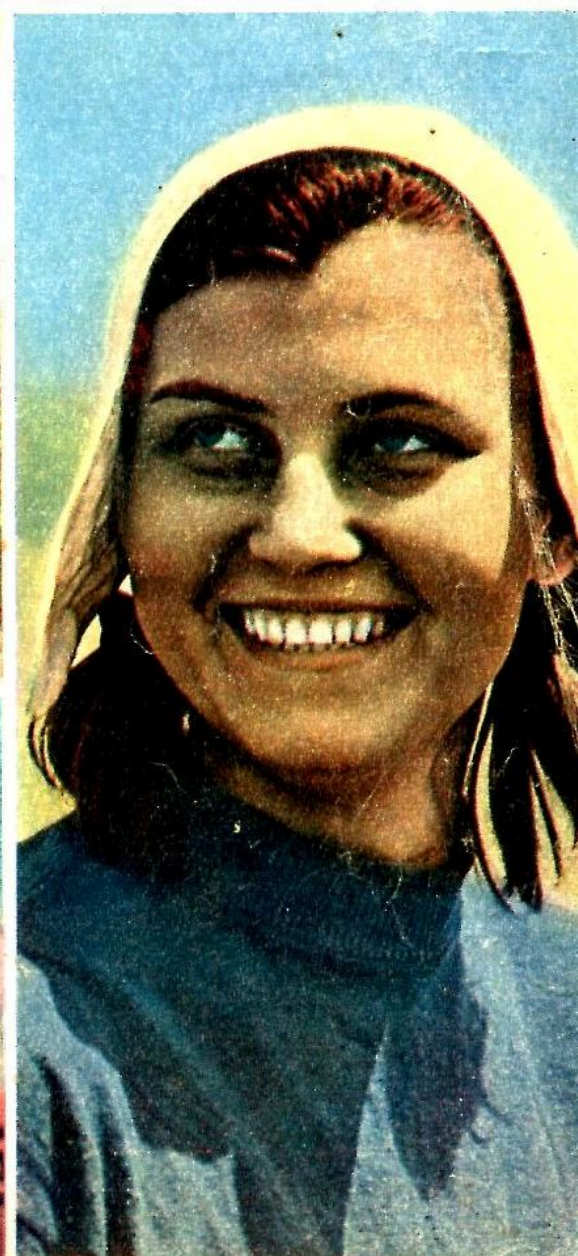
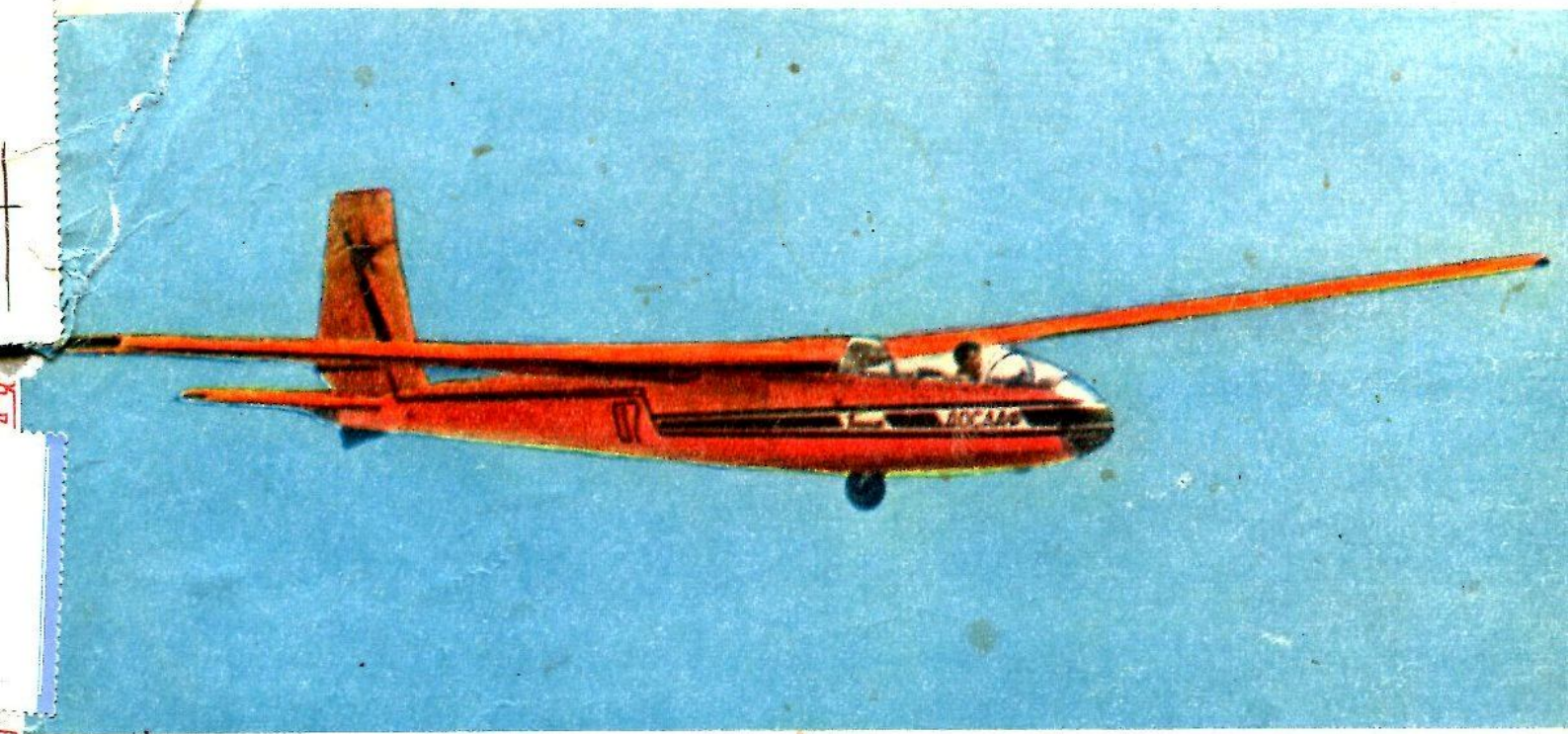


# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

• • • СЕНТЯБРЬ • **9** • 1967 • • • •







1



2



3



4



5



7



8



9



11



12



13

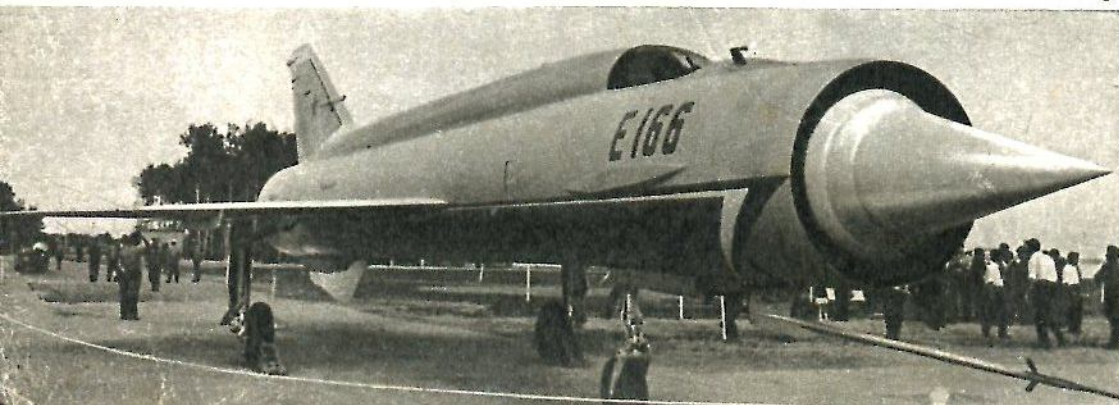
В два ряда, заняв более километра бетонной полосы аэродрома Домодедово, разместились экспонаты юбилейной выставки авиационной техники, посвященной 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Стенды, макеты и особенно самолеты различного назначения дают наглядное представление о развитии советской авиации в годы, предшествующие Великой Отечественной войне и в послевоенный период. Каждый экспонированный на выставке самолет — это одна из страниц истории нашей авиации.

Фотографии и копии документов, представленные на многочисленных стендах, позволяют проследить за тем, как развивалась советская авиационная техника.

На снимках: экспонаты юбилейной выставки.

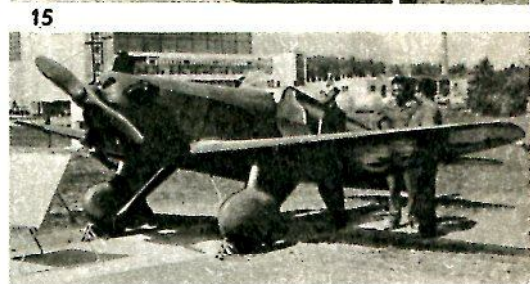
1. Двухместный штурмовик Ил-10. 2. Пикирующий бомбардировщик Ту-2. 3. Пассажирский вертолет Ми-4. 4. Двухдвигательный многоместный вертолет Ми-8. 5. Многоцелевой вертолет Ка-26. 6. Сверхзвуковой Е-166. На самолетах этого типа была впервые достигнута скорость 3 тыс. км/час. 7. Новый пятнадцатиместный самолет для эксплуатации на местных линиях — Бе-30. Он может взлетать и садиться на любом небольшом аэродроме. 8. Истребитель Ла-7 прославленного советского аса трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба. 9. Пикирующий бомбардировщик Пе-2. 10. Всепогодный истребитель-перехватчик Як-28. 11. Стратегический четырехдвигательный ракетноноситель 201М. 12. Многоцелевой сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-7. 13. Вертолет-гигант Ми-10. 14. Ветеран советской авиации Пе-2. 15. Истребитель И-16. 16. Учебно-тренировочный самолет УТ-1. 17. Высотный истребитель периода Отечественной войны МиГ-3. 18. Легкий маневренный истребитель Як-3. 19. Сверхзвуковой истребитель МиГ-21.

