

**12 АПРЕЛЯ —
ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ**



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ ДОСААФ СССР

**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

... АПРЕЛЬ ...

4

• 1979 •



* В кабине самолета летчик-испытатель ударник коммунистического труда В. Полозов.

* Ремонтируется приборное оборудование.

* Слесари - сборщики ударники коммунистического труда секретарь комсомольской организации цеха В. Наместников и П. Сергеев (в центре).

* Каждый узел фюзеляжа проверяется рентгеноскопией. На снимке техник-рентгенолог А. Меркулов (внизу слева).

* Ветеран завода ударник коммунистического труда Д. Варламов.



ЗА ЧЕСТЬ ЗАВОДСКОЙ МАРКИ

★★★

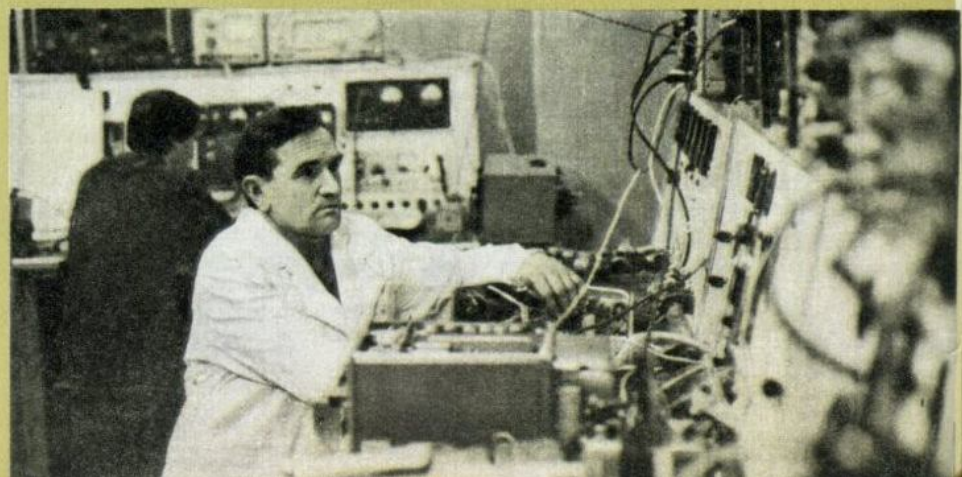
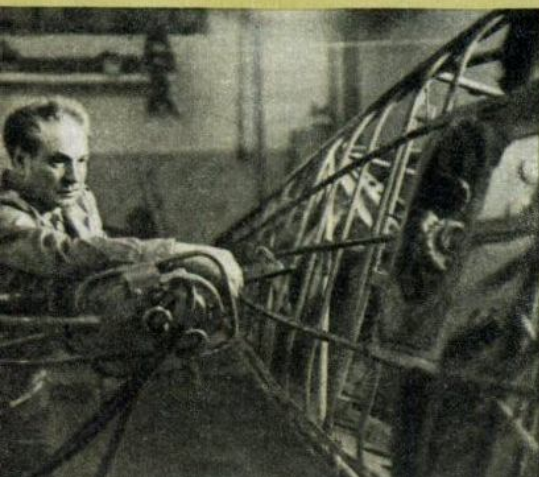
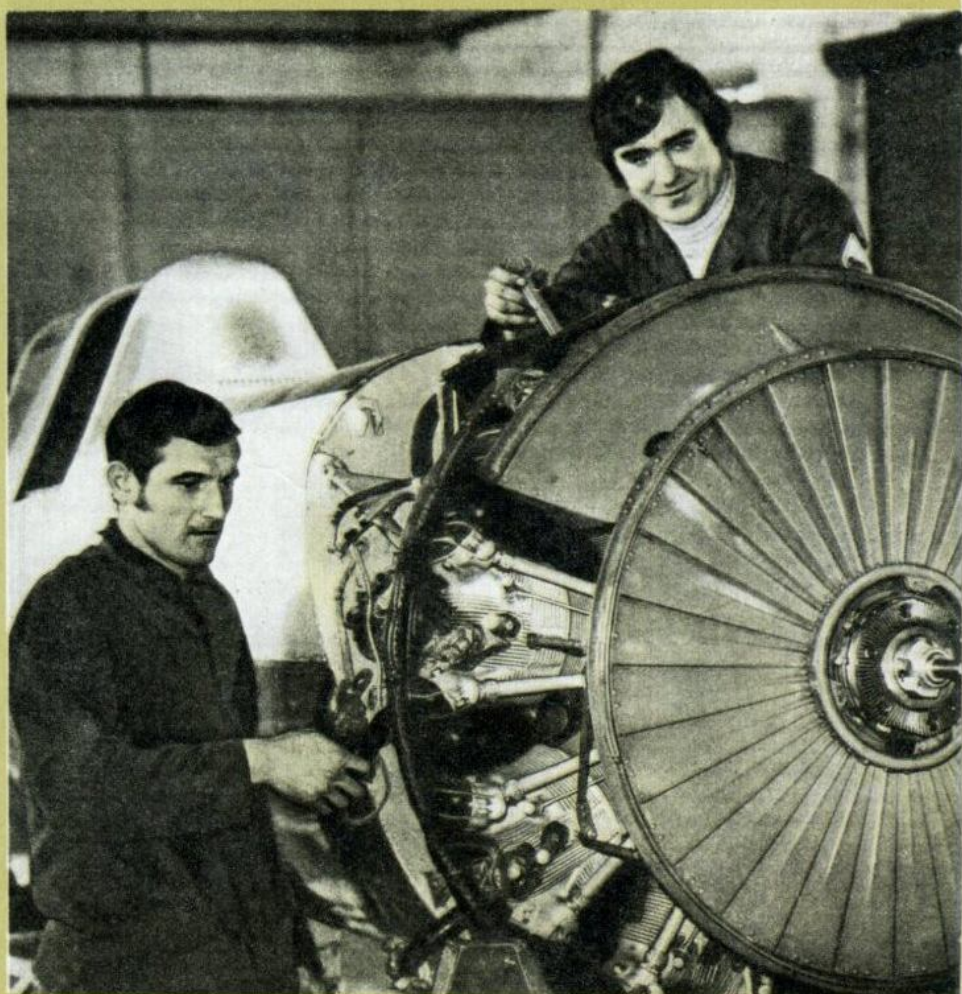
ЦИФРЫ И ФАКТЫ

● С вводом на заводе нового цеха значительно возрос объем производства. План по выпуску валовой продукции увеличен за последние три года на 87,5 процента, производительность труда выросла на 27,8 процента.

● Пятый год на заводе действует система бездефектной сдачи продукции с первого предъявления. Три года нет рекламаций на ремонтируемую технику.

● Много внимания уделяется охране труда. В нынешнем году на эти цели ассигновано 19,7 тыс. рублей, против 8,5 тыс. в 1975 году.

*Читайте статью
о Шахтинском авиаремонтном
заводе на стр. 6—7.*



Уверенной поступью идет советский народ дорогой великих побед на всех участках строительства коммунизма, указанной гением В. И. Ленина. Всеми нашими победами мы обязаны родной Коммунистической партии — руководящей и направляющей силе советского общества, — Центральному Комитету, Политбюро ЦК во главе с выдающимся деятелем партии и государства, международному коммунистическому и рабочего движения, верным марксистом-ленинцем товарищем Леонидом Ильичом Брежневым. Яркой демонстрацией возрастающей роли и авторитета Коммунистической партии, упрочения ее связей с массами явились прошедшие выборы в Верховный Совет СССР, в ходе которых избиратели единодушно проголосовали за нерушимый блок коммунистов и беспартийных, верных сынов страны развитого социалистического Общества.

Претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, трудящиеся Советского Союза добились крупных успехов в социально-экономическом и научно-техническом развитии страны, в подъеме материального благосостояния и культуры народа, укреплении оборонного могущества Отчизны. Неизмеримо вырос авторитет Страны Советов на международной арене. Марксизм-ленинизм ныне стал подлинным властителем дум и стремлений передового человечества. Он сплачивает рабочих, колхозников, интеллигенцию всех наций и народностей нашей страны, объединяет народы стран социалистического содружества, оказывает возрастающее воздействие на широчайшие массы трудящихся всей земли.

Велико и бессмертно наследие В. И. Ленина. Под знаменем ленинизма Коммунистическая партия уверенно ведет нас от победы к победе. Мы свято чтим и руководствуемся в своей повседневной деятельности ленинскими заветами, среди которых важнейшее место занимает бессмертное указание вождя революции о необходимости вооруженной защиты ее завоеваний от посягательств империалистов на свободу и счастье строителей коммунизма.

Совершив Великую Октябрьскую социалистическую революцию, предвидя опасность вооруженных нападений сил внутренней контрреволюции и международного империализма, Коммунистическая партия, следуя указаниям В. И. Ленина, приступила к созданию регулярной Рабоче-Крестьянской Красной Армии. «Всякая революция, — учил В. И. Ленин, — лишь тогда чего-нибудь стоит, если она умеет защищаться». С именем В. И. Ленина неразрывно связано рождение Советских Вооруженных Сил, их славный боевой путь, теоретическое обоснование военной программы пролетарской революции, учение о защите социалистического Отечества. 28 января 1918 года В. И. Ленинным был подписан декрет Совета Народных Комиссаров о создании Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Началась массовая мобилизация революционных сил.

Создавая Советские Вооруженные Силы, Коммунистическая партия принимала необходимые меры для организации и укрепления Военно-Воздушных Сил — надежного воздушного меча и щита советского государства. По указанию В. И. Ленина 28 октября 1917 года было создано Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, а в декабре — Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом РСФСР и тогда же началось формирование регулярных авиационных частей.

Мы законно гордимся немеркнувшей славой нашей авиации, об укреплении которой неустанно заботился В. И. Ленин, видя в ней мощное средство вооруженной борьбы и решения народнохозяйственных задач. В тяжелые годы гражданской войны Совет Труда и Оборона вынес только в 1918 и 1919 годах более 200 постановлений по вопросам авиации. В. И. Ленин заботился о формировании авиационных отрядов, о красноармейцах, о снабжении частей всем необходимым для боевой работы, о развитии авиационных заводов, уделяя большое внимание подготовке авиационных кадров в учебных заведениях, проявлял отеческую заботу о людях молодого Воздушного Флота. Благодаря этому боевая авиация внесла свой достойный вклад в общее дело разгрома иностранных интервентов и полчищ внутренней контрреволюции.

В жарких боях Красная Армия одержала историческую победу. Не сблизил замыслы империалистов задумишь «большевистского младенца в колыбели». Наступил мирный период в истории молодого государства рабочих и крестьян. Приступая к мирному социалистическому строительству, партия руководствовалась указанием В. И. Ленина о том, что в условиях капиталистического окружения необходимо всегда быть начеку. «Не полагаясь на нанесенные уже империализму удары, — говорил В. И. Ленин, — мы свою Красную Армию во что бы то ни стало должны сохранить во всей боевой готовности и усилить ее боевую способность».

Самоотверженным трудом миллионов рабочих и крестьян по ленинским предначертаниям страна восстанавливала разрушенное войнами хозяйство. Коммунистическая партия и Советское правительство в те годы уделяли огромное внимание развитию авиации. Еще в 1921 году по указанию В. И. Ленина была разработана программа — максимум развития авиации и воздухоплавания, затем приняты постановления о финансировании авиационных предприятий, о расширении старых и построении новых авиационных заводов, о создании необходимых условий для разветвления научных исследований и конструкторских работ.

Молодая авиация явилась любимым детищем советского народа. Ярким выражением этой любви и заботы трудящихся о развитии авиации явилось создание в марте 1923 года Общества Друзей Воздушного Флота. За один только год в него вступило почти полтора миллиона человек. Вскоре многие коллективы и учреждения стали торжественно передавать построенные на добровольные взносы трудящихся самолеты авиационным частям. Разве можно забыть такой, поистине замечательный факт: 1 июня 1924 года в Москве состоялась передача делегатам XIII съезда Коммунистической партии эскадрильи самолетов, построенных на средства Общества Друзей Воздушного Флота. Этой эскадрилье присвоили имя В. И. Ленина. Наша страна уверенно обрела могучее крылья, вышла на международную авиационную арену и завоевала себе славу великой авиационной державы.

В предвоенные годы большую роль в пропаганде авиационных знаний, в подготовке и обучении кадров, в развитии авиационного спорта сыграло оборонное Общество — Осоавиахим.

Следуя ленинским заветам об укреплении оборонного могущества социалистического Отечества, массовая добровольная организация — Осоавиахим сделала многое по подготовке трудящихся нашей страны к защите Родины. Более двух с половиной миллионов человек в предвоенные годы приобрели в организациях Общества различные военные специальности, в том числе авиационные. К 1940 году Осоавиахим имел 182 аэроклуба, 4 авиационные школы, 36 планерных и 12 авиационно-технических клубов.

Весом и убедителен вклад оборонного Общества в общее дело разгрома гитлеровских захватчиков в годы Великой Отечественной войны. Сотни летчиков, воспитанников Общества удостоены Золотых Звезд Героев, тысячи — орденов и медалей. Признанием заслуг Общества явилось награждение его в 1947 году орденом Красного Знамени. В послевоенные годы Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту многое сделало для укрепления оборонной мощи страны и повышения ее экономического потенциала и было удостоено высокой награды — ордена Ленина.

Дважды орденоносное оборонное Общество проводит в стране большую работу по военно-патриотической пропаганде, по распространению военных знаний, развитию военно-технических видов спорта, по подготовке трудящихся, и особенно молодежи, к защите Родины. Характерно, что ряды Общества неуклонно пополняются новыми отрядами патриотов, и ныне оно насчитывает почти 90 миллионов человек. Успешно выполняются плановые задания по подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, повышается качество военно-технического обучения и военно-патриотического воспитания членов Общества.

В шережке правофланговых в течение ряда лет идут организации ДОСААФ Украины, Белоруссии, города-героя Москвы, Татарской и Башкирской АССР, Краснодарского края, Московской, Волгоградской, Тульской, Омской, Рязанской и других областей. Выросло число первичных организаций, ставших подлинными центрами оборонно-массовой работы.

С пользой для военного дела развиваются технические виды спорта. Спортсмены ДОСААФ успешно выступают на мировой арене, в минувшем году на международных соревнованиях они завоевали 262 золотые и большое число серебряных и бронзовых медалей, ими установлено 72 мировых рекорда и 125 рекордов Советского Союза. Значительный вклад в общую копилку мировых достижений внесли спортсмены-авиаторы — летчики, планеристы, парашютисты, авиамоделисты.

Достигнутое — наша законная гордость, пример для подражания. Вместе с тем мы обязаны помнить ленинский завет о том, что следует сосредоточивать усилия на нерешенных вопросах, на критическом осмыслении происходящих событий, вскрытии недостатков, причин, их порождающих, и на скорейшее их изжитие. Эффективность и качество — девиз десятой пятилетки, и мы обязаны помнить об этом в своей многогранной работе по выполнению решений XXV съезда КПСС и VIII съезда ДОСААФ СССР.

На марше — четвертый год десятой пятилетки. Все шире развертывается социалистическое соревнование по выполнению взятых обязательств коллективами ДОСААФ на этот год. В «Крыльях Родины» рассматривалось об опыте работы по выполнению намеченных планов инициаторами соревнования — коллективами Запорожского и Кемеровского аэроклубов. В этом номере сообщается об успехах коллектива Шахтинского авиазавода ДОСААФ и других организаций, накопивших определенный опыт по организации соревнования под девизом «Эффективность и качество». Следует всемерно внедрять достижения передовиков другим коллективам, обобщать и делать достоянием всех оптимальные варианты организации труда и учебы правофланговых.

Комитеты, клубы и организации ДОСААФ обязаны обеспечить дальнейшее развертывание военно-патриотической пропаганды, с максимальной эффективностью решать задачи подготовки специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, воспитывать трудящихся страны в духе готовности к защите социалистического Отечества, помня бессмертный завет В. И. Ленина: «Наш лозунг должен быть один — учиться военному делу настоящим образом». Для этого надо поднять на новую высшую ступень социалистическое соревнование в честь приближающейся 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина.

За нашу Советскую Родину!

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ № 4
[343]
1979

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА
И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОГО
ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ
(ДОСААФ СССР)

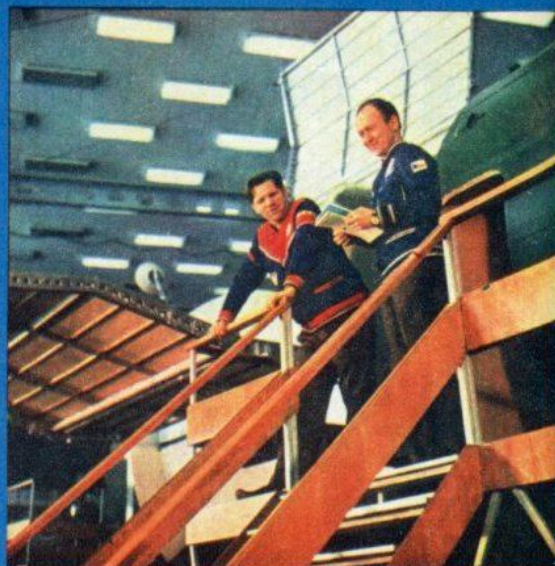
Издается с 1950 года

© «Крылья Родины», 1979.



Фото А. ПУШКАРЕВА

ДЕНЬ КОСМОНАВ- ТИКИ



ГОД ВЫДАЮЩИХСЯ



* Герои 140-суточного полета Владимир Коваленко и Александр Иванченков.

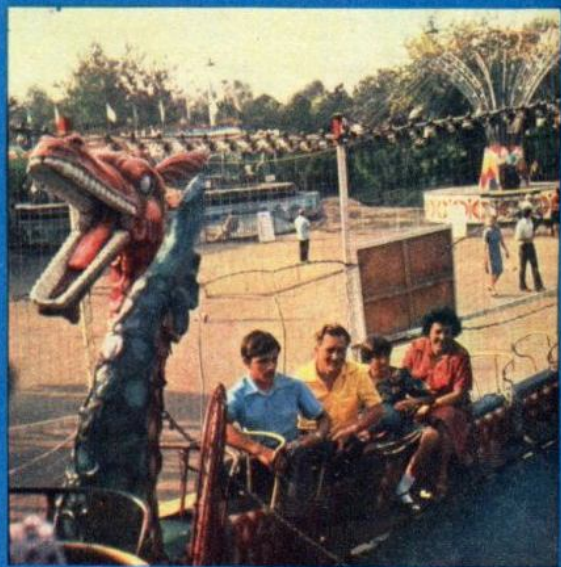
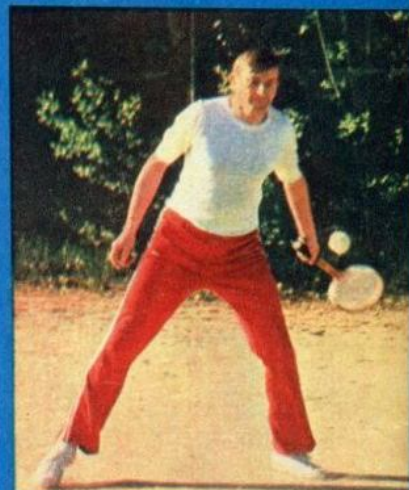
* Первый международный космический экипаж — Алексей Губарев и Владимир Ремек (ЧССР).

* Командир второго международного экипажа Петр Климух со своими близкими.

* На теннисных кортах Звездного городка Мирослав Гермашевский (Польша).

* Первое интервью на земле. На вопросы журналистов отвечают члены третьего международного экипажа Валерий Быковский и Зигмунд Яен (ГДР).

* На отдыхе. Семья Зигмунда Яена и сын Валерия Быковского.



ВСЕМИРНЫЙ ДЕНЬ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ

С чувством большого удовлетворения советский народ в День космонавтики подведет итоги закончившегося космического года. Претворяя в жизнь решения XXV съезда КПСС, работники советской космической науки и техники значительно расширили исследования по применению космических средств при изучении природных ресурсов, в метеорологии, океанологии, навигации и для других нужд народного хозяйства.

В соответствии с программой исследований и использования космического пространства на околоземные орбиты выведено более 80 автоматических исследователей серии «Космос». К загадочной Венере совершили рейсы автоматические станции «Венера-11» и «Венера-12», выведенные на межпланетные трассы 9 и 14 сентября 1978 года. С полетной траектории они отправились на поверхность планеты спускаемые аппараты, которые, совершив мягкую посадку в разных районах Венеры, передали нам на Землю ценнейшую информацию.

Непрерывно улучшая систему связи и телевизионного вещания с использованием искусственных спутников Земли, наша страна вывела в космос очередные аппараты «Молния», «Экран» и новый усо-

ДОСТИЖЕНИЙ

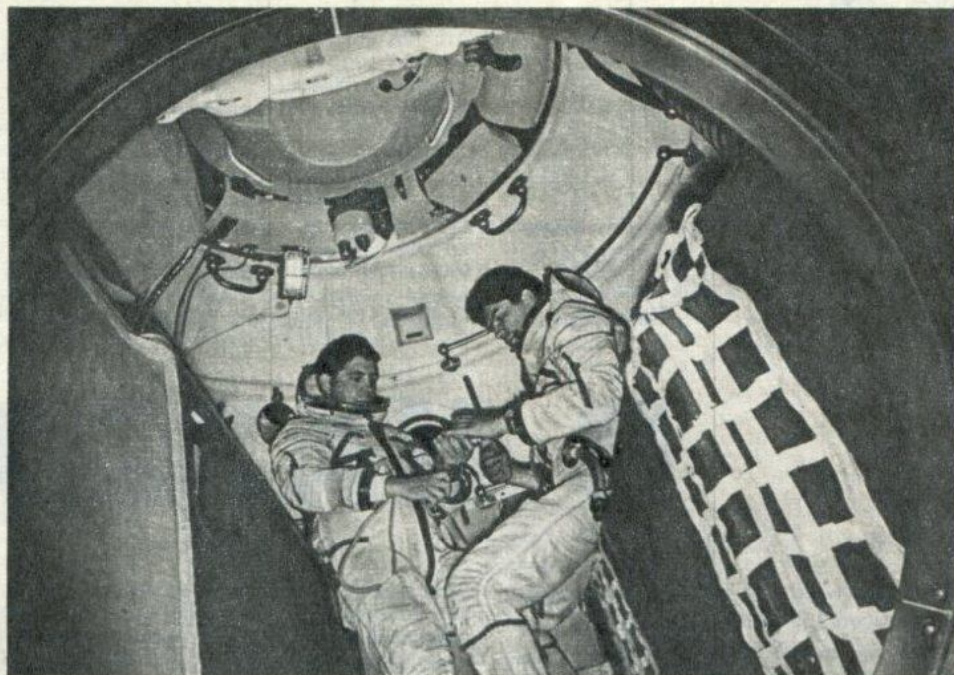
вершенствованный спутник связи «Горизонт», через который в 1980 году планируется обеспечивать трансляцию телевизионных передач из Советского Союза с мест проведения спортивных состязаний XXII Олимпийских игр. Вместе с очередным спутником «Космос-1045» на околоземную орбиту выведены созданные активистами ДОСААФ радиолокационные спутники «Радио-1» и «Радио-2».

Продолжает расширяться международное сотрудничество в исследовании и использовании космоса в мирных целях. Для дальнейшего познания околоземного пространства запущен спутник «Интеркосмос-18», научную аппаратуру для которого совместно изготовили специалисты Советского Союза, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии и Чехословакии. Выведенной нашей ракетой спутник «Прогноз-7» понес в космос научные приборы, изготовленные специалистами СССР, Венгрии, Чехословакии, Франции, Швеции.

Крупнейшим, подлинно выдающимся достижением минувшего года является осуществление небывало длительной работы в околоземном космосе научного комплекса «Салют-6» — «Союз». За восемнадцатимесячный полет станции к ее двум причалам пришвартовывались семь пилотируемых кораблей «Союз» и четыре автоматических грузовых корабля «Прогресс». Ее основные экипажи: Юрий Романенко и Георгий Гречко, Владимир Коваленко и Александр Иванченко — последовательно установили два абсолютных рекорда длительности полета в 96 и 140 суток, перешагнув тем самым очередной барьер неизданного. Вместе с ними на борту «Салюта-6» в среднем по неделе работали четыре экипажа посещения, в том числе три международных.

Новым важным этапом в совместном исследовании и использовании космического пространства, проводимом в мирных целях социалистическими странами — участницами программы «Интеркосмос», стали совместные полеты советских и зарубежных космонавтов на кораблях «Союз» и станции «Салют-6». Наш Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина стал международной школой освоения сложной и почетной профессии «космонавт». Овладев необходимым комплексом знаний и навыков, совершили свои первые подвездные рейсы сыны народов Чехословакии, Польши, Германской Демократической Республики. С помощью советских товарищей всесторонне и тщательно готовятся к работе в космосе представители Болгарии, Венгрии, Монголии, Кубы, Румынии.

В рекордных по длительности полетах Юрия Романенко и Георгия Гречко, Владимира Коваленка и Александра Иван-



★ На очередной тренировке перед полетом в космос. Командир космического корабля «Союз-32» подполковник Владимир Афанасьевич Ляхов (слева) и летчик-космонавт СССР Валерий Викторович Рюмин.

ченкова были продемонстрированы не только высокое техническое совершенство и надежность созданных советскими учеными, конструкторами и рабочими пилотируемых космических аппаратов, но и крупные достижения нашей космической медицины, которая разработала комплекс средств и методов, облегчающих человеку жизнь и работу в условиях невесомости.

Многомесячный полет станции «Салют-6» подтвердил правильность выбора постоянно совершенствуемых долговременных пилотируемых орбитальных станций со сменяемыми экипажами, как важнейшего средства и магистрального пути в освоении космоса. Экономическая эффективность космических аппаратов типа «Салют» постоянно растет. На борту станции «Салют-6» уже выполнено более полусотни технологических экспериментов, получен ряд новых перспективных материалов — сплавов, кристаллов, стекол — для научных учреждений и ряда отраслей народного хозяйства.

Все большее место в программах работы заоблачных исследователей отводится изучению нашей планеты, ее природных ресурсов, окружающей среды. Личные впечатления космонавтов, их зарисовки и особенно сделанные ими фотоснимки из космоса стали весьма важным материалом для решения многих научных и практических задач, ценнейшим подспорьем для геологов, географов, труженников сельского и лесного хозяйства, рыбаков, гидростроителей. Выполняя их задания, только В. Коваленко и А. Иванченко сделали с борта «Салюта-6» более 20 тысяч фотоснимков. Ученые, конструкторы, работники многих отраслей науки и народного хозяйства тщательно обрабатывают материалы, полученные от экипажей комплекса «Салют-6» — «Союз».

Экспедициями на «Салюте-6» сделан новый шаг в познании тайн Вселенной. Это — результат мастерства и мужества космонавтов, тысяч тех, кто создавал космическую технику, обеспечивал полет. Все они вместе совершили, как говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, «...настоящий подвиг. Подвиг научный, технический, организационный, но прежде всего, чисто человеческий».

Этот подвиг продолжается. Стартовал 25 февраля 1979 года на корабле «Союз-32», военный летчик первого класса, летчик-испытатель третьего класса Влади-

мир Афанасьевич Ляхов и летчик-космонавт СССР Валерий Викторович Рюмин 26 февраля после удачно осуществленной стыковки перешли на борт орбитальной станции. На околоземной орбите, после 116-суточного полета станции в автоматическом режиме, начал вновь работать пилотируемый научно-исследовательский комплекс «Салют-6» — «Союз».

В связи с тем, что станция летает с 27 сентября 1977 года, в программу работы В. Ляхова и В. Рюмина, помимо продолжения научно-технических и медико-биологических исследований и экспериментов, начатых предыдущими экипажами, включено обследование бортовых систем, приборов и научного оборудования станции при работе в пилотируемом режиме. На основе этого обследования и данных телеметрии будет определен объем профилактических и необходимых ремонтно-восстановительных мероприятий. Для этого новый экипаж комплекса взял с собой соответствующий комплект инструмента, в том числе специально сконструированный для действия в невесомости электрический паяльник.

Благодаря всесторонней подготовке на земле, коммунисты-космонавты В. Ляхов и В. Рюмин быстро обжили станцию и успешно начали выполнение многогранной программы полета. Экипаж установил надежную связь с землей, расконсервировал бортовые системы «Салюта-6», проверил состояние многих приборов и значительные части научного оборудования, смонтировал массметр, с помощью которого контролируется масса тела космонавтов, и т. д. Проведены медицинские обследования с целью изучения состояния организма в условиях невесомости.

14 марта орбитальный пилотируемый комплекс «Салют-6» — «Союз-32» пополнен новым звеном — к нему пристыковался автоматический грузовой корабль «Прогресс-5». Он доставил топливо для объединенной двигательной установки, различные материалы и аппаратуру, необходимые для обеспечения жизнедеятельности экипажа, проведения научных исследований и экспериментов, а также для профилактических и ремонтно-восстановительных мероприятий.

Работа комплекса «Салют-6» — «Союз» — прямое продолжение предыдущих приоритетных достижений нашей страны в изучении и освоении космоса. П. СТАРОСТИН



**Генерал-майор
Б. БАЙТАСОВ,**
председатель ЦК ДОСААФ
Казахстана

земли в республике, где от поселка до поселка десятки, а то и сотни километров. Такова специфика нашего края, а отсюда и специфика развития авиационного спорта. С одной стороны раздолье для полетов, практически без ограничений по высоте, а с другой стороны...

