Очерк о воспитаннике патристического Общества.

● СОВЕТСКОМУ ПЛАНЕРИЗМУ — 50 ЛЕТ.

Выступают Герой Советского Союза С. Анохин, мастера спорта СССР международного класса Т. Загайнова и М. Африканова.

● ПЕРЕСЕКАЯ ПАРАЛЛЕЛИ И МЕРИДИАНЫ.

О международных связях Аэрофлота рассказывает заместитель министра гражданской авиации СССР Н. Быков.

● СЕГОДНЯ В ЗВЕЗДНОМ...

● В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНУ-АВИАМОДЕЛИСТУ.

Как построить модель-копию Як-9.

Советского Союза С. К. Тимошенко подписал наградной лист на присвоение Иванову звания Героя Советского Союза. Президиум Верховного Совета Союза ССР присвоил ему это высокое звание. И тогда фронтовой товарищ Иван Сергиенко нарисовал на портрете Героя орден Ленина и Золотую Звезду. Этот портрет находится сейчас в Ленинграде, хранится в семье Ивановых как дорогая реликвия.

В августе 1943 года мать Алексея, старшую медсестру военного госпиталя, находившегося в то время на Волховском фронте, пригласили в Москву, в Президиум Верховного Совета СССР. Там ей вручили Грамоту и письмо:

«Уважаемая Прасковья Александровна! По сообщению военного командования, Ваш сын, старший сержант Алексей Александрович в боях за Советскую Родину погиб смертью храбрых. За героический подвиг, совершенный Вашим сыном Алексеем Александровичем Ивановым в борьбе с немецкими захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 27 декабря 1941 года присвоил ему высшую степень отличия — звание Героя Советского Союза. Посылаю Вам грамоту Президиума Верховного Совета СССР о присвоении Вашему сыну звания Героя Советского Союза для хранения как память о сыне-герое, подвиг которого не забудется нашим народом.

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР
М. Калинин».

«Красная Армия склоняет свои боевые знамена перед героями Отечественной войны, отдавшими свои молодые жизни во имя Родины. Советский народ приветствует верных сынов Отчизны и никогда не забудет их подвигов», — писала «Правда» в конце сообщения о подвиге старшего сержанта Иванова.

Память о славном герое, комсомольце сороковых годов живет в сердцах советских людей. В городе Кингисепе Ленинградской области мемориальная доска на здании школы № 1 говорит о том, что в ней учился Герой Советского Союза Иванов Алексей Александрович. Его имя носит одна из пионерских дружин.

Ежегодно 3 марта ребята отмечают день рождения Алексея. У бюста Героя выстраивается почетный караул, проводится пионерский сбор, на котором самым достойным повязывают красные галстуки.

Алексей был ровесником своей Советской Родины.

В день 50-летия героя пионеры школы посадили 50 молодых деревьев и назвали эту аллею его именем. Портрет воина — в Музее комсомольской славы города Калининна.

Помнят о герое и у нас на Дону. На его могиле пионерами 72-й железнодорожной школы станции Глубокая установлен памятник, утопающий в цветах.

В памяти народа и есть бессмертие Героев, отдавших жизнь за Отчизну.

В. БАРАНЧИКОВ

ТРУЖЕНИКАМ НЕБА ПОСВЯЩАЕТСЯ

Внимание москвичей и гостей столицы привлекла Всесоюзная художественная выставка, посвященная 50-летию гражданской авиации СССР. Выставка была организована Союзом художников СССР и Министерством гражданской авиации.

Экспозиция была открыта в Выставочном зале дирекции художественных лотерей.

На выставке было представлено около 400 произведений живописи, графики, скульптуры, декоративно-прикладного искусства, плаката. В ней приняло участие свыше 250 профессиональных художников разных поколений — представители почти всех национальных республик.

Характерной особенностью этой выставки, проводимой у нас впервые, является большое тематическое и жанровое разнообразие. В экспозиции отраже-

ны страницы истории, образ В. И. Ленина, который стоял у колыбели советской авиации, предвидя ее огромную роль в обороне страны и развитии народного хозяйства и культуры.

Многие произведения посвящены современной жизни Аэрофлота. В живописных полотнах, скульптурах, рисунках, гравюрах, плакатах отображены трудовые будни аэропортов, напряженная работа экипажей воздушных линий.

Всесоюзная художественная выставка явилась своеобразной изобразительной летописью славных дел Аэрофлота, героических тружеников неба.

О оборонная организация Московского района Харькова — одна из ведущих в нашем патриотическом Обществе. Много хороших дел на ее счету. Какую область деятельности ни затронешь — во всем своя система, прочно сложившаяся, устоявшаяся, проверенная жизнью. Четверть века организацию возглавляет Ольга Ивановна Бабкина, являющаяся членом президиума ЦК ДОСААФ СССР. Сегодня расскажем о том, как в школьных оборонных коллективах района внедряется физкультурный комплекс ГТО.

— Запомните задание на дом. Пока-зываю еще раз, какие упражнения с мячом знать наизубок. Ядро, то бишь теннисный мячик, кладете на ладонь, затем вот сюда — между ключицей и шеей. Прижмите крепче. Очень важно развернуться. Смотрите внимательно, как это надо правильно делать. Хорошо, если бы вы сумели упражняться вдвоем, втроем — для контроля.

Преподаватель физкультуры закончил показ упражнений.

— Еще раз напоминаю: это всем вам нужно для сдачи норм ГТО.

Через несколько дней на площадке ребята под руководством физрука отрабатывали технику толкания настоящего ядра. В конце занятия толчок на дальность. Но намеренно не измеряется длина: главное внимание — технике.

— Ядро будем сдавать через две недели, — напоминает преподаватель. — Не забыли норматив?

— Шесть метров для девушек и восемь для юношей — на серебряный значок.

Комплекс ГТО. С него начинается и заканчивается каждый урок физкультуры в 3-й харьковской школе. И каждый урок по начальной военной подготовке. И строевые смотры, соревнования.

Вот очередную тренировку проводит вондук, он же председатель комитета ДОСААФ А. Буйнан.

— Начинаем занятия с бега, — говорит он. — В нормативах ГТО вашей возрастной группы... кстати, как она называется?

— «Спортивная смена», — раздается в ответ.

— Так вот, в нормативах есть кросс — 500 метров для мальчиков, 300 метров для девочек. На нашей дистанции несколько спусков и подъемов. Я вам покажу и расскажу, как надо правильно поставить дыхание на этих отрезках. А сегодня у нас бег на время. Мальчики — пять минут, девочки — три минуты. Показываю, как брать старт на кроссовой дистанции. Это пригодится для сдачи ГТО.

Когда закончился бег и ребята отдохнули, вондук обратил внимание на недостатки: кое-кто разговаривал во время бега, сбивал дыхание и т. д.

Следующая тренировка опять началась с бега, но продолжительность его увеличивается на одну минуту. Затем еще на полминуты, потом прибавляются минута, еще минута. Так вырабатывается выносливость.

Какие бы элементы тренировки ни взять, все они подчинены ГТО. Делают ребята разнообразные упражнения — вондук напоминает, что они входят в комплекс утренней физзарядки, который ученики должны знать в соответствии с требованиями ГТО.

— В 3-й харьковской школе, — рассказала в беседе с нашим корреспондентом председатель райкома ДОСААФ Ольга Ивановна Бабкина, — популярен лозунг: «С ГТО дружить — сильным быть!». Нормативы ГТО, а также план тренировок и приема норм вывешены на видных местах. Комитет Общества подобрал и утвердил инструкторов по комплексу. Все они обучались на специальном семинаре, который проводил совместно райком ДОСААФ и райспорткомитет. В школе пока нет своего тира, что, конечно, осложняет сдачу норм по стрельбе. На помощь ребятам пришли шефы — оборонная организация завода «Серп и Молот». В определенные дни заводской тир в распоряжении школьного комитета ДОСААФ. В тире постоянно дежурят тренеры — общественники и ведущие спортсмены, которые помогают подшефным.