Фото В. Антонова



6





# „СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ“

ЮБИЛЕЙНАЯ ВЫСТАВКА В ДОМОДЕДОВЕ

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ  
Всесоюзного ордена Красного Знамени  
добровольного общества содействия  
Армии, Aviации и Флоту  
(ДОСААФ СССР)  
Год издания 18-й

СЕНТЯБРЬ 9 • 1967 • • • • •

За нашу Советскую Родину!

**КРЫЛЬЯ  
РОДИНЫ**





# ЛЮДИ БОЛЬШОГО ПОЛЕТА

Яркой, красочной и впечатляющей демонстрацией силы и могущества страны социализма, ее достижений в области науки и техники, промышленности и воспитания кадров был авиационный парад, состоявшийся в День Воздушного Флота на аэродроме Домодедово.

С гордостью и радостным волнением любовались советские люди дальними сверхзвуковыми ракетно-носителями, подобными молнии истребителями, могучими транспортными кораблями, доставившими на аэродром разнообразное оружие советских десантников, включая самоходные ракетные установки, всепогодными перехватчиками, многоцелевыми самолетами и истребителями, способными в воздухе изменять угол стреловидности крыла, оснащенными помимо основных дополнительными двигателями для ускорения и для вертикального взлета и посадки.

Многочисленная и разнообразная техника, показанная на праздничном параде, была как бы рапортом советских ученых, авиаинженеров, летчиков и работников авиапромышленности народу о том, что благодаря повседневному вниманию и руководству Коммунистической партии они успешно решают поставленные перед ними задачи.

Советский Союз — великая авиационная держава. Она имеет реактивные, сверхзвуковые, ракетноносные, турбовинтовые и поршневые самолеты самых различных видов и назначений. Вошли в быт, приняты на вооружение боевых частей и подразделений Гражданского воздушного флота тяжелые и легкие вертолеты. Могучая советская индустрия способна производить столько машин и таких типов, сколько их необходимо для надежной обороны страны с воздуха, удовлетворения нужд народного хозяйства и развития авиационного спорта. Это — величайшее достижение, которым по праву гордится советский народ.

\* \* \*

Основу боевой мощи Военно-Воздушных Сил, совершенства гражданской авиации составляет не только первоклассная техника, но прежде всего люди, способные с максимальным эффектом использовать ее в бою и в мирном полете. Воспитание таких кадров, беспредельно преданных своей Родине, всегда готовых встать на ее защиту и отстаивать государственные интересы страны, — результат повседневной деятельности Коммунистической партии.

Эти девушки в национальных костюмах стояли на подвесных площадках парадной колонны вертолетов-знаменосцев у знамен своих республик.

**«ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ОТСТАИВАЯ МИР И МЕЖДУНАРОДНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ, СОВЕТСКОЕ ГОСУДАРСТВО ПОДДЕРЖИВАЛО И ВПРЕДЬ БУДЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ НА САМОМ ВЫСОКОМ УРОВНЕ СВОЮ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ. НАШИ ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ ОСНАЩЕНЫ ВСЕМИ ВИДАМИ СОВРЕМЕННОЙ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И РАКЕТНО-ЯДЕРНЫМ ОРУЖИЕМ».**

(Из Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции».)

Смелость и отвага, высокое летное мастерство и настойчивость при выполнении заданий командования — эти благородные традиции, родившиеся в годы гражданской войны, как эстафета, передаются от поколения к поколению советских летчиков. Как бережно хранят и развивают эти традиции, можно было видеть и на воздушном параде в День Воздушного Флота СССР. Каждый его участник самоотверженно трудился, чтобы иметь право показать свое мастерство, наилучшим образом выполнить приказ командования.

Величественно плывет в небе образованное 44 спортивными самолетами, близкое миллионам, волнующее, всегда зовущее вперед слово «ЛЕНИН».