Авиационный, планерный и парашютный виды спорта связаны с использованием самолетов. Техника дорогостоящая, требующая грамотного технического обслуживания, умелого владения ею. Известно, что аэроклуб — принадлежность города, в любом совхозе его не создашь. А у нас как раз большая часть

мольской и профсоюзной организацией Семипалатинского мясокомбината. Здесь высоко оценили ту пользу, которую приносят рабочим занятия любимым делом — авиамоделизмом и создали для этого все условия. Авиамодельной лабораторией Дома культуры комбината многие годы успешно руководит заслуженный тренер Казахской ССР Е. Карев.

Авиатехспортклуб в городе Кара-Тая сравнительно молод, но уже добился немалых успехов. Все больше и больше молодежи горнохимического комбината увлекается авиационными видами спорта. Никаких секретов здесь нет. Просто

В КАЗАХСТАНО

Новую жизнь начал казахский народ при Советской власти. Забытые кочевники-скотоводы стали осваивать невиданные доселе орудия труда, приобщаться к культуре и науке. Многие увидели люди этого края впервые.

В семье братских республик мужал и рос Казахстан, его люди. Немало славных дел на их счету. Только не хлебом единым жив человек. Есть у каждого своя мечта, свое стремление. Для многих ребят и девчат это желание подняться над землей и с высоты взглянуть на родные просторы. Много ли таких? Какими путями развиваются в республике авиационные виды спорта?

В 1923 году в Казахстане создается Общество Друзей Воздушного Флота. Начали с первых шагов в авиационном деле — с авиамоделизма. Сначала в Семипалатинске были открыты курсы авиамоделистов, а потом создана лаборатория, ставшая на этом этапе центром всей авиационной пропаганды в республике.

Но тяга молодежи к покорению небесных просторов росла, и 19 ноября 1934 года Казахский крайком партии принимает решение о создании в Алма-Ате аэроклуба. Так зарождался авиационный спорт там, откуда сегодня стартуют в космос советские корабли, где упорством и мужеством советских людей поднято 25 миллионов гектаров целины.

☆☆☆

Если посмотреть на карту нашей Родины, то легко определить, что самой большой по площади республикой, вслед за РСФСР, является Казахстан. На огромных просторах исторически недавно появилось большинство городов республики, которые теперь хорошо известны: Аркалык, Дзержинск, Целиноград, Шевченко... А сколько еще

населения, особенно в целинных районах — сельское. Поэтому с начала становления авиационного спорта в республике самым массовым стал авиамоделизм.

В 1966 году Центральный Комитет партии и Совет Министров СССР приняли постановление «О состоянии и мерах по улучшению работы Всесоюзного общества содействия армии, авиации и флоту», которое стало программным документом и положило начало новому этапу в развитии оборонного Общества.

К этому времени в Казахстане аэроклубы работали в Алма-Ате, Караганде, Уральске, Целинограде, Чимкенте и других городах. В те годы с гордостью назывались имена авиамоделистов, чемпионов страны П. Великовского, П. Горынина, Ю. Мамокова. В 1967 году команда парашютистов республики заняла четвертое место (после команд РСФСР, Украины и Москвы) на Спартакиаде народов СССР. Были отдельные успехи у летчиков-спортсменов и планеристов. Но именно отдельные, эпизодические.

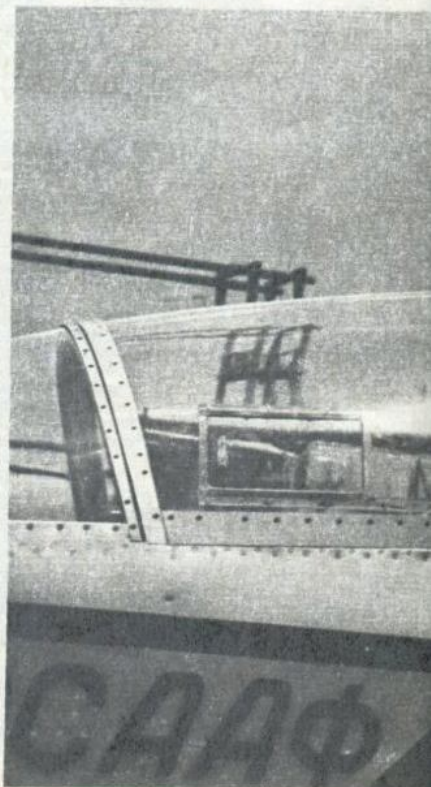
Как известно, спорт силен массовостью. А это означало: первый вопрос, который нужно было решить, заключался в том, чтобы приблизить авиационный спорт к цехам фабрик и заводов, к усадьбам совхозов, учебным заведениям. Жизнь подсказывала, что для этого нужно работать в тесном контакте с администрацией, комсомольской и профсоюзной организациями, там, где трудится или учится молодежь, желающая найти путь в небо.

И там, где такие связи были налажены прочно и надолго, дела резко шли по восходящей. Взять авиамоделизм. Сейчас команды шестнадцати областей из девятнадцати участвуют в республиканских соревнованиях и лидерам приходится тесниться, уступать места периферийным спортсменам из Уральска, Кзыл-Орды, Чимкента.

Показателен пример плодотворного сотрудничества коллектива оборонного Общества с администрацией, комсо-

миссии, общественными организациями комбината и комитетом ДОСААФ налажены тесные творческие связи. Не от случая к случаю, как иногда бывает, а постоянно проявляют себя его активисты. Это и рассказы о полетах, и выступления на спортивных праздниках, и различные вечера и встречи с молодежью в Доме культуры.

Опыт показывает, что высокие спортивные результаты достигаются там, где сумели привить любовь к авиационной технике, наладили четкие связи с комсомолом, профсоюзами, с местными органами власти и трудовыми коллективами. И наоборот, когда нет хотя бы одного из этих слагаемых, то нет и движения вперед.



Известная в Казахстане планеристка, неоднократная победительница республиканских соревнований Татьяна Голеева.

Фото Н. ИМАМОВА

С каждым годом растет и хорошеет Целиноград. Здесь созданы все условия для развития творческих сил целинников, огромное внимание уделяется молодежи. Казалось бы, авиаспорт в городе и области должен стать массовым. Но этого не случилось. Целиноградский авиаспортклуб еще не стал организующим центром, куда стекалась бы молодежь, решившая покорять небо. А она есть. Все дело за организацией, хорошо поставленной пропагандой, заботой о росте спортсменов. Больше всего не повезло планеристам. Налет на планер в клубе очень низок, почти не вливается в ряды планеристов перспективная

оны республики, призеры всесоюзных соревнований. Команда Уральского авиаспортклуба стала в прошлом году чемпионом Казахстана.

Последние три года команда планеристов республики на первенстве СССР занимает восьмое место. Но особенно беспокоит то, что сложившаяся еще в тридцатых годах широкая сеть кружков, планерных клубов и станций, которые работали в то время не только в областных, но и в районных центрах и даже рабочих поселках, резко сократилась. С одной стороны причина в недостатке техники, как высокого класса, так и самых простых планеров, запускаемых с

вание спортсменов-летчиков. Для этого в авиационных организациях имеются современная материально-техническая база, оборудованные аэродромы и учебные классы, тренажеры, самолеты. Наряду с известными машинами Як-18А и Л-29 наши спортсмены освоили и успешно эксплуатируют Як-50.

Многие воспитанники аэроклубов Казахстана достигли больших успехов в спорте, стали профессиональными летчиками, пилотируют рейсовые самолеты на линиях Аэрофлота. Так, пилотами лайнеров Ил-18, Ту-154, Ил-62, вертолетов работают воспитанники аэроклубов В. Альховский, М. Акимбаев, С. Бондаренко, А. Мазинов и другие.

КОМ НЕБЕ

☆☆☆

молодежь. Многие даже не знают о существовании клуба, а те, кто знает, плохо информированы о его работе, задачах, перспективах, которые открываются перед спортсменами. Часто приходится слышать жалобы на нехватку авиационной техники. Они нередко справедливы, но нужно посмотреть, как она используется, насколько бережно относятся к ней, насколько грамотно эксплуатируют.

Планеристы Усть-Каменогорского и Уральского клубов находятся в тех же условиях, что и Целиноградского, но результаты там несравненно выше. В Усть-Каменогорске воспитана целая плеяда замечательных спортсменов, среди которых мастера спорта, чемпи-

лебедки, а с другой — плохое использование имеющихся парителей, что ведет к сокращению числа занимающихся планеризмом. Первичные организации ДОСААФ республики должны найти пути для скорейшего подъема когда-то популярного в Казахстане вида спорта. Пока же только в четырех из всех авиационных организаций республики есть планерные подразделения.

Можно смело утверждать, что парашютизм — один из любимых и массовых видов спорта в Казахстане. Только в 1978 году парашютисты республики выполнили десятки тысяч прыжков. Ежегодно готовится большое количество спортсменов третьего разряда, а сотни спортсменов повышают свое мастерство.

У парашютистов республики богатые традиции. Еще в 30-х годах парашютный спорт приобрел большую популярность и стал по-настоящему массовым. После войны новое молодое пополнение влилось в спортивные коллективы. Среди лучших мастера спорта Ирина Кравченко, дочь чабана Карагандинской области Магира Алыспаева и другие.

Неплохих успехов добилось и нынешнее поколение парашютистов. В личном командном чемпионате Казахстана ежегодно участвует 9—10 команд, в составе которых немало новичков. Это позволяет в условиях соревнований «обстрелять» молодежь, приобрести соответствующий опыт, дает возможность наиболее способным показать свое мастерство и выполнить разрядные и мастерские нормативы.

Сборная команда республики для участия в чемпионате СССР комплектуется только из спортсменов ДОСААФ. На чемпионатах СССР в 1977 и в 1978 годах она заняла пятое место. Успехи парашютистов республики обнадеживают, но они были бы значительно выше, если устранить имеющиеся недостатки. Сказывается отсутствие подготовленных штатных тренеров, которые могли бы готовить парашютистов с учетом последних достижений в методике выполнения тех или иных видов прыжков, нестабильный состав команд из-за большой текучести спортсменов. Помехой является также отсутствие современных парашютов.

Одна из важных задач досаафовцев Казахстана — подготовка и совершенст-

Большие изменения произошли в масштабах оснащенности и возможностях авиационных организаций Казахстана. Это наглядно видно на примере Алма-Атинского аэроклуба, имеющего более чем 40-летнюю историю. Ныне это крупный, хорошо слаженный, ритмично работающий коллектив, кузница авиационных кадров самолетного, парашютного, авиамodelьного спорта. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования среди авиационных организаций ДОСААФ СССР Алма-Атинский аэроклуб в прошлом году занял призовое третье место.

В последние годы планы развития авиационного спорта, намеченные ЦК ДОСААФ Казахстана, выполняются полностью и с хорошим качеством, но в своей работе авиационными организациями республики не использован целый ряд возможностей и резервов по улучшению материально-технической базы, оставляет желать лучшего работа некоторых областных комитетов ДОСААФ. Настало время расширить «географию» авиационных видов спорта на такие промышленные области Казахстана, как Павлодарская, Кустанайская, Актюбинская и другие. На первом этапе здесь мы стремимся идти по пути создания при первичных организациях ДОСААФ крупных предприятий различных авиационных кружков и клубов, с последующим превращением в авиационно-технические спортивные клубы при заводах, комбинатах, промышленных объединениях.

Исходя из решений XXV съезда КПСС, VIII съезда ДОСААФ СССР, указаний партии об усилении военно-патриотической работы среди молодежи, в республике намечена и осуществляется широкая программа развития военно-технических видов спорта, в том числе и авиационного, который был и остается у нас одним из популярных и любимых.

Алма-Ата





У инициаторов соревнования

ЗА ЧЕСТЬ ЗАВОДСКОЙ МАРКИ

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

- Повышается квалификация рабочих. За два последних года 167 человек овладели смежными профессиями.
- Всеми формами учебы охвачено 240 человек. 18 специалистов учатся в вузах, техникумах, технических училищах.
- В 1977 году создана база отдыха на реке Дон. За минувший год для работников завода было приобретено 6 путевок в санаторий, 10 — в пансионаты и дома отдыха, 30 — в местный профилакторий с лечением и питанием.
- В 1978 году на работу среди детей, приобретение путевок в пионерские лагеря, новогодние подарки израсходовано 2,5 тыс. рублей. В нынешнем году эта сумма увеличится до 3 тыс. рублей.

★★★

Один за другим, поблескивая свежей краской, будто новые, выкатываются из цехов Шахтинского авиационно-ремонтного завода ДОСААФ СССР самолеты Ан-2, Як-12. В середине февраля был отремонтирован спортивно-пилотажный Як-50.

Эффективность и качество! Этим живет каждый. Об этом говорят на собраниях при подведении итогов, посвящают всю наглядную агитацию, статьи и заметки в стенной печати. Организованы посты качества. Проводятся дни качества, цеховые общественные смотры. Словом, эффективности и качеству подчинена вся система материального и морального поощрения.

Как известно, качество выпускаемой продукции зависит от многих факторов. Не последнюю роль тут играют условия труда. Им на заводе уделяется самое пристальное внимание.

— Никогда не забыть, как на руках затаскивали в цех самолеты, как в санной упряжке на лошадях везли по грязному двору моторы, — говорит ветеран завода, проработавший на нем тридцать лет, инженер летно-испытательной станции Владимир Николаевич Волошин, — да и цех нельзя было назвать цехом. В нем выполнялись все операции — и разборка, и промывка дета-

лей и покраска, и сборка. Люди мешали друг другу. Производительность была низкой.

Теперь совсем другое дело. Появился новый современный корпус, в котором разместились цеха: самолетный и по ремонту спецоборудования. Силами коллектива они оснащены всеми необходимыми приспособлениями. Хорошо над этим потрудились рационализаторы. Ими сконструированы и внедрены в производство электрическая лебедка для вкатывания самолетов в цех, устройства, позволяющие поворачивать фюзеляжи самолетов, транспортировочные тележки, съемники, установки, стелды, ванны для промывки деталей, около сорока различных приспособлений и многое другое. Все это облегчило труд рабочих, повысило производительность, снизило затраты.

Только один пример. Переоборудование топки котла в котельной, выполненное начальником энерго-механического отдела В. Романовым, мастером котельной В. Ржавитиным, старшим машинистом паровых котлов В. Воротынцевым и слесарями Я. Беденко и Л. Тищенко, позволило в минувшем году сэкономить 320 тонн антрацита на сумму 9 тысяч рублей. А главное, повысилась теплоотдача котла, в цехах стало теплее.

В коллективе хорошо знают новаторов, чьи рационализаторские предложения во многом способствуют повышению производительности труда. Это мастер отдела главного механика И. Морозов, инженеры-технологи Ю. Костенко, В. Бегунцов, В. Андреев, слесарь П. Кислов и многие другие — всех не перечислишь, ведь на заводе почти каждый четвертый его труженик — рационализатор.

За последние годы завод преобразился. Улучшилось материально-техническое снабжение, внедрена новая техника, постоянно совершенствуются технология производства, организация труда, контрольные операции, модернизируются участки, благоустраивается территория завода.

— Все это, — говорит главный инженер завода Николай Алексеевич Коровкин, — позволило нам завершить минувший 1978 год с хорошими показателями: план по объему производства



* Бригадир клепальщиков ударник коммунистического труда П. Войцех и клепальщик А. Леонов за работой.

выполнен к 21 декабря, производительность труда повысилась на 3,3 процента, сверх плана отремонтировано три самолета и десять двигателей, получено более шестидесяти тысяч рублей сверхплановой прибыли, сэкономлено 56,7 тысячи киловатт-часов электроэнергии. За первый квартал 1978 года коллектив вышел на третье место среди предприятий ДОСААФ СССР. По итогам третьего и четвертого кварталов нам присуждено переходящее Красное знамя ЦК ДОСААФ СССР и ЦК профсоюза авиарботников.

Еще более высокий рубеж наметили для себя труженики Шахтинского авиационно-ремонтного завода ДОСААФ на 1979 год. Выступив в числе передовых организаций и коллективов оборонного Общества с инициативой о развертывании социалистического соревнования, они взяли высокие обязательства по реализации продукции и другим показателям.

«Наши социалистические обязательства реальны, — говорится в единогласно принятом на общем собрании коллектива завода обращении ко всем рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим производственных предприятий ДОСААФ СССР, — их выполнение потребует от нас упорного и настойчивого труда, высокой политической сознательности, организованности и дисциплины. Мы призываем коллективы производственных предприятий ра-

ботать без отстающих внутризаводских подразделений, бригад, отдельных рабочих».

Под этим лозунгом широко развернулось на заводе социалистическое соревнование.

Социалистические обязательства вывешены на видном месте в каждом цехе, в каждой бригаде, на каждом участке. И что самое главное — развито чувство ответственности каждого за выполнение дневных, месячных, квартальных, годового планов-заданий. Равнодушных, как правило, нет.

Впереди по-прежнему идет цех по ремонту спецоборудования. Это подразделение подряд два квартала в минувшем году удерживало за собою заводское переходящее Красное знамя. Беседею с начальником цеха Виктором Павловичем Богачевым.

— Основа наших успехов, — говорит он, — это трудовая состоятельность, соперничество между бригадами и, конечно же, товарищеская взаимопомощь, спаянность коллектива, дисциплина труда. Четыре цеховые бригады — электромеханики, радиомеханики, прибористы и жгутисты — борются за ритмичность в работе, образцовое содержание рабочего места. Ведь даже малейшая неряшливость одного может свести на нет усилия коллектива.

Знакомимся с рабочими местами. Чистота, культура производства, специалисты в белых халатах. Цех идет с опережением графика. Здесь широко развито наставничество. Опытные специалисты бригад радистов Деонисий Федорович Варламов, дефектовщик Михаил Федорович Квитко, проработавший на заводе 20 лет, и другие всегда придут на помощь, они регулярно проводят технические занятия.



* С помощью контрольной аппаратуры проверяется вся электропроводка самолета. За столом (слева направо) электро-механики Т. Квитко, Н. Фаустова, Т. Пря-дильщикова.

Мы познакомимся и с другими цехами — самолетным и моторным, отделами и службами. На каждом участке напряженный труд, борьба за эффективность и качество. В авангарде этой борьбы — коммунисты и комсомольцы. Это возглавляющий совет наставников приборист Анатолий Федорович Салтыков, мастер участка Федор Никитович Кло-чан, слесарь-моторист Петр Викторович Левшин, начальник планово-производст-

* Заводская династия Сальниковых: вторая слева Людмила Тимофеевна, рядом ее муж Александр Николаевич, крайний справа — сын Николай, крайняя слева — жена Николай Ольга.

венного отдела Вера Ивановна Конова-ленкова, Валентина Емельяновна Атла-нова и многие другие.

Петр Викторович Левшин на пенсии, но не может расстаться с заводом. Два его сына, закончив обучение в школе, тоже пришли на завод — Анатолий работает слесарем в моторном цехе, Владимир — токарем в отделе главного механика.

Семейная традиция! Она не только у Левшинных. Двадцать седьмой год трудится на заводе бригадир Людмила Тимофеевна Сальникова. Ее наградили орденом Трудовой славы III степени. Приняли в ряды КПСС. Муж Людмилы Тимофеевны — Александр Николаевич тоже коммунист, на заводе двадцать лет, дефектовщик агрегатов в моторном цехе, член заводского комитета профсоюза. Их сын Николай — слесарь-моторист, член комитета ВЛКСМ, его жена Ольга работает маляром.

Был в самолетном цехе самый отстающий участок — клепальный. Поставили туда опытного мастера коммуниста Петра Гавриловича Гудина. Он на заводе со школьной скамьи. Сам бывший кле-пальщик, сумел повести за собой коллектив и вывел его из прорыва.

По инициативе коммунистов на заводе привилась система сдачи продукции с первого предъявления. Тринадцать человек (слесари П. Левшин, М. Дейнеко, механики Ю. Богатырев, Ю. Логинов, Л. Костюченко и другие) работают с личным клеймом.

Работать без отстающих — значит ежедневно на каждом участке глубоко анализировать ход соревнования, вскрывать недостатки, принимать меры к их устранению. Чтобы оперативно влиять на производственные процессы, на заводе разработано Положение о системе организации бездефектного ремонта авиационной техники и сдачи ее ОТК с первого предъявления. Оно возлагает на непосредственных исполнителей всю полноту ответственности за качество изготовленной или отремонтированной продукции. Установлен порядок предъявления продукции, основные показатели участка и оценки, порядок премирования, расчета коэффициента качества труда цехов, участков.

Контрольные мастера совместно с производственниками ведут графики

ежедневного учета качества работы. Выполнена работа без дефекта — против фамилии исполнителя выводится красный треугольник. Синий — означает, что обнаружен дефект. Брак мгновенно становится известен всему коллективу. С виновника взыскивается по всей строгости, вплоть до лишения премии. В цехах имеются доски бракоделов, к ним прикрепляется бракованная деталь с подробным описанием брака, указанием виновника. И долго бракоделу приходится краснеть за свою неряшливую работу.

— Вот уже четвертый год, как введена система показателей качества по месяцам и кварталам. Очень удобная форма контроля, — говорит начальник ОТК Николай Дмитриевич Дорошенко, — она учитывает возвраты продукции внутри цеха (вторые и третьи предъявления), обнаруженные дефекты, случаи нарушения технологии, состояние инструмента, снижения коэффициента качества, количество отличников качества по цехам, процент сдачи продукции с первого предъявления.

...Поступивший в ремонт самолет или двигатель прошел все технологические процессы — приемку, разборку, промывку, магнитную и рентгеноскопическую проверку деталей, устранение дефектов, покраску, сборку, доводку, заключение ОТК. Теперь остается его облетать. Летчик-испытатель Владимир Николаевич Полозов вот уже одиннадцать лет проверяет в воздухе качество ремонта авиационной техники. И после каждого испытательного полета записывает в документах: «Самолет испытан в воздухе. Двигатель, шасси, приборы работают хорошо. Устойчив. Годен к дальнейшей эксплуатации в летных организациях ДОСААФ СССР».

Последнее слово остается за приемщиком. Оно не расходится с данной испытателем оценкой. Подписывается акт, и в контрольной карточке появляется тоже стандартная запись: «Самолет в воздухе устойчив. На отклонение рулей реагирует хорошо».

Н. БАЛАКИН.
Фото В. ТИМОФЕЕВА.
Специальные корреспонденты
«Крылья Родины».

г. Шахты, Ростовской области





ЛЕНИНСКИЙ МУЗЕЙ В АВИАЦИОН- НОМ УЧИЛИЩЕ

В ТАМБОВСКОМ высшем военном авиационном инженерном ордена Ленина Краснознаменном училище имени Ф. Э. Дзержинского десятый год действует Ленинский музей, созданный по инициативе коммунистов училища. Он пользуется большой популярностью и является школой патриотического воспитания авиаторов, молодежи города.

Музей посещают сотни экскурсантов. Сюда идут, чтобы еще ярче представить себе образ Ленина, его титаническую работу, направленную на укрепление завоеваний Октября, оборонного могущества первого в мире социалистического государства. Многочисленные, представленные в копиях документы, газетные статьи, другие материалы рассказывают о том, как уверенно росли, мужали созданные Владимиром Ильичем Лениным, Коммунистической партией наши славные Вооруженные Силы.

☆☆☆

Экспозиция музея постоянно пополняется новыми экспонатами. Особенно широко представлен раздел «Ленин и авиация». Известно, какое большое внимание уделял Владимир Ильич Воздушному Флоту страны. Письма и телеграммы, приказы и распоряжения о формировании первых авиаотрядов, авиационных школ, о подборе и воспитании летных кадров. Приказы Реввоенсовета республики об использовании авиации в боях с врагами, о награждении отличившихся авиаторов.

На одной из витрин — копия протокола общего собрания личного состава авиаэскадрильи № 2, избравшего Ильича своим почетным краснофлотцем. Рядом фотокопия Служебной книжки краснофлотца В. И. Ленина.

Среди экспонатов Постановление Совета Народных Комиссаров от 6 сентября

* Главкомандующий Военно-Воздушными Силами Главный маршал авиации П. С. Кутахов знакомится с экспонатами музея.

1920 года, подписанное В. И. Лениным, об отпуске сверх сметных кредитов на постройку аэродромов в Саратове, Кирсанове, Ржеве; Декрет Совета Народных Комиссаров от 17 января 1921 года о воздушных передвижениях; Постановление Совета Труда и Обороны от 21 июня 1921 года, подписанное В. И. Лениным, о нормах питания личного состава дивизиона воздухоплавательных кораблей «Илья Муромец».

А вот фотокопии записок В. И. Ленина по поводу использования самолетов на Северном фронте, о состоянии авиации на Царицынском фронте, о применении авиации против конницы... Предписание председателя Совета Народных Комиссаров В. И. Ленина в школьный отдел Управления воздушного флота немедленно принять в Московскую школу авиации Макса Павловича Дауге и Николая Петровича Шебанова.

Экспонаты наглядно повествуют о том, как авиаторы Страны Советов покоряли голубые просторы пятого океана, а в суровые годы гражданской и Великой Отечественной войн громили вражеские воздушные армады. На ряде стендов сосредоточены материалы, повествующие о вкладе в победу над гитлеровскими захватчиками инженеров, техников, младших авиационных специалистов. Перед нами пожелтевшие от времени фотоснимки самолетных стоянок: у изрешеченных осколками вражеских снарядов машин хлопочут механики. Латают пробойны, меняют моторы, фонари кабин. Работают ночью. Утром рано самолеты должны быть готовы к бою.

В книге отзывов посетителей музея читаю запись, сделанную Главным маршалом авиации Героем Советского Союза П. С. Кутаховым: «Сражаясь с гитлеровскими захватчиками, — пишет Главком ВВС, — мы всегда чувствовали ря-

дом с собой своих боевых друзей-техников. Мы хорошо помним тех, кто готовил самолеты, оружие и радиоаппаратуру к выполнению боевых заданий. Это был действительно подвиг людей сильных и закаленных... Авиационные труженики готовили к бою не только оружие, но и нас, летчиков. Мы помним, каким ласковым взглядом, теплым словом провожали они нас в боевой полет и этим воодушевляли на подвиг. Гордимся дружбой летного и технического состава, и пусть всегда будет так!»

В музей приходят авиаторы, рабочие, студенты. Воины Тамбовского училища здесь принимают военную Присягу.

☆☆☆

Сержант Николай Пантюхов и рядовой Василий Назаренко, ознакомившись с экспонатами и прослушав рассказ экскурсовода, оставили такую запись в книге отзывов посетителей:

«С чувством глубокого волнения, посещения покидаем мы залы музея, где отражена частица изумительной жизни и работы дорогого Ильича. Хочется жить, учиться и служить Родине так, как завещал нам Великий Ленин».

«Гордимся, что наш сын учится в прославленном дважды орденоносном авиационном военном училище. Ленинский музей этого училища произвел на нас неизгладимое впечатление... Надеемся, что и наш сын будет достойным преемником ленинского наследия и славных дел боевого коллектива авиаторов. Отец и мать курсанта А. Жигульского».

В канун 109-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина в Ленинский музей авиационного училища поток посетителей увеличился. Сюда идут ветераны труда и войны, солдаты, сержанты, офицеры, призывники.

Полковник запаса Д. ЗЕМЛЯНСКИЙ
Тамбов

Первичная организация — основа Общества

В четвертой школе-интернате Воронежа уделяется большое внимание военно-патриотическому воспитанию учащихся. Общее руководство этим важным делом осуществляет школьный военно-патриотический совет, в него входят педагоги Н. Ульянов и А. Калинин, секретарь парт-организации С. Торубарова, старший пионервожатый В. Кашеев, военрук Б. Ивлев, представители общественных организаций. Есть здесь специальный консультативный совет в помощь пионерской и комсомольской организациям.

Определенных успехов в оборонно-массовой работе добилась школьная первичная организация ДОСААФ. Ее опыт обобщен Воронежским областным комитетом ДОСААФ в специально выпущенном плакате. О делах активистов Добровольного общества рассказывает председатель комитета ДОСААФ, военрук школы-интерната Б. Ивлев.

СПАСИБО, ШКОЛА!

ВСЕГО ПЯТЬ ЛЕТ назад наш интернат перешел на обучение по программе средней школы и учащиеся стали заниматься начальной военной подготовкой. Помочь юношам отлично подготовиться к службе в Вооруженных Силах — одна из главных задач оборонного коллектива. Как это сделать?

Думается, лучше усвоить программу первоначального военного обучения помогают занятия в военно-технических кружках. В нашей школе плодотворно работают стрелковые кружки для различных возрастных групп, кружок «Юный топограф». В течение года проводим несколько соревнований. Сейчас юные спортсмены готовятся к стартам VII летней Спартакиады. Много школьников занимается на курсах мотоциклистов и шоферов-любителей при спортивно-техническом клубе ДОСААФ, а те, кого интересует авиация, — в авиамodelьной лаборатории Дома юных техников, что при Воронежском авиационном заводе. Всего военно-техническими видами спорта занято около 170 учеников 6—10 классов.

Только за три месяца учебного года в школе было подготовлено 30 стрелков, 26 — сдали нормы 2-го и 3-го юношеских разрядов. Мы обучили также 26 общественных тренеров и 31 судью по стрелковому спорту.

Конечно, такие результаты были бы невозможны, если бы в школе не было своего тира. Его мы построили в прошлом году, в основном — силами самих учащихся.

Большой любовью у ребят пользуется военно-спортивная пионерская игра «Зарница». В яркой и доступной форме «Зарница» дает детям основы военного дела, воспитывает высокие патриотические чувства, а юнармейское самоуправление развивает творческие и деловые качества у ребят.