Подавляющее большинство ребят из этой школы уже сдали нормы на значок «Готов к труду и обороне СССР».

Физкультурный комплекс в почете и в

С ГТО дружить — сильным быть!

ФИЗКУЛЬТУРНЫЙ КОМПЛЕКС И ШКОЛЬНЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ ДОСААФ

других школах района. Получить значок ГТО — заветная мечта всех ребят. Оно и понятно: ведь каждому из них предстоит служба в армии, каждому хочется стать отличным воином. А как важно будущему защитнику Родины заранее приобрести нужные навыки, силу, ловкость, выносливость, подружиться с техникой. Ребята охотно сдают нормы ГТО. Значкистов уже свыше двух с половиной тысяч, причем, число их все увеличивается. Нынешним летом стержнем всей физкультурной работы в пионерских лагерях был комплекс ГТО. И это не удивительно. Ведь первые его две ступени «Смелые и ловкие» и «Спортивная смена» рассчитаны именно на ребят 10—15 лет.

Средством популяризации ГТО является военно-спортивная игра «Орленок», в районе ею командует райвоенком Ю. Беседин, а начальник штаба — председатель комитета ДОСААФ института инженеров железнодорожного транспорта Н. Казаков. В ходе первого и второго туров игры были проведены соревнования по нормативам ГТО. Около семи тысяч «орлят» — старшеклассники, учащиеся профессионально-технических училищ — выполнили нормы по стрельбе и гранатометанию, а также показали глубокие знания основ гражданской обороны, практические навыки по начальной военной подготовке.

Конечно, чтобы одолеть нормативы, надо обладать и силой, и ловкостью, и сноровкой. И если многие ребята успешно справляются со всеми испытаниями, то это потому, что физическую закалку они приобрели ранее в спортивных секциях и военно-технических кружках оборонных коллективов.

— Мне часто приходилось слышать, — рассказывает далее председатель райкома, — что, мол, без хорошей спортивной базы трудно рассчитывать на массовый охват физкультурным комплексом. Думаю, дело не только в спортивной базе. В ряде школ до последнего времени тоже не было практически никаких спортивных сооружений. Тем не менее в спартакиадах и соревнованиях по военно-техническим видам спорта участие принимают оборонные коллективы всех школ района. К слову, замечу, что мы не стремимся просто к охвату. Учеба, постоянные физические тренировки — вот главное.

Школам помогают активисты ДОСААФ предприятий. Я уже говорила, что шефом 3-й школы является завод «Серп и Молот». У турбинного имени Кирова, электромеханического и других крупных заводов района свои подшефные школы. Они предоставляют ребятам тир и другие спортивные сооружения, организуют соревнования, тренируют школьников, готовят к играм «Зарница» и «Орленок», строят спортплощадки. Например, Е. Персидский и другие инструкторы с электромеханического завода, где председателем комитета Н. Кучерук, готовят

и проводят соревнования юных авиамodelстов, ведут занятия в кружках. Персидский также тренер команды района, успешно выступающей на чемпионатах города и области. Райком ДОСААФ, планируя то или иное соревнование по военно-техническим видам спорта, всегда учитывает использование спортивных со-

оружий предприятий, институтов и школ.

Замечу, что шефскую работу наших комитетов горячо одобрил районный штаб по ГТО, а райисполком по инициативе райкома ДОСААФ вынес специальное решение по этому вопросу.

Райком, разумеется, не ограничивается помощью шефов. В его поле зрения — постоянная забота об укреплении, расширении материально-технической базы оборонных коллективов. И решается эта задача совместными усилиями Общества, предприятий, райотдела народного образования, комсомола и профсоюзов. Только за последний год построены новые тир в 98, 56, 138 и 140-й школах, в 25, 32 и 33-м профтехучилищах. Появились также «Городки ГТО», где ребята сдают нормы комплекса. Ныне любое соревнование юных в районе обязательно проводится с учетом требований ГТО, а сами состязания по сдаче норм часто проходят в форме ярких спортивных праздников.

— Казалось бы, в обилии различных соревнований, — говорит О. И. Бабкина, — можно упустить из виду не только отдельного ученика, но и школу. Ничего подобного не происходит. «Секрет» прост: строгий учет сданных нормативов, ведение протоколов, запись в специальных карточках участников. Это не самоцель. Образцовое ведение документации дисциплинирует и тех, кто принимает нормативы, и тех, кто их сдает.

О результатах сдачи норм уже на следующий день становится известно в школьных коллективах. Вывешиваются таблицы, из которых многое можно узнать. Например, кто не уложился в норму, какие виды «хромают». Главное, чтобы первый старт не был для мальчика или девочки единственным, чтобы не угасло в нем желание еще и еще раз испытать свои силы. Строгий учет. Но польза от этого велика — каждый на виду.

У райкома стало правилом — на заседаниях президиума заслушивать информацию о положении дел в школьных первичных организациях. Ее готовят председатель и члены райкома, общественные инструкторы. Так, например, обобщен опыт комитета ДОСААФ 3-й школы, сумевшего хорошо организовать работу по ГТО.

— В этом году, — сказала в заключение Ольга Ивановна Бабкина, — надеюсь, абсолютное большинство школьников — членов ДОСААФ получат право носить значок «Готов к труду и обороне СССР». Для многих ребят старты ГТО уже стали началом пути в большой спорт.

М. СЕМЕНОВ

Харьков

Уважаемая редакция!
Расскажите, пожалуйста, о самолетах «Пионер» и «Ленинские искры», построенных на деньги, собранные ленинградскими ребятами. Мы слышали, что были такие самолеты, но никаких материалов о них найти не смогли. Что это за самолеты, когда их построили, какие рейсы они совершали?

По поручению ребят школы № 7
Евгений Гарбузов
г. Донецк.



Самолет У-1.

В марте 1923 года в нашей стране было организовано массовое Общество Друзей Воздушного Флота — ОДВФ. В него вступали и взрослые, и дети. Общество пропагандировало авиационные знания, организовывало перелеты по различным маршрутам, вело сбор средств для постройки самолетов и аэродромов. Уже в конце июня 1923 года на Московском аэродроме состоялась передача Военно-Воздушным Силам страны двух самолетов: «Известия» и «Московский большевик». Всего же за два года ОДВФ передало Красной Армии более ста военных самолетов.

Большое впечатление на ленинградских ребят произвела состоявшаяся в их городе торжественная передача Военно-Воздушным Силам второй эскадрильи

самолетов «Ленин» (12 машин). Под этим впечатлением четверо юных ленинградцев написали в газету «Ленинские искры» письмо, которое было опубликовано в одном из сентябрьских номеров под заголовком: «Даешь самолет «Юный пионер». Ребята писали: «Все строят самолеты: читатели «Известий», комсомольцы, а почему бы пионерам не построить свой самолет». Газета поддержала это предложение и обратилась ко всем ребятам с призывом начать сбор средств на самолет «Пионер».

Призыв подхватили школьники Ленинграда и области. Начали поступать деньги от пионерских организаций, от школьных классов и от отдельных ребят.

Газета «Ленинские искры» регулярно рассказывала, как идет сбор денег, пуб-

ликовала письма пионеров и школьников, участвовавших в сборе металлолома, макулатуры, средства от сдачи которых передавались на самолет «Пионер».

Особенно активно сбор начался после постановления, принятого на общегородском собрании ленинградских пионеров. 13 августа 1930 года газета «Ленинские искры» напечатала объявление: «На Комендантский аэродром! 15 августа — праздник авиации. Передаем самолет «Ленинградский пионер». Районы выделяют для передачи по 150 человек. Начало в 11 часов. Трамвай №№ 2, 31».

Передача самолета, на борту которого было написано «Ленинградский пионер», а на руле направления нарисован пионерский значок, прошла для всех ребят как большое, радостное событие. Самолет передали воздухоплавательной школе Осоавиахима. Пилотировал в этот день машину летчик Тарасов.