Большое мастерство требуется от каждого воздушного спортсмена, чтобы с предельной точностью занять и удержать свое место в этом необычном строю. Втройне собран и внимателен ведущий подразделения начальник 1-го Московского аэроклуба Илья Кравченко. Ведь по нему равняются, у него учатся и бывалые и молодые пилоты, впервые участвующие в воздушном параде, такие как комсомольцы ударник коммунистического труда запорожский спортсмен Евгений Руденко и его жена Людмила, как перворазрядник Владимир Чепель, воронежец Петр Павленко, куйбышевец Олег Ахтямов и другие. Они — питомцы разных клубов, многие впервые видят друг друга. Сплотить их, в короткий срок научить понимать друг друга, без чего невозможны четкость и точность сложного строя, помог ведущему его большой опыт и высокое чувство ответственности.

Более 15 лет Илья Кравченко готовит авиационных спортсменов в аэроклубах столицы. Не одна сотня московских юношей и девушек под его руководством обрела крылья. Всегда спокойный, выдержанный, Илья Ильич умеет методически правильно довести свою мысль, указание до курсанта-летчика, добиться, чтобы он ясно понял свою задачу, а затем и потребовать точного исполнения.

— С Кравченко легко летать, — говорят спортсмены, — он вовремя заметит ошибку, подскажет, как ее устранить. И участникам парада Кравченко сумел привить чувство уверенности и высокой ответственности за выполнение почетного задания.







Высокое мастерство пилотирования в сложном строю демонстрирует другая группа летчиков ДОСААФ, ведомая участником многих парадов спортсменом из Рязани Александром Агафоновым. 30 самолетов Як-18А построились в небе так, чтобы за много километров была видна юбилейная цифра «50».

С блеском выполнили индивидуальный пилотаж на самолете Як-18П заслуженные мастера спорта мировая рекордсменка Н. Проханова и абсолютный чемпион мира В. Мартемьянов.

Октябрь открыл авиационный спорт тысячам и тысячам юношей и девушек. Над аэродромом колонна легких вертолетов-знаменосцев. На первом — государственный флаг СССР, на ведомых — флаги союзных республик. У каждого девушка-спортсменка в национальном костюме. Это парашютистки всех республиканских клубов страны. Гордо держит флаг СССР Галина Баранова. Застыли у флагов своих республик русская Таня Парфенова, украинка Валя Диденко, белоруска Галя Холод. Она планеристка, налетала более 70 часов и успела совершить 23 прыжка с парашютом.

Работают, учатся, занимаются любимым спортом отважных казашка Фариды Боранбаева, грузинка Мимоза Гамрекелашвили, узбечка Камилла Рахимова, азербайджанка Виргиния Агамирова, литовка Альбина Клебановайте, молдаванка Аня Лозован, латышка Сарма Тройца, киргизка Уул Узенбекова, представители спортсменов Таджикской ССР — Самия Шафиева, Армянской ССР — Эмма Арутюнян, Туркменской ССР — Ина Федянина, Эстонской ССР — Ирис Сандвик.

Какое это убедительное доказательство того, что в Советском Союзе авиационный спорт стал достоянием всех народов, всех национальностей!

В семье пилота вертолета Анатолия Баюка все влюблены в авиационный спорт. На вертолетах летают и жена Анатолия — Светлана и младший брат — Михаил. Авиационные спортсмены хорошо работают на производстве и настойчиво овладевают знаниями в авиаспортивных клубах, используя их для того, чтобы лучше трудиться, быть готовыми к защите социалистической Отчизны.

50 лет Октября. Об этой знаменательной дате напомнили зрителям не только строй самолетов, но и парашютистки. Они почти одновременно оставили кабины пяти самолетов Ан-2 и через минуту в небе развернулись 50 пятнадцатиметровых шелковых вымпелов, а когда они «ушли вверх», над стремительно падающими фигурами раскрылись купола 50 парашютов. Мастера спорта, рекордсменки мира, чемпионки Советского Союза, воспитанницы авиаспортивных клубов ДОСААФ, ныне военнотруженицы, принесли на праздник поздравления от советских авиационных спортсменов.

Возглавляла группу мастер спорта Люба Масич. Совсем недавно она была новичком. Свой первый прыжок выполнила в Иркутском клубе больше для того, чтобы показать, что она — не трусиха. Потом прыгнула второй... десятый. Понра-

Много грозных боевых самолетов различного назначения было показано на воздушном параде. Особенно большой интерес и бурю аплодисментов москвичей и гостей столицы вызвали самолеты, которые пилотировали знатоки сложнейшей авиационной техники летчики (слева направо) В. С. Ильюшин, Е. С. Соловьев, Е. К. Кунушев, Л. Н. Фадеев и В. Г. Мухин. С первой секунды запуска двигателей и до самой посадки с нарастающим интересом наблюдали они за пилотируемым Героем Советского Союза В. Мухиным самолетом вертикального взлета и посадки (ВВП). На глазах у всех он без разбега поднялся на высоту 40—50 метров, развернулся на месте и, увеличивая скорость, помчался к противоположной стороне аэродрома. Через несколько секунд убранные шасси и необычная машина превратилась в современный скоростной самолет. Выполнив ряд эволюций, В. Мухин повел машину на посадку. Над полем самолет опять завис и, развернувшись на 180 градусов, плавно коснулся земли.