У нас создан юнармейский батальон — в нем 2 роты и 5 отрядов. На ежегодном отчетно-выборном сборе батальона юнармейский актив рассказывает о своей работе. Штаб батальона делится на отделы. Первый из них — совет командиров. Он организует поисковую и тимуровскую работу в отрядах, руководит отрядными редколлегиями боевых листов, проводит политинформации. Есть в штабе отделы общей и специальной подготовки юнармейцев. Инспекторы по общефизической подготовке, по гражданской обороне, пулевой стрельбе, туризму, начальники спецслужб — разведки, связи, санитар-

ной службы — пионеры 6 и 7-х классов. Занятия проводят инструкторы комсомольцы, подготовленные военруком. Многие из них были участниками всесоюзного финала «Зарницы».

Старшеклассники, выступая в роли инструкторов, передают юнармейцам свои знания и навыки, полученные на уроках начальной военной подготовки. Они учат ребят стрелять, оказывать первую медицинскую помощь, ориентироваться на местности по карте и компасу, знакомят с приемами наблюдения, сигнализации, с правилами противопожарной безопасности...

Уже четыре года в интернате действует клуб юнг морской пехоты. Его шеф — Воронежская морская школа ДОСААФ.

Наш батальон много раз занимал первые места на районных, городских и областных соревнованиях «Зарницы», а в 1975 и 1977 годах участвовал в ее всесоюзных финалах в Ленинграде и Ульяновске. Сейчас ребята увлеченно готовятся к предстоящим соревнованиям, мечтают снова стать финалистами «Зарницы».

Комсомольцы-старшеклассники активно участвуют в военно-спортивной игре «Орленок». В различных соревнованиях по военно-прикладным видам спорта команда школы многократно занимала первые и призовые места, а в прошлом году на областном финале «Орленка» была первой среди команд города и второй в области.

В школе есть комната-музей боевой славы. Здесь более 700 экспонатов, собранных следопытами. Материалы музея рассказывают о героях Великой Отечественной войны, они широко используются в военно-патриотическом воспитании учащихся. Лекторами выступают сами ребята, члены совета музея — активисты оборонного Общества.

Наши бывшие воспитанники успешно проходят службу в Советской Армии. За последние годы много ребят поступило в военные училища. И в этом году десять выпускников решили связать свою жизнь с армией, шесть из них мечтают стать летчиками.

Авиация привлекает юношей. В 1978 году в Черниговское высшее военное авиационное училище летчиков им. Ленинского комсомола поступил Николай Шабанов, в Саратовское — Николай Гончаров, в Тамбовское высшее военное инженерное авиационное училище — Игорь Воротников... В своих письмах они благодарят за полученные в школе знания и навыки по основам военного дела. Будущий летчик-истребитель Коля Шабанов в своем письме пишет: «...Большое спасибо за полученные в школе военные знания и умение. Они помогли мне быстро и с отличными результатами пройти курс молодого солдата, помогают в усвоении трудной курсантской программы, особенно по огневой подготовке и военной топографии. Спасибо за все, что сделали для нас, я постараюсь оправдать доверие педагогов и воспитателей интерната».

Б. ИВЛЕВ,
председатель комитета ДОСААФ
школы-интерната № 4

Воронеж

* В школьном музее боевой славы. Экскурсовод-девятниклассник Геннадий Мельников, член совета музея и штаба «Орленок».

Фото В. ТИМОФЕЕВА



СЫН ДОЛИНЫ СЕМИ РЕК



С. Д. ЛУГАНСКИЙ.
Фото 1949 года

В декабре 1943 года советские войска, перейдя в наступление, взломали оборону противника и, развивая успех, весной 1944 года освободили Правобережную Украину и вышли на территорию Румынии.

В ходе ожесточенных воздушных боев советские авиаторы проявили храбрость и беззаветную преданность Родине, Коммунистической партии. Высоко оценены их ратные подвиги. 18 из них стали Героями Советского Союза, трое удостоены этого звания дважды и среди них гвардии капитан С. Д. Луганский, ныне генерал-майор авиации запаса. О нем и рассказ.

Нажется, это было совсем недавно... Тридцать пять лет назад, шестого января 1944 года, в самый разгар ожесточенных боев за освобождение Правобережья Советской Украины в моем фронтовом блокноте родились такие строки об отважном и мужественном летчике Сергее Луганском:

«Он русоволос, у него голубые глаза, открытое красивое лицо, озаряемое доброй улыбкой, хорошо и крепко сложенная фигура. Таких мы видим на худо-

жественных плакатах, такие глядят на нас с киноэкранов, такими их рисуют писатели и журналисты. Таков внешне и Герой Советского Союза, командир эскадрильи капитан Луганский — знатный летчик-истребитель, самоотверженно сражающийся в небе Украины».

Несколько дней назад Луганский одержал тридцать вторую победу. Тридцать второй фашистский самолет, прошитый меткой очередью советского летчика, будто зацепившись за что-то в воздухе, клюнул носом, беспорядочно кувыркаясь, полетел к земле и рухнул недалеко от командного пункта одной из наших наземных частей.

— С доставкой на дом, — шутили офицеры и солдаты-пехотинцы, свидетели боя советского летчика с фашистами. — Чистая работа. Видать, большой мастер...

☆☆☆

Капитан Луганский и в самом деле мастер воздушного боя. Большой квалифицированный мастер. На «яке» комэска горят тридцать две красные звезды — по числу личных побед. Это свидетельство его воинской славы. И если разобрать воздушные бои, проведенные офицером Луганским только за последние дни, убеждаешься, что значит опыт, умение и мастерство, что значит воинская зрелость. Капитану Луганскому не страшен никакой враг. Он бил «Ю-88» и «Фокке-Вульф», «Хе-113» и «Ме-109», «Хеншель-126» и «Ме-110»...

— Все они одинаковые, фашисты, и бить их надо независимо от того, на «фоккерах» они или на «юнкерсах», — говорит Луганский.

Атака и удар капитана Луганского неотразимы. Этому же — точному неотразимому удару — он учит своих питомцев, летчиков Евгения Меншутина, Георгия Полянского, Виктора Усова, Гарри Мерквеладзе и других:

— Если ты «прочел», распознал летную повадку врага, его манеру драться, то победить его уже не так трудно. Но врага сразу не распознаешь... Стало быть, прежде чем нападать, постарайся определить, с кем дело имеешь, а потом уже решай, как его атаковать. Отсюда вывод: надо иметь в запасе не какой-то один, универсальный рецепт на все случаи жизни, а как можно больше. Каждый бой отличается от другого, поэтому и тактические приемы должны быть разнообразными. Будь творцом боя, думай, изучай врага, и успех тебе обеспечен.

☆☆☆

Командный пункт эскадрильи гвардии капитана Луганского — это просторный блиндаж. Все здесь буднично и просто. Но в этой простоте много уюта, тепла и душевности. Стены украшены репродукциями из журналов, фотоснимками, душистой хвоей. На большом столе комнатные цветы. Здесь же — телефон. Планшеты, карты, гармошка — на койке. Война стала бытом, блиндаж — домом. На стене висит красочный плакат:

«Товарищи гвардейцы!

128 фашистских самолетов уничтожили славные летчики нашего подразделения Герои Советского Союза: капитан Сергей Данилович Луганский — 32, майор Николай Пантелеевич Дунаев — 28, под-

полковник Василий Афанасьевич Меркушев — 24, капитан Иван Михеевич Корниенко — 24, капитан Николай Константинович Шутт — 20.

Летчики-истребители! Бейте врага так, как бьют его наши товарищи по оружию!»

Мы сидим с Сергеем в землянке, беседуем о тяжелых боях под Кировоградом и в районе Житомира, грустим, вспоминая погибших друзей. Припомнили один из печальных дней войны.

...В то утро, с аэродрома Рогань, что под Харьковом, поднялась эскадрилья «яков», ведомая ее командиром. Какое-то время слышался гул моторов, потом наступила тишина. Долгая, тягучая. Самая томительная для оставшихся на земле. Минуты превратились в часы, но минул срок, а самолеты не возвращались.

— Все, — тяжело вздохнул, взглянув на часы, начальник штаба полка. — У них иссякло горючее.

И тогда откуда-то сбоку, нарушая все правила, на посадку «посыпались» «яки» — один, другой, третий... Приземлился и самолет с цифрой «47» на борту — машина Луганского. Вслед — еще один. Не сел, а упал, ткнулся в землю стойкой шасси, завалился на крыло, вспорол осеннюю мокрую землю и застыл посреди летного поля.

— Женья! — кричал подбежавший к машине Луганский. — Женья!

— За... да... ание вы... — шептал лейтенант Меншутин, продолжая сжимать окровавленными руками штурвал.

Пять самолетов не вернулись в то утро. Летчики погибли, но боевое задание выполнили. Важное, ответственное.

— Командующий армией благодарит вас, — сообщил по телефону командир дивизии генерал-майор авиации Баранчук. — Всех поименно! И живых, и павших!

Вечером, в столовой, глядя на пустые места за столами, на которых обычно сидели ребята, помолчали. Слов не требовалось. Требовались дела.

Утром следующего дня все свободные от дежурства ушли в воздух. В их числе — командир эскадрильи Сергей Луганский. Двенадцать красноразведных самолетов летели на скопление вражеских войск и техники у небольшой железнодорожной станции. Атаковали со стороны вражеского тыла. Через какое-то время вышли на новую точку — железнодорожный узел. Летчики работали за себя и за товарищей, не вернувшихся вчера с боевого задания.

Зимой 1944 года часть, в которой служил капитан Луганский, потеряла нескольких прекрасных летчиков. Их место в строю заняли другие. Многим из них предстояло стать Героями и дважды Героями Советского Союза, полковниками, генералами, испытателями новой авиационной техники, командирами авиационных соединений. И долгая жизнь одних и быстрая смерть других — все было еще впереди. Война продолжалась...

☆☆☆

Мы сидим январским вечером с Сергеем Луганским в землянке, беседуем...

— Да-а!.. — вдруг встрепенулся мой собеседник. — Чуть не забыл! Радость у меня. Письмо из Алма-Аты получил, от матушки, Варвары Андреевны... Послушайте, что она пишет: «Бей, сынок Сергуша, фашистскую гадину без жалости,

крепче бей... И своих товарищей летчиков попроси об этом... От имени всех матерей, сестер, невест... Чтобы черная гитлеровская нечисть солнце от людей хороших, мирных не заслоняла...»

Луганский помолчал и тихо добавил:

— Эх, мама, мама! Если бы знала, какое это трудное дело — война... И как мне, всем нам хочется быстрее закончить ее и с победой вернуться домой... Кстати, — обратился ко мне Сергей, — вы бывали в наших Тянь-Шаньских краях?

— Нет...

Летчик с сожалением покачал головой, затем с жаром продолжил: — Семь бурных рек с прозрачной, будто ключевой водой сбегают с ледников в долины, орошая плодородные земли, где колосится пшеница, растут свекла и рис. А там, вверху, на вершинах хребтов, среди скал и ледников живут хищные барсы и саблерогие козы. Несколько ниже, в лесах темно-зеленой ели, обитают пугливые козули, пятнистые олени, благородные маралы и свирепые тянь-шаньские медведи. Еще ниже, на предгорьях, раскинулись настоящие Альпы — луга, расцвеченные тюльпанами и маками, синим ирисом и серебристым эдельвейсом...

Я слушал его с удивлением — Луганский будто читал поэму. Но вот он умолк, бережно сложил письмо и убрал его в карман гимнастерки. Затем продолжил:

— Скучаю по родным местам. Даже во сне их вижу. Недаром старинный сказ семиреченских казаков утверждает, что всяк, кто отведал воды хотя бы одной из рек благодатного края, никогда не забудет его, и в сердце такого человека будет вечно жить тоска по горам, что протянули свои вершины к небу, по долинам, что приютились на груди хребтов, по веселым казачьим станицам с яблоневыми садами и привольным казахским аулами, радующим глаз белым войлоком юрт. — Он улыбнулся: — Я ведь до армии был пастухом, исходил и горы и долины. Останусь живым, после войны сразу же в Семиречье...

☆☆☆

Зазвонил телефон. Капитан поднял трубку, кому-то сказал: «Луганский». И сразу ответил: «Есть! Вылетаем!» И бросился к выходу.

Война продолжалась. Счет сбитых гитлеровских самолетов увеличивался. Росла и слава отважного летчика. Армейские и фронтовые газеты рассказывали о нем, пропагандировали его боевой опыт, его тактическое мастерство.

Но вот и конец войне. Начав воевать младшим лейтенантом, Сергей Данилович закончил ее майором, командиром полка. Совершил 390 боевых вылетов, 37 вражеских самолетов сбил лично, 6 — в групповых воздушных боях. Товарищи спросили его:

— Что думаешь делать, Сережа? Война окончилась, руки развязаны...

— Летать, учиться, учить новое поколение летчиков, передавать им боевой опыт, — ответил Луганский. — Но это попозже, не сразу. А сразу — домой, в родные края, в долину семи рек.

Полковник запаса
М. ПЕТРОВ

НАД КУБАНИЮ



Воздушные сражения на Кубани, в которых советская авиация значительно подорвала воздушную мощь врага, сыграли решающую роль в общей борьбе за господство в воздухе на советско-германском фронте. За период с 17 апреля по 7 июня советские летчики уничтожили 1100 вражеских самолетов. Как они воевали, мы покажем на примере лейтенанта П. Гаврилина. Получив боевую закалку в небе Кубани, он дошел потом до Берлина.

Передо мной список летчиков 3-го авиакорпуса, отличившихся в боях при освобождении Кубани. Короткие записи. Читаю: «Командир звена 402-го истребительного авиационного полка лейтенант Гаврилин сбил семь самолетов противника, награжден дважды. Будучи тяжело раненным, вынужденно совершил посадку на территорию, занятую врагом. Спасен колхозниками.

Запись взволновала. Как все это случилось? Как сложилась судьба командира звена Гаврилина, колхозников, пришедших ему на помощь?

☆☆☆

...В апреле 1943 года 402-й истребительный авиаполк прибыл на фронт на новеньких самолетах Як-1. «От трудящихся города Вольска», «Вольский комсомолец», «Вольский цементник» было написано на их фюзеляжах.

Двадцать пятого апреля 1943 года Павел Гаврилин ушел в очередной боевой полет. А через час он ворвался в землянку командного пункта полка как вихрь.

— Одного фашиста срубил! — Затем, обращаясь к командиру полка, доложил: — Товарищ майор! К полету готов, машина исправна, оружие заряжено...

— Поостынь немного, отдохни, — ответил майор Папков и, улыбаясь, пожал летчику руку: — Поздравляю!

Двадцать девятого апреля над

командным пунктом взлетела сигнальная ракета, и в воздух поднялась восьмерка Як-1 под командованием майора Папкова. Ведомым у командира полка был Павел Гаврилин. Подлетая к станции Крымская, Павел заметил группу фашистских самолетов — звено «Ю-87», охраняемых двенадцатью «Ме-109».

— Атакуем бомбардировщиков! — скомандовал майор Папков и перевел самолет в пикирование. Павел держался рядом, наблюдая за воздухом и самолетом ведущего, готовый его прикрыть, отсечь атаку вражеских истребителей. Когда до звена фашистов оставалось не более сотни метров, «як» осветился пламенем, вырвавшимся из пушки, «юнкерс», идущий впереди, загорелся и, оставляя за собой шлейф черного дыма, скрылся на фоне земли...

— Крепко ударил... — восхищенно подумал Павел и тут же увидел опасность. «Мессершмитт», войдя в крутой вираж, подбирался к хвосту самолета майора Папкова. «Собьет, гад!», — мелькнула мысль. Резко развернув свой самолет, Павел направил его на машину врага, открыл огонь. Фашист рванулся в сторону, но тут же упал на крыло, перешел в штопорное вращение.

— Молодец, Паша! — пробасил майор Папков. — Заходи на второго, прикрой! Похвала командира окрылила молодого летчика. Окинув взглядом пространство, Гаврилин увидел ниже себя отставшего от своих «мессершмитта», погнался за ним. Майор Папков, сопровождая, подсказывал:

— Быстрее! Не теряй время. Догоняй и бей!

Увеличив обороты мотора, Павел быстро настиг врага и с расстояния ста метров открыл огонь из пушек. Результат превзошел ожидания: «мессер» взорвался в воздухе. Это видели все, и на этом бой закончился — фашисты успешно ушли восвояси.

После четырех сбитых вражеских самолетов на груди молодого летчика засиял орден Отечественной войны I степени. А бои продолжались, все более напряженные, кровопролитные. Летчики прикрывали свои войска, совершали полеты на разведку, сопровождали на боевые задания штурмовиков и бомбардировщиков. С каждым вылетом, боем обретался опыт, зрело мастерство Павла Гаврилина, росло число сбитых вражеских самолетов. И вот этот бой, из которого Павел не возвратился на свою базу. Это было уже в боях за Крым, тринадцатого апреля 1944 года.

Утро выдалось теплое, солнечное. Оставляя темные тропки на серебристой росной траве, к самолетам прошли командир звена лейтенант Павел Гаврилин и его боевой друг младший лейтенант Константин Алексеенко. Они только что получили задание: произвести разведку аэродрома Сарабуз и выяснить расположение зенитных батарей противника.

Самолеты взмыли в небо, взяли курс на территорию противника. Вскоре показался аэродром. Маневрируя в огне зениток, летчики прорвались вперед. Глянув на стоянки, Павел прикинул количество самолетов: более сотни. «Бомбардировщиков сюда надо прислать», — подумал он, — и как можно скорее». Алексеенко наносил на планшет расположение зенитных батарей.

Находясь в стороне от аэродрома, летчики заметили, как с взлетной дорожки поднялись два истребителя, за ними, медленно разбежавшись, тяжело оторвался транспортный «Юнкерс».

— Атакую! Прикрой! — скомандовал Гаврилин.

Он перевел машину в пики на сближение с «Юнкерсом». Когда трехмоторная машина вписалась в перекрестье прицепа, нажал на гашетку пушки. На фюзеляже машины противника взметнулись разрывы. «Юнкерс» накренился, опустился нос, круто пошел к земле.

— Здрóрово, Паша! — крикнул Алексеенко и тут же услышал команду: — Атакуй «мессера», прикрой.

Одна атака, хороший пушечный залп, и «мессер» был сбит. Второй боя не принял, ушел.

Гаврилин и Алексеенко уже отошли от аэродрома, когда их настигла четверка «ФВ-190». Летчики уклонились от первой атаки и, набрав высоту, сами пошли в нападение. Лейтенанту Гаврилину удалось сбить одного «фоккера», но, когда выходил из атаки, сам попал под огонь...

— Ранен... Иду на вынужденную, — передал он ведомому.

— Паша, тяни на свою территорию! Под нами фашисты... — кричал ведомый. Но Павел молчал. Алексеенко видел, как самолет друга, покачиваясь с крыла на крыло, приближался к земле...

— После посадки «як» загорелся. Гаврилин, очевидно, погиб, — доложил Алексеенко командиру полка, теперь уже майору Рубахину.

— Нет, Гаврилин не погиб, — сказал мне генерал-майор авиации запаса Анатолий Ермолаевич Рубахин. — Он закончил войну Героем Советского Союза, а вот где живет — не знаю...

Но Героя найти не трудно. «Город Солнечный», — сообщили мне, — в Подмоскowie. И вот я в квартире Гаврилина. Мы сидим друг против друга. У него серые спокойные глаза, лицо со следами ожогов, вьющиеся, посеребренные временем волосы.

— Я попал под огонь двух «мессеров», — вспоминает Павел Федорович. — Они появились внезапно, со стороны солнца. Удар был неожиданным. Боль обожгла спину, я стал терять сознание. Как посадил самолет, как вылез из кабины, не помню...

Он очнулся на дне неглубокой воронки. В полузабытии пролежал до вечера. Опасался прихода вражеских солдат, держал пистолет наготове. С наступлением вечерней прохлады ему стало полегче. Выбравшись из воронки, он огляделся. Вокруг, на сколько хватало глаз, не было никого...

Он направился в сторону горной гряды, окрашенной заходящим солнцем. Шел, падал, поднимался и снова шел, а потом полз. Пока не услышал лай собак. Значит, близко люди. Но кто они: наши, фашисты? В распадке увидел очертания хат. Добрался до стоящей чуть в стороне, осторожно постучал.

— Кто там? — послышалось из-за двери.

Это были советские люди, жители села Кара-Кият, Бахчисарайского района супруги Талаловы Гавриил Лазаревич и Александра Ивановна. Они его и спасли. После войны он пытался их разыскать, но так и не смог.

☆☆☆

Возвращаясь от Гаврилина, я думал о Талаловых. Что с ними, где они? Запросил адресное бюро Симферопольской области. Получил ответ: «Села Кара-Кият не существует, вместо него построено село Фруктовое. В нем Талаловых нет».

Еще одна попытка: обратился с письмом в редакцию газеты «Коммунист», Бахчисарайского района. Через несколько дней получил письмо от корреспондента Л. Доренко: «Я побывал в новом селе Фруктовое. Рядом с ним выросли многоэтажные жилые дома поселка Симферопольской ГРЭС. На окраине этого поселка, в Замостье, живут бывшие соседи и родственники семьи Талаловых. О том, что Гавриил Лазаревич и его жена Александра Ивановна спасли советского летчика, односельчане узнали после освобождения села от оккупантов. Талаловы понимали, чем им это грозило: фашисты расстреляли бы не только взрослых, но и детей. А их было трое, и один меньше другого. Но высокое сознание своего патриотического долга, жгучая ненависть к захватчикам оказались сильнее страхов, и летчик был спасен. После войны Талаловы переехали на Кубань и сейчас живут в поселке Энем, Краснодарского края».

Вскоре поезд мчал меня в Краснодар. Встреча была теплой, душевной, взволнованной. Гавриил Лазаревич читал письмо, которое я привез от Гаврилина. Александра Ивановна плакала. Гаврилин писал: «Вы одни из тех настоящих советских людей, которыми по праву гордится страна. Я приношу вам самую горячую благодарность за помощь, оказанную в трудную для меня пору...» Потом они вспоминали тот вечер, рассказывали, как, выйдя на стук, увидели человека. Он был почти без сознания. В шлемофоне, с пистолетом в руке, окровавленный. Они внесли летчика в избу, раздели его, обмыли и перевязали раны. А утром, четырнадцатого апреля, послышались крики «ура» и по селу загрохотали советские танки.

Через несколько дней Гавриил Лазаревич уже участвовал в боях, освобождал Севастополь. Там, на подступах к Сапун-горе его тяжело ранило. Под Яссами он был ранен вторично. Потом с боями шагнул через Карпаты, освобож-

дал Венгрию, Чехословакию. Там и встретил День Победы. Ныне вместе с семьей живет в поселке Энем, трудится в объединении «Крайсельхозтехника». Часто выступает перед молодежью с воспоминаниями о боях. Александра Ивановна работает вместе с мужем.

☆☆☆

...Пять месяцев пролежал Павел Гаврилин в палатах военного госпиталя. И вот он опять в родном полку среди боевых друзей.

— В апреле сорок пятого, — вспоминает Павел Федорович, — наш полк перелетел на полевой аэродром западнее Одера. Летали на прикрытие танковой армии, наступающей на Берлин. Война приближалась к концу, но в воздухе, как и на земле, было жарко, напряженно...

Последнюю свою победу над врагом Гаврилин одержал девятнадцатого апреля. В паре с лейтенантом Никифоровым провел бой с шестеркой «ФВ-190», намеревавшихся бомбить колонну советских танков. Бомбардировку сорвали, при этом Гаврилин сбил один самолет.

Вскоре над Берлином заалело знамя Победы. Павел подвел итоги своей работы. Двести сорок четыре раза поднял он свой истребитель в небо войны. Провел пятьдесят четыре воздушных боя. Одержал девятнадцать побед. Родина высоко оценила ратные подвиги воина, наградив его орденом Ленина, Золотой Звездой Героя, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны, двумя орденами Красной Звезды.

В 1955 году майор П. Ф. Гаврилин демобилизовался. Долго трудился на заводе. Потом, когда раны, полученные в годы войны, стали напоминать о себе все чаще и чаще, работу оставил. Но с молодежью связи не порывал. Узнал, что в московской школе № 39 организуется музей боевой славы 3-го истребительного авиационного корпуса, которым командовал дважды Герой Советского Союза Е. Я. Савицкий, Павел Федорович помог следопытам разыскать ветеранов этого корпуса, подобрать их снимки, литературу об их подвигах, и с тех пор стал частым гостем ребят. Они всегда рады встрече с бывалым летчиком. С интересом слушают его рассказы, восхищаются мужеством и героизмом его товарищей, однополчан. Любовь к Родине, чувство ответственности за нее прививает он и своим сыновьям Юрию и Виктору, комсомольцам-учащимся.

Несколько лет назад он встретил своих друзей Александру Ивановну и Гавриила Лазаревича Талаловых, спасших ему жизнь. А недавно Павел Федорович побывал в том городе, где в военные годы вместе с боевыми товарищами принимал дорогой подарок — двадцать самолетов Як-1, построенных на средства трудящихся. Это была волнующая встреча. Благодарные жители зачислили П. Ф. Гаврилина Почетным гражданином своего города.

...Когда пролетают скоростные сверхзвуковые истребители, Павел Федорович, глядя им вслед, улыбается:

— Наша смена вахту несет. Счастливые...

Майор в отставке
А. ЖУРАВЛЕВ



ЗА ВЗЛЕТОМ — ВЗЛЕТ

Майор В. ИВЛЕВ.

Фото И. ФЕДОТОВА

Тишина — редкая здесь гостья. Чаще низвергается с высот могучий гром. Вот он ударил опять, прокатился над летным полем, над темной полосой перелеска — взмыл и скрылся в облаках очередной ракетносец.

— Это Владимир Гудзюк, — сказал майор В. Ивлев, проводив истребитель взглядом. — Хороший летчик. Впрочем, в эскадрилье у нас все такие. Ведь к нам приходят не вчерашние выпускники училищ, а с определенным опытом. И на полигоне уже побывали. Теперь овладевают новым для них перехватчиком. А это значит не просто пересечь из кабины в кабину...

С края летного поля снова катятся глупие раскаты. Очередной самолет — в стремительном разбеге. Упругий поток подхватил стальное крыло. Еще мгновение — и острые кили, будто лемеха плуга, вонзились в пласты серых облаков.

Замечательную технику вручил народ воздушным бойцам для надежной защиты неба Родины. И чтобы овладеть ею сполна, нужны разносторонние и глубокие знания, опыт и нужно жаркое сердце, с негасимой романтикой, с неодолимым стремлением постигать и покоять новое.

Они приехали сюда вместе — старшие лейтенанты Владимир Гудзюк, Вячеслав Коврижных и Александр Сарбаев. У каждого перед этим спросили: «Хотите летать на новом для вас истребителе?» И каждый, не раздумывая, ответил: «Хочу!».

— Добрались сюда к обеду, — вспоминает с улыбкой Владимир Гудзюк. — Зашли в штаб — пусто. Куда податься? Конечно, в столовую. Там и увидели нашего нового командира. Кто-то из здешних летчиков кивнул головой на крепко сложенного офицера: «Вот ваш комэск».

Не по уставу представились — за столом. Владимир Васильевич окинул нас взглядом, сказал: «Что же, фамилии ваши теперь знаю. А знакомиться будем там, на аэродроме...» Этими словами было сказано многое. Я так их воспринял: «Парень ты с виду вроде бы ничего, но посмотрим, каков в небе, можно ли тебе доверить такой самолет...»

До первых полетов — как с земли до неба. Сначала — теоретические занятия. Потом — строгие зачеты. И опять работа на земле — занятия на тренажере, в кабинах истребителей, изучение района полетов, запасных аэродромов. И снова зачеты, зачеты... Всему этому, казалось, не будет конца. Но опытные методисты майор Ивлев и его боевые помощники — командиры звеньев — были неотступны: новичкам должно быть ясно, понятно. И направили на это все свои знания, все свое мастерство.

— Нам так все «разжевали», — вспоминает старший лейтенант Гудзюк, — что самолет, его аэродинамические особенности мы знали доподлинно, что может подстергать нас в воздухе, — досконально.

Волновались летчики, когда командир сказал: «Сегодня полетим!». И это естественно. Но это волнение не таило в себе и намек на робость. Оно было вызвано самим эмоциональным настроем: наконец-то увидим, почувствуем, каков он в небе, этот истребитель!

До вывозных полетов на спарке каждый получил хороший «налет» на тренажере. И вот первый взлет, первый бросок в небо. И «посыпались» ошибки. Летчики в недоумении: почему? Зря, выходит, время в классах теряли, на специальной аппаратуре тренировались, в кабинах самолетов?.. «Нет, не зря, — сказал майор Ивлев, — ваши ошибки — это

продолжение спора между новым и старым, но на этот раз уже в воздухе».

Комэск предвидел промахи летчиков. Знал он истребитель, с которым недавно они распрощались, знал его особенности, ибо сам обретал на нем крылья. Предупреждал: разница в пилотировании заметная. И требовал от подчиненных тщательно, элемент за элементом, отработать все на земле, особенно взлет и посадку. Но одно дело тренажер, а другое — сам самолет. На тренажере хоть поперек полосы садись — чем рискуешь? А в небе... Старший лейтенант Сарбаев все помнил, когда рулил на взлетно-посадочную полосу. Но в наушниках прозвучала привычная команда «Взлет разрешаю», и ручку управления — разом на себя, до отказа, как на старом истребителе. Прежний навык сработал. И тут же — замечание: «Ручку! Ручку!» Вспомнил: управление надо держать почти в нейтральном положении. Иначе произойдет ранний подъем носового колеса, ранний отрыв самолета. Ранний отрыв — без достаточной скорости — опасен.

Все огрехи исчезли довольно быстро. С помощью опытных воздушных бойцов эскадрильи психологический барьер «вживания» в новую машину был преодолен. Старым навыкам прочно противостояли новые. И пришла уверенность. Впереди были очередные сложные старты.