На средства, собранные юными ленинградскими патриотами, был построен двухместный учебный самолет биплан У-1 с двигателем М-2 мощностью в 120 л. с. Размах его крыльев 10,35 м, длина — 8,78 м, площадь крыльев 30 м², вес пустого самолета — 600 кг, а взлетный с полезной нагрузкой — 840 кг. У земли У-1 развивал максимальную скорость до 137 км/час. Он мог набирать высоту до 4,5 тыс. м и пролететь без посадки 195 км.

После передачи самолета пионеры Ленинграда крепко подружились со школой Осоавиахима. Они часто бывали в ней, и летчики-инструкторы иногда брали ребят в полет. Первым на самолете «Ленинградский пионер» поднялся в воздух, как сообщала газета «Ленинские искры», школьник Яковлев. Одновременно юные патриоты Ленинграда и области начали сбор средств на постройку для Красной Армии еще одного самолета. В ноябре 1932 года состоялась его передача Военно-Воздушным Силам. Этому самолету было дано наименование «Ленинские искры» в честь газеты, которая была одним из инициаторов его постройки.

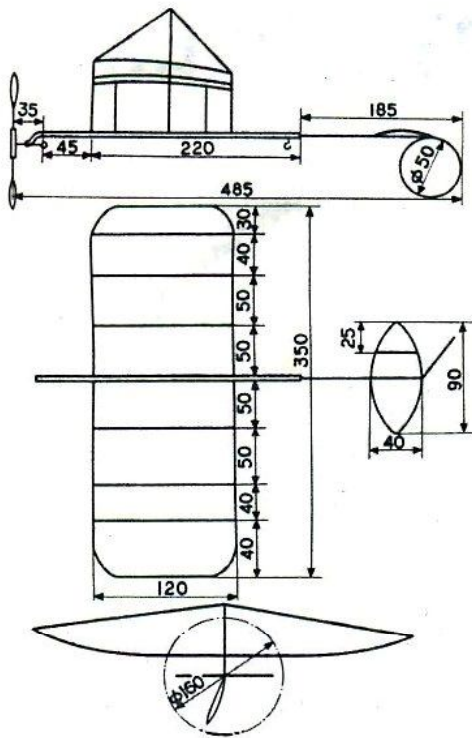
Так как оба самолета были учебными, а не пассажирскими, то никаких рейсов они не совершали.

Инженер В. ТУРЬЯН

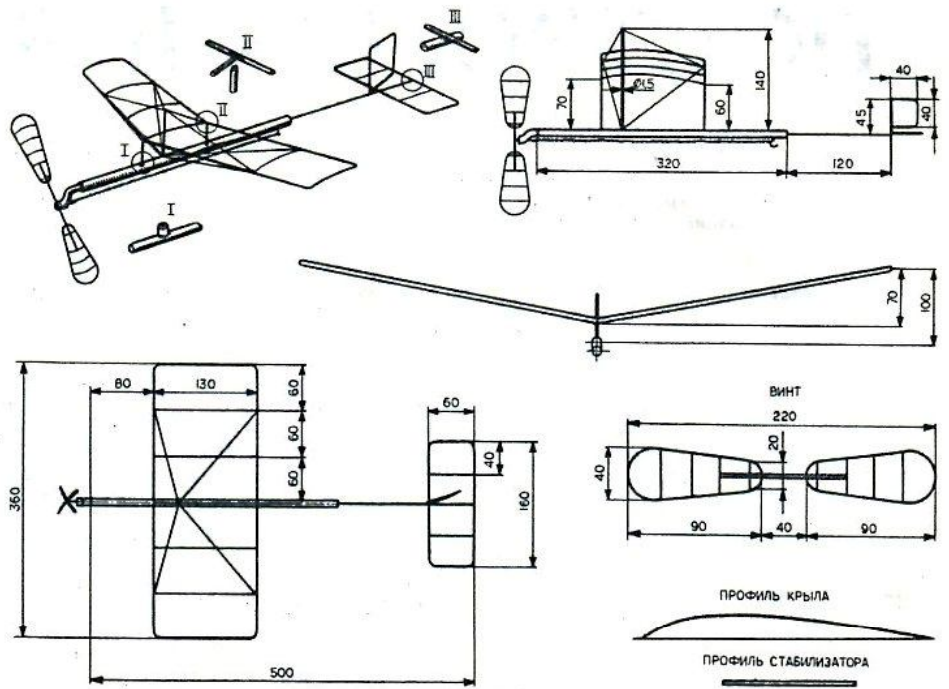


Широчайшее распространение в нашей стране получило движение юнармейцев — юных летчиков, парашютистов, моряков, пограничников. Участие в игре «Зарница» стало одной из наиболее действенных форм военно-патриотического воспитания пионеров и школьников. На снимке: юнармейцы Грузинской ССР у Дома авиации и космонавтики Всероссийского пионерского лагеря «Орленок».

Фото Е. ШУЛЕПОВА (ТАСС)



Комнатная резиномоторная модель
К. Новикова.



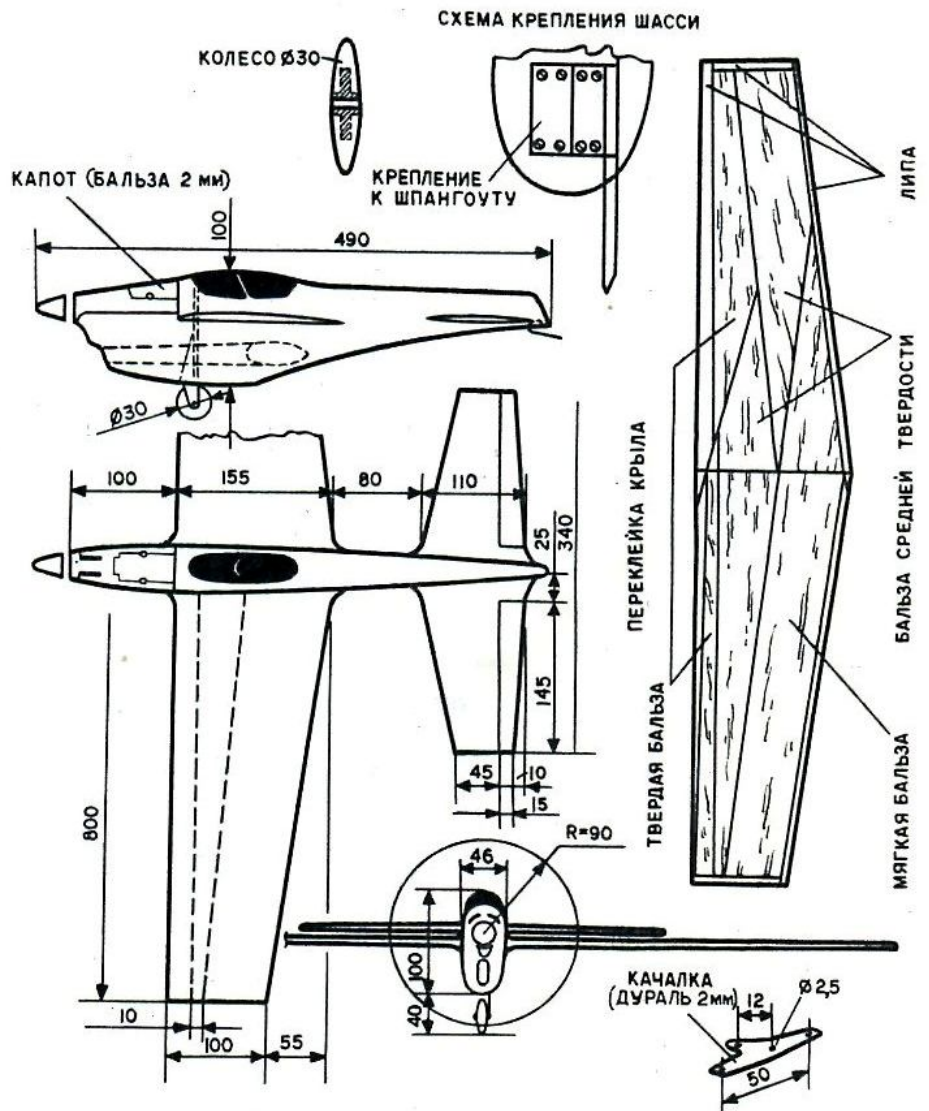
Комнатная резиномоторная модель А. Соколова.