Словно крылатый снаряд, пронесся над аэродромом сверхзвуковой самолет новейшей конструкции, обладающий особенно высокими боевыми качествами, пилотируемый Героем Советского Союза В. С. Ильюшиным.

На истребителе-перехватчике, который пилотировал Герой Советского Союза Е. С. Соловьев, кроме основных, установлены подъемные турбореактивные двигатели. Благодаря им значительно улучшились взлетно-посадочные качества истребителя, что позволяет летчикам таких боевых машин действовать с аэродромов и не имеющих больших ВПП.

Мастерски продемонстрировал зрителям возможность своей боевой машины с изменяемой стреловидностью крыла летчик Е. К. Кунушев. На взлете он поставил крыло на малый угол стреловидности и быстро оторвал ее от полосы. Затем придал крылу максимальную стреловидность, и самолет, став похожим на ракету, с огромной скоростью почти вертикально ушел в небо. Посадку Е. Кунушев выполнил, вновь переведя крыло на малую стреловидность, что значительно уменьшило посадочную скорость и пробег самолета.

Вилось. В 1963 году выполнила нормативы мастера спорта, а сейчас она старшина и старший инструктор, семикратная рекордсменка мира, неоднократный призер первенств СССР, Вооруженных Сил, Воздушнодесантных войск. Люба совершила уже более тысячи прыжков с разных высот.

В составе участников парада большинство — коммунисты, много комсомольцев. И это не случайно. Сыны партии — передовые воины и спортсмены. Они задают тон в боевых полках и эскадрильях, в отрядах и подразделениях Гражданского воздушного флота и авиации ДОСААФ. Это — идейно закаленные люди, мастера своего дела, настоящие хозяева пятого океана. Они вправе сказать о себе и своих товарищах словами авиационной песни: «Мы — люди большого полета», полета по трассе, ведущей к коммунизму.

Вот молнией сверкнув на солнце, скользнул над праздничным аэродромом краснокрылый сверхзвуковой истребитель. Обрушив на него шквал свистящего грохота, самолет взметнулся ввысь, описал громадную петлю и ушел в небо, выполнив целый каскад сложнейших фигур высшего пилотажа. В кабине истребителя, с изумительной точностью и изяществом выполнявшего головокружительные маневры, — коммунист Герой Советского Союза Виктор Кириллович Лихачев. Он —





На командном пункте воздушного парада. На переднем плане — командующий парадом Маршал авиации С. Руденко, Герой Советского Союза.

почти ровесник Октября, который открыл ему, сыну сапожника, как и тысячам других молодых людей страны, дорогу к любимой профессии.

Студентом сельскохозяйственного техникума Лихачев поступил в Пермский аэроклуб, летал на планерах, потом на самолетах. Из аэроклуба пошел в военное авиационное училище. С 1942 года в составе 2-й Воздушной армии участвовал в боях с немецко-фашистскими захватчиками. В неравном воздушном бою был тяжело ранен. После госпиталя снова попросился на фронт, а через два года — второе ранение, опять тяжелое. Снова госпиталь, борьба за жизнь. Воля летчика-патриота и искусство врачей помогли преодолеть последствия ранения. Лихачев опять в воздухе. На счету Виктора Кирилловича 8 вражеских самолетов, сбитых лично, и столько же в групповых боях, около ста вылетов на штурмовку и 160 на разведку вражеских войск.

Окончилась война, Герой Советского Союза Лихачев — слушатель Краснознаменной Военно-воздушной академии, командир подразделений истребительной авиации. Более 4 тысяч часов, из них 2400 на реактивных самолетах, провел он в воздухе, освоил 25 типов различных машин. Каждая была совершеннее предыдущей, быстрее, мощнее.

Четверка сверхзвуковых истребителей, будто связанных невидимой нитью, в четком строю «ромб» врезалась в голубое с крупными пятнами облаков небо. Правая, левая косые петли, переворот, снова петля, горка, поворот на пикировании. Четверка исчезла так же стремительно, как появилась. Весь

комплекс фигур выполнен с исключительной четкостью, в необычайно стремительном темпе.

Первый в мире групповой пилотаж на реактивных самолетах демонстрировался в небе Тушина 3 августа 1947 года. Необычные в то время машины вели герои воздушных боев летчики Н. Храмов, В. Ефремов и П. Соловьев. 20 лет спустя в кабинах сверхзвуковых самолетов — наследники славы старших товарищей, передовики боевой учебы Н-ской авиачасти.