Вспомним крылатое выражение летчиков фронтовой поры, для которых тактика была вторым оружием: «Боем живет истребитель!» Боем жила и эскадрилья майора Ивлева. Задачи с каждым



днем усложнялись. Все большего и физического, и умственного напряжения требовала нескончаемая работа в небе. Первые перехваты учебных целей не у всех были победными. С незачетной пленкой вернулся на землю старший лейтенант Вячеслав Коврижных. Переживал неудачу, надеялся в следующем полете исправить ошибку, но опять возвратился ни с чем.

Командир звена майор П. Сафронов, испытанный мастер ракетного удара, занимался с Коврижных на тренажере, давал всевозможные вводные. Снова летал на спарке. Подключился и майор-инженер Ю. Даланов, знаток бортовых прицелов. И Коврижных, как говорят летчики, «ухватил» — понял, как надо держать упрямую «бусинку» в электронном кольце, когда производить пуск не спеша, учитывая ошибки, а когда и с ходу, в зависимости от ракурса атаки. Счастливый приземлился после нового учебного боя — победил! Прямо, открыто глянул в глаза товарищам.

Но жить боем — не значит очертя голову, бездумно кидаться из одной схватки в другую. Думать надо и до атаки, на земле, и после, когда результат налицо. Каждый учебный бой ярко запечатлевается в целкой памяти летчика, но еще ярче — на ленте контрольно-записывающей аппаратуры. И комэск, и командиры звеньев учили подчиненных анализировать бой по материалам объективного контроля, делать верные выводы из ошибок.

☆☆☆

Как и прежде, в напряженном ритме продолжалась наземная подготовка. Теперь, когда летчики освоили технику пилотирования, их перенацеливали на достижение максимальной эффективности каждого воздушного боя, совершенствование тактического мастерства. Настал черед людям, призванным жить боем, спать воедино летную и огневую выучку.

Путь взяли верный — нельзя допускать, чтобы отрабатываемые по программе учебно-боевые задачи воздушные бойцы воспринимали как нечто забытое, как рецепт на все случаи жизни. Летчик-истребитель — профессия творческая, и главное в ней — поиск. По рекомендации методического совета полка майор Ивлев внес коррективы в самостоятельную учебу пилотов, потребовал уже не только знания упражнений, но и самостоятельности мышления, инициативы, живого творчества...

Отвлечемся на минуту. Известно, что шахматисты, играя, сражаясь, могут без доски, мысленно передвигать фигуры, обдумывать решающий ход, готовить неотвратимый удар противнику. Из множества вариантов они выбирают самый ошеломляющий...

И в летном деле есть что-то похожее, есть такая «игра» — моделирование атаки. Мысленно в классе, в кабине тренажера, а затем и самолета летчик-истребитель до взлета создает модель предстоящего поединка с «противником». Из всего арсенала приемов борьбы он выбирает самый для данной обстановки подходящий. А на случай ее изменения — запасные. Их и реализует в бою. Вот этому и учили прибывших летчиков.

Сотвори бой — этим была пронизана их самостоятельная учеба. Каждый готовил реферат на темы ведения современного воздушного боя. Давая задания подчиненным, комэск учитывал конкретный тип самолета, вероятного противника. Поиск наиболее эффективного способа его уничтожения начинался с тщательного изучения летно-тактических характеристик и возможностей огневого и радиолокационного противодействия, боевого порядка, методов преодоления зоны ПВО.

После этого, зная боевые качества собственного истребителя, пилоты строили свой маневр с расчетом на внезапность, результативность атаки. «Проигрывались» все варианты, задавались различные ракурсы перехвата, и все это потом выносилось на обсуждение товарищей.

☆☆☆

Интересный реферат подготовил старший лейтенант Коврижных. Он разработал воздушный бой с истребителем и выступление свое иллюстрировал подробными схемами, точными расчетами.

Зрелыми в тактическом отношении были рефераты и других летчиков. Ценно, что молодые пилоты при моделировании боя использовали опыт своих старших товарищей, командиров, которые, участвуя в летно-тактическом учении, решительно и смело действовали на предельных параметрах полета, все «выжимая» из техники.

Подтверждалась, жила давняя истина: в воздушном бою побеждает тот, кто постоянно, настойчиво, серьезно готовится к нему на земле. Беседуем с офицером, руководителем полетов. Он с восхищением рассказывает об инициативе одного из летчиков в воздухе, его умении в критической ситуации одерживать безусловную победу в небе.

Случилось так, что наводил истребитель на цель молодой штурман, а опытный, передоверив ему, в решающий момент не подстраховал. Неточно произведя расчет, специалист командного пункта вывел перехватчик в такое положение, когда для достижения успеха оставался единственный шанс — резкий и решительный маневр. Штурман хотел было дать команду, но этого уже не потребовалось: летчик, поняв, что случилось, энергично довернул машину и произвел учебный пуск.

— Пленку контрольно-записывающей аппаратуры проявили сразу же после посадки, — говорит руководитель полетов. — Не терпелось взглянуть. Не верилось, что на таком отчаянном крене, при таких перегрузках пуск был успешным. И вот пленка в руках. Смотрим — все точно. Никаких отклонений. Молодец!

Кто же этот летчик? Мысленно я видел перед собой то самого комэска майора Ивлева, занявшего призовое место в конкурсе на лучшую технику пилотирования и боевое применение, то командира звена майора Сафронова, снайперски сбивавшего мишени на полигоне. Оказалось, ни тот, ни другой. Инициативный и умелый воздушный боец, отличившийся в этот раз — молодой летчик Владимир Гудзюк!

Если на мгновение представить себе картину сложившейся ситуации, молниеносную работу летчика-истребителя, понять его волю к победе, можно твердо сказать: качество учебы в эскадрилье майора Ивлева очень высокое. Командиры методически правильно готовят людей для главного — для успешного боя с любым противником.

☆☆☆

Опыт обучения летчиков на новых для них самолетах в эскадрилье добывался по крупицам. Обыденное выражение — на ошибках учатся — для комэска, командиров звеньев приобрело особый смысл. Они не просто выявляли просчеты подчиненных, как на земле, так и в воздухе — они группировали их по характеру, изучали истоки, анализировали, а на основе анализа вносили поправки в методику обучения.

Передо мной блокнот. Читаю знакомые имена летчиков: Владимир Гудзюк, Вячеслав Коврижных, Александр Сарбаев. Их начальная пора обучения — первые полеты. Первые ошибки. Не получались взлет и посадка. Прошло время. Ошибки есть, но совершенно иные — ошибки роста. Те, что возникают при отработке более сложных полетных заданий. Это естественно. Но вот что хорошо: ошибки сложных заданий изживаются быстрее чем те, первые. Это говорит о возросшем летном мастерстве молодых офицеров.

При обучении и воспитании молодых воздушных бойцов, командиры твердо соблюдали принцип: от простого — к сложному. Строгая методическая последовательность без забегания вперед, без перескакивания тех ступеней, по которым летчик поднимается к мастерству, — вот закон, который незыблем для майора В. Ивлева и его помощников.

— Некоторые пилоты иногда с усмешкой воспринимают эти понятия — методическая последовательность, ступенчатая подготовка, — говорит комэск. — Им не терпится сразу стать асами. Но поспешность в любом деле, а в нашем особенно, недопустима, вредна. Кстати, последовательность в обучении вовсе не сдерживает, напротив, ускоряет процесс становления молодых летчиков. Тому подтверждение: наши пилоты успешно выполнили программу обучения. А она была довольно насыщенной.

От простого — к сложному шли летчики. Освоены средние высоты, взята «потолок», на очередь встали высоты малые, а малые — это самые трудные...

И опять работа на тренажере, тщательная шлифовка техники пилотирования на спарке, на боевом самолете и, наконец, первый старт на перехват цели.

— Тренировался, готовился, все шло нормально, — вспоминает старший лейтенант Сарбаев, — а вылетел на перехват, стал допускать ошибки. После посадки командир внимательно выслушал, все разъяснил и снова отправил на тренажер. Помогло. В следующем полете я на «пятерку» сработал. Командир ничего не сказал, только крепко пожал мне руку и улынулся: так, мол, и надо держать. Сейчас с ним парой летаем. Он — ведущий, я — ведомый.

За взлетом — взлет. Продолжается боевое становление молодых летчиков.

Подполковник Е. ЧУМАКОВ

* После полета.
Фото В. СМЕТАННА



КОМСОМОЛЬСКИЕ НАГРАДЫ КОСМОНАВТАМ

СОВЕТСКИЕ КОСМОНАВТЫ в рядах Ленинского комсомола проходили первую школу гражданской зрелости и коммунистической убежденности, школу готовности к подвигу. И естественно, что после выполнения очередного полета и сдачи официальных отчетов о его результатах космонавты приходят в ЦК комсомола, рассказывают о своих заоблачных рейсах, о выполнении поручений Коммунистического союза молодежи.

Конференц-зал ЦК ВЛКСМ — свидетель многих значительных событий в жизни Ленинского комсомола. По доброй традиции в этом зале регулярно собираются лучшие представители молодого поколения страны — передовики производства и ударных комсомольскихстроек, работники науки и техники, лучшие воины армии и флота, отличники учебы. Они рассказывают о достигнутых успехах, делятся своим опытом, планами на будущее.

В теплой товарищеской обстановке прошла и очередная традиционная встреча в ЦК ВЛКСМ героев полетов в космос, посвященная успешному выполнению большой и сложной программы научного комплекса «Салют-6» — «Союз». В ней участвовали первые «космические долгожители» станции «Салют-6» Ю. Романенко и Г. Гречко, проработавшие на ее борту 96 суток, их сменщики — герои самого длительного в истории космонавтики 140-суточного полета В. Коваленок и А. Иванченков, члены международных экипажей, выполнявших полеты по программе «Интеркосмос», представители комсомольских организаций столицы. Сердечно поздравив героев космической эпопеи с отличным выполнением задания Родины, первый секретарь ЦК ВЛКСМ Б. Н. Пастухов подчеркнул, что юбилейный год комсомола советские космонавты ознаменовали особенно яркими достижениями в освоении космоса, что свою подзвездную вахту они посвятили 60-летию Ленинского комсомола.

Известно, что летчики-космонавты, несмотря на большую занятость основной работой, активно участвуют в работе комсомола по воспитанию советской молодежи. Отправляясь в полет, летчики-космонавты берут на борт кораблей вымпелы и другие награды комсомола, а затем, возвратившись на Землю, вручают эти реликвии комсомольским организациям, добившимся наилучших результатов в борьбе за выполнение решений XXV съезда КПСС и XVIII съезда ВЛКСМ. Теплые, проникновенные телеграммы, посылаемые космонавтами с бортов своих кораблей и станций комсомольским коллективам предприятий,строек, колхозов и совхозов, мобилизуют молодежь на самоотверженный труд для блага Родины. Юноши и девушки высоко ценят эти приветствия, борются за право получить вымпелы и награды, побывавшие в космосе. Очередную партию таких наград передал во время встречи летчик-космонавт СССР Петр Климук.

За успешное выполнение космических полетов и проявленные при этом мужество и героизм, а также за активное участие в коммунистическом воспитании советской молодежи космонавтам были вручены высокие награды Ленинского комсомола.

А. АНУФРИЕВ,
ответственный организатор ЦК ВЛКСМ

Из истории отечественной авиации

ВОЗДУШНЫЙ МОСТ РЕВОЛЮЦИИ

В конце марта 1919 года, в разгар гражданской войны, рабочие и крестьяне Страны Советов с воодушевлением встретили весть о победе социалистической революции в Венгрии. Материалы о событиях в Венгрии сразу стали основными в международных обзорах советской прессы. Революционная Россия тысячами митингов, собраний, съездов приветствовала восставших венгерских братьев. По описаниям очевидцев, при сообщении этой новости на VIII съезде РКП(б) зал загремел от аплодисментов и радостных криков. Все делегаты в волнении вскочили с мест и, не сговариваясь, запели «Интернационал».

В. И. Ленин внимательно следил за развитием событий, поддерживал постоянную связь по радио с руководителями Венгерской республики. Но этого было недостаточно, требовались личные контакты. Установить их можно было только с помощью авиации.

В книгах по истории гражданской войны встречаются лишь краткие упоминания о совершившихся перелетах. Восстановить некоторые подробности этих первых международных рейсов советских летчиков помогают сохранившиеся архивные материалы и газетные заметки.

В отчете Наркомвоена Украины за март—май 1919 года указывается, что перелет Киев—Будапешт был поручен военному летчику Ходоровичу. Восьмого апреля 1919 года он поднялся в воздух, а «11 апреля самолет, на котором вместе с Ходоровичем летел венгерский коммунист т. Фодор, благополучно опустился в Будапеште». В Киев летчик Ходорович вернулся 31 апреля, «выполнив блестяще задачу».

☆☆☆

Интересные сообщения о самом первом перелете находим в газетах «Коммунист» (Киев) от 16 мая 1919 года и «Большевик» (Каменец-Подольск) от 24 мая. Из них видно, что особенно тяжелым оказался обратный путь «из-за развития военных действий со стороны Румынии и пло-

хой погоды». Перелет через Карпаты совершался на высоте 3 700 метров. Внизу были густые облака, толщина которых доходила до 1 700 метров. Поэтому ориентироваться приходилось по солнцу.

В Галиции, близ деревни Подгайцы, самолет совершил очень рискованную вынужденную посадку, где летчик был интернирован галицийскими властями, однако, благодаря настойчивости венгерского консула, ему разрешили продолжить полет. Через два часа пять минут после подъема из Подгайц самолет приземлился близ ст. Казатин, пробыв в воздухе за время полета туда и обратно 17 часов 30 минут. За этот подвиг летчик Ходорович был представлен к награждению орденом Красного Знамени.

В газете «Коммунист» от 18 мая 1919 года летчик Ходорович поделился с читателями своими впечатлениями. Красный Будапешт поразил его красотой и революционным порядком. Пилот рассказывал о том, как напряженно работают на заводах и организованы в батальоны венгерские пролетарии.

К сожалению, никаких биографических сведений об этом человеке пока найти не удалось. Его фамилия встречается еще в одном маленьком сообщении в газете «Красная Армия» (Киев) от 27 июня 1919 года, где говорится, что некоторые руководители Украинской республики, в том числе и командующий украинской Красной Армией Антонов-Овсеенко, вечером

НЕЛЕГКО ПУТЬ К УСПЕХУ

Самолет планировал на посадку. Командир звена Владимир Купцов, сидя в инструкторской кабине, по привычке отсчитывал в уме: «Двадцать метров... пятнадцать... десять...» Но курсант не выравнял самолет. Пришлось вмешаться в управление.

Потом, стоя на краю аэродромного поля, Купцов нервно тербил сигарету и поглядывал исподлобья на подходившего к нему Блохина.

Из всех курсантов он, пожалуй, больше всех пришелся Купцову по душе. Сдержанный, старательный, немногословный и трудолюбивый, дисциплинированный.

В авиаспортивном клубе Сергей появился, когда ему было шестнадцать лет.

— Хочу летать!

— В каком классе учишься? — поинтересовался Купцов. (Уж больно хрупким, худощавым показался юноша). Начитался, поди, книжек о романтике летной профессии, вот и потянуло в авиацию.

— В девятом, — ответил юноша.

— В летчики принимаем с восемнадцати лет. Придется пару годков подождать, — сухо обронил Купцов.

Но Сергей ждать не стал. Да, он действительно немало читал о летчиках, и небо действительно влекло его почти с детских лет, а от своего отца — танкиста, человека военного, прошедшего суровую школу жизни, он перенял упорство при достижении цели. И чтобы хоть чуточку быть ближе к небу, записался в парашютную секцию, благо прыгать разрешается с шестнадцати лет.

Через два года, имея несколько прыжков с парашютом, Сергей Блохин снова пришел в самолетное звено. Теперь в авиаспортивном клубе он уже не новичок, его — студента электромеханического факультета Смоленского филиала Московского энергетического института, спортсмена-парашютиста уважают и товарищи, и инструкторы.

...Теперь Купцов, глядя на Блохина, задумывался. В воздухе держится молодец, взлет, набор высоты, виражи и развороты получаются, как у заправского летчика, а вот с посадкой не ладится.

— Не видишь землю, Сергей, — вздохнул Купцов.

— Да вы что! Зрение у меня стопроцентное! — ответил Блохин.

— Я не о том... Ты не умеешь точно определять расстояние до земли...

Сергей залился краской: «Значит, опять эти вывозные полеты? Другие уже самостоятельно летают, а меня снова возить будут?»

Купцов словно прочитал его мысли.

— Зря утешить небо тебе никто не даст. Будешь на земле тренироваться.

Вон видишь вышку? Полежай-ка, мил друг, наверх и смотри оттуда, как из самолета на посадке: двадцать пять метров вперед и пятнадцать градусов влево. Понял? Набивай глаз. Помогает, из собственного опыта знаю.

Вскоре Купцов снова полетел с Блохиным на проверку техники пилотирования и снова безжалостный приговор: «К самостоятельному вылету не допускать».

Напрасно Сергей доказывал начальнику клуба, что командир звена неправ, что он, Блохин, вполне подготовлен к первому самостоятельному вылету на Як-12.

— Я слетаю! Вот увидите, слетаю! Вы только доверьте мне!

Одного не знал тогда Сергей Блохин: в авиации на одних эмоциях и заверениях далеко не улетишь, нужно еще и умение управлять самолетом.

И, быть может, не улыбнулось бы летное счастье Сергею Блохину, если бы не его настойчивость. Он и не знал тогда, в те «черные» невезучие дни, когда программа вывозных полетов им уже полностью выбрана, когда лимит исчерпан и когда в головах мужей авиации уже созрела горестная формулировка: «Отчислить по летной неупеваемости...» — он и не знал тогда, что существует все-таки фортуна, удача, и что он обязан прежде всего человеку, который лично на себе испытал боль вынужденного отлучения от неба, Владимиру Леонидовичу Купцову.

26 июня делали облет Киева на самолете, который пилотировал летчик Ходорович.

Вот сообщение еще об одном полете в Венгрию.

«В настоящее время, — указывалось в отчете, — в перелете Киев—Будапешт находится военный летчик Увофлота т. Андерс с пассажиром т. Платтеном».

Известно, что аналогичные полеты совершали и летчики Советской Венгрии. Киевская газета «Большевик» сообщила 3 мая 1919 года о том, что 1 мая во время митинга на Софиевской площади выступил венгерский летчик, передавший братский привет от трудящихся своей сражающейся родины. Об одном из таких полетов рассказывалось в газете «Красная Армия» от 28 мая 1919 года в заметке «Прилет венгерского летчика в Киев». В ней говорилось, что 21 мая поздно вечером при свете костров в Киеве, на Посту-Волынском опустился венгерский летчик Добош с пассажиром — комиссаром по военным делам Тибором Самуэли.

Вылетов из Будапешта 19 мая, они в тот же день в 11 часов вечера опустились в Виннице, покрыв расстояние в 800 с лишним верст без посадки в течение 7 часов 30 минут. Потратив весь следующий день на поиски бензина и осмотр мотора, 21 мая они вылетели в Киев, где и приземлились через два часа полета. А 25 мая состоялось чествование русскими летчиками прилетевшего на Украину венгерского авиатора.

В. И. Ленин через т. Самуэли прислал в Будапешт свое известное приветствие венгерским рабочим, написанное им по просьбе Бела Куна.

Перелеты над занятой противником территорией на довольно значительные расстояния требовали немалого мужества и от пилотов, и от пассажиров. Так, например, самолет, на котором возвращался из Будапешта известный революционер Ф. Платтен, совершил вынужденную посадку на румынской территории. Румынские власти выдали его Петлюре. Платтен спасло то обстоятельство, что Петлюра после неудачных переговоров с французами попытался начать мирные переговоры с Советским правительством. И, зная о роли Ф. Платтена в Коминтерне, решил воспользоваться его посредничеством. Переговоры впоследствии были петлюровцами прерваны.

Братские отношения Советской России и Советской Венгрии укреплялись с каждым днем. Однако в неравной борьбе с силами Антанты в августе 1919 года венгерская революция потерпела поражение. Несмотря на это, ее историческое значение очень велико.

В 1979 году венгерский народ празднует 60-летие своей первой социалистической революции. Отмечая эту дату, мы вспомним и первых летчиков революции, совершивших в те дни славные дела во имя пролетарского интернационализма.

И. СЕРОВ

Читайме В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

- ПРАЗДНИК ПОБЕДЫ
- ВЕЛИЧИЕ ПОДВИГА
- ВОЗЬМИ В ПРИМЕР ГЕРОЯ
- СИЛА ВОЙСКОВОГО ТОВАРИЩЕСТВА
- СЕВАСТОПОЛЬЦЫ
- ЮНОСТЬ МАРШАЛА
- ФРОНТОВОЙ СУВЕНИР

Молодежи о жизни Военно-Воздушных Сил

● ПРОДОЛЖАТЕЛИ ДЕЛА ОТЦОВ

● Успехи умножим, закрепим [о делах Воронежского аэроклуба ДОСААФ]

Авиационный спорт: опыт и проблемы

● МЕРОЙ ЗАВТРАШНЕГО ДНЯ
В помощь участнику Спартакиады

- ВОСЬМИГРАННАЯ ПЕТЛЯ
- БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ — ПРЕЖДЕ ВСЕГО
- ПОСТРОЙ ЭТИ МОДЕЛИ
- ДВУХБАЛОЧНЫЕ САМОЛЕТЫ (отвечаем на вопросы читателей)
- НОВЫЕ КНИГИ
- СТИХИ
- АЭРОСМЕСЬ
- УГОЛОК ДОСУГА

Купцов взял Сергея за руку, отвел в сторону и тихо так, доверительно сказал:

— Понимаешь, Сережа, мне кажется, ты на посадке излишне напряжен. Постарайся немного расслабиться, и у тебя получится, я уверен, получится. Но для этого надо...

Внимательно слушал Блохин командира звена. А потом снова и снова лазал на вышку и тренировался определять расстояние до земли, снова и снова проигрывал весь полет на земле — «пеший по-летному», затаив дыхание, смотрел за посадками тех счастливиц, которые уже давно летали самостоятельно, и вполне серьезно верил услышанному однажды от Купцова: «Сто посадок увидел — все равно что сам одну сделал...» И вот настал тот счастливый день, когда Сергею Блохину разрешили вылететь самостоятельно.

...Недавно мне довелось побывать в авиаспортивном клубе, когда десятки студентов, рабочих и школьников, пожелавших стать летчиками и парашютистами, с интересом слушали выступления бывалых авиаторов. Абитуриентов, прямо скажем, было много. Потом разошлись по классам: парашютисты — к себе, летчики — к себе. Командир звена Владимир Купцов, глядя на многочисленную аудиторию, довольно потирал руки: «Идут люди в авиацию, идут...»

Он обстоятельно рассказал о программе обучения: с декабря по апрель — теория; со второй половины

мая и по август включительно — полеты. Летать, естественно, будут те, у которых хорошо идут дела на работе и в учебном заведении. И чтобы показать «плоды» труда коллектива авиаспортивного клуба, попросил сказать о себе несколько слов Сергея Блохина.

К доске вышел хрупкий с виду паренек, оперся рукой о двигатель, установленный на стенде, долго молчал и наконец выдал:

— Ну сами понимаете, я старался...

По-видимому, он посчитал, что информация вполне исчерпывающая, и замолчал.

— Все понятно, — донеслась реплика, грянул смех.

Стало немного обидно за Сергея. Такими нелегкими путями он шел к успеху, а вот рассказать о себе не смог. Но это сделали за него начальник клуба Василий Иванович Галицкий и командир самолетного звена Владимир Леонидович Купцов.

Три года подряд, на областных соревнованиях по самолетному спорту, на которых, кстати, участвовали также и летчики-профессионалы, Сергей Блохин занимал первое место, добиваясь высокого титула «Абсолютный чемпион области». Но, пожалуй, самой блистательной победой была его победа над собой.

А. ДЕМЧЕНКО,
заместитель председателя
областной Федерации
самолетного спорта

Смоленск

Герман МАРИНИН

ЛЕТНЫЕ БУДНИ

*Рыданье или стон,
прислышалось: нет, нет!
Под темно-синими
сплошными облаками,
Закрывшими и небо,
и полдневный свет,—
Курлычет песня
грустными строками.
Сильнее, громче
песенный мотив
Звучит мелодией,
печальной и знакомой,—
Я жду, смотрю,
в оцепенении застыв,
В далекий перелет
пернатыми влекомый.
Возьмите, слышите,
возьмите в дальний путь!
Я догоню, сейчас
стремительно взлетаю!
Безудержно и бьется,
и трепещет грудь,—
Но вдаль углом упрямым
птицы улетают.*

ПРЫЖОК ЧЕМПИОНА

Технику выполнения комплекса чемпионом мира по акробатике **Н. УШМАЕВЫМ** комментирует старший тренер сборной команды страны, заслуженный тренер СССР **В. ЖАРИКОВ**

На последнем чемпионате мира по парашютному спорту в Загребе достигнуты высокие результаты в индивидуальных акробатических прыжках. Большинство мужчин в десятке сильнейших показали время комплекса меньше 7с, среди женщин — меньше 8с. Для ведущих спортсменов характерны три основных способа выполнения фигур: первый — плотная группировка с низким расположением рук; второй — плотная группировка в середине фигуры с полным выпрямлением ног и рук при торможении; третий — плотная группировка в середине фигуры с частичным увеличением площадей при торможении.

На протяжении многих лет одним из лучших акробатов мира является наш спортсмен заслуженный мастер спорта Николай Урмаев. Он выполняет комплекс фигур в плотной группировке. Ниже публикуются основные моменты из комплекса чемпиона мира, который был заснят во время тренировок воздушным оператором сборной команды страны мастером спорта Юрием Соболевым (время комплекса — 6,1с). Обратите внимание на расположение основного парашюта — он находится высоко на спине, главная круговая лямка опущена вниз.

Техника выполнения комплекса Н. Урмаевым отличается чистотой, надежностью. Низкое расположение рук помогает наиболее эффективно использовать поток для вращения.

1. После отделения от самолета Николай разгоняется в плотной группировке: бедра подняты и запасному парашюту (ПЗ), чтобы удержать горизонтальное положение тела, руки слегка отведены назад, ладони на потоке, пальцы вместе. Голова наклонена вниз.

2. Набрав наибольшую скорость падения, примерно, на 15—17 секунде, спортсмен начинает выполнение фигуры. Ввод в правую спираль: опорную (правую) руку он вынес вперед — в сторону и поставил ее под углом к потоку, маховую (левую) руку тянет в сторону выполнения спирали. Ноги в плотной группировке.

3. Для увеличения скорости вращения Урмаев приподнимает левый локоть, создавая таким образом крен тела, в работу подключает бедро и голень правой ноги — они поставлены под углом к потоку.

4. Поворот на 25—45 градусов. Спортсмен левую руку поднес слишком близко к голове, поэтому, чтобы не было кабрирования, ему пришлось чуть разгруппировать правую ногу — бедро оттянуть от ПЗ.

5—7. Поворот 110—180 градусов. Исправив положение, Николай, чтобы увеличить скорость вращения, резко подтягивает ноги к ПЗ, руки переводит в нейтральное положение, вначале локти отведены назад (5), потом прижимает к телу (6). Вращение продолжается.

8. Поворот на 270—360 градусов.левой рукой начинает тормозить скорость вращения. Затем, чтобы быстрее остановить вращение, парашютист подключает и ноги, чуть разогнув их в тазобедренных суставах (колени отошли от ПЗ).

9. Правая спираль закончена. Тут же спортсмен принимает невыгоднейшее положение тела для ввода в левую спираль: левая рука в потоке, правой выполняет маховое движение, голени и бедра — под углом к потоку.

10—13. При вращении ноги подтягиваются вплотную к ПЗ, левая рука опускается вниз (10), затем переводится в нейтральное положение (12), правая отводится назад (10), в нейтральное положение (11), затем ставится в поток вниз для торможения скорости движения (13).

14—15. Спортсмен во время гашения скорости чуть отпускает ноги, а руки ставит в исходное положение для сальто.

16. Руки дают на поток, ноги подтягиваются к ПЗ.

17—18. Начинается кувырок назад: руки дают на поток, ноги в плотной группировке, голова опущена вниз.

19—20. Руки в нейтральном положении. При переходе в положение головой вниз, спортсмен чуть разгибает ноги в тазобедренных суставах для торможения скорости вращения (20).

21—22. Руки, опережая вращение, ставятся в положение для ввода в спираль. Но так как их площадей не хватило для погашения вращения, спортсмену пришлось чуть отпустить ноги. Исправив ошибку, он тут же поставил ноги на ввод в спираль.

23. Опорная (правая) рука вынесена вниз под углом к потоку, левая производит маховое движение вперед. Создан хороший наклон тела для вращения.

24—25. Идет вращение: правая рука эффективно работает в потоке (23, 24, 25), левая переходит в нейтральное положение (24, 25), ноги все плотнее подтягиваются к ПЗ.

26—27. Вращение продолжается: ноги в плотной группировке, руки — в нейтральном положении. При подходе к 270 градусам спортсмен готовится гасить скорость движения: почти прямая левая рука отведена назад (27).

28. Выставив левую руку в поток и слегка разогнув ноги в тазобедренных суставах, Урмаев начинает тормозить скорость вращения. Голени ног поставлены на ввод в следующую фигуру.

29. При вводе в спираль здесь спортсмен допустил ошибку: левую (опорную) руку далеко отвел в сторону. Кроме того, чтобы не было наклона на правый бок, ему пришлось отвести в сторону и правую руку, вследствие этого с запозданием выполнил маховое движение и только тогда, как бы оттолкнувшись о поток, он начал вращение влево.