Комнатная резиномоторная модель самолета А. Соколова. Изготовлена из соломки. Передняя бобышка — целлулоидная; крючок из проволоки $\varnothing 0,3$ мм. Нити-расчалки из капрона делают модель более жесткой и прочной. Средняя продолжительность ее полета — 5 мин. Достаточной жесткостью и прочностью, устойчивым полетом обладает также комнатная модель А. Бабицкого (см. 39 стр.).

Пилотажная модель самолета В. Воробьева (см. 39 стр.). Она проста в изготовлении и надежна в эксплуатации. Вес — 1150 г, площадь крыла — 41,5 дм², стабилизатора — 5,6 дм²; общая несущая площадь — 47,1 дм². Для постройки модели необходима бальза определенной удельной плотности (0,6—0,7 г/см³); более легкая используется для фюзеляжа, хвостового оперения и обшивки крыла. Фюзеляж собирают так: на мотораме точечной склейкой закрепляют две боковины и два необлегченных гаргрота. Склеенный фюзеляж после этого по всему контуру обрабатывается грубой шкуркой. С помощью растворителя — ацетона он снова разбирается и гаргроты облегчаются.

Крыло состоит из двух сосновых лонжеронов (3×7 мм), облегченных бальзовых нервюр толщиной 3 мм, двух бальзовых кромок; носовая часть крыла и центроплан обшиты 2-мм бальзой. Перед тем, как закрепить на крыле обшивку, между нервюрами центроплана устанавливается качалка и выводятся основные тяги для управления закрылками и рулем высоты. Закрылки — цельнобальзовые, максимальная толщина — 12 мм. Стабилизатор и руль — из 10-мм бальзовой пластины. Закрылки отклоняются на 30°, а руль — на 45°.

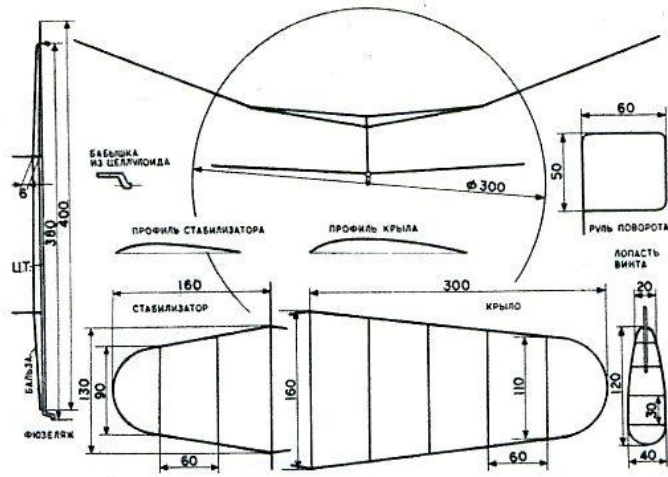
При сборке особое внимание обращается на закрылки и руль: после монтажа они должны занимать нейтральное положение и точно вписываться в аэродинамические обводы профиля.



Кордовая гоночная модель самолета И. Роговенко.

На модели — легкое шасси велосипедного типа; передняя стойка — из Д16Т. Амортизатор (пружина из ОВС ϕ 0,8 мм, скрытая в самой стойке) при взлете и посадке смягчает движение модели. Задняя стойка (Д16Т) жестко крепится к днищу фюзеляжа. Топливный бак — резиновый; топливо в баллоне находится в свободном состоянии. Фонарь кабины выдавливается из 1,5-мм оргстекла и устанавливается перед общей отделкой модели.

Об отделке. Весь деревянный каркас зачищается мелкой шкуркой и покрывается эпоксидной смолой (для заполнения пор бальзы). Носовая часть фюзеляжа и зализы на эпоксидной смоле обтягиваются тонкой стеклотканью. Затем вся модель обрабатывается шкуркой, покрывается эмалитом, обтягивается плотной микалентной бумагой и опять покрывается уже не одним, а 3—4 слоями эмалита. Потом наносят слой клея АК-20, зачищают шкуркой, далее следует слой нитрошпаклевки. В таком состоянии в течение 7 суток модель должна пройти сушку в теплом помещении. После сушки — тщательная обработка мелкой влагонепроницаемой шкуркой с бензином или керосином.



Комнатная резиномоторная модель
А. Вабицкого.

Модель окрашивается синтетическими красками, стойкими к метиловому спирту.

Кордовая гоночная модель И. Роговено (см. 38 стр.). Чтобы получить фюзеляж нужной формы, силовую балку обрабатывают по контуру, указанному на

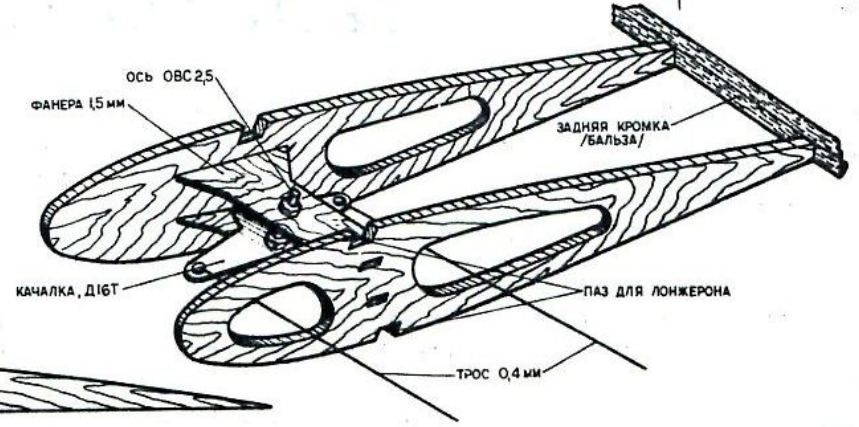
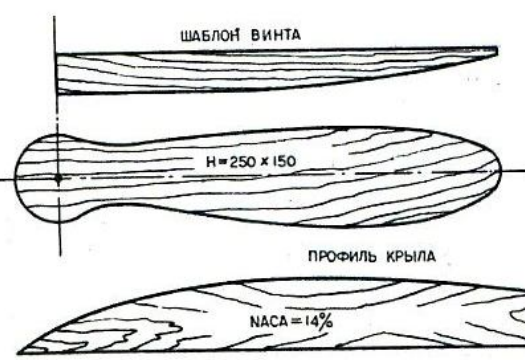
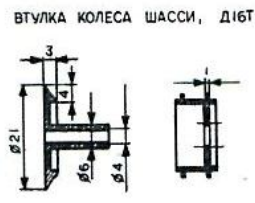
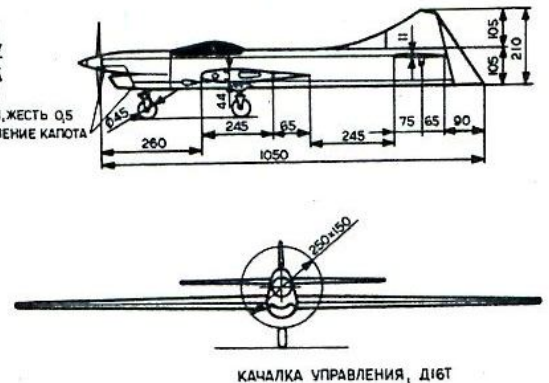
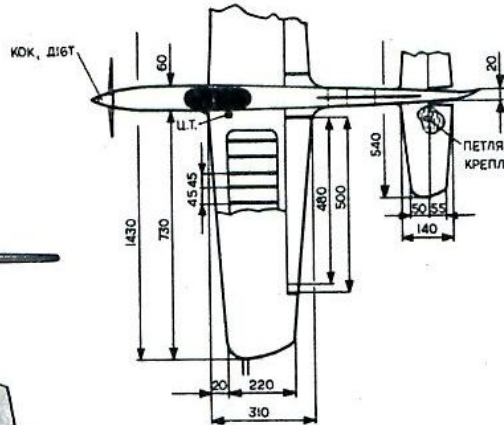
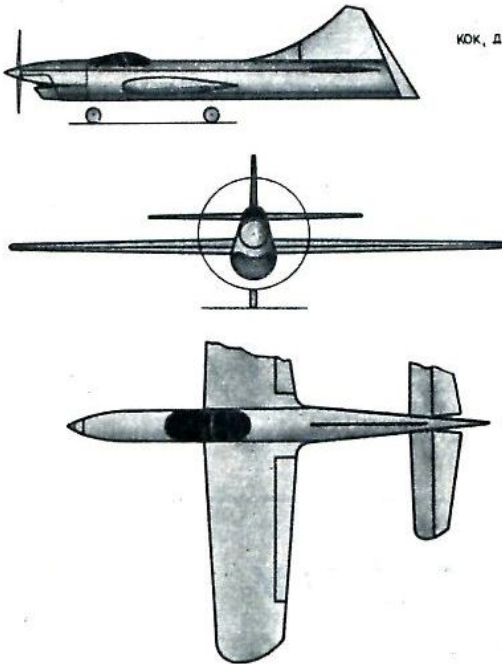
Кордовая пилотажная модель
В. Воробьева.