Главную машину пилотировал летчик 1-го класса командир эскадрильи майор Рубен Воскоян. Коммунист Воскоян — представитель среднего поколения летчиков. Он закончил училище, когда его отец уже успел научить искусству пилотирования многих курсантов авиашколы имени Чкалова, выполнить немало боевых заданий во время Великой Отечественной войны, дать воздушное крещение аэроклубовцам Еревана. От отца и, возможно, от дяди, тоже летчика, Рубен воспринял любовь к небу и посвятил его освоению свою жизнь. Спокойный, вдумчивый, он считается одним из лучших воспитателей молодежи. В его подчинении сейчас новое поколение летчиков-инженеров. Все они успешно выполняют курс боевой подготовки, а некоторым уже доверено участвовать в параде. Лейтенанты В. Маркин и В. Накопия ведут свои истребители в составе почетного эскорта флагманского ракетосца.

Справа от Воскояна в «ромбе» — истребитель Юрия Беркута, одного из лучших воинов части. Беркут — большой друг Павла Поповича. В знак уважения к летчику космонавт сделал его фамилию позывным в своем звездном полете. Капитан Беркут — ближайший помощник Воскояна по обучению летчиков. Он не только сам уверенно летает в самых сложных метеорологических условиях дня и ночи, но и, как положено коммунисту, охотно и умело передает свои знания и мастерство товарищам по оружию, даже если они служат в другом подразделении.

Постоянное стремление к совершенствованию — одна из традиций советских летчиков. Блестящий пример мастерства показала группа из 7 самолетов, возглавляемая заслуженным военным летчиком коммунистом Виктором Ивановичем Медведевым. За плечами Медведева — огромный опыт. Еще в 1938 году, 15-летним подростком он получил свое воздушное крещение в группе планеристов Ростовского аэроклуба. В военном училище заметили склонность молодого летчика к педагогической работе и оставили инструктором. За 6 лет Медведев подготовил для Военно-Воздушных Сил около 130 летчиков-истребителей.

В 1950 году Виктор Иванович впервые принял участие в воздушном параде. В августе 1953 года он пилотировал истребитель в составе знаменитой «девятки», возглавляемой полковником Н. Шульженко, а теперь сам привел на аэродром «стрелу» из семи сверхзвуковых самолетов. Его ученики, как и он сам, с честью несут эстафету старшего поколения. Все они — Василий Блинов, Геннадий Кузнецов, Виктор Степанов,





Лев Абрамов, Дмитрий Фоломеев, Борис Соболев — передовики боевой учебы, военные летчики 1-го класса, настоящие мастера высшего пилотажа и перехвата воздушных целей.

— Коммунист, передовик боевой подготовки, первоклассный летчик, мастер огня и маневра, знаток техники — так или примерно так характеризовали нам подчиненных командиры истребительных, бомбардировочных и других частей, участвующих в параде. О них, всех без исключения, пилотировавших грозные машины и в голове колонн и на месте ведомых, можно безошибочно сказать — это ведущие. Неустанным трудом, особой любовью к небу завоевали они среди равных право участвовать в параде — отчете Воздушного Флота перед народом в юбилейный год Советского государства. И сила нашей авиации в том, что за каждым из них стоят десятки равных им по классу летчиков и экипажей, которые тоже могли, если бы парад продолжался весь день, выполнить, может чуть-чуть с меньшим блеском, и индивидуальный и групповой пилотаж, безукоризненно выдерживать свое место при маневре в сложном строю, провести сверхзвуковые машины по курсу точно в заданное время, на любой высоте и скорости.

Участников парада было много. Все они разные, но у всех есть общее — беззаветная преданность Родине, партии, высокое профессиональное мастерство. И как в песне: когда страна быть прикажет героем, героем может стать любой из этих скромных и мужественных советских людей, пилотировавших стремительные истребители и грозные дальние ракетноосцы, легкие спортивные самолеты и вертолеты, могучие «летающие краны» и изящные пассажирские лайнеры.

С многотонным грузом — автобусом и собранными мачтами высоковольтных электропередач над аэродромом пролетели вертолеты-гиганты Ми-10 и Ми-6. В кабине первого — один из пионеров освоения вертолетной техники, бывший летчик-истребитель Георгий Петрович Дробышевский. Это он помог ярославским шинникам сэкономить сотни тысяч рублей. Совершенная техника пилотирования, глубокие знания сложной машины и умение использовать ее возможности позволили ему через разобранную крышу точно установить в продолжавшем работать цехе девятитонные агрегаты нового оборудования. Возглавляемый им экипаж с ювелирной точ-



Хорошую летную подготовку, умение точно держать место в любом строю продемонстрировали 9 июля и авиационные спортсмены. Мастерски провели свои группы в составе подразделения, образующего слово «ЛЕНИН», ведущие групп (слева направо) В. Никитин, П. Павленко, П. Автюхович, А. Трусевич и Б. Жарков.