30—32. При вращении левая рука работает хорошо в потоке, правая переводится в нейтральное положение, ноги в плотной группировке.

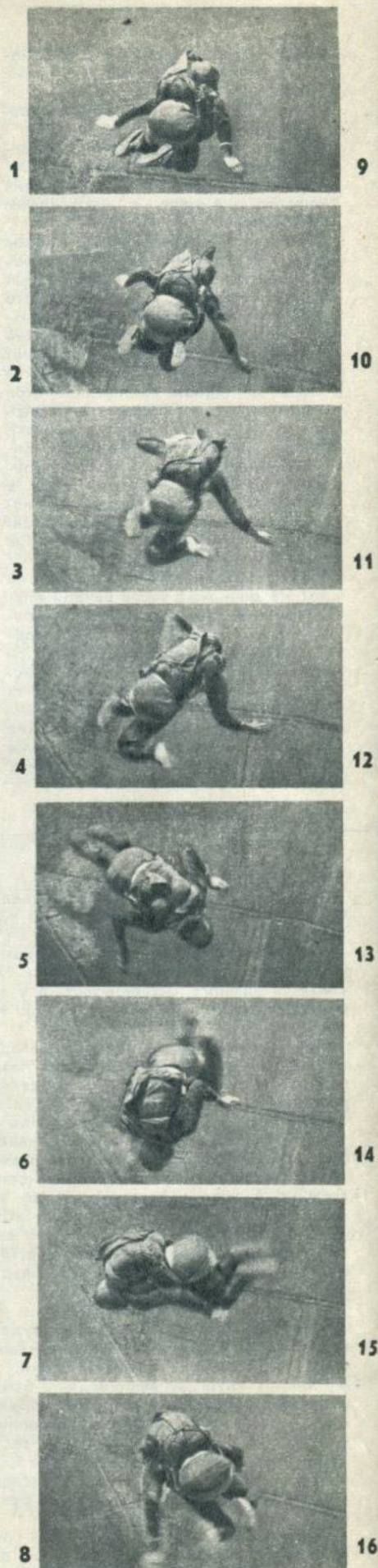
33. Правой рукой начинает тормозить скорость вращения, в работу подключаются и ноги — их немного разогнул в тазобедренных суставах.

34—36. Спортсмен начинает выполнять сальто: руки дают на поток, колени подтягиваются к запасному парашюту, голова опущена вниз.

37. Для ускорения вращения подключаются в работу ноги (голень упираются в поток).

38—39. Так как это сальто — последняя фигура в комплексе, спортсмен для торможения вращения подключает все площади тела — выпрямляет ноги, руки, особенно эффективно поставлены на торможение ладони.

40. Комплекс закончен. Пока есть время, спортсмен продолжает падать, широко раскинув руки и ноги.





17



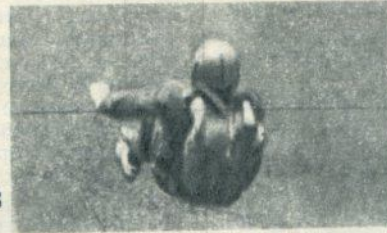
18



19



21



22



23



25



26



27



29



30



31



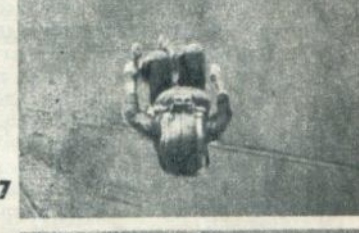
33



34



35



37



38



39



41



42



43



45



46



47



„ЯНТАРЬ-СТАНДАРТ“

Особенности пилотирования

В наши авиаспортклубы стали поступать новые планеры стандартного класса «Янтарь-стандарт» польского производства, целиком изготовленные из стеклопластика. Скоро они в клубах полностью заменят деревянные «Кобра-15». У «Янтара» более совершенные аэродинамические формы. Он, как и все современные парители, оснащен резервуарами для водобалласта, рассчитанными на 100 литров воды. Это дает возможность менять нагрузку на крыло от 32 кг/м² до 45 кг/м² и улучшать его маневренные свойства.

Кабина пилота одинаково удобна для пилотов малого и большого роста (до 185 см). В ней предусмотрены регулируемые спинка и педали руля поворота. На спинке прикреплен подголовник, который можно подгонять по росту, как на земле, так и во время полета. Положение пилота в кабине полулежачее, поэтому он не устает даже при длительном полете. Надо иметь в виду, что в целях сохранения центровки, отклонение спинки до конца назад предусмотрено только для тяжелых пилотов. Фонарь обеспечивает хороший обзор. Ручка управления компенсирована триммером. Все это облегчает полет.

«Янтарь» имеет существенное отличие и в эксплуатации. Он менее чувствителен к атмосферным воздействиям, чем «Кобра-15». Его можно хранить недолгое время под открытым небом. Но в дождливую погоду рекомендуется снимать чехлы, иначе они намокают и долго не высыхают. Причем, на верхней нише воздушных тормозов собирается вода. И если ее не удалить, она может попасть в крыло.

Большое внимание следует уделять системе балласта. Заправлять баки только чистой водой. Производить заправку прямо из водопроводной сети нельзя. Сильное давление может разорвать резервуары. Воду надо заливать самотеком че-

рез воронку и полностью оба бака. Запрещается пользоваться балластом, если температура на земле не превышает 10 градусов тепла.

Первый полет на планере надо делать обязательно без балласта. Взлет без него не трудный. Элероны довольно эффективны даже при небольшой скорости. На «Янтаре» можно взлетать и при небольшом боковом ветре 2—3 м/с. В этом случае лучше использовать короткий буксировочный фал. Крыло на землю при взлете падает редко и только в начале разбега. Планер отрывается на скорости 75—80 км/ч. Не надо стараться отрывать его на меньших скоростях.

Ну, а как действовать, если все-таки при взлете крыло упало на землю? При первых полетах — отцепляться немедленно, без каких-либо попыток поднять его. Иногда же на площадке не бывает выпускающего и приходится взлетать, балансируя в струе воздуха от винта самолета. Тогда случается, что в начале разбега крыло падает на землю и его часто удается поднять. Это во многом зависит от покрытия площадки или аэродрома. Если на взлетной полосе высокая и густая трава, да еще мокрая, сопротивление упавшего крыла большое, планер потянет в сторону. В этом случае нужно немедленно отцепиться. Если же трава короткая и сухая, крыло хорошо скользит по ней и нет тенденции планера изменять направление, его удастся поднять. Полет на буксире производится на скорости не менее 110 км/ч.

Взлет с балластом несколько тяжелее, особенно если баки залиты водой не полностью. При крене жидкость перетекает в резервуар накрененного крыла, и оно падает на землю. Поднять его удастся редко. Всякий раз приходится немедленно отцепляться. Немалую роль играет и правильное сопровождение. Бывают слу-

чай, когда выпускающий держит крыло не горизонтально и в начале разбега, не исправив нарушенное равновесие, бросает его. В итоге касание консолю о землю — и отцепка. Отрывается планер от земли при скорости 85 км/ч. Буксировка за самолетом производится на скорости не менее 120 км/ч.

В свободном полете «Янтарь» устойчив. В штопор срывается неохотно. На минимальной скорости нос фюзеляжа поднят над горизонтом довольно высоко. Ручка в таком положении почти полностью добрана на себя. Перед сваливанием у планера появляются характерные признаки потери скорости: начинается вибрация фюзеляжа, стабилизатора, стрелка указателя скорости дрожит. Это своеобразное предупреждение о том, что планер находится на критических углах атаки и происходит срыв потока с крыла.

При полете без балласта эти признаки ощущаются, когда скорость прямолинейного полета около 70 км/ч, а с балластом — 80 км/ч. При сваливании поперечное равновесие можно удержать, то есть планер будет парашютировать и при отдаче ручки управления от себя быстро восстанавливает потерянную скорость и возвращается к нормальному полету.

Перетягивание ручки управления на себя при выполнении спиралей проявляется в вибрацией, сужением радиуса поворота, колебаниями стрелки указателя скорости, опусканием носа фюзеляжа вниз. Если спираль делается с креном 30 градусов, скорость сваливания без балласта около 80 км/ч, с полной нагрузкой — 90 км/ч. При выводе надо отдать немного ручку. Следует помнить, что при сваливании планера с балластом теряется не менее 30 метров высоты. Поэтому при полете в группе нельзя допускать потери скорости.

ПЛАСТМАССОВЫЙ паритель высокого класса «Янтарь-2» создан польскими конструкторами на базе планера «Янтарь-1». Производится он на Бельском заводе. Новая модификация имеет принципиальные отличия: увеличен размах крыльев, Т-образная конструкция горизонтального оперения заменена на нижнекрестообразную, чтобы уменьшить скручивающие нагрузки на заднюю часть фюзеляжа при, так называемом, «циркуле». Новая схема хвостового оперения частично устранила причину возникновения «циркуля».

Взлет на «Янтаре-2» выполняется легко. У него нет тенденции ложиться на крыло. Низко расположенное оперение хорошо обдувается струей от винта самолета-буксировщика и этим самым ускоряется подъем хвоста при взлете.

Ламинарные крылья имеют повышенную

жесткость при изгибе и скручивании. Они сделаны в двух вариантах: из двух и четырех частей, с разъемом на расстоянии 3 метра от конца. Два бака для водобалласта (на 65 литров каждый) размещаются в передних кессонах у корня крыльев.

Фюзеляж — цельнолитой. Толщина стенок 1,5—3 мм. Главное колесо тормозится при помощи отдельного захвата и не связано с приводом аэродинамических тормозов.

ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Размах крыла — 20,5 м, длина — 7,11 м, высота — 1,76 м, несущая поверхность — 14,24 м², удлинение — 29,2, вес планера — 450 кг (с балластом — 580 кг), нагрузка на крыло — 31,6 (40,7) кг/м².

Максимальное аэродинамическое качество — 48, оптимальная скорость — 90 км/ч, минимальная — 65 км/ч, максимальная — 250 км/ч, минимальное снижение — 0,46 м/с. Полет на буксире производится на скорости 105—115 км/ч.

У наших друзей

«ЯНТАРЬ-2»



При полетах в турбулентной атмосфере скорости парения больше. Например, если спираль выполняется с креном 30 градусов, минимальная скорость без водобалласта около 86, с водобалластом 97 км/ч. На спирали с креном 45 градусов соответственно 95 и 107 км/ч. Вот почему иногда даже при сильных, но узких потоках для получения максимальной путевой скорости приходится выливать балласт.

Планер обладает эффективными двухсторонними аэродинамическими тормозами. Пользоваться ими можно на всем диапазоне эксплуатационных скоростей. При пикировании (до 50 градусов) с полностью открытыми тормозами скорость не превышает максимально допустимую. Посадка на аэродром простая. Большая эффективность воздушных тормозов позволяет заходить через высокие преграды с крутой глиссадой планирования и приземляться точно в намеченное место. Отличие от «Кобры-15» состоит в том, что нос планера при посадке поднят выше и касание земли происходит сначала хвостовым колесиком. Посадочная скорость у «Янтаря» немного больше. Тормоз колеса присоединен, как и на планере «Фока-5», к ручке воздушных тормозов и вступает в действие, когда ручка подходит к упору. Поэтому касаться земли с полностью открытыми воздушными тормозами нельзя.

Перед посадкой нужно слить балласт. Садиться обязательно против ветра. Это уменьшит возможность возникновения самопроизвольного разворота («циркуля»). Выравнивание следует производить с закрытыми тормозами.

На мокрую и мягкую или свежую пахоту садиться лучше без шасси.

Со спортивной стороны основное преимущество заключается в способности значительно изменять нагрузки на крыло. При хороших метеоусловиях, когда минимальные потоки достигают 3÷5 м/с, средняя путевая скорость бывает выше 100 км/ч.

Теперь рассмотрим, как используется балласт в тактических целях. Для этого разберем один пример. Допустим, что наш восходящий поток имеет наибольший радиус 300 м. Его скороподъемность, приближаясь к центру, меняется

по закону параболы, которая описывается следующим уравнением (1).

$$W = W_{\text{макс}} \left[1 - \left(\frac{R}{R_{\text{макс}}} \right)^2 \right] \quad (1),$$

где: $W_{\text{макс}}$ — максимальная скорость потока (м/с);
 W — скорость восходящего потока при данном радиусе R ;
 $R_{\text{макс}}$ — максимальный радиус потока, принятый нами 300 м, по западно-германским данным.

Скороподъемность восходящего потока $W_{\text{макс}}$ будем принимать 2 м/с, 3 м/с, 4 м/с;

Скороподъемность планера, выполняющего спираль с данным радиусом R , мы найдем по формуле (2);

$$V_{\text{наб}} = W_{\text{макс}} \left[1 - \left(\frac{R}{R_{\text{макс}}} \right)^2 \right] - V_{y \text{ сп}} \quad (2),$$

где: $V_{\text{наб}}$ — скороподъемность планера;
 $V_{y \text{ сп}}$ — собственное снижение планера в спирали.

$$V_{y \text{ сп}} = \frac{V_{y \text{ пр}}}{\sqrt{\cos \gamma}} \quad (3),$$

где $V_{y \text{ пр}}$ — собственное снижение планера в прямолинейном полете (находим по поляре).

По такой же формуле определяем и минимальную скорость полета на спирали.

γ — угол крена спирали. Оптимальный 45 градусов. По минимальной скорости полета на спирали и по углу крена находим радиус спирали.

Среднюю путевую скорость по Макре-ди, без учета снижений находим по формуле (4).

$$W_{\text{ср}} = \frac{V_{\text{пер}}}{1 + \frac{V_{y \text{ пер}}}{V_{\text{наб}}}} \quad (4),$$

где: $V_{y \text{ пер}}$ — снижение планера на скорости перехода;
 $V_{\text{пер}}$ — скорость перехода, соответствующая скороподъ-

емности $V_{\text{наб}}$ (находим по поляре).

Расчеты показывают, что при скорости потока 2 м/с при радиусе 300 м лучше лететь без воды, а при потоке 3 м/с преимущество имеет тяжелый планер. Чем сильнее восходящий поток, тем больше разница средней путевой скорости между планерами без водобалласта и с балластом.

Данный пример нельзя принимать как догму. Если мы возьмем другую модель потока, то и результаты будут уже другие. На практике иногда встречаются случаи, когда и при скороподъемности восходящих потоков 3—4 м/с балласт приходится выливать, потому что их радиус очень маленький и с большой нагрузкой нельзя в них вместиться. А если потоки широкие, то и при скороподъемности планера 1 м/с балласт увеличит вашу среднюю путевую скорость. При полетах под грядками облаков тоже выгодней лететь с балластом. В большинстве случаев он эффективно используется, когда скороподъемность планера не меньше чем 1,5÷2 м/с.

Старт следует производить с балластом, так как повышенная скорость и большая нагрузка на крыло дают с самого начала некоторое преимущество. Во время парения перед стартом надо оценить метеоусловия, скороподъемность потоков, их структуру, принять решение, сливать ли балласт после старта. Если первый отрезок маршрута летите с попутным ветром, а следующий со встречно-боковым или против ветра, этого делать не рекомендуется. Можно немного подождать в надежде на лучшую погоду. Но как только станет очевидно, что погода не улучшится, не сомневаясь, открывайте кран.

При первоначальных тренировочных полетах на «Янтаре-стандарте» необходимо полетать с балластом даже при слабых потоках. Такие тренировки позволят гораздо быстрее освоить технику пилотирования планера с водобалластом.

«Янтарь-стандарт» открывает большие возможности для повышения мастерства, позволяет бороться за новые рекорды.

В. САБЕЦКИС,
 мастер спорта СССР
 международного класса

Каунас



Совершенствовать
материально-
техническую
базу

ЗАБОТА ОБ УСЛОВИЯХ ТРУДА

Руководствуясь решениями XXV съезда КПСС, а также VIII съезда ДОСААФ СССР, коллективы авиационных клубов и авиаремонтных предприятий Общества проводят значительную работу по обеспечению безопасных условий труда, совершенствованию методов технического обслуживания и ремонта авиатехники, снижению травматизма.

Особое внимание мы уделяем дальнейшему укреплению учебно-материальной базы клубов, расширению и реконструкции предприятий. За последние годы построено и введено в эксплуатацию 214 зданий и сооружений общей площадью 43 800 квадратных метров. Так, только на Шахтинском авиаремзаводе введено 5500 квадратных метров производственных площадей. Ныне реконструируется Московский завод, улучшаются жилищные условия наших работников. На эти цели расходуются миллионы рублей.

В десятой пятилетке совершенствование учебно-материальной базы идет с нарастающими темпами.

В Калужском авиационно-техническом училище ДОСААФ разработан и успешно выполняется комплексный пятилетний план улучшения условий труда, техники безопасности и санитарно-оздоровительных мероприятий. Уже завершено благоустройство территории городка училища, в производственных помещениях заменена устаревшая вентиляция, заново, с учетом требований технической эстетики, оборудованы рабочие места на учебном аэродроме, в учебно-производственных мастерских, классах и лабораториях. Построено новое здание здравпункта, здесь современная медицинская аппаратура.

Ощутим вклад рационализаторов училища. Например, О. Бычевский предложил интересную конструкцию рабочего места техника самолета, обеспечивающую рациональное размещение инструмента, приспособлений и инвентаря. Она отвечает требованиям техники безопасности и очень удобна для работы. Группа рационализаторов во главе с Н. Ерзиным разработала и изготовила оборудование для лаборатории авиационных приборов, которое позволяет с высокой эффективностью проводить проверку приборов и электрооборудования летательных аппаратов.

Начальник училища В. Никишин, технический совет во главе с заместителем начальника училища З. Пархомовским и

бюро рационализаторов и изобретателей направляют и всячески поощряют инициативу новаторов. Здесь создано десять новых учебных классов по конструкции авиационной техники, оборудованных с учетом требований эстетики всем необходимым для обучения специалистов высокой квалификации. Действует кабинет по охране труда и технике безопасности. В нем есть все, что требуется для проведения инструктажей и консультаций. Есть справочная литература, плакаты и другие пособия.

Очень важен контроль за состоянием техники безопасности. Так, скажем, в Ростовском клубе он осуществляется трехступенчато. В каждом подразделении есть дежурный по технике безопасности. Его задача — проверять, как соблюдаются инструкции. В начале рабочего дня руководители групп, бригад, участков совместно с дежурным проверяют состояние техники безопасности. Обнаруженные недостатки записываются в журнал 1-й степени контроля и принимаются меры по их устранению.

Вторая ступень контроля: руководители подразделений и служб раз в неделю совместно с общественным инспектором по охране труда проверяют, устранены ли ранее замеченные недостатки, а также исправность и клеймение инструмента, обеспеченность спецодеждой, приспособлениями, оборудование рабочих мест. Все обнаруженные недостатки и пожелания записываются в специальный журнал 2-й степени, в нем же указываются конкретные исполнители и устанавливаются сроки выполнения.

Третья ступень контроля осуществляется раз в месяц комиссией во главе с начальником аэроклуба или его заместителем по инженерно-авиационной службе. В ее состав входят инженер (ст. техник) по технике безопасности, представитель местного комитета профсоюза, врач. Комиссия проверяет наличие соответствующих инструкций, плакатов, соблюдение распорядка, состояние санитарно-бытовых помещений, вентиляционных установок, обеспеченность работающих защитными приспособлениями. По результатам проверки составляется акт, проводится разбор и устанавливаются сроки устранения недостатков. Бывает, по результатам проверки издается специальный приказ по аэроклубу.

Два-три раза в год в Ростовском аэроклубе проводятся смотр-конкурсы состояния охраны труда и техники безопасности, определяются лучшие подразделения, службы.

В соответствии с постановлением ВЦСПС и ЦК профсоюза авиаработников в 1977-78 годы смотр-конкурсы проводились во всех клубах и на предприятиях ДОСААФ. Лучших показателей достигли коллективы Сумского и Ярославского аэроклубов (начальники И. Титаренко и И. Лысенко), Волчанского училища летчиков (начальник Г. Крутилин) и Калужского авиационно-технического училища (начальник В. Никишин). В ходе смотра внесено 1680 рационализаторских предложений, внедрение которых значительно помогает улучшить условия труда и отдыха тружеников аэроклубов и предприятий, повысить качество их работы.

Вместе с тем в некоторых аэроклубах к охране труда и технике безопасности относятся без должного внимания, и они еще не отвечают современным требова-

ниям. В Липецком, например, не проведена паспортизация производственных и служебных помещений, порой новые объекты вводятся без участия технической инспекции труда и санитарно-станции. В Тульском и Орджоникидзевском и некоторых других авиаспортклубах не принимают действенных мер к обеспечению работников необходимыми санитарно-бытовыми помещениями и устройствами.

В отдельных клубах и на Московском авиаремонтном заводе крайне медленно внедряется метод трехступенчатого контроля, не везде еще выделены помещения для кабинетов по технике безопасности, отсутствует регулярная проверка вентиляционных установок, заземляющих устройств, агрегатов. С нарушениями правил безопасности продолжают эксплуатироваться котельные, электроустановки, силовые и осветительные сети.

Нередки случаи, когда на участки с повышенной опасностью допускаются специалисты с просроченной аттестацией на право вести эти работы (Курский аэроклуб). Отсутствие же должного контроля за состоянием охраны труда, техники безопасности и производственной санитарии — одна из причин производственного травматизма.

На улучшение условий труда ежегодно выделяются значительные средства, и их следует использовать рационально. Сейчас в ряде аэроклубов введены должности освобожденных инженеров (старшие техники) по охране труда и технике безопасности. Следует укомплектовать эти должности знающими, добросовестными работниками, определить круг их обязанностей.

Забота о человеке — главное каждодневное дело, требующее постоянного внимания руководителей всех степеней, общественного актива. Этому нас учат Коммунистическая партия, документы XXV съезда КПСС, новая Конституция.

И. КОРОВИН,
начальник отдела эксплуатации
авиационной техники
ЦК ДОСААФ СССР

ПИСЬМО В РЕДАКЦИЮ

МАТЕРИНСКОЕ СПАСИБО

СУДЬБА моя сложилась так, что сына я растила одна. Было трудно. Но, как говорится, свет не без добрых людей...

Есть у нас в Целинограде авиаспортклуб ДОСААФ. Работает в нем очень хороший человек — Владимир Александрович Белоусов, командир парашютного звена. Хороший спортсмен, организатор, он владеет тайной воспитания молодежи. Мой сын Юрий с детства мечтал об авиации, о прыжках с парашютом. В 13 лет нашел дорогу в авиаспортклуб. И был, наконец, принят. Только мне, матери, известно, сколько труда, душевных сил вложил Владимир Александрович в воспитание Юры, как помог формированию в нем упорства, настойчивости и мужества.

Сейчас Юрий в армии. Недавно я побывала в части, где он служит. Дисциплинированный воин, активный комсомолец, — было так приятно услышать добрые слова о сыне. И захотелось эту радость разделить с работниками авиаспортклуба и, в первую очередь, с Белоусовым, сказать ему от всей души: «Большое материнское спасибо, вам, Владимир Александрович, за то, что помогли Юре вырасти хорошим человеком!»

Целиноград

К. ДРУЖИНИНА



Письмо
позвало в дорогу

УХАБЫ НА ПУТИ СПОРТСМЕНОВ

Владимир... Этот старинный русский город хорошо известен спортивно-му миру. Здесь живут и работают знаменитые гимнасты Николай Андрианов и Любовь Бурда. Николай — обладатель всех высших титулов: абсолютный чемпион Советского Союза, Европы, мира и Олимпийских игр. Имя Любы гремело на гимнастическом помосте.

Олимпийский чемпион тренируется в новом красивом гимнастическом зале. Он решил воспитывать гимнастов в своей родной Владимирской спортивной школе, тренером работает и его жена Любовь Бурда. Наставник Андрианова — Николай Григорьевич Толкачев — очень этим доволен: кому, как не чемпионам готовить себе смену.

Город знаменит и авиационными спортсменами. «Чемпионы живут во Владимире». Под таким заголовком «Крылья Родины» в 1977 году опубликовали очерк, который был посвящен спортсменам местного аэроклуба ДОСААФ чемпионам мира вертолетчикам Александру Капралову и Льву Чекалову. В оборонном Обществе популярно имя авиамоделиста Валерия Еваменко, заслуженного тренера РСФСР, в свое время наставника сборной РСФСР. Талантливый конструктор микродвигателей, он внес серьезный вклад в развитие авиамодельной техники. Силовые установки его конструкции длительное время были на вооружении многих советских авиамodelистов. Далеко за пределами области широко известен экипаж авиамodelистов-гонщиков В. Еремина — Г. Быкова, неоднократных победителей крупных турниров.

Одним словом, город с богатыми спортивными традициями. Общественность с ликованием встречает каждый успех своих земляков, торжественно чествует победителей, проявляет заботу о их дальнейшем совершенствовании.

Все краше становится Владимир с его широкими благоустроенными улицами и проспектами, с его музеями и уникальными памятниками русского зодчества. Среди новостроек спортивные комплексы, физкультурные площадки, юношеские клубы. Здесь знают цену спорту, физкультурным занятиям, понимают их значение в идейной и физической закалке советского человека.

В этой связи удивление вызвало письмо из Владимира в журнал «Крылья Родины». Вот оно.

«В соответствии с решениями XXV съезда КПСС настойчиво повышать качество и эффективность оборонно-спортивной работы, прежде всего в первичных организациях ДОСААФ, обеспечить дальнейшее развитие военно-технических видов спорта, широко привлекать к ним молодежь.

Комитетам ДОСААФ всемерно поддерживать инициативу и самостоятельность широких масс спортсменов, повысить уровень руководства оборонно-спортивной работой, ...эффективнее использовать выделяемые для развития спорта средства и существующую материальную базу...»

(Из Резолюции VIII Всесоюзного съезда Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту)

«Уважаемая редакция! К вам обращаются спортсмены-авиамodelисты города Владимира с просьбой оказать нам помощь.

Суть дела в том, что еще весной 1976 года авиамодельная лаборатория Владимирского клуба ДОСААФ была закрыта на ремонт. До сих пор она не отремонтирована, более того, первый этаж нашего помещения горисполком передал другой организации, а нам оставил подвальное помещение, которое до сих пор ремонтируется и неизвестно когда оно будет отремонтировано.

Неоднократно мы обращались к руководству аэроклуба, обкома ДОСААФ с просьбой ускорить ремонт и открытие авиамодельной лаборатории, но дело стоит на месте.

Как понимаете, условий для занятий у нас нет. Спортсмены вынуждены готовиться к соревнованиям урывками в авиамодельных кружках Дворца пионеров, станции юных техников, детских секторов профсоюзных клубов и на дому.

Все это отрицательно влияет на подготовку спортсменов к соревнованиям, а следовательно, на их результаты. Еще раз убедительно просим, помогите нам!

Спортсмены-авиамodelисты:

В. Кочетков, А. Лабцов, Н. Семенов,
Е. Маров, Г. Быков, В. Мармаш, В. Рак,
А. Собко, А. Капустин,
А. Назаров, А. Неустроев».

Письмо позвало в дорогу. Что же показала проверка на месте? Несколько лет назад скромное здание, что на улице Третьего Интернационала, 44а, где размещались авиамодельная лаборатория и учебные классы парашютистов и спортсменов-вертолетчиков, было очень популярно среди молодежи. Вечерами, когда спадало напряжение трудового и учебного дня, и в выходные дни здесь было многолюдно: шли классные и лабораторные занятия, изучалась материальная часть, создавались новые летающие модели, можно получить совет опытного спортсмена, обменяться мнениями.

Но все это в прошлом. Вот уже четвертый год авиамодельная лаборатория и учебные классы пустуют — они на ремонте. Но и ремонтников здесь не увидишь, и никому неизвестно, когда учебная база войдет в строй. Оборудование, вывезенное на аэродром, после длительного хранения большей частью пришло в негодность.

У авиамodelистов — членов аэроклуба отсутствие специальной лаборатории резко осложнило занятия, подготовку к соревнованиям. Негде готовить технику, к примеру, кандидатам в сборную страны гонщикам В. Еремину и Г. Быкову, членам сборной команды России В. Белову, Г. Борисову, Е. Марову и К. Савину. Ныне спортсмены вынуждены работать на дому или в лабораториях станции юных техников и других внешкольных учреждений, профсоюзных клубов. Лишь тридцати из более чем ста членов аэроклуба выделили рабочие места в лабораториях внешкольных учреждений.

Но даже в нынешних сложных условиях владимирские спортсмены продолжают неплохо выступать в соревнованиях. Так, в 1976 году на зональной встрече они заняли четвертое, в 1977-м — пятое, а в 1978 году — третье общекомандное место.

И все же ряды авиамodelистов поредели. Оставили занятия неоднократные победители зональных соревнований кандидаты в мастера спорта В. Кильдюшкин, В. Платонов, М. Герасимов, В. Викулов, разрядники С. Сазонов, В. Мельников, Л. Нефедов и другие.

Ухудшилась и работа парашютных кружков, что при первичных организациях ДОСААФ.

— Усилиями наших работников, — говорит инструктор клуба Виталий Куприянец, — мы обучили многих общественных инструкторов, которые энергично взялись за дело. Среди них — Н. Семенов, А. Крюков, А. Апрельский, И. Барина, Т. Ерушина. К примеру, в парашютной секции первичной организации ДОСААФ владимирского авиационного техникума обучается 90 человек, в городском профтехучилище № 9 — 50, в торговом техникуме — 40, в политехническом институте — 35. Полнокровные парашютные секции и на ряде городских предприятий. Не везде, правда, есть условия для занятий. Так, в ГПТУ № 9 нет специального помещения — используется любой свободный класс, в политехническом институте студенты изучали парашют в непригодном подвальном двенадцатиметровом помещении. На помощь инструкторам пришел аэроклуб, предоставив в их распоряжение хорошо оборудованные учебные классы, что на улице Третьего Интернационала, 44а. Здесь были тренажеры и другое необходимое оборудование, наглядные пособия.