виде модели сверху. Точечной склейкой присоединяют бальзовые бруски. Заготовка обрабатывается по шаблону бокового вида модели, после чего фюзеляж доводится до нужной формы. С небольшим припуском делается вырез под кабину. После этого фюзеляж разбирается и его детали облегаются.

Крыло тонкое: у корня толщина 4,5—5 мм; на концах — 3 мм, прочность его обеспечивается применением бальзы различной плотности. Крыло окантовано рейками из липы. Стабилизатор — из бальзы средней плотности и также окантован липой. Руль высоты — из липы.

Во время сборки к силовой балке присоединяются основные детали и двигатель, устанавливаемый в подготовленный для него вырез. В балке выпиливаются пазы для крыла и стабилизатора.

Модель обрабатывается шкуркой, смолится, кроме тех мест, где должны быть зализы. После высыхания смолы, которая использовалась при установке деталей, идет дальнейшая обработка: ставятся зализы, они, как и носовая часть, оклеиваются стеклотканью. Модель снова зачищается шкуркой и окрашивается.



Из зарубежного опыта

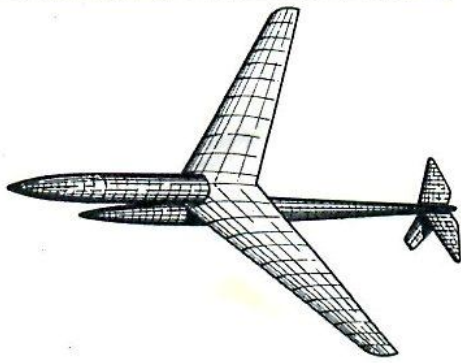


Рис. 1. Общий вид ракетоплана

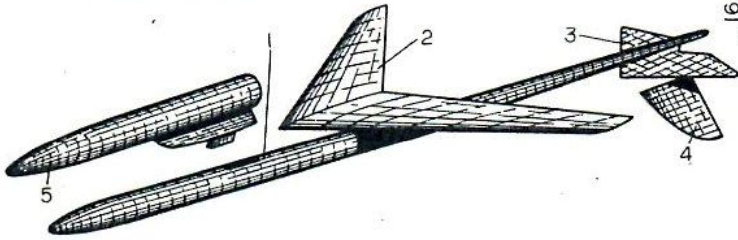


Рис. 3. Конструктивно-технологическое расчленение ракетоплана: 1 — фюзеляж; 2 — крыло; 3 — стабилизатор; 4 — киль; 5 — двигательный отсек.

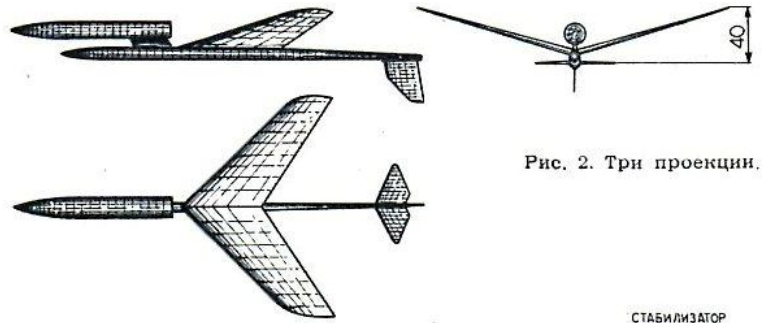


Рис. 2. Три проекции.



Рис. 4. Конструкция ракетоплана: 1 — головной обтекатель; 2 — отсек системы спасения; 3 — двигатель; 4 — пилон; 5 — клык; 6 — направляющая трубка.

РАКЕТОПЛАН

Модель ракетоплана — ракетного самолета американского спортсмена Боба Сингера (рис. 1 и 2) состоит из фюзеляжа 1, крыла 2, стабилизатора 3, килля 4 и сбрасываемого двигательного отсека 5 (рис. 3). Она выполнена полностью из бальзы, кроме стыковочного клыка 5 (рис. 4), изготовленного из липы, и усиливающей накладки в месте крепления крыла к фюзеляжу. Клык соединяет двигательный отсек с фюзеляжем.

Фюзеляж собран из трех пластин, совместно обработанных под эллиптическое сечение, кроме участков расположения крыла и крепления двигатель-

ного отсека. Пилон 4 двигательного отсека (рис. 4) и панели крыла изготавливаются так же, как фюзеляж. Трехслойная конструкция этих частей модели имеет большую жесткость, чем однослойная, и меньше коробится.

У стабилизатора отрицательный угол атаки, у килля — угол установки по отношению к плоскости симметрии модели от 3 до 5°.

В сбрасываемый двигательный отсек входят (рис. 4): головной обтекатель 1, отсек системы спасения 2 с парашютом площадью 4 дм², двигатель 3, пилон 4 с клыком 5 и направляющая трубка 6. Система спасения отстреливается

как у обычной парашютирующей модели ракеты.

Большая стреловидность крыла по передней кромке, равная 45°, обеспечивает устойчивость модели на вертикальном взлете. Для сборки фюзеляжа с панелями крыла используется ступень, позволяющий установить концевые кромки крыла на заданную высоту и обеспечить определенное поперечное V.

Клык 5 (рис. 4) после сборки должен входить и выходить из гнезда фюзеляжа под собственным весом двигательного отсека, но без качания.

Большое поперечное V крыла делает устойчивым полет ракетоплана, а установка килля под 3—5° направляет его по круговой траектории, что облегчает поиск и возвращение к месту старта.

ВЫПИСЫВАЙТЕ, ЧИТАЙТЕ ГАЗЕТУ «СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ»

Газета «Советский патриот» рассчитана на массового читателя. Она широко освещает многогранную деятельность организаций оборонного Общества. В ней печатаются материалы о героических традициях советского народа и его Вооруженных Сил, о подготовке молодежи к службе в армии и на флоте, о различных военно-технических видах спорта, в том числе и об авиационных. Много интересного и полезного найдут для себя на страницах газеты владельцы личных машин и

мотоциклов, те, кто увлекается радиотехникой.

В газете публикуются материалы на международные темы, а также повести, очерки, рассказы, стихи на военно-патриотическую тему.

Подписка на газету «Советский патриот» на 1974 год принимается без ограничений общественными распространителями печати по месту работы и учебы, в пунктах приема подписки «Союзпечати», на почтамтах, в отделениях связи и комитетах ДОСААФ.

Новый тренажер

В статье «Куполами небо расцвечивай» («Крылья Родины» № 5 за 1973 г.) отмечалось, что отсутствие тренажеров для обучения спортсменов акробатическим прыжкам с парашютом мешает повышению мастерства в этом виде спорта. Да, к сожалению, имеющиеся в клубах тренажеры — подвесные системы — примитивны, они не создают условий, в которых приходится работать во время прыжка.