ностью поставил шеститонные опоры моста на реке Ловать, выгружал пароходы в заполярной Амдерме, летал над тюменскими болотами и горами Памира, выполняя труднейшие задания Родины. В его летной книжке около двух десятков освоенных самолетов и вертолетов, более 5 тысяч часов, проведенных в воздухе.

Главную машину группы Ми-6 пилотировал ученик и соратник Дробышевского, бывший военный летчик, Анатолий Михайлович Формальнов. Ему всего 35 лет, но он уже налетал более 4 тысяч часов. Путь обоих в большую авиацию прост и обычен для очень многих советских летчиков: авиамодельные кружки, аэроклубы ДОСААФ, военные училища. Оба беззаветно любят полеты, готовы выполнить любое задание Родины, каким бы сложным и трудным оно ни было.

Скоро в воздух. Ведущий колонны сверхзвуковых истребителей летчик 1-го класса А. В. Мазур дает участникам парада последние указания.







Высокое летное мастерство продемонстрировали в небе Домодедова мастера пилотажа летчики 1-го класса (слева направо) офицеры Ю. Галкин, Ю. Беркут, Р. Воскоян и Е. Аведников. В строю «ромб» они отлично, в высоком темпе выполнили на перехватчиках целый наряд сложных фигур.

Такая же постоянная готовность сделать все возможное во славу Родины характерна и для любого другого участника воздушного парада. Когда потребовалось показать грозные корабли на воздушном параде, летчики и штурманы в кратчайший срок научились пилотировать ракетноносцы в строю, на заданной скорости и высоте. Ведь все они, от ведущего колонны генерал-майора авиации Ивана Владимировича Горбунова до правого ведомого запасной девятой тройки Владимира Максимовича Балыкова, — коммунисты, летчики 1-го класса, умеющие преодолевать любые трудности.

Они провели свои машины на скорости, не превышающей скорости пассажирского лайнера Ту-104, а могли пролететь так, что их грозные машины, как молнии, промелькнули бы перед глазами людей и никто не успел бы, — как и молнию, — разглядеть их по-настоящему. Но в этот раз надо было, чтобы гости праздника и телезрители увидели эти самолеты, смогли любоваться их совершенными формами, чтобы в свистящем грохоте двигателей, от которого, казалось, плавится бетон промелькнувшей взлетной полосы, еще раз почувствовали великую силу своей страны, своей авиации, созданной под руководством партии Ленина.

Не так давно для некоторых летчиков этой колонны могучий ракетноносец с двигателями, установленными в хвосте, был новинкой. Они привыкли к другим скоростям и высотам,

к другому оборудованию тяжелых машин. Летчикам пришлось освоить самолет по-настоящему, глубже постигнуть «секреты» новейшего оборудования. И опытные, с большим стажем летчики 1-го класса сели за ученические парты, занимались с утра до позднего вечера. Каждый знал — этого требуют интересы Родины. Экипажи, уже освоившие этот самолет, во всем помогали товарищам. Результат коллективного труда — налицо. Сейчас все, и старые и молодые, уверенно выполняют учебные задания, а лучшие участвуют в воздушном параде.

Скорость и мощь, отличное владение самой современной техникой — таковы главные впечатления от пролета колонны тяжелых ракетноносцев и истребителей-перехватчиков, многоцелевых самолетов и истребителей-бомбардировщиков. За их штурвалами и молодежь и опытнишие летчики, такие, например, как ведущий колонны Алексей Васильевич Мазур. Еще в 1937 году юношей пришел он в Криворожский аэроклуб и вот уже 30 лет не расстается с авиацией. Свой огромный опыт он умело передает молодежи, учит ее высокому мастерству перехвата воздушных целей, безукоризненному выполнению сложнейших фигур пилотажа в составе групп. За успехи в боевой и политической подготовке военных летчик 1-го класса Алексей Васильевич Мазур награжден орденом Красной Звезды.

Рассказать о всех участниках парада невозможно. Все они — беспредельно преданные Родине, смелые, энергичные, любящие свою профессию воины. Такими их воспитала партия. Многие из тех, кто сидел за штурвалом, имеют академическое образование, все — среднее. Это — знамение времени. Страна переходит на высшую техническую ступень. На новую ступень перешла авиация, а с ней вместе и ее летные кадры — лучшие представители которых демонстрировали свое мастерство 9 июля в небе Подмосквья.