— И вот, — продолжает тов. Куприянец, — начинающие парашютисты лишились спортивной базы. Теперь не только прыжки, но и теоретические занятия перенесены далеко за город, на аэродром, но и там всего один парашютный класс, который не в состоянии «обслужить» всех желающих. Раньше наземные тренировки проводились в течение всей недели, а сейчас только в субботу и воскресенье, и с максимальной нагрузкой, что снижает их качество. Многие спортсмены работают во Владимире, а живут в 30—40 километрах от областного центра (их более 60 процентов), и в выходные дни они стремятся быть дома. Отсюда — пропуски занятий. С октября по март, в сравнении с летним периодом, почти вдвое меньше спортсменов побывало на тренировках.

Кроме того, значительно увеличились транспортные расходы на перевозки спортсменов на аэродром и обратно.

Знают ли о таком положении руководители аэроклуба и обкома ДОСААФ? Да, знают. Неоднократно они обращались в исполком городского Совета народных депутатов с просьбой ускорить ремонт здания. Там обещали, но практически ничего не делается. В беседе с

нами председатель горсовета Р. К. Магазин, настраиваясь на оптимистический тон, заверил, что скоро ремонт будет завершен, часть помещения горсовет решил передать торговому предприятию...

На протяжении 15 лет обком ДОСААФ арендует помещение для аэроклуба. Обязанности арендующей организации он выполняет добросовестно. Достаточно сказать, что за весь период аренды выплачено около ста тысяч рублей. Ставился вопрос перед исполкомом горсовета о передаче с баланса на баланс здания обкому оборонного Общества. Но этот вариант, как говорят, повис в воздухе. А жаль. Решение его создало бы более благоприятные условия для спортсменов-тружеников предприятий, учащихся, студентов, освободило их от нерациональной траты времени на поездки за город на аэродром и, конечно, помогло бы улучшить организацию теоретических занятий и тренировок. Тяга молодежи к авиационному спорту огромна. И нужно всячески поддерживать это стремление.

За последние годы расширилась материально-техническая база Владимир-

ской оборонной организации. Ряд важных объектов сооружен и на аэродроме аэроклуба. В этой связи заслуживают упрека и работники областного комитета ДОСААФ за невнимание к запросам и нуждам авиационных спортсменов, которых лишили городской учебной базы. С этим нельзя мириться.

Комитеты ДОСААФ, подчеркивается в Резолюции VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, обязаны продолжать укреплять материально-техническую базу учебных организаций, оснащать их новыми образцами техники и техническими средствами обучения, наглядными пособиями и литературой, совершенствовать автодромы, аэродромы и радиополігоны, расширять строительство общежитий при учебных организациях ДОСААФ.

Письмо авиационных спортсменов из Владимира, изучение положения дел на месте показывают, что в решении назревших проблем нужны совместные усилия партийных организаций, исполкома горсовета и работников обкома ДОСААФ.

В. ТУРЬЯН, М. СЕМЕНОВ

Владимир

1979 СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ

Поршневые самолеты:

— Зональные соревнования РСФСР, 10—15 июня, Серпухов, Ессентуки. Матчевые встречи, 10—15 июня, Москва, Алма-Ата.

— Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР и XIII чемпионат РСФСР, 24 июня — 2 июля, Борни.

— Финал VII летней Спартакиады народов СССР и XXVI чемпионат СССР, 19—28 августа, Вильнюс.

— Участие в международных соревнованиях команд социалистических стран, июнь, Венгрия.

Реактивные самолеты:

— XI первенство ДОСААФ СССР — зональные соревнования, июль, Курск, Запорожье, Волгоград, Омск. Финальные соревнования — август, Воронеж.

— XII чемпионат СССР, сентябрь, Грозный.

ВЕРТОЛЕТНЫЙ СПОРТ

— Зональные соревнования РСФСР, июнь, г.г. Вязники, Новосибирск, Саратов.

— Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР и XVII чемпионат республики, 25—30 июня, Ярославль;

— Финал VII летней Спартакиады народов СССР и XX чемпионат Союза, 4—12 августа, г. Ростов-на-Дону.

ПЛАНЕРНЫЙ СПОРТ

— Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР и чемпионат Российской Федерации, 17—30 июня, Орел.

— Финал VII летней Спартакиады народов СССР и чемпионат Союза: мужчины — 21 июля — 4 августа, Каунас, женщины — 20 июля — 3 августа, Орел.

— Межреспубликанские соревнования (юноши), 11—16 июля, Москва.

— Участие в международных соревнованиях команд социалистических стран, июль—август, Чехословакия.

— Участие в международных соревнованиях в высотных полетах, октябрь—ноябрь, Румыния.

— Участие в национальном чемпионате ГДР, 6 — 18 июля.

ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ

— Зональные соревнования РСФСР, 12—17 июня, Брянск, Вологда, Горький, Астрахань, Тамбов, Красноярск, Хабаровск.

— Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР и XVIII чемпионат республики, 24 июня — 1 июля, Омск.

— Финал VII летней Спартакиады народов СССР и XXV чемпионат Союза, 6—15 сентября, Киев.

— Участие в чемпионате мира по групповой акробатике, август, Франция.

— Участие в международных кубковых соревнованиях, 1—10 июня, Болгария.

— Участие в международных соревнованиях команд социалистических стран, 24 августа — 4 сентября, Польша.

— Международные соревнования спортсменов Бурятской АССР и Монгольской Народной Республики, август, СССР.

Парашютное многоборье

— Всесоюзное лично-командное первенство, июль, Киев.

— Участие в международных соревнованиях команд социалистических стран, август, Киев.

— Участие в чемпионате спортсменов дружественных армий, июль, Болгария.

АВИАМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

— Зональные соревнования РСФСР, 8—13 июня, Московская область, Ярославль, Краснодар, Куйбышев, Горький, Уфа, Красноярск, Улан-Удэ.

— Финал VII летней Спартакиады народов РСФСР и чемпионат РСФСР (все классы), 24 июня — 2 июля, Омск.

— Финал VII летней Спартакиады народов СССР и чемпионат СССР: модели воздушного боя, 12—14 мая, Сим-

ферополь; свободнолетающие, кордовые и радиоуправляемые модели, 10—21 августа, Н. Каховка (Херсонская область).

— Зональные соревнования РСФСР среди юношей (все классы моделей), 9—13 июля, Курск, Мурманск, Элиста, Саранск, Горький, Ижевск, Новосибирск, Арсентьев (Приморский край).

— Финал первенства РСФСР среди юношей (все классы моделей), 23—28 июля, Вологда.

— Первенство СССР среди юношей (все классы моделей), 3—8 августа, Ленинград.

— Всероссийский смотр-конкурс макетов советских самолетов Великой Отечественной войны на приз ЦК ДОСААФ СССР, октябрь, Москва.

— Всесоюзные заочные соревнования (простейшие модели) на приз Центрального спортивно-технического клуба авиамоделизма, второй квартал, на местах.

— Всесоюзные соревнования на установление рекордов, сентябрь, Коктебель.

— Участие в международных соревнованиях: по свободнолетящим моделям (команды социалистических стран), май, Болгария; кордовым моделям, 29 мая — 4 июня, СССР; на кубок «София» (кордовые модели), сентябрь, Болгария; радиоуправляемым пилотажным моделям, 14—15 июля, Чехословакия; радиоуправляемым, кордовым и свободнолетящим моделям, август, Корейская Народно-Демократическая Республика.

— Участие в международных соревнованиях: по свободнолетящим моделям (команды социалистических стран), май, Болгария; кордовым моделям, 29 мая — 4 июня, СССР; на кубок «София» (кордовые модели), сентябрь, Болгария; радиоуправляемым пилотажным моделям, 14—15 июля, Чехословакия; радиоуправляемым, кордовым и свободнолетящим моделям, август, Корейская Народно-Демократическая Республика.

РАКЕТНЫЙ МОДЕЛИЗМ

— Зональные соревнования РСФСР 1—4 июня, Смоленск, Кострома, Черкасск, Волгоград, Рязань, Челябинск, Кемерово, Благовещенск.

— Финал чемпионата РСФСР, 16—19 июля, Казань.

— Чемпионат СССР, 23—28 августа, Ульяновск.

— Всесоюзные соревнования на установление рекордов, сентябрь, Коктебель.

— Участие в международных соревнованиях, сентябрь, Болгария.

— Участие в чемпионате Европы, сентябрь, Испания.

С утра потеплело. Пригрело солнце, и выпавший ночью снежок растаял. Вспаханная вершина высокого холма почернела. Земля отошла, стала скользкой, и идти по ней было очень трудно. Однако в тот день, 2 февраля 1979 года, эта вершина под Киевом явилась стартовой площадкой для полетов дельтапланеристов. Они прибыли в столицу Украины на научно-техническую конференцию, чтобы обсудить различные проблемы полетов на дельтапланах и обеспечения их безопасности.

...Внизу, в лощине, рядом с выложенными посадочными знаками, — приз. По условиям соревнований, в момент приземления, надо было коснуться его ногой.

Вот летит А. Коркач из города Черновцы. Он не дотянул до цели 3 метра. За ним совершает посадку, всего в метре от приза, С. Казанцев из Томска. Стартует киевлянин В. Моисеев. Это его третья попытка. Он умело строит маневр и «накрывает» цель. Друзья-соперники аплодируют...

Четыре дня длилась конференция. Ее организаторы — Федерация дельтапланерного спорта ЦК ДОСААФ СССР и Дом экономической и научно-технической пропаганды общества «Знание» Украинской ССР. На конференции было заслушано около 30 докладов, прочитанных опытными дельтапланеристами Советского Союза.

Доклады иллюстрировались схемами, графиками, рисунками, фотографиями и кинофильмами. К стати сказать, участники конференции привезли с собой более десяти различных кинофильмов, рассказывающих о дельтапланеризме.

В выступлениях подчеркивалась забота о том, как сделать более надежным летательный аппарат и обеспечить безопасность полетов. Отмечалось, что дельтапланеризм — увлекательный, современный вид спорта. Он сочетает в себе многие элементы других видов спорта, таких, например, как планеризм, горнолыжный спорт, парашютизм и другие. К его развитию надо подходить комплексно и дать ему верное направление. Вопросы безопасности должны стоять на первом месте.

Сейчас полеты дельтапланеристов похожи на первые полеты на самолетах и планерах, когда движение аппарата в воздухе пилоты ощущали по свисту расчалок, по силе обдувания лица ветром и т. д. Тогда это было закономерным. Теперь же встал вопрос об оснащении аппаратов приборами, которые позволят вести контроль полета и будут способствовать его безопасности. На эту тему сделал доклад инженер из Томска С. Казанцев. Он один из зачинателей дельтапланеризма на Севере. Хороший методист, рационализатор, конструктор. Им разработано и изготовлено несколько приборов. Казанцев поделился также опытом конструирования дельтапланов для буксирных полетов и рассказал, как их пилотировать.

Киевлянин А. Дашивец выступил с докладом на тему: «Основные направления технической политики с целью повышения безопасности полетов». Он отметил, что практика и имеющийся опыт при создании дельтапланов требуют единой методологии, обеспечивающей безопасность полетов. Для первоначального обучения, несомненно, должен быть надежный аппарат промышленного производства. Было предложено проводить

ИССЛЕДОВАТЕЛИ, СТРОИТЕЛИ, ПИЛОТЫ



НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ДЕЛЬТАПЛАНЕРИЗМУ

конкурсы на постройку новых дельтапланов, а также выработать для их оценки определенные критерии, используя наш и зарубежный опыт.

Заместитель председателя Федерации дельтапланерного спорта СССР В. Бугров привел поучительные данные, которые красноречиво говорят о том, что полет на дельтаплане не так прост, как кажется некоторым, не посвященным в это дело людям. Анализ всех летных происшествий свидетельствует о том, что 50 процентов несчастных случаев произошло из-за потери контроля полета, 15 процентов имеют травмы при разбеге и старте (падающий бег). Все это результат недоученности пилотов. Причиной травм были также: опрокидывание дельтаплана на старте в сильный ветер, посадки на линии электропередач, посадка по ветру, обрыв крепления паруса, неправильная конструкция подвески пилота, неграмотное применение буксировочных устройств. Последнее особенно опасно, когда им пользуются недостаточно подготовленные спортсмены. Буксировка во много раз сложнее и опаснее свободного полета и об этом забывать нельзя!

Дельтаплан стал орудием не только планирующего, но и парящего полета. Спортсмены поднимаются на высоты, превышающие 1000 метров, порой попадают в турбулентную атмосферу. Для повышения безопасности полета дельтапланеристы из города Черновцы сконструировали парашют, который в случае необходимости приводится в действие и спортсмен вместе со своим аппаратом благополучно спускается на землю.

В процессе исследований рассматривались два варианта, причем в обоих

случаях производились неоднократные спуски с раскрытым парашютом.

Конференция отметила особую ценность доклада В. Тюменцева «Разработка средств спасения» и выполненных им со своими товарищами экспериментов. Высокую оценку на конференции получили и такие доклады: «Анализ несчастных случаев и меры повышения безопасности полетов» — В. Бугров (Москва), С. Казанцев (Томск); «Вопросы устойчивости и управляемости дельтаплана, выбор точки подвеса» — В. Моисеев (Киев); «Приборное оборудование дельтаплана» — В. Семехин (Черновцы), С. Казанцев (Томск); «Проектирование паруса дельтаплана» — В. Михайлов (Ленинград), А. Коркач (Черновцы), Е. Лобаев (Ростов-на-Дону) и ряд других.

В развитии советского дельтапланеризма существенное значение имеет активная деятельность общественных конструкторских бюро. Конференция отметила положительный опыт создания добротных моделей отечественных дельтапланов в конструкторских бюро Киевского механического завода «Машпром», Рижского института гражданской авиации, авиастроителей Ленинграда, Томского института автоматических систем управления и радиоэлектроники, Черновицкого университета, дельтаклубов «Вымпел» города Калининграда Московской области, «Самал» г. Алма-Аты, коллективов дельтапланеристов Красноярска, Ростова-на-Дону, Свердловска.

Учитывая то обстоятельство, что в общественных конструкторских бюро, в секциях и дельтаклубах к постройке дельтапланов подходят квалифицированно, соблюдая все требования, конференция сочла целесообразным и впредь вести разработку и строительство дельтапланов наиболее опытными спортсменами в дельтаклубах страны. Для обмена опытом, сравнительной проверки летно-технических характеристик новых дельтапланов и разработки директивных документов по методике подготовки спортсменов и обеспечению безопасности полетов, конференция рекомендовала периодически проводить специальные семинары с участием ведущих дельтапланеристов.

Научно-техническая конференция по дельтапланеризму проходила впервые. Она была хорошо организована и являлась настоящей школой для дельтапланеристов. Ее участники благодарили Федерацию дельтапланерного спорта ЦК ДОСААФ СССР, Генерального конструктора О. Антонова и дельтапланеристов Киева, проявивших инициативу в организации и проведении конференции. Многие сделали ученые секретари конференции, член бюро Федерации дельтапланерного спорта СССР Н. Калашников, непосредственно занимавшийся подготовкой и проведением этой важной встречи.

Суммируя все увиденное и услышанное на конференции, можно сделать вывод, что энтузиасты дельтапланеризма проводят большую организационно-техническую работу, направленную на развитие дельтапланерного спорта.

А. ВИНОКУРОВ,
спец. корр. «Крылья Родины»

В ФЕДЕРАЦИИ

ВЕРТОЛЕТНОГО СПОРТА СССР

Бюро Федерации вертолетного спорта СССР по итогам чемпионата 1978 года определило десять лучших спортивных арбитров: П. Казначеев — судья международной категории; А. Кошелев, Н. Любченко, Ю. Гибралтарский, Т. Егоркина, В. Малинин, С. Сушевич — судьи всесоюзной категории; М. Кизимов, П. Анкудинов, М. Баландин — судьи республиканской категории. В соответствии с Единой всесоюзной спортивной классификацией лучшие судьи удостоены дипломов ЦК ДОСААФ СССР.

Киев

ОПЫТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

САМ-25

Группа инженеров завода, выпускавшего в годы Великой Отечественной войны десантные планеры, под руководством авиаконструктора А. С. Москалева разработала в 1943 году шестиместный многоцелевой самолет, получивший обозначение САМ-25. Практически он представлял собой дальнейшее развитие довоенных самолетов этого же конструктора типа САМ-5, на которых в 1937—1939 годах советские летчики установили ряд мировых рекордов дальности и высоты полета по классу легких самолетов. Между прочим, один из САМ-5-2бис в годы войны был в Центральном аэроклубе Осоавиахима, и летчики С. Анохин, В. Малюгин, В. Хапов и другие неоднократно выполняли на нем в 1941—1943 годах специальные рейсы по заданиям командования. Общий налет на этом самолете только за полтора года эксплуатации в аэроклубе превысил 20 тыс. км.

Внешне новый самолет мало отличался от своих предшественников. Конструкторы и для него приняли схему высокоплана, но несколько изменили силовую установку, полностью механизировали крыло. При этом предкрылки на САМ-25 открывались автоматически при выходе самолета на большие углы атаки. Элероны при посадке работали вместе с закрылками.

При разработке проекта конструкторы предусмотрели использование САМ-25 в качестве санитарного, штабного, транспортно-грузового и десантного самолета при соответственном переоборудовании его вместительного фюзеляжа. Для удобства перевозки раненых на носилках, а также крупногабаритных грузов в левом борту фюзеляжа, кроме двери был спроектирован большой грузовой люк. Пассажирская кабина имела теплозвуковую изоляцию и приточно-вытяжную вентиляцию, электроосвещение, обогрев.

Крыло самолета — цельнодеревянное, профиля ЦАГИ —



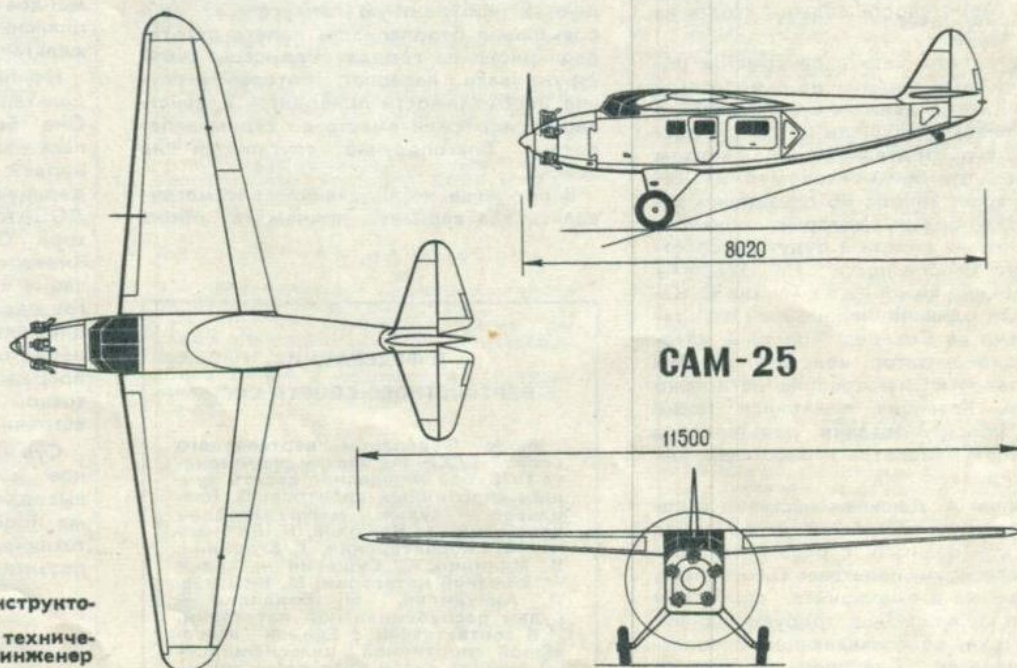
РПС. Хвостовое оперение обычного типа. Для облегчения управления машиной при различных режимах полета и центровок на рулях высоты и направления имелись управляемые триммеры.

Шасси неубирающееся, свободнонесущее, безосного типа, с резиновой амортизацией, спрятанной внутрь фюзеляжа. Полуось и задний поднос были заключены в один обтекатель.

Умелое использование всех резервов схемы высокоплана при максимально возможном улучшении его аэродинамики позволило конструкторам добиться весьма высоких для такой машины летно-технических данных. На испытаниях САМ-25 при взлетном весе 1280 кг с двигателем М-11Ф мощностью в 140 л. с. развивал скорость до 220 км/ч. Практический потолок самолета — 4850 м, максимальная дальность полета 1760 км. Малая посадочная скорость (62 км/ч), небольшой пробег и разбег обеспечивали эксплуатацию самолета практически на аэродромах даже самого малого размера.

Во время государственных испытаний летчик А. Дабахов выполнил на САМ-25 беспосадочный перелет из Москвы до ст. Заводоуновка (Омская область). В своем отзыве летчик отметил, что самолет прост в пилотировании, не сваливался в штопор, имел очень малые взлетную и посадочную скорости. Стоит отметить, что такого же класса немецкий 3-местный штабной самолет «Шторх» и при значительно более мощном двигателе (240 л. с.) развивал скорость всего 180 км/ч.

Опыт разработки машины САМ-25 был использован при проектировании и постройке самолетов такого класса в первые послевоенные годы.



Текст и схема инженера-конструктора Л. Полукарова. Раздел редактирует доктор технических наук генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев.

ПО АГРЕССИВНЫМ ПЛАНМ ПЕНТАГОНА

*В стане
империализма*

Усилиями Советского Союза и других социалистических стран за последние годы удалось добиться определенных позитивных результатов в деле разрядки международной напряженности, ослабить угрозу новой мировой войны. Однако реакционные силы всячески тормозят процесс нормализации добрососедских отношений между государствами с разным социальным строем. Агрессивные империалистические круги, прежде всего США, представители военно-промышленного комплекса пытаются яростно мешать улучшению международного климата, с лихорадочной поспешностью ведут военные приготовления, наращивают запасы оружия и прежде всего — стратегических наступательных видов.

★★★

Внешнеполитическому курсу Соединенных Штатов Америки, как известно, всегда была свойственна политика «с позиции силы». Это обусловлено агрессивной природой американского империализма, его неизменным стремлением к утверждению господства американских монополий в глобальном масштабе. С 1945 года США свыше двухсот раз использовали свои вооруженные силы в агрессивных войнах и конфликтах или прибегали к угрозе их применения.

В США имеются влиятельные силы, не заинтересованные ни в улучшении отношений с СССР, ни в разрядке международной напряженности в целом. Эти силы изобразают в превратном свете политику Советского Союза и, ссылаясь на мифическую советскую угрозу, настойчиво с упорством маньяков призывают к новому взвинчиванию гонки вооружений, как в США, так и в целом в НАТО.

В настоящее время годовой военный бюджет Пентагона доведен до рекордной цифры и составляет почти 130 миллиардов долларов. Арсеналы пополняются новыми средствами массового уничтожения людей, разрабатываются обширные долгосрочные программы модернизации вооруженных сил. Со ступеней сходят новейшие типы подводных лодок, самолетов, крылатых ракет, на конвейере уже компоненты нейтронной бомбы.

Во всех агрессивных приготовлениях военное командование Соединенных Штатов большую роль отводит авиации. Растет из года в год ее численный состав. Как утверждают зарубежные органы информации, в регулярных ВВС США в 1978 году насчитывалось свыше 570 тысяч военнослужащих и 253 тысячи гражданских специалистов. Кроме того около 93 тысяч человек находятся в авиационных частях и подразделениях национальной гвардии и 43 тысячи — резервисты.

В американских военно-воздушных силах имеется более 400 авиационных эскадрилий, в составе которых — 1054 межконтинентальных баллистических ракет, свыше 9200 самолетов и вертолетов. Это тяжелые и средние стратегические бомбардировщики, разведчики, истребители-перехватчики, самолеты электронного подавления, истребители-бомбардировщики и штурмовики, военно-транспортная авиация. Самолетный парк непрерывно модернизируется, пополняется новыми типами машин. Только за последние годы, как свидетельствуют зарубежные специалисты, на вооружение американских ВВС поступило свыше 300 новейших истребителей F-15, более 100 самолетов штурмовиков A-10, совершенствуются бомбардировщики, военно-транспортные воздушные корабли, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения и управления.

Большое внимание командование ВВС, стратеги США уделяют увеличению дальности и продолжительности полета самолетов. Задача эта решается не только за счет совершенствования летно-тактических качеств машин, но и путем дозаправки их в воздухе. Для этой цели в авиации США имеется 30 эскадрилий, насчитывающих около 500 самолетов-заправщиков.

★★★

Основным специализированным самолетом-заправщиком ВВС США является Боинг KC-135A «Стратотанкер», парк которых составляет свыше 400 единиц. Всего же KC-135 построено более 700 различных модификаций. Из них большая часть находится в распоряжении командования стратегической авиации. Некоторые переоборудованы в воздушные командные посты, самолеты радиоэлектронной разведки, метеослужбы, в военно-транспортные.

Боинг KC-135A разработан на основе гражданского пассажирского Боинг-707. Первый полет серийного самолета-заправщика состоялся в августе 1956 года. Стоимость одной такой машины — около трех млн. долларов.

От Боинга-707 заправщик отличается лишь несколько меньшими размерами, а также специальным оборудованием. Крыло самолета двухлонжеронное с углом стреловидности по линии 1/4 хорды 35°. Механизация состоит из двухцелевых закрылков и щитков, расположенных на передней кромке у корневой части крыла. Поперечное управление осуществляется элеронами и интерцепторами. Интерцепторы, помимо поперечного управления, применяются в качестве воздушных тормозов для обеспечения снижения самолета в аварийных условиях со скоростью 75 м/с без изменения продольной балансировки. Фюзеляж типа полумонокок. Кабина экипажа рассчитана на размещение четырех человек. В основной кабине (салоне) можно дополнительно разместить до 80 пассажиров или груз весом до 22,6 тонны. Длина основной кабины 25 м, ширина — 3,35 м, высота — 2,13 м. С левого борта — дверь.

Управляемый стабилизатор имеет ручной и электрический приводы. Рули высоты и направления снабжены триммерами и сервокомпенсаторами.

Шасси трехстоечное с гидравлической системой выпуска и уборки. Основные стойки снабжены четырехколесными тележками, носовая стойка — двумя колесами. Силовая установка самолета состоит из четырех турбореактивных двигателей.

Топливо размещено в крыле и в двух отсеках под полом основной кабины, общей емкостью 118 240 литров. В хвостовой части фюзеляжа имеется резервный бак емкостью 3800 литров. Обычно в полете самолет передает около 98 500 литров.

★★★

Система заправки топливом в полете других самолетов осуществляется с помощью жесткой телескопической трубы, состоящей из четырех дюралюминиевых труб. Длина трубы может изменяться от 8,5 м в сложенном положении до 14,3 м в полностью выпущенном.

Наконечник трубы вводится в горловину заправляемого самолета по командам оператора самолета-заправщика. Размещается он в лежачем положении в хвостовой части фюзеляжа и помогает (командами по радио или с помощью сигнальных огней) экипажу заправляемого самолета занять нужное положение в строю. В кабине оператора имеется окно обзора назад, которое в исходном положении закрыто обтекателем, убирающимся в фюзеляж. После заправки нажатием кнопки на ручке управления трубой прекращается подача топлива, и труба немедленно отсоединяется от горловины заправляемого самолета. В случае нарушения строя самолетов при заправке имеющийся в трубе клапан автоматически прекращает подачу топлива, и труба также отсоединяется.

Производительность системы заправки при перекачке топлива: нормальная эксплуатационная — 2800 л/мин; при заправке стратегических бомбардировщиков Боинг В-52 — 3400 л/мин. Максимальная — 4500 л/мин.

В среднем парк самолетов-заправщиков выполняет до 3000 вылетов в месяц. Продолжительность вылета 4,8 часа считается нормальной.

В настоящее время принимаются меры, направленные на повышение срока службы и улучшения характеристик самолетов-заправщиков KC-135. Так, например, на самолетах с налетом около 11 500 часов начинают заменять нижнюю обшивку крыла: делается это с целью увеличить срок службы машины до 40 тысяч летных часов.

Исследуется возможность замены турбореактивных двигателей турбовентиляторными, что дает возможность действовать с более коротких взлетно-посадочных полос при одновременном увеличении максимального взлетного веса и продолжительности полета до 11 часов.

Несмотря на недостатки устаревших конструкций заправщиков KC-135A, зарубежные специалисты считают, что эти самолеты будут эксплуатироваться ВВС США и даже после закупки новых, разработка которых ведется уже не один год.

Уже с начала 1970 годов появились проекты новых самолетов-заправщиков, а в 1972 году начались летные испытания заправщика, переоборудованного гражданского транспортного самолета Боинг-747. Работы и исследования с такими же целями выполнялись на самолетах Лонгхед С-5А «Гэленикс», Мандон, нелл-Дуглас DC-10. Проект DC-10 признан лучшим. ВВС планируют закупить первоначально 20 самолетов при стоимости одной машины с оборудованием 35,5 млн. долларов. Считаю, что в конечном итоге программа нового заправщика обойдется в 1 млрд. долларов. Первый самолет DC-10 предполагается построить в феврале 1980 года. Без дозаправки DC-10 может передать 115 666 килограммов топлива на удалении от базы 1850 км и вернуться назад.

Подполковник-инженер
А. ЕФРЕМОВ



ЛУЧШЕ НЕТУ ВОЙСК НА СВЕТЕ...