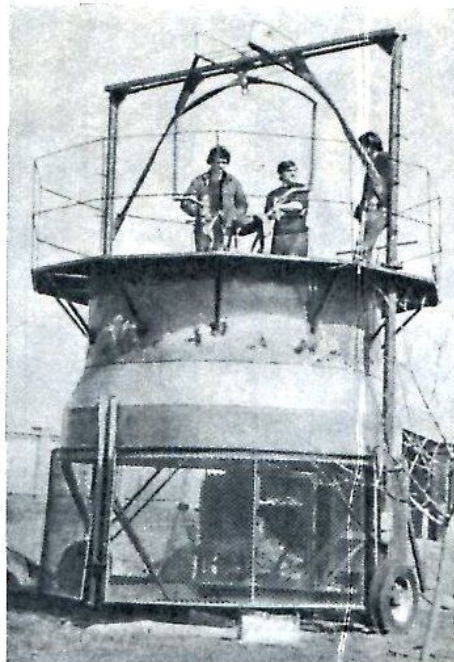
Известно, что в подготовке парашютистов к прыжкам с выполнением комплекса фигур большое значение имеет тренировка на земле. И как было бы хорошо на тренажере отшлифовать до автоматизма каждый элемент. Это помогло бы лучше и быстрее освоить фигуры в воздухе.

Я предлагаю новый тренажер. С его помощью можно отработать технику управления телом в свободном падении за счет аэродинамики, то есть парашютист учится выполнять фигуры в потоке воздуха.

За основу взят тренажер Ижака. В его конструкцию внесено одно новшество — человек может вращаться не только в горизонтальной и вертикальной плоскостях, но и вокруг продольной оси. Это очень важно для выполнения спиралей, так как во время ввода в спираль тело наклоняется под углом 45° к набегающему потоку. Чтобы центр тяжести не перемещался, я приклепал к поясному ремню подвесную систему. Вращение получается плавным, без рывков.

Тренажер подвешен над специальной трубой, внутри которой размещены для нагнетания воздуха винт от Як-12М и электродвигатель мощностью 55 квт (1460 оборотов в минуту). Сила потока такова, что спортсмены могут учиться управлять телом в свободном падении, отшлифовывая элементы комплекса акробатических фигур.

Тренажер (для обеспечения безопас-



Общий вид тренажера.

ности) выполнен с большим запасом прочности, он легко транспортабелен. Его можно использовать в авиаспортклубах ДОСААФ как для обучения начинающих парашютистов, так и спортсменов-разрядников.

Г. КАШИН,
председатель Черкасской городской парашютной секции

От редакции. Судя по отзывам спортсменов (заслуженного мастера спорта В. Гурного, мастера спорта международного класса А. Хмельницкой, мастеров спорта С. Киселева, В. Горбунова), новый тренажер, сконструированный спортсменом 1-го разряда, электросварщиком Г. Кашиним, заслуживает внимания и может стать хорошим помощником в повышении мастерства. Федерации парашютного спорта СССР и Отделу парашютной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР стоит внимательно рассмотреть предложение Г. Кашина.

ВСТРЕЧА ЭРФУРТ — ВИЛЬНЮС

В Вильнюсе состоялись товарищеские соревнования парашютистов городов-побратимов Эрфурта (Германская Демократическая Республика) и Вильнюса. В составе делегации Эрфуртского аэроклуба Вилли Динель (руководитель), Эрхард Шломс (тренер), спортсмены: Шадэ Дитрих, Вольфганг Мюллер, Фолькер Клаппрот, Рита Вольф, Магрит Кёллер.

В прыжках с выполнением комплекса фигур победили литовские спортсмены мастера спорта Людмила Капустина (10,0; 9,9 и 10,0 сек.) и авиатехник Леонид Цыганков (8,4; 8,4 и 9,0 сек.). В прыжках на точность приземления самыми меткими снайперами стали переводчик кандидат в мастера спорта Янина Брунзене (0,00; 0,63; 0,33 и 0,20 м) и инженер мастер спорта Альгис Груздис (0,10; 0,12; 0,00 и 0,55 м).

В сумме двоеборья победу одержали

вильнюсские парашютисты Людмила Капустина и Альгис Груздис. На вторых местах — Леокадия Шульска и Шадэ Дитрих, на третьих — Маргарита Чернецкая и Леонид Цыганков.

В командном зачете впереди первая сборная Вильнюсского авиаспортклуба, за ней — гости из Эрфурта и на третьем — вторая команда Вильнюса.

В последний день соревнований был проведен прыжок дружбы — передача эстафеты. Спортсмены, покинув самолет на высоте 2400 м, в свободном падении сходились, чтобы пожать на прощание руку. Парашютисты договорились о новой встрече, которая состоится в будущем году в Эрфурте.

П. БРУНЗА,
главный судья соревнований

Вильнюс.

СОРЕВНУЮТСЯ АМЕРИКАНСКИЕ АЭРОНАВТЫ

Вблизи Балтимора (США) над Чесапийским заливом состоялись состязания американских воздухоплавателей. Аэронавтам предстояло пересечь залив в восточном направлении. Погода, вопреки ожиданиям, не благоприятствовала полетам. Сильный ветер внес значительные коррективы в планы участников соревнования.

В итоге один аэростат вынужден был опуститься в самом заливе, а другой — ветер отнес в направлении, почти противоположном намеченному маршруту. Большинство аэростатов, преодолев трудности, достигли цели.

ЧЕРЕЗ САХАРУ НА АЭРОСТАТЕ

В ознаменование столетия со дня, когда французские аэронавты использовали аэростаты для связи с Парижем, осажденным пруссаками, три англичанина: Феликс Пол на аэростате «Дэффордил» и два его товарища на «Гоульден Игл» — совершили попытку пересечь пустыню Сахару на аэростатах.

Оба аэростата были наполнены подогретым воздухом, полученным в результате сгорания пропана. Воздушная экспедиция стартовала из Агадес, на территории Нигер. Рейс длился без малого месяц, но закончился преждевременно (вследствие нехватки пропана у «Дэффо-дила»). Аэронавты преодолели 3600 км.

КАТАСТРОФА НА АВТОСТРАДЕ

Небольшой спортивный самолет аэроклуба Пармы (Италия) «Сессна-172» попытался совершить посадку на автостраде, ведущей из Милана в Рим и Неаполь. Попытка закончилась трагически.

Самолет налетел на грузовик и разбился. Трое его пассажиров погибли. Катастрофа вызвала автомобильную пробку, так как на этой автостраде большое непрерывное движение.

ПРИБЫЛЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

Пассажиры в самолете авиакомпании «Японские воздушные линии», летящем из Токио в Нью-Йорк, готовились к посадке в аэропорту Сан-Франциско. Вместо посадочной полосы самолет приземлился на воду залива. Несколько минут он продержался на поверхности, благодаря чему пассажирам и экипажу удалось спастись. Представители японской компании приписали это осмотрительности и мастерству пилота, однако, комитет транспортной безопасности США после расследования заявил, что в посадке на воду виноват пилот.

В 1972 году другой самолет этой же компании потерпел катастрофу при взлете в токийском аэропорту. Представители компании в качестве причины аварии указали на плохое состояние взлетной полосы, но в дальнейшем выяснилось, что пилот совершил ошибку при старте. В том же году летевший в Вомбей самолет вместо международного аэропорта приземлился на спортивном аэродроме. Девять пассажиров были тяжело ранены. Причина — тоже ошибка пилота.

Сотрудники японской комиссии, расследовавшие все эти случаи, не сомневаются в том, что их могло бы не быть, если бы летчики компании были лучше обучены и машины подвергались лучшему контролю.

Ни в одной из крупных авиакомпаний не присваивают так быстро пилотам звания командира и не увеличивают интервалы между регулярными осмотрами самолетов — и все это для повышения прибылей, как это делается в Японии. Еще в 1970 году самолеты проходили проверку спустя 5 тысяч часов полета, а сейчас уже через 10 тысяч часов. Практикуются и другие формы «экономии» в ущерб безопасности. Все это ведет к печальным последствиям.





С НЕБА В ОГОНЬ

Приветливо встречает путника лес. Он дарит прохладой в знойный летний день, чистым воздухом, насыщенным ароматом зелени. Лес несет нам свои богатства — древесину и грибы, орехи и ягоды, дичь и меха, оберегает реки от высыхания, смягчает климат. Богат, красив, могуч наш зеленый друг.

Среди тех, кто охраняет лесные богатства Родины — парашютисты-пожарные. Это смелые люди. Многие из них — авиационные спортсмены, имеющие высокие спортивные разряды. Сегодня наш рассказ о воздушных стражах лесов Кировской области.

...Внимателен взгляд летчика-наблюдателя: вот уже час под крылом Ан-2 тянется бесконечный лесной ковер, лишь изредка на нем паутинки рек и речушек. Самолет Западно-Уральского подразделения авиационной охраны лесов в патрульном полете; постоянно поддерживается радиосвязь с наземными пунктами охраны зеленого богатства. Неожиданно Ан-2 делает разворот, кружит над одним районом, кое-где там проглядывают ярко-красные языки огня. Пожар!

Летчик-наблюдатель, выпускник Ленинградской лесотехнической академии Иван Киндеев уточняет по карте район пожара и передает координаты на центральный диспетчерский пункт службы охраны лесов. Сюда берет курс самолет с десантниками-пожарными. Распахивается дверца, и один за другим парашютисты устремятся к земле. Нельзя терять ни секунды. Приземлив-

шись, воздушные пожарные вступают в единоборство с огнем. Метр за метром пламя отступает. Через некоторое время на помощь десантникам прибывают машины наземной пожарной охраны и работники лесничества. Они окапывают очаг пожара. Огонь отступил.

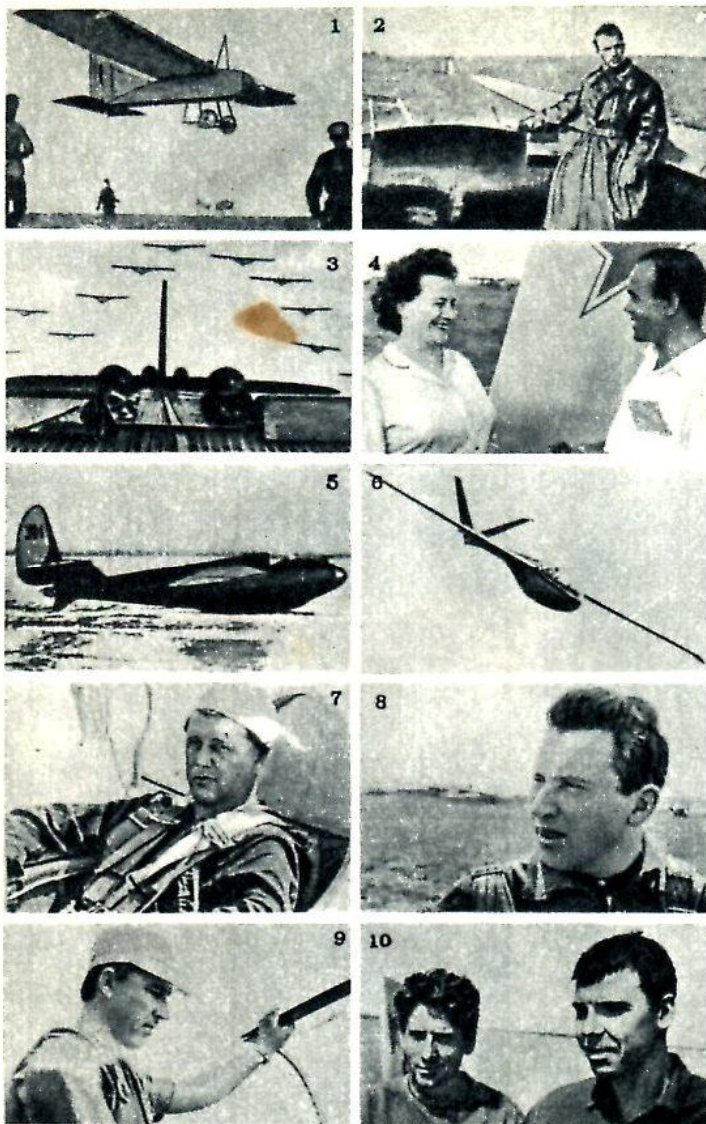
За последние годы лесные пожары в области резко сократились. Тысячи работников государственной лесной охраны стоят на защите миллионов гектаров леса. Им в помощь дана первоклассная техника — самолеты, вертолеты, пожарные машины, бульдозеры, Радиостанции обеспечивают надежную связь всех служб. В области организованы пожарно-химические станции и сотни добровольных пожарных дружин.

На наших снимках: сверху — дежурный радист Владимир Лянгасов держит связь с патрульными самолетами и наземными пунктами связи лесных хозяйств; перед вылетом в район пожара парашютисты-десантники проверяют свое снаряжение; воздушный патруль лесной охраны; в центре — парашютисты-десантники направляются к самолету; через несколько минут Ан-2 возьмет курс в район пожара. Борис Малых (слева) и Леонид Ямшанов перед прыжком; внизу — новый специальный костюм для воздушных пожарных; умело ведут борьбу с огнем парашютисты-десантники и члены добровольной пожарной дружины.

Фото Н. АКИМОВА и В. КОРОТКОВА (ТАСС).



КТО! КОГДА! НА КАКОМ ПЛАНЕРЕ!



1. Установил первые советские рекорды продолжительности, дальности и высоты полета?
 2. Впервые в мире выполнил пелю Нестерова?
 3. Впервые в мире продемонстрирована буксировка 11 планеров одним самолетом?
 4. Установил мировой рекорд дальности, который числится в таблице ФАИ более 30 лет? Кто из советских планеристов превысил это достижение на 60 км?
 5. Выполнил первый полет на планере конструкции С. П. Королева, с установленным на нем реактивным двигателем?

6. Советские планеристы получили серийный цельнометаллический акробатический планер. Когда и какой?
 7. Установил два мировых рекорда и каких?
 8. На двухместном планере установил всесоюзный рекорд абсолютной высоты?
 9. Советский планерист, ставший серебряным призером мирового чемпионата?
 10. Установил мировой рекорд дальности на двухместном планере?

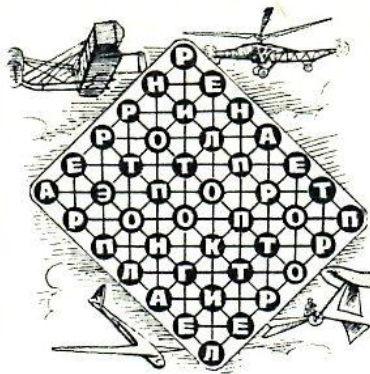
Составил Ю. СЫТНИК
 Днепропетровск

ИНОСТРАННЫЙ ЮМОР

— Дайте, пожалуйста, десять пачек сигарет «Казино».
 — С удовольствием! Вы уезжаете? Опять проводится авиационные учения?

— Это военная тайна.
 — Извините! Вы летчик и так много курите?
 — Не всегда. Во время учений обычно одну пачку в день.

ПРОЧИТЕ



Найдите исходную букву и, следуя по линиям рисунка, последовательно соедините буквы, не отрывая карандаш от рисунка. Если вы правильно сделаете это, то прочтете названия пяти типов летательных аппаратов.

Составил О. КЛАКОЦКИЙ
 Минск

ОТВЕТЫ

(См. «Крылья Родины» № 9)

ЗНАКОМЫЕ СЛОВА

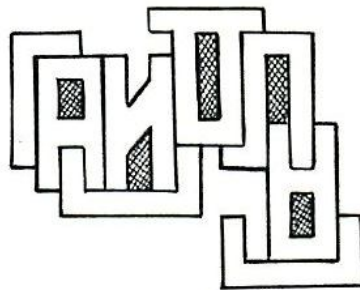
Начать следует с буквы «В», от которой идет одна линия, затем по линии к букве «Р» и так далее.