Солдаты в голубых беретах* — так называется эта небольшая книга. Голубые береты стали символом крылатой пехоты. Люди знают, что десантники — это воины особого мужества и закалки. Они — мастера на все руки. Отличные парашютисты, опытные разведчики. Умелые саперы. Они и артиллеристы, и радисты, и механики-водители, и спортсмены-универсалы.

Книга Е. Смотрицкого вышла в серии «Молодежи о Вооруженных Силах». Она адресована допризывникам, которые готовятся к службе в армии. А в первую очередь тем из них, кто мечтает попасть в воздушно-десантные войска. Они прочтут ее с интересом и с пользой для себя. Есть в ней и рассказы о подвигах десантников в годы Великой Отечественной войны, и примеры мужества, проявленного ими в мирные дни. Есть размышления о романтике парашютных прыжков и о том, какие нужны качества, чтобы овладеть нелегкой профессией десантника.

«Действия в тылу противника, — пишет автор, — часто в условиях его численного превосходства, требовали от десантников железной стойкости, самоотверженности, товарищеской взаимовыручки. И они блестяще продемонстрировали эти качества. Рядовой Симонов, например, когда увидел, что его командир угрожает смертельная опасность, не задумываясь, заслонил его своей грудью. Он погиб, но сохранил жизнь командира...»

А вот другой эпизод из книги. Только речь идет уже не о войне, а об учении, в котором принимала участие Н-ская часть воздушно-десантных войск. «В ходе выполнения задачи личному составу предстояло провести стрельбы и метание боевых гранат. До первой траншеи «противника» оставалось не более 50 метров, когда по цепи наступающих была передана команда «Гранаты к бою!» Рядовой Рефкат Миргазизов, как и все его товарищи, быстро вставил в гранату взрыватель, снял предохранительное кольцо и, рванувшись вперед, размахнулся. Но в этот момент нога его скользнула по мокрой глине, солдат потерял равновесие и непроизвольно выронил гранату из ру-

ки. Она упала в трех-четыре шагах от него и его товарищей. До взрыва оставалось несколько мгновений. Но их хватило Рефкату для того, чтобы оценить обстановку, принять решение и выполнить его. Он бросился к гранате и накрыл ее своим телом».

Рефкат Миргазизов не раздумывал, как он должен поступить в эту критическую секунду. Он сделал так, как делали фронтовики, выполнил их священную заповедь: «Умирай, но товарища выручай». Таким его воспитала школа, так его учили поступать командиры и политработники, этого от него требовала военная присяга.

Обстановка, сложившаяся на данном учении, — конечно же, явление редкое. Но молодежь, готовящая себя к службе в ВДВ, должна знать, что жизнь десантников связана с риском. Каждый прыжок с парашютом таит в себе немало неожиданностей, каждое учение требует полной отдачи сил, смелости и самоотверженности. И только тот становится настоящим крылатым бойцом, кто не просто влюблен в романтику, но и хорошо понимает суровую необходимость воспитывать в себе готовность к подвигу.

Подробно и доходчиво рассказывает автор о том, как в воздушно-десантных войсках организована физическая подготовка и какой популярностью пользуются занятия спортом. Так, в подразделении, которым командует гвардии подполковник А. Цимбалар, все воины овладели нормативами военно-спортивного комплекса I ступени, двенадцать человек — мастера спорта СССР, семь — кандидаты в мастера, а девять из каждых десяти солдат имеют значки первоурядников.

Серьезное внимание в воздушно-десантных войсках уделяется психологической подготовке. И, пожалуй, главным испытанием воли для каждого воина является первый прыжок с парашютом. Об этом идет речь в главе «Так закаляется воля».

Издательство ДОСААФ сделало доброе дело, выпустив в свет эту книгу. Однако хотелось бы высказать ряд замечаний. Прежде всего, о содержании книги. Есть в ней глава: «На учениях как в бою». Казалось бы, она должна стать стержневой и наиболее интересной. А ей отведено всего... 15 страниц. Картины современного боя десанта не получилось. Десантники в книге действуют чаще всего в разведке, небольшими группами, решая мелкие по масштабу задачи. Редко говорится о боевых машинах, самоходных артиллерийских установках, о зенитчиках и минометчиках. Техника современных воздушно-десантных войск показана слабо.

И второе. В документальной книге о десанниках, рассчитанной на молодежь, нет иллюстраций. А ведь хорошие фотографии могли бы не менее убедительно рассказать и о романтике, и о трудностях, которые отличают службу в крылатой пехоте.

В одной из песен воинов в голубых беретах есть слова: «Лучше нету войск на свете, чем десантные войска». Их можно было бы поставить эпиграфом к книге Е. Смотрицкого. Взволнованно, интересно написал он об истории воздушно-десантных войск и о ратных буднях крылатой пехоты.

Полковник И. ДЫНИН

ПОБЕДЫ НЕТ БЕЗ СВЯЗИ

Так называется последняя глава книги Е. Кояндера «Я «Рубин» приказываю*». Она посвящена ратному труду авиационных связистов, который до сих пор был незаслуженно ободен нашей мемуарной и военно-исторической литературой. Но сначала несколько слов об авторе...

1923 год. В восьмом классе Калужской школы идет урок математики. Учитель глуховат и говорит не всегда внятно. На второй парте рыжеватый мальчик Женя Кояндер. Он старается не пропустить ни слова. Урок ведет Константин Эдуардович Циолковский...

Е. Кояндеру предстояли еще встречи с основателем авиации — почетным красноармейцем роты связи, в которой он служил позднее, ему еще только предстояло понять, с каким замечательным человеком свела его в детстве судьба.

В 1921 году тринадцатилетнему Жене Кояндеру пришлось стать старшим мужчиной в семье. Умер от тифа отец-железнодорожник. С лета 1922 года он уже работает с бригадой сверстников на лесосплаве. В 1925-м по комсомольской путевке направлен на курсы почтово-телеграфных работников, а в 1929 году, снова по путевке комсомола, едет на Дальний Восток. В селе Богородском на Амуре судьба породила Кояндера с авиацией. Зимой на льду Амура организуется запасной аэродром, и телеграфисту Кояндеру предложено стать по совместительству его начальником. Когда станет лед на реке, начальник аэродрома должен был выбрать ровную площадку нужных размеров, обозначить углы ланником, круг в центре и посадочную полосу, а потом следить за их состоянием. В декабре 1929 года на площадку сел самолет Водопьянова...

Местная комсомолька избрала Кояндера вторым секретарем райкома комсомола, а когда пришла в 1930 году ему пора служить в армии, проводила в родную Калугу, где он был зачислен в 81-ю территориально-кадровую Калужскую стрелковую дивизию.

☆☆☆

Войну Е. В. Кояндер начал в должности помощника начальника связи ВВС Западного фронта, развернутых далее в 1-ю воздушную армию. За его плечами были годы трудной военной службы авиационного офицера-связиста.

Книга Е. В. Кояндера «Я «Рубин» приказываю» в основном и посвящена связистам 1-й воздушной армии в тяжелые годы войны. Связист на фронте — это человек, который много знает, много слышит, за многое отвечает, но которого вспоминают, когда связь нарушается.

В трагически трудные первые недели войны связистам довелось знать больше других горькой правды. Но она не размагничивала, а заставляла, стиснув зубы, исполнять свой долг. Лучшие черты советского человека автор сумел показать убедительно и просто.

Книга интересна как воспоминания человека умного и зоркого, наблюдательно и умеющего отобразить важное и значительное из всего того, что хранится в памяти. Это не только книга о связистах, это книга о войне глазами связиста, о людях войны — выдающихся военачальниках и рядовых тружениках.

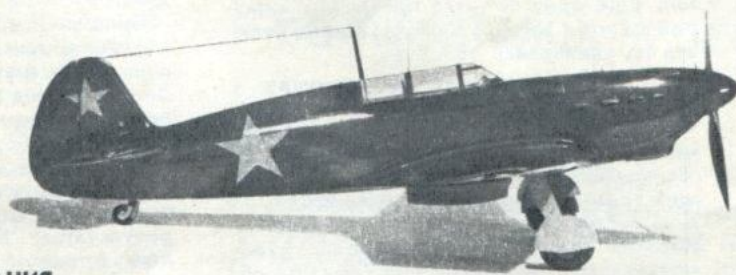
Полковник-инженер запаса
Г. ОЛЬДЕРОГГЕ

* Е. А. Смотрицкий. «Солдаты в голубых беретах». М., Изд. ДОСААФ, 1978, 95 стр. 15 к.

* Е. В. Кояндер. «Я «Рубин» приказываю». М., Воениздат, 1978.

В ЦЕЛЯХ УСИЛЕНИЯ ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ
СРЕДИ НАШЕЙ МОЛОДЕЖИ, ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЕЕ К ТЕХНИЧЕСКОМУ
ТВОРЧЕСТВУ, В АВИАМОДЕЛЬНЫЕ КРУЖКИ
ЦК ДОСААФ СССР В 1979 ГОДУ ПРОВОДИТ

ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС НА ЛУЧШИЙ МАКЕТ СОВЕТСКОГО САМОЛЕТА ПЕРИОДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.



ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

К МАКЕТУ:

соблюдение пропорций
и масштаба (1 : 40),
высокое качество изготовления
и отделки,
сходство с прототипом.

К макету прилагается чертеж,
по которому он изготавливался,
фотография самолета-прототипа
и его краткая боевая
характеристика.

Сообщаются также фамилия,
имя и отчество участника,
место его учебы или работы,
домашний адрес.

В конкурсе могут принять участие
школьники, учащиеся
профтехучилищ, студенты
техникумов
и рабочая молодежь.



*Образцом могут служить макеты
истребителей, созданных в ОКБ
Генерального конструктора
А. С. Яковлева. Макеты
изготовлены в модельном цехе
конструкторского бюро под руководством
старейшего советского авиамоделлиста
О. К. Гаевского. Эти макеты
экспонируются в Центральном доме авиации
и космонавтики имени М. В. Фрунзе,
в Научно-мемориальном музее
Н. Е. Жуковского и других музеях.*

ПОБЕДИТЕЛЯМ КОНКУРСА ПРИСУЖДАЮТСЯ ПРИЗЫ ЦК ДОСААФ
СССР И РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА «КРЫЛЬЯ РОДИНЫ», А ТАКЖЕ ГРАМО-
ТЫ И ПАМЯТНЫЕ ПОДАРКИ.

МАКЕТЫ, ПОСТУПИВШИЕ НА КОНКУРС, БУДУТ ДЕМОНИСТРИ-
РОВАТЬСЯ НА ВЫСТАВКЕ В МОСКВЕ. ОНИ ВЫСЫЛАЮТСЯ ПОЧТОЙ ПО
АДРЕСУ: 123424, МОСКВА, ВОЛОКОЛАМСКОЕ ШОССЕ, 88 ЦСТКАМ
ДОСААФ СССР, НА КОНКУРС.

МАКЕТЫ ПРИНИМАЮТСЯ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО ПО 31 ОКТЯБРЯ 1979 ГОДА.

на фото:



Як-1
Як-7
Як-3
Як-9У

БИОГРАФИЯ РЕКОРДА



Это было похоже на розыгрыш. Вопрос «Ватник привези», заданный при встрече, очень удивил. Зачем он в Крыму в начале октября? Однако на следующий день я понял правомерность такого вопроса.

Подъем назначили в половине шестого утра. Поеживаясь от предрассветной прохлады, едем в автобусе к месту старта, на гору Клементьева. Нейлоновая спортивная куртка не спасает от пронизывающего ветра, достигающего временами скорости 25—28 метров в секунду. Но желание видеть своими глазами, как будет превышен мировой рекорд, да и будет ли? — было сильнее ветра.

А для них — спортсменов-авиамodelистов: Юрия Заславского и Александра Смоленцева — он был просто необходим. Только при таком ветре, дующем с южного склона этой горы, и образуется мощный динамический поток, союзник в трудном деле — достигнуть результата, превышающего мировой рекорд дальности полета радиоуправляемой модели самолета по замкнутому маршруту.

☆☆☆

...Недолго длится заправка топливного бака, проверка бортовой радиоаппаратуры, средств связи. Вот отлажено «сердце» модели — двигатель, выверены на передатчике положения ручки управления оборотами двигателя. Следует дозаправка топливом и — можно в полет. Заняли свои места помощники спортсменов из группы обеспечения.

В 7 часов 18 минут спортивный комиссар В. Коровин фиксирует старт. Через несколько секунд модель проходит над одним из двух пунктов контроля мерной базы 500 метров. Пилот-оператор Ю. Заславский разворачивает модель на 180° и берет курс на другой пункт контроля. И он пройден. Круг замкнут. Есть один километр дальности полета. Но перед нашими ребятами задача очень сложная — перекрыть мировой рекорд дальности полета (683 км) модели американца П. Вебера.

Скорость у нашей модели хорошая: 30—85 километров в час. Динамический поток делает свое дело. Задача пилота — держать модель на заданном курсе, работать, в основном, ручкой ру-

ля поворота и не допускать сноса, а ручкой регулировки оборотов двигателя поддерживать необходимую скорость. Юра поудобнее усаживается на перевернутом ящике и сосредоточивает внимание на модели. Рядом динамики радиотелефонов для связи с членами группы обеспечения. Они сигнализируют от машины, белым флагом, и передают по радиации пилоту о подходе модели к конечным пунктам мерной базы, выложенным в виде метровых пирамид из белого известняка. По их команде спортсмен начинает разворачивать модель. Саша выполняет роль штурмана, он ведет график полета.

Через четыре часа модель пролетела более 250 км. Одна треть намеченного пути пройдена. Но вот на 280 километре полета в эфире «пошли» радиопомехи, управлять моделью стало невозможно, а вероятность поломки увеличилась. Ребята решают прекратить полет. С трудом удается посадить модель без повреждений. Еще одна попытка превысить мировой рекорд американского авиамodelиста не увенчалась успехом.

...А идея «бить» рекорд возникла у авиамodelистов студенческого конструкторского бюро Казанского авиационного института еще в 1975 году. Ведущий инженер СКБ Леонид Алдошин, ныне старший тренер сборной команды СССР по радиоуправляемым моделям, предложил ребятам схему будущей модели. «Теоретики» просчитали ее. Результаты обнадеживали. Оставалось дело за «малым» — построить две-три таких модели. За работу принялась большая группа студентов. Они отлично создавали, что не все будут названы в числе рекордсменов. Да и рекорд — то ли будет, то ли нет. Можно затратить огромный труд, и все пойдет, как говорят, в трубу. Но для одержимых студентов из СКБ рекорд не был самоцелью. Увлекала возможность проведения широкого научного эксперимента, результаты которого можно выявить только в ходе летных испытаний. Я говорил с ребятами, принимавшими участие в этой работе, и чувствовал их гордость за свое «детище», за участие в большом коллективном труде. Свою идею студенты сформулировали в рекордной программе, условно названной «Глобус».

Было создано несколько групп. Александр Смоленцев возглавил группу по постройке модели. Павел Восяков — инженер-механик — стал ответственным за двигательную установку и механизмы. Павел Буранов — радиоинженер, ведущий по радиоаппаратуре и электропитанию. На роль пилота-оператора пригласили мастера спорта из Челябинска Юрия Заславского.

☆☆☆

Почти год ушел на постройку моделей и их доводку. В сентябре 1976 года на сборы в Крым ехали с надеждой. Трижды предпринимали попытку установления рекорда. Но налетать более 600 км не удавалось из-за неэкономичной работы двигателя. Идти на увеличение объема топливного бака означало сделать модель более тяжелой и снизить ее грузоподъемность. Да и сам бак не выдерживал длительной эксплуатации. Изготовленный из балзы, пропитанной эпоксидной смолой, он распла-

вался, происходила утечка топлива. Много раз во время тренировочных запусков он лопался при посадке модели. Применить в конструкции жест нежелательно, так как это привело бы к утяжелению модели.

Всего за те сборы над склонами горы Клементьева модель налетала более 2100 км, пробыла в воздухе в общей сложности 35 часов 45 минут. Шесть раз мировой рекорд подвергался нашей атаке, но превысить его так и не удалось.

Прошел еще один год напряженного коллективного труда. А. Смоленцев нашел новое конструктивное решение топливного бака — сделал его из миллиметровой фанеры, предварительно сняв с нее один слой шпона. Он получился прочным, относительно легким и вмещал более трех литров. Модель оклеили лавсановой пленкой, так как бумажная обтяжка пропиталась выхлопной смесью и подвергалась влиянию меняющейся утром, днем и вечером влажности воздуха.

Пришли к выводу, что без подкачки топлива к двигателю не обойтись. Пришлось конструировать топливный насос. За это взялся Ю. Заславский. Применили кадмиево-никелевые аккумуляторы для питания бортового приемника и рулевых машинок и еще выиграли в весе.

Но и следующие сборы в Планерском осенью 1977 года не принесли желаемых результатов. В одной из попыток модель, пролетев 450 км, перестала подчиняться командам пилота-оператора — появились радиопомехи в эфире. Модель разбилась. Мечту о рекорде пришлось отложить еще на год, — год до предела насыщенный новыми творческими исканиями по программе «Глобус». А ритм жизни требовал своего — нужно было участвовать в соревнованиях. Совершенство свое мастерство, студент А. Смоленцев стал мастером спорта СССР и чемпионом РСФСР по радиоуправляемым моделям планеров, а директор клуба юных техников Челябинского трубопрокатного завода Ю. Заславский — призером всесоюзного первенства по радиоуправляемым моделям-копиям. Он включается в состав сборной команды СССР.

И вот снова Крым. Третьи по счету



В Федерации парашютного спорта

ДЕСЯТЬ ЛУЧШИХ

Бюро Федерации парашютного спорта СССР тщательно проанализировало результаты чемпионата мира, международных и всесоюзных соревнований 1978 года, определило десять сильнейших парашютистов страны:

Женщины: 1. Н. Сергеева (Москва, ДОСААФ), 2. А. Швачко (Ворошиловград, ДОСААФ), 3. И. Крючкова (Серпухов, ДОСААФ), 4. М. Костина (Чебоксары, ДОСААФ), 5. В. Загорейская (Ворошиловград, ДОСААФ), 6. З. Курицына (ВДВ), 7. Ю. Гутникене (ВДВ), 8. О. Важеннова (Ворошиловград, ДОСААФ), 9. Е. Маракуца (ПВО), 10. Л. Корычева (ВВС).

Мужчины: 1. И. Тёрло (Львов, ДОСААФ), 2. Н. Ушмаев (ВВС), 3. В. Чайка (ВВС), 4. В. Гурный (Минск, ДОСААФ), 5. А. Осипов (ВВС), 6. Л. Мельников (ПВО), 7. В. Лукомский (Гомель, ДОСААФ), 8. В. Ершов (ВВС), 9. В. Валюнас (ВВС), 10. Г. Сурабко (Чернигов, ДОСААФ).

ВСЕСОЮЗНЫЕ ЗАОЧНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ЮНЫХ АВИАМОДЕЛИСТОВ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ДОСААФ СССР
СОВМЕСТНО
С ЦЕНТРАЛЬНЫМ ТЕЛЕВИДЕНИЕМ
С 1 ФЕВРАЛЯ ПО 31 ОКТЯБРЯ 1979 ГОДА
ПРОВОДЯТ ПЕРВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ ЗАОЧНЫЕ
СОРЕВНОВАНИЯ ШКОЛЬНИКОВ
ПО ПРОСТЕЙШИМ ЛЕТАЮЩИМ МОДЕЛЯМ.

Участниками соревнований могут быть учащиеся до 8-го класса включительно. Разыгрывается лично-командное первенство по трем видам: бумажная модель планера, модель вертолета «Муха», бумажная модель парашюта с самопуском. Планер должен быть изготовлен из бумаги без применения клея, размах крыла не более 300 мм; вертолет «Муха» — из дерева, максимальный диаметр винта 250 мм; парашют может иметь купол диаметром не более 500 мм.

Соревнования проводятся: с моделью планера на дальность полета по прямой; с моделями вертолета и парашюта на продолжительность полета.

☆☆☆

Каждая модель должна совершить пять зачетных запусков на открытой площадке или в помещении. За каждый метр дальности полета планера начисляется одно очко. Старт с рук. За каждую секунду полета модели вертолета, парашюта — 4 очка.

Участник, набравший наибольшее количество очков в пяти полетах, признается победителем.

В командный зачет зачисляется сумма результатов трех авиамodelистов — членов команды.

В соревнованиях могут принять участие одна или несколько команд класса, школы, отряда, пионерлагеря, ЖЭКа, кружка.

Судейская коллегия соревнований состоит из двух или более человек, в ее состав входят пионервожатые, учителя, руководители кружков, родители.

Результаты полетов заносятся в стартовый журнал, в котором указываются фамилии, имена всех участников, результаты всех полетов их моделей (в метрах, секундах, сумма очков), а также место и время проведения соревнований.

Стартовый журнал подписывается судейской коллегией и высылается в адрес оргкомитета не позднее 31 октября 1979 года.

Оргкомитет высылает подтверждение о получении результатов.

Команды и участники, показавшие лучшие результаты, награждаются призами Центрального авиамodelного клуба ДОСААФ СССР, редакции журнала «Крылья Родины» и грамотами.

Победители розыгрыша личного первенства в заочных соревнованиях по каждому типу моделей будут приглашены в Москву для проведения очного финала и определения чемпиона.

Всем участникам засчитывается выполнение нормы на значок «Авиамodelист ДОСААФ СССР».

☆☆☆

Адрес оргкомитета: 113162, Москва, ул. Шаболовка, 37, Центральное телевидение, передача «Отзовитесь, горнисты!» Авиамodelные соревнования.

☆☆☆

рекордные сборы авиамodelистов-спортсменов. Чтобы иметь запас дневного времени, решили стартовать на рассвете.

Первую попытку предприняли 1 октября 1978 года. Через полчаса полета заглох двигатель. Модель при посадке на северном склоне горы Клементьева разбилась. Хорошо, что была запасная. Успех не последовал и на следующий день. Потом двое суток не было хорошей видимости и ветра нужного направления.

И вот 5 октября. Снова ранний подъем. Снова безотказный шофер Гена ведет автобус привычным маршрутом на гору Клементьева. Ветер южный, скорость — 18—25 м/с — то, что надо. Кажется, немного теплее, чем в предыдущие дни.

Опробован двигатель, проверена работа приемника и передатчика. Можно взлетать.

7 ч 18 мин. А. Смоленцев толкает модель со склона. Мощный динамический поток подхватывает ее и, как бы невидимыми руками, поднимает почти на 50 м. Умело действуя, оператор Ю. Заславский выводит самолет на мерную базу. Судьи начинают отсчет кругов. Включился в работу спортивный комиссар.

Через три часа первый раз сменили электропитание на передатчике. «Подкрепился» и пилот-оператор. После сверки в скорости полета с расчетным графиком стало ясно, что превысить мировое достижение можно.

А через четыре часа Валерий Мякиннин усаживает Юрия на «жигулевское» кресло, снятое со своего автомобиля. Кто-то, а Валерий знает, как трудно сидеть длительное время в неудобной позе и управлять моделью. Ведь он — обладатель абсолютного мирового рекорда продолжительности полета авиамodelей. В 1975 году он здесь же управлял моделью 25 часов 44 минуты.

В 15 часов 58 минут, т. е. через 8 часов 40 минут был достигнут результат американского спортсмена — 683 км. Но по условиям регистрации рекордов мира в Международной авиационной федерации, прежний результат должен быть превышен на 2% в данном случае — на 14 км.

Полет модели продолжается. И сколько он еще продлится, никто не знает. Может, час, а может, и несколько секунд. Но топлива предположительно оставалось на полчаса.

В 16 часов 48 минут заглох двигатель, а через полминуты пилот-оператор мастерски посадил модель, что сделать на склоне горы очень сложно, особенно в сильный ветер. И если ее затянет воздушный турбулентный поток на северный склон, то без работающего двигателя она превратится в пушинку.

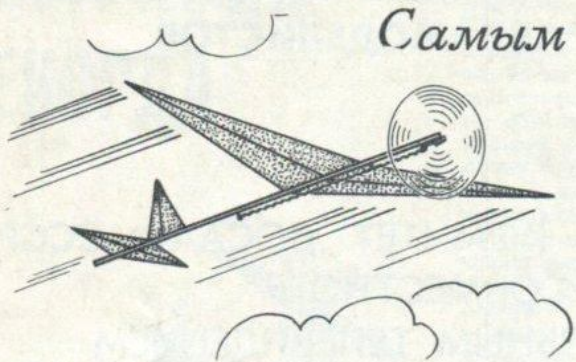
После посадки проверили наличие топлива. Бак был пуст...

☆☆☆

Судьи фиксируют результат — 731 км. Такое расстояние пролетела радиоуправляемая модель самолета по замкнутому маршруту. Все присутствующие поздравили Ю. Заславского и А. Смоленцева с большой спортивной победой. Одним из первых новых рекордсменов поздравили и автор этих строк.

В. РОЖКОВ,
мастер спорта

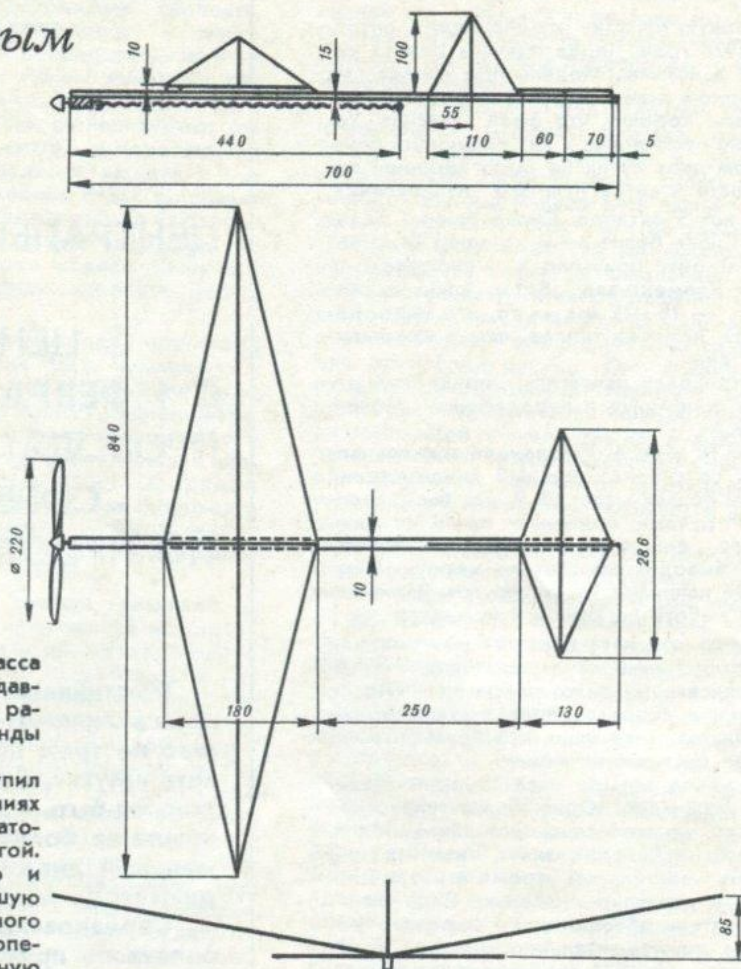
Самым юным



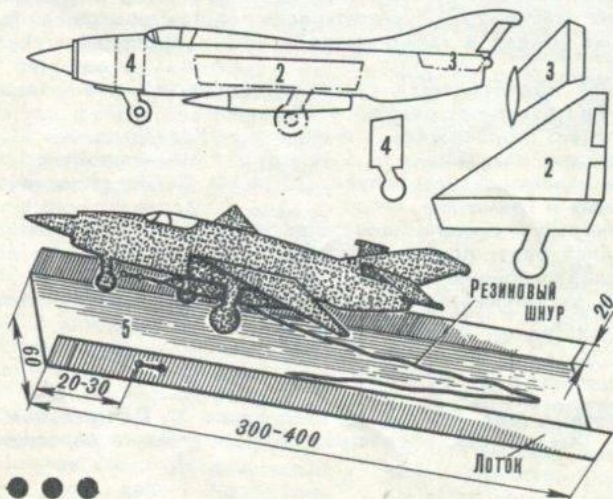
ПРОСТЕЙШАЯ РЕЗИНОМОТОРНАЯ

Эту модель построил Саша Иванов, ученик 6-го класса 301-й школы Москвы. Авиамоделизмом он увлекся недавно, но вдумчивое, творческое и аккуратное отношение к работе над моделью позволило ему войти в состав команды станции юных техников Бабушкинского района столицы.

С предлагаемой нашим читателям моделью Саша выступил в апреле 1978 г. на Московских городских соревнованиях юных школьников. Кромки и лонжероны крыла, стабилизатора и киля — из сосны. Каркас обтянут папиросной бумагой. Воздушный винт — из липы. Ромбовидное в плане крыло и горизонтальное оперение обеспечивают модели хорошую устойчивость в полете. Несмотря на отсутствие поперечного набора (нервюр), крыло, горизонтальное и вертикальное оперение благодаря треугольным контурам имеют достаточную жесткость. Большое поперечное «V» крыла способствует увеличению устойчивости пути в полете.



«МИГ» В ОДИН МИГ



Советуем тебе построить бумажную летающую модель-копию самолета МиГ-21. На нашем чертеже — контуры ее основных частей. Вырежь их из плотной, можно чертежной, бумаги. Это — фюзеляж 1 с вертикальным оперением, носовым колесом и управляемой ракетой, крыло 2 (две половины со стойками основного шасси), горизонтальное оперение 3 (две части). Показано, где приклеить к фюзеляжу обе части крыла и горизонтального оперения. Делать это надо очень аккуратно, чтобы получить симметричную модель, без перекосов. Если при запуске с руки модель «валится» на хвост, ее носовую часть сделай более тяжелой: по обе стороны фюзеляжа наклеи накладки 4 (см. рисунок). При этом усиливается также носовая стойка шасси.