«Врага уничтожить — большая заслуга. Но друга спасти — это высшая честь».

ВЫСКАЗЫВАНИЕ ВЕЛИКОГО МЕЧТАТЕЛЯ

Сначала неизбежно идут мысль, фантазия, сказка. За ними шествует научный расчет и уже в конце концов исполнение венчает мысль.

РАЗРЕЗНАЯ ЗАДАЧА Глиссада.



ГОЛОВОЛОМКА



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

№ 10

1973

С праздником, планеристы!	2
VI летняя Спартакиада народов СССР	3
С. Грачев. Шире фронт военно-патриотического воспитания	4
Почетные награды комсомола	6
Е. Липович. Герой продолжает полет.	6
Ю. Зельвенский. Славу отцов умножим!	7
А. Винокуров, А. Коваль. 35-й, юбилейный	10
В. Авиационной спортивной комиссии	12
В ЦК ДОСААФ СССР	13
М. Нюхтиков. Испытание на прочность	13
У наших друзей	13
В. Макаров. За семь лет — пять тысяч	14
К. Арцеулов. На заре советского планеризма	15
В. Гончаренко. Создан для полета	17
А. Горохов. Штурм высоты	19
Главный приз — наш!	20
В. Гурный. 34 медали из 38	22
Р. Шульженко. Спор решил финал	23
Б. Неринга. Вперед! — спорстмены России.	24
В. Раровский. Дружеская встреча	26
В. Константинов. Смотр мастерства	27
Я. Чернявский. «Крылом к крылу»	28
М. Ребров. Космический старт человечества	29
М. Федотовских. Первое боевое дежурство	31
Л. Кувшинов. Пятеро из нашей дивизии	32
В. Баранчиков. Недописанный портрет	33
Труженникам неба посвящается	34
М. Семенов. С ГТО дружить — сильным быти!	35
В. Турьян. Пионерские самолеты	36
Построены в кружке	37
Ракетоплан	40
Г. Кашин. Новый тренажер	41
Встреча Эрфурт — Вильное	41
Аэросмесь	41
С неба — в огонь	42

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

107066, Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35.

Редакционная коллегия: Б. Л. СИМАКОВ (главный редактор), Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, И. И. ЖАРКОВСКИЙ (заместитель главного редактора), Ю. Д. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ, С. П. ИГНАТЬЕВ, А. Ф. ИЛЬШЕНКО, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ, И. И. ЛИСОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧНЕВА, Д. И. ЧУМИЧЕВ.

Художественный редактор Е. Аграновский.

Издательство ДОСААФ

Корректор М. Ромашова.

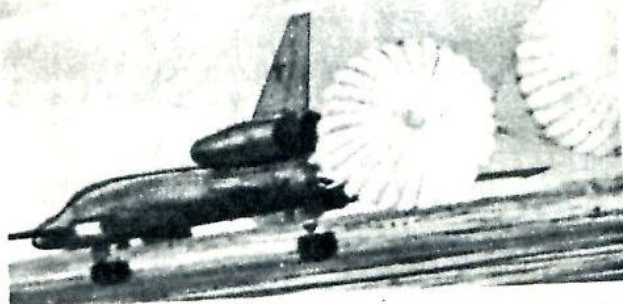
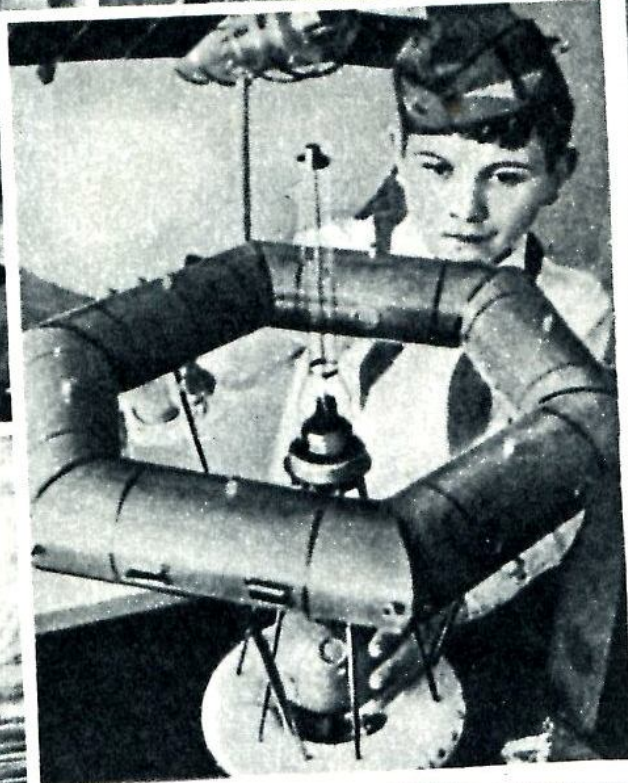
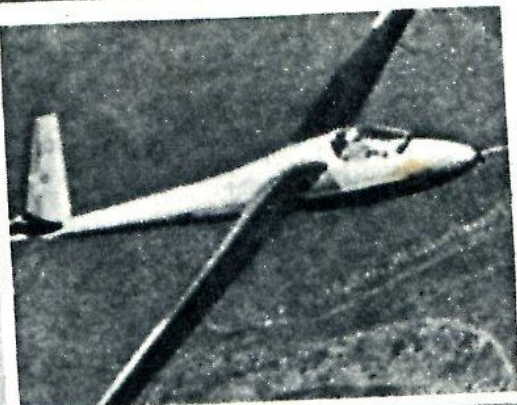
Сдано в производство 22.8.73 г.
 5,5 п. л. Г-32201 Тир. 70 000 экз.

Подписано в печать 13.9.73 г.
 Зак. 1500

60×90% б. л.
 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

ВЫПИСЫВАЙТЕ И ЧИТАЙТЕ ЖУРНАЛ **КРЫЛЬЯ** РОДИНЫ



КРЫЛЬЯ **РОДИНЫ**



Если вы интересуетесь авиацией, мечтаете о небе, о поступлении в военно-авиационное или воздушнодесантное училище, в авиационно-спортивный клуб ДОСААФ, о службе в Военно-Воздушных Силах, если вы хотите быть в курсе всех крупнейших событий в области авиации, авиационной науки и техники, авиационного спорта, — выписывайте и читайте журнал «Крылья Родины».

Журнал освещает вопросы военно-патриотического воспитания молодежи, знакомит ее со славными боевыми традициями советской авиации, с летчиками — героями Великой Отечественной войны, с жизнью военных и гражданских летчиков, воздушных десантников, курсантов авиационных училищ, с деятельностью авиационно-спортивных клубов и первичных организаций Добровольного оборонного общества.

Вы узнаете, что нового в освоении космоса, как работают наши авиаконструкторы, познакомитесь с новинками авиационно-спортивной техники у нас и за рубежом, прочитаете материалы о мастерстве чемпионов и рекордсменов — летчиков,

вертолетчиков, планеристов, парашютистов и авиамodelистов ДОСААФ. Журнал подробно освещает чемпионаты страны, мировые и европейские первенства, крупнейшие встречи с зарубежными спортсменами.

«Крылья Родины» рассказывают о школах юных космонавтов, авиаторов, ракетчиков, о лучших авиамodelьных кружках и юных авиаконструкторах.

На страницах «Крыльев Родины» Вы увидите материалы по истории советского самолетостроения, а специально для авиамodelистов будут опубликованы чертежи самолетов, предназначенные для постройки моделей-копий.

За год подписчик получит 12 номеров иллюстрированного многокрасочного журнала.

Подписка на журнал «Крылья Родины» принимается без ограничений в пунктах подписки «Союзпечать», почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями печати. Подписная плата за год — 3 р. 60 к., цена одного номера — 30 коп.

May 54 - 8
Yseru coly