Запустить модель под различными углами наклона к горизонту ты можешь и с помощью резиновой катапульты 5, сделанной из плотного картона. В бортах лотка катапульты проделай по два отверстия, продень через них резиновый шнур длиной 150—200 мм и надежно привяжи. Растягивай шнур на требуемое расстояние, зацепив его за выступ, образованный ракетой под фюзеляжем модели.

При запуске модель будет скользить по лотку на своем шасси. Катапульту можешь держать в одной руке или установи ее под наклоном на столе, стуле или другой опоре.

В хорошую погоду запускай модель во дворе, на ровной местности.

Устрой с ребятами соревнования на дальность полета и правильную посадку модели на шасси.

С ТОРМОЗНОЙ ЛЕНТОЙ

Интересные модели ракет создают болгарские спортсмены. Одна из них — модель с тормозной лентой. Выступая с этой ракетой на республиканских соревнованиях, мастер спорта Камен Пантелеев завоевал мировой рекорд.

По конструкции модель проста и ее могут построить юные спортсмены. Ее преимущества: минимальное сопротивление во время моторного полета, оно обеспечивается точностью изготовления деталей и монтажа, и максимальное сопротивление при снижении на тормозной ленте, что усиливается большим стабилизатором.

☆☆☆

Конус 1 — обтекаемой удлиненной формы, из бальзы, покрывается лаком и шлифуется.

Корпус 2 — из трех слоев чертежной бумаги или миллиметровки, образуется навиванием на цилиндрической оправке $\phi 17$ мм для установки двигателя в 5 Н. с. Окончательная отделка включает шлифовку шкуркой № 250 и покрытие несколькими слоями лака «Глатфикс».

Стабилизаторы большие 3 и маленькие 4 — из твердой 1-мм бальзы, после профилирования покрываются лаком и шлифуются.

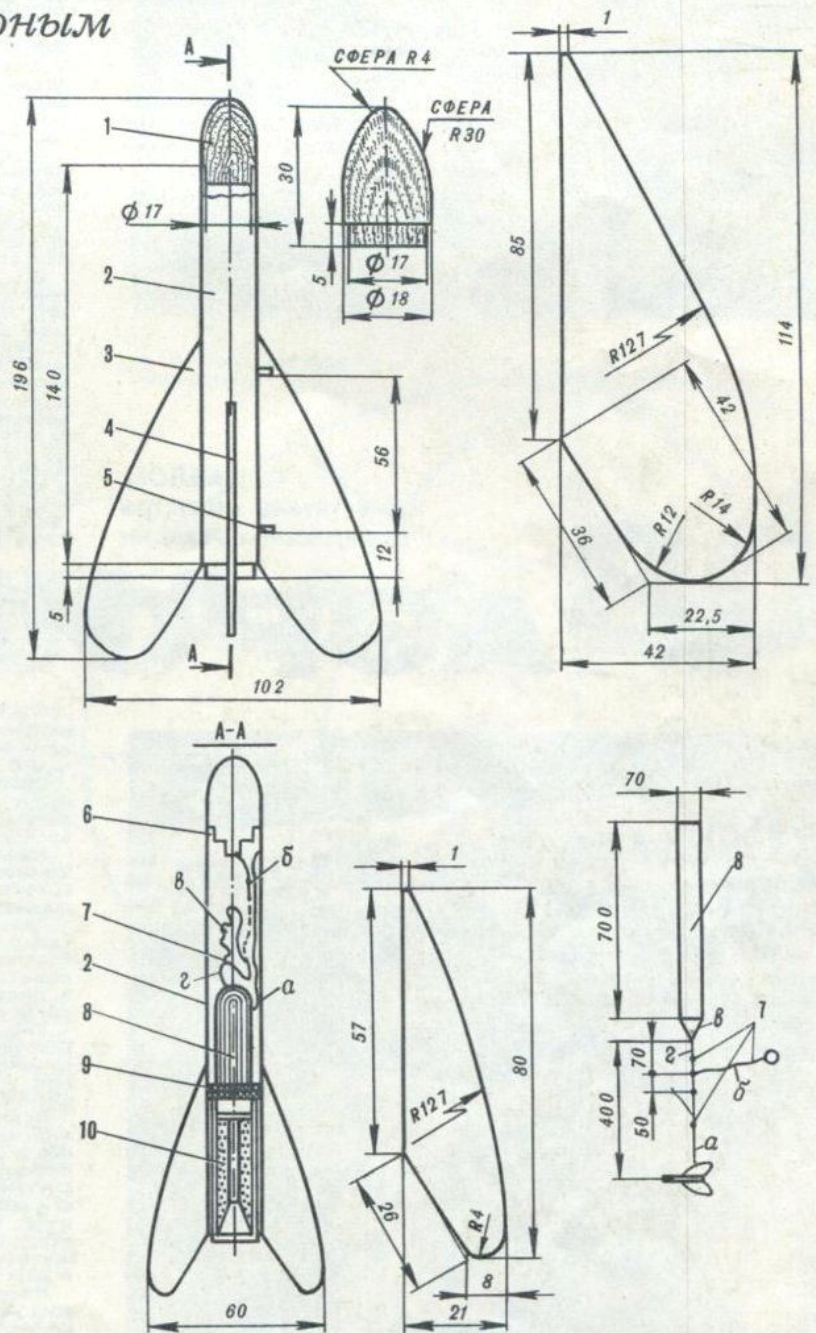
Для успешного старта и полета модели стабилизаторы 3 и 4 попарно должны лежать строго в одной плоскости параллельно оси модели. Поэтому следует присоединять одновременно к корпусу 2 оба стабилизатора 3 и затем оба стабилизатора 4 после того, когда корпус поставлен на оправку. Это позволит снизить коробление их поверхности и формы.

Направляющие кольца 5 приклеиваются к одной из сторон большого стабилизатора 3. Они — из мягкой проволоки $\phi 1$ мм, навиваемой на оправку $\phi 3,5$ мм.

Тормозная лента 8 выполняется с учетом требований ФАИ — соотношение между шириной и длиной 1:10. Рекомендуются размеры 70×700 мм (лента из перкаля).

Соединительная нить 7 — из четырех частей. Первая часть (а) продевается через отверстие, сделанное в корпусе рядом с одним из маленьких стабилизаторов, и привязывается так, что предохраняет двигатель от выпадания.

Нить должна закрепляться на корпусе так, что-



бы ось модели после окончания работы двигателя и снижения на тормозной ленте была наклонена к горизонту под углом 2—3 градуса.

Соединительная нить проходит по корпусу и скрепляется с резинкой длиной 50 мм. К резинке присоединяется вторая нить (б), конец которой с помощью скобы 6 привязывается к конусу. Скоба 6 — из проволоки $\phi 0,5$ мм.

Третья часть соединительной нити (в) привязывается к концу тормозной ленты, а четвертая (г) — к концу резинки.

Тормозная лента 8 изолируется от двигателя 10 пробкой 9.

Готовая модель покрывается нитрокраской и полируется.



В июле 1980 года в Москве будет зажжен огонь Игр XXII Олимпиады.

Предстоящие Олимпийские игры являются для советских людей не просто крупнейшими спортивными соревнованиями, а событием огромного политического значения. Олимпийское движение стало сегодня серьезным фактором укрепления взаимопонимания между народами, разрядки международной напряженности.

С. ПАВЛОВ,
заместитель министра
гражданской авиации



АЭРОФЛОТ И



Впервые в истории Олимпиада будет проведена в социалистическом государстве, столице СССР — Москве, которую все прогрессивное человечество по праву считает символом мира и социального прогресса, дружбы, братства, всестороннего сотрудничества народов.

Почетное право проведения Игр — признание огромных заслуг Советского Союза в борьбе за мир, его вклад в международное Олимпийское движение, развитие физической культуры и спорта. Идеи Олимпийского движения — идеи гуманизма, дружбы и мира — особенно близки и понятны советским людям. Поэтому подготовка и Играм стала всенародным делом. В ней участвуют все союзные республики, трудовые коллективы сотен предприятий и организаций.

Особое значение придается транспортному обеспечению Игр. Перевозками гостей и участников Олимпиады-80 будут заняты все виды транспорта. Важная роль в этом деле отводится нашей гражданской авиации, международные перевозки которой год от года растут. По соглашению между Оргкомитетом Олимпиады-80 и Министерством гражданской авиации Аэрофлот является официальным перевозчиком Олимпиады-80.

В настоящее время ведется активная работа и предстоящим перевозкам участников и многочисленных гостей Олимпийских игр. Прежде всего, огромную значимость приобретает дальнейшее развитие международных воздушных сообщений. Ведь расширяя воздушные связи с зарубежными странами, Аэрофлот способствует дальнейшему укреплению политических, экономических и культурных контактов с другими государствами, создает хорошие возможности для успешного выполнения возложенной на него олимпийской задачи. Только за три года десятой пятилетки было открыто двадцать новых международных авиалиний — в Бисау и Луанду, Мехико и Мадрид, Аддис-Абебу и Мюнхен, Дубровник, Лусаку и многие другие столицы и крупные центры Европы, Азии, Африки и Америки.

Аэрофлот осуществляет ныне полеты в 81 страну мира. Что же касается соглашений о воздушном сообщении, то Советский Союз имеет их почти с 90 государствами. В ближайшее время

намечается проложить новые международные трассы: так, и в 1980 году Аэрофлот намерен осуществлять полеты более чем в 100 аэропортов почти 90 стран земного шара.

Специалисты подсчитали, что в период Игр наши самолеты будут ежедневно дополнительно перевозить до 60 тысяч пассажиров. А за все время Игр услугами воздушного транспорта воспользуется около миллиона человек.

Авиаторы столицы вместе со всеми москвичами говорят Олимпиаде-80: «Добро пожаловать!» Они сделают все, чтобы с честью выполнить обязательства, связанные с этим пригласением.

Для успешного проведения в жизнь намеченных мероприятий в Министерстве гражданской авиации приказом министра, Главного маршала авиации Б. П. Бугаева создана специальная комиссия, аналогичные комиссии организованы в управленческих и предприятиях гражданской авиации, прямо или косвенно связанных с обеспечением олимпийских перевозок. Уже составлено специальное «олимпийское» расписание перевозок пассажиров. Самая важная задача — это добиться высокой регулярности полетов, высокой культуры обслуживания участников и многочисленных гостей крупнейшей спортивной праздники.

Полным ходом идет строительство и реконструкция Олимпийских объектов Аэрофлота. К 1980 году в Москве, в аэропорту Шереметьево, вырастет новый аэровокзальный комплекс площадью 8500 квадратных метров. Он оборудуется новейшими системами, позволяющими обслужить и обработать багаж шести миллионов пассажиров в год при максимальной нагрузке в час «пик» — 2100 человек. В восьмизатонном здании из металлических конструкций, с фасадом из алюминия и солнцезащитного стекла, разместятся залы прилета, отлета, транзита и другие.

Информация о прибытии и вылете самолетов, регистрация воздушных путешественников, оформление багажа будут осуществляться с помощью электронно-вычислительной техники. В аэровокзале разместятся рестораны, кафе, столовые, рассчитанные на одновременное обслуживание 1600 пассажиров и конференц-зал на 500 мест.

В списке олимпийских строек Аэрофлота международный аэропорт Шереметьево занимает ведущее место, поскольку через него проходит основной поток зарубежных гостей. С вводом второй взлетно-посадочной полосы тут появилась возможность эксплуатировать любые из существующих типов самолетов. В ближайшее время вступит в строй новый пассажирский павильон, рассчитанный на обслуживание 1200 человек в час.

Проезжающие по Ленинградскому проспекту москвичи и гости столицы, прибывшие на главный ее аэровокзал, видят стрелы мощных строительных кранов, взметнувшихся над зеленым ковром бывшего Ходынского поля. И здесь сооружаются Олимпийские объекты. Уже видны силуэты корпуса служебно-пассажирского комплекса Центрального управления международных воздушных сообщений с гостиницей для иностранных авиаторов.

Предстоит выполнить большой объем работ, связанных с реконструкцией аэровокзала во Внукове. Все пассажирские здания объединяются общим фасадом со стороны перрона, благодаря чему аэровокзал в целом приобретает современный архитектурный облик. Новая композиция позволит также расширить зоны технологического обслуживания воздушных путешественников. В аэровокзале предстоит установить автомати-

* Ленинградское авиационно-техническое училище гражданской авиации. Занятия ведет преподаватель Ю. Мартынов. У доски курсант Лариса Врагина.

ческую систему информации и регистрации пассажиров. После реконструкции аэропорт Внуково сможет обслужить 12 миллионов пассажиров в год.

Одним из Олимпийских центров является Таллин, где пройдет парусная регата. В столице Эстонии появится новый аэровокзальный комплекс, где будут встречать олимпийцев. Двухэтажное шатровое перекрытие строящегося аэровокзала удачно вписывается в архитектурный облик города. На первом этаже, на уровне перрона, сосредоточены технические, служебные и производственные помещения. На втором этаже — пассажирские залы внутрисоюзного и международного сенторов.

Различные туристские маршруты ждут зарубежных гостей, которые приедут в нашу страну на Олимпиаду. Многие «олимпийские дороги» по СССР включены в расписание Аэрофлота. Уже определен предварительный перечень аэропортов, на которые возложены олимпийские перевозки. Это — Москва (Шереметьево, Внуково), Ленинград, Таллин, Вильнюс, Киев (Борисполь), Минск, Одесса, Львов, Ереван, Тбилиси, Ташкент, Иркутск и Хабаровск. Перевозки планируются производить на хорошо зарекомендовавших себя самолетах Ил-62, Ту-154, Ту-134 и на первом советском 350-местном аэробусе Ил-86, который проходит сейчас цикл заключительных испытаний.

Продумано размещение пунктов продажи билетов и бронирования мест для участников и гостей Олимпиады-80 в Ленинграде, Таллине, Киеве и Минске. В Москве для этих целей готовятся пассажирские помещения Центрального городского аэровокзала и кассы Аэрофлота, находящиеся в различных районах столицы.

Недавно Главное управление по иностранному туризму при Совете Министров СССР подготовило и утвердило программу, включающую 56 «олимпийских» маршрутов путешествий по Советскому Союзу. В программе Интуриста — посещение не только олимпийских центров, но и многих других городов Средней Азии, Сибири, Закавказья, Крыма, Прибалтики, Дальнего Востока. Разве не увлекателен, к примеру, такой путь: Москва — Братск — Иркутск — Ташкент — Бухара — Самар-



* В Шереметьевском аэропорту.

ОЛИМПИАДА 80

канд — Москва? Интересны экскурсии в Одессу, Волгоград, Баку, Хабаровск. Крылья Аэрофлота способны быстро доставить туристов в любой уголок нашей необъятной Родины.

В тесном сотрудничестве с Олимпийским комитетом Аэрофлот обеспечит бесперебойную доставку в Москву и отъезд из столицы олимпийцев, туристов, а также поездки по стране иностранных гостей на комфортабельных самолетах и образцовый сервис во всех наших аэропортах.

Стремясь полнее использовать главное преимущество Аэрофлота перед наземными видами транспорта — комфорт и скорость, Министерство гражданской авиации продолжает активное внедрение на магистральных воздушных трассах самолетов Ил-62М и Ту-154. Уже в 1979 году более 70 рейсов переводится на эти машины. Шестьдесят процентов рейсов центрального расписания запланировано выполнить на скоростных лайнерах Ил-62, Ту-154 и Ту-134.

Говоря о комфорте, следует особенно остановиться на принципиально новой форме обслуживания пассажиров на внутренних линиях Аэрофлота — по первому классу. Внедряя это новшество, авиаработники руководствуются одной целью — создать воздушному путешественнику максимум удобств.

В период Олимпиады особенности работы руководителей диспетчерских служб, старших диспетчеров, дежурных по встрече и посадке, бортпроводников и других специалистов массовых профессий заключаются прежде всего в том, что им предстоит общаться с туристами практически почти из всех стран мира. Ныне работники служб перевозок ряда аэропортов проходят специальную подготовку и прием участников и гостей Олимпиады: совершенствуют знания иностранных языков, изучают достопримечательности олимпийских городов. Кстати, для иностранных туристов уже подготовлены тексты информации о Москве, Ленинграде, Киеве, Минске, Таллине и о других советских городах.

Олимпиада-80 стала символом учебной группы Ленинградского авиационно-технического училища гражданской авиации, где готовятся специалисты по организации перевозок на воздушном транспорте. В прошлом году в «олимпийскую группу» училища было принято сто девушек и юношей, которым предстоит пройти большую учебную программу с «олимпийским уклоном». Чтобы умело обслужить участников и гостей Олимпиады, им надо успешно овладеть основными дисциплинами, хорошо знать географию международных авиалиний, быть в курсе главных направлений и проблем развития гражданской авиации СССР, ну, и конечно, знать иностранные языки. Кроме того, в процессе учебы «перевозчики-олимпийцы» овладеют навыками управления самыми современными электронными устройствами и системами, улучшающими продажу и бронирование авиабилетов, регистрацию пассажиров и оформление багажа.

В Ленинградском авиационно-техническом училище, как и во многих трудовых коллективах Аэрофлота, многое делается для того, чтобы Олимпийские игры в Москве обслуживали высококвалифицированные специалисты по организации воздушных перевозок.

В своем приветствии членам Международного олимпийского комитета, Организационному комитету и участникам Олимпийских игр в Монреале товарищ Л. И. Брежнев отмечал, что советские люди сделают все для того, чтобы Московская Олимпиада 1980 года прошла на высоком уровне, дала новые импульсы благородным идеям мира и дружбы. Работники советской гражданской авиации позаботятся, чтобы полет на Олимпиаду-80 стал запоминающимся событием, примут гостей, как это принято у нас в стране, с подлинным радушием и гостеприимством.



* Вернулись из полета.

Фото В. ГОРЛОВА





СЛОВО О ТОВАРИЦЕ

На 87 году жизни скончался известный общественник, авиаконструктор, страстный любитель планеризма и легкой авиации Борис Николаевич Шереметев.

Вся жизнь Бориса Николаевича была посвящена авиации. Сохранился снимок юного гимназиста Бориса Шереметева за рулем примитивного фармана «четверки».

Он был свидетелем первых успехов зарождавшейся отечественной авиации. На его глазах совершали полеты Ефимов, Попов, Мациевич. Стартовали аэропланы, как называли тогда самолеты, в перелет Петербург—Москва. Строились «Русский Витязь» и «Илья Муромец».

С первых дней Советской власти Борис Николаевич отдал все силы делу строительства авиации в нашей стране, пропагандируя воздушный спорт, создавая авиационные кружки, проектируя и строя планеры в Белгороде, Нарофоминске, на планерном заводе в Тушине (Москва). Им созданы два интересных самолета оригинальной конструкции и ряд парящих, учебных и рекордных планеров, как например, прославившийся своими

С. П. Королев и В. Н. Шереметев (1963 г.)

рекордными полетами на «Слетах» планеристов в Коктебеле — «Темп», вошедший в поговорку «Ш-5» («опять Ш-5!») и ряд прекрасных по своим летным качествам учебных и тренировочных планеров.

Все его конструкции отличались изяществом линий, отличными летными качествами, высокой надежностью.

Человек редкой скромности, высокой культуры и большого личного обаяния, Борис Николаевич отдавал все силы любимому делу, щедро передавал свой конструкторский опыт молодежи, группировавшейся вокруг Планерного завода. Составленный им атлас чертежей до сих пор остается настольной книгой конструкторов планеров.

Его жизнь активного общественника ДОСААФ, исполненная непрерывного, бескорыстного творческого горения, навсегда останется образцом беззаветного служения и преданности горячо любимой Родине.

О. АНТОНОВ,
Генеральный конструктор

Верность ленинизму	1
П. Старостин. Год выдающихся достижений	2
Б. Байтасов. В казахстанском небе	4
Н. Баланин. За честь заводской марки	6
Д. Землянский. Ленинский музей в авиационном училище	8
Б. Ивлев. Спасибо, школа!	9
М. Петров. Сын долины семи рек	10
А. Журавлев. Над Кубанью	11
Е. Чуманов. За взлетом — взлет	13
А. Ануфриев. Комсомольские награды космонавтам	15
И. Серов. Воздушный мост революции	16
А. Демченко. Нелегкий путь к успеху	16
Г. Маринин. Летные будни	17
В. Жаринов. Преподобный чемпион	18
В. Сабезнис. «Янтарь — стандарт»	20
У наших друзей. «Янтарь-2»	20
И. Корovin. Забота об условиях труда	22
К. Дружинина. Материнское спасибо	22
В. Турьян, М. Семенов. Ухабы на пути спортсменов	23
1979. Спортивный календарь	24
А. Винокуров. Исследователи, строители, пилоты	25
В Федерации вертолетного спорта СССР	25
Опытные самолеты периода второй мировой войны	26
А. Ефремов. По агрессивным планам Пентагона	27
И. Дынин. Лучше нету войск на свете	28
Г. Ольдерогге. Победы нет без связи	28
В. Рожнов. Биография рекорда Десять лучших	30
Простейшая резиномоторная «МиГ» в один миг	32
С тормозной лентой	33
С. Павлов. Аэрофлот и Олимпиада-80	34

На 1-й стр. обл.: фотозапись А. ПУШКАРЕВА.

На 4-й стр. обл.: Москва. Аллея космонавтов.

Фото В. ТИМОФЕЕВА.

Главный редактор М. И. ГОЛЫШЕВ

Редакционная коллегия: А. Д. АНУФРИЕВ, Н. Г. БАЛАКИН, И. Ф. БОБАРЫКИН, Ю. А. КОМИЦЫН, М. С. ЛЕБЕДИНСКИЙ (ответственный секретарь), И. И. ЛИСОВ, А. Ф. МАЛЬКОВ, А. Л. МАМАЕВ, И. А. МЕРКУЛОВ, А. Ш. НАЗАРОВ, А. Г. НИКОЛАЕВ, Б. А. СМЕРНОВ, П. С. СТАРОСТИН, А. С. ТУРБАНОВ (заместитель главного редактора), Ю. Н. УТКИН, Л. Д. ФИЛЬЧЕНКО, М. П. ЧЕЧЕНЕВА.

Художественный редактор Л. Шарапова.

Корректор М. Ромашова.

Издательство ДОСААФ СССР

Сдано в производство 22.02.79 г. Подписано в печать 14.03.79 г. 60×90^{1/2}, 5 п. л.
Г-21371 Тираж 60 000 экз. Зак. 2412 Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата

**АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ
РЕДАКЦИИ:**

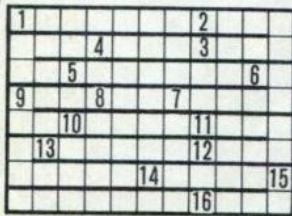
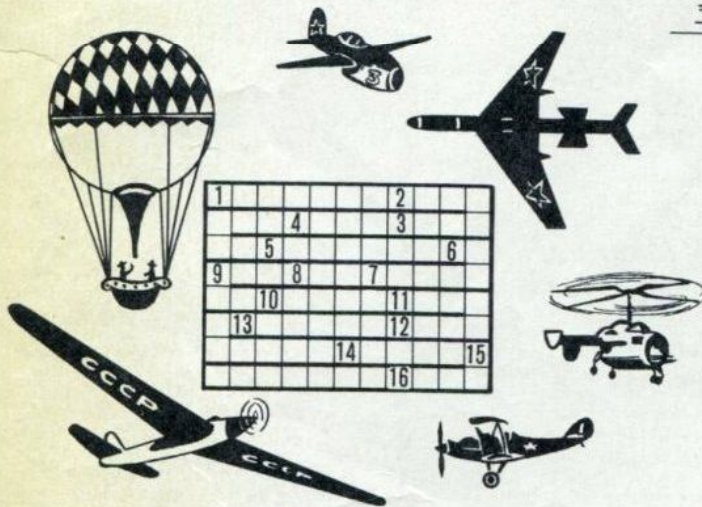
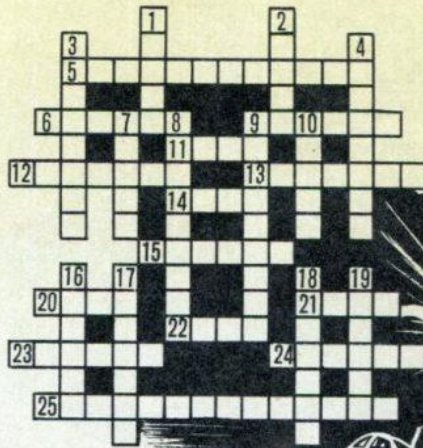
107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26. Телефоны: 261-68-96, 261-66-08, 261-68-35, 261-73-07, 261-68-90

КРОССВОРД

По горизонтали: 5. Молодая, развивающаяся наука. 6. Крышка бензобака. 9. Фигура пилотажа. 11. Единица измерения мощности. 12. Первая серия советских пилотируемых космических кораблей. 13. Один из первых русских летчиков. 14. Река в СССР. 15. Парашютист — Герой Советского Союза. 20. Птица. 21. Столица европейского государства. 22. Металл. 23. Часть внутреннего замка. 24. Оборудование авиаремонтных мастерских. 25. Авиационная профессия.

По вертикали: 1. Часть подвесной системы спортивного парашюта. 2. Спортивный тренировочный снаряд. 3. Важнейшее качество самолета. 4. Советский авиаконструктор. 7. Защита. 8. Плавающая база авиации. 9. Класс военных самолетов. 10. Металл. 16. Советский космонавт. 17. Небесное тело. 18. Парашютистка, неоднократная чемпионка и рекордсменка мира. 19. Соединительная часть труб, арматуры.

Составил А. КОПЫТОВ



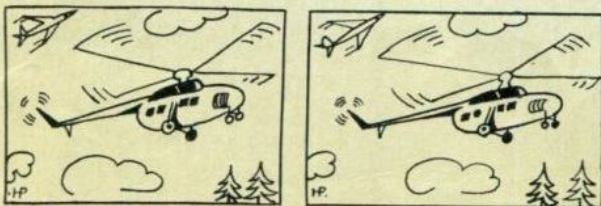
ЧАЙНВОРД «АВИАЦИЯ»

1. Часть воздушно-реактивного двигателя. 2. Воздушный порт. 3. Преднамеренный удар своим самолетом самолета противника. 4. Элемент конструкции крыла и оперения. 5. Летательный аппарат. 6. Советский авиаконструктор. 7. Агрегат, приводимый во вращение двигателем и предназначенный для преобразования мощности двигателя в тягу. 8. Передвижная лестница. 9. Авиационная часть. 10. Помещение для летчика в самолете. 11. Аэродромный узел со складами материальных средств. 12. Летчик. 13. Часть турбовинтового двигателя. 14. Деталь каркаса фюзеляжа. 15. Часть реактивного двигателя. 16. Несущие поверхности, предназначенные для обеспечения продольной и поперечной устойчивости и управляемости летательного аппарата.

Воронеж

Составил В. МАХОВ

ПОСМОТРИТЕ ВНИМАТЕЛЬНО!



Сравните рисунки и найдите различия между ними.
Южноуральск
Составил Н. РЫЖКОВ

ОТВЕТЫ (См. «Крылья Родины» № 3)

ШЕСТЬ СОЗВЕЗДИЯ

Волк. Лев. Туран. Овен. Лира. Рак. Венера.

КРОССВОРД

1. Соковнин. 2. Костович. 3. Разворот. 4. Тренажер. 5. Моноплан. 6. Ларионов. 7. Расчалка. 8. Варостат. 9. Перехват. 10. Нестеров. 11. Ориентир. 12. Горизонт. 13. Горбунов. 14. Донжерон. 15. Синоптик. 16. Кислород. 17. Гироскоп. 18. Поединок.



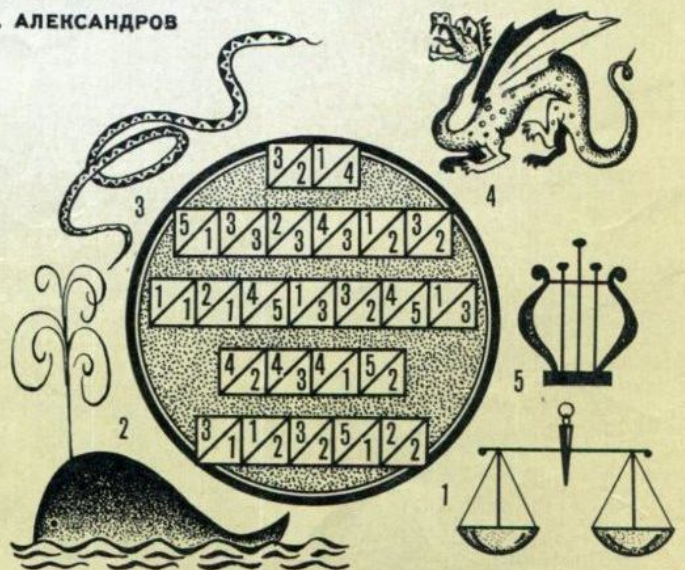
ЕСЛИ БЫ ВЫ БЫЛИ
КОНСТРУКТОРОМ...
См. рис.

ПРОЧИТЕ

Найдите способ с помощью названий созвездий прочесть слова дважды Героя Советского Союза В. Волнова, летчика-космонавта СССР.

Составил В. АЛЕКСАНДРОВ

Воронеж



№ 54-8 Зейтсовы



**КРЫЛЬЯ
РОДИНЫ**

Индекс
40450.

Цена
30 коп.