Воздушный парад юбилейного года убедительно показал, что наша авиация, созданная советским народом под руководством ленинской партии, является грозной боевой силой, готовой плечом к плечу с армией и флотом выполнять самые сложные задачи, надежно защищать Родину от посягательств любого агрессора.

Материал подготовили П. СТАРОСТИН, Н. ШТУЧКИН, Б. ВАСИНА, А. ВИНОКУРОВ, С. ИГНАТЬЕВ

Фото Б. Вдовенко, С. Игнатъева, Г. Омельчука, В. Хужлаева (ТАСС), В. Чердынцева (ТАСС)

## Наш ветеран

Утреннюю тишину аэродрома разбудил ронот авиационного мотора. Он то перерастал в сплошной гул, то внезапно стихал. В кабине самолета Ян-12 сидел пожилой человек и внимательно вслушивался в песню мотора. Он проверял работу двигателя на разных режимах, и его слух ни разу не уловил фальшивой нотки.

— Золотые руки у нашего Захарыча! — так отзываются авиационные спортсмены Днепропетровского авиаспортивного клуба об авиатехнике планерного звена Георгии Захаровиче Нечаенко.

Еще до войны он работал в клубе. Обслуживал тогда самолеты У-2, УТ-1, УТ-2. А когда грянула война, ушел на фронт. Ему пришлось готовить к боевым выле-



там Р-5, МБР-2, «Каталины». На летающей лодке «Каталлина» он в составе экипажа, в качестве борттехника, не раз летал на воздушную разведку в глубокий тыл врага. В мае 1944 года в неравном бою с фашистскими истре-

бителями его самолет был подбит. Объятая огнем летающая лодка упала в Белое море. Из пяти человек экипажа в живых осталось только двое — командир и борттехник Нечаенко. Обессилевших и околечивших в

ледяной воде, их подобрал наш гидросамолет.

Гвардии капитан технической службы Г. З. Нечаенко за боевые подвиги награжден орденом Красной Звезды и пятью медалями. После демобилизации он поступил работать в аэроклуб, где трудится до сих пор.

Несмотря на свои 57 лет, Георгий Захарович всегда бодр и подвижен.

Спортсмены Днепропетровского авиаспортивного клуба любят своего Захарыча за трудолюбие, за общительность, за то, что он многому их научил и продолжает учить, как готовить и беречь авиационную технику.

Ю. СЫТНИК  
спортсмен-планерист  
Днепропетровск.

На снимке: авиатехник Г. Нечаенко готовит самолет к полету.

Фото автора



*Тебе, Родина!*

# МОСКВА—АЗОВСКОЕ МОРЕ

МИРОВЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ МОСКОВСКИХ ПЛАНЕРИСТОВ

Накануне резко упала температура. Через Московскую область прошел холодный фронт. Планеристы знали, что вслед за холодным фронтом всегда идет хорошая парящая погода. Началась подготовка к массовому выпуску спортсменов на установление рекордов.

Около семи часов утра начальник летной части Московского планерного клуба Николай Курсаков позвонил на метеостанцию и спросил о погоде. Ему сообщили, что произошел мощный заток холодного воздуха, который передвигается с большой скоростью с севера на юг. Часов с 11 будут образовываться кучевые облака.

— Надо выпускать планеристов, — сказал Курсаков, обращаясь к тренеру команды В. Юрьеву.

— Лучших условий трудно ждать, Николай Васильевич, — ответил Юрьев.

В 9 часов утра на небе стали всплывать белые барашки облаков. Они быстро увеличивались в размерах.

В 9.50 планеры начали подниматься в воздух. Первыми ушли на «Бланиках» мастера спорта Юрий Кузнецов и Анатолий Зайцев с вторыми пилотами — Юрием Баркашовым и Владиславом Харитоненко. Следом за ними, также на «Бланиках», стартовали мастера спорта Изабелла Горохова и Татьяна Павлова. С Гороховой в качестве второго пилота летела Зинаида Козлова, с Павловой — Лариса Фоломешкина.

Последними на А-15 аэродром покинули мастера спорта Юрий Слепой и Георгий Орлов.

Своей задачей Кузнецов поставил побить мировой рекорд дальности полета для двухместных планеров, а Зайцев — рекорд дальности в намеченную цель. Еще на земле договорились лететь вместе.

Используя благоприятные метеорологические условия и преимущества группового полета, спортсмены добились большого успеха. Из Подмосковья они долетели до берега Азовского моря, пройдя в парящем полете по прямой свыше 920 км. Планеры приземлились у населенного пункта Степановка I. Полет продолжался 8 часов 50 минут.

Юрий Кузнецов превысил мировой рекорд, принадлежавший с 1953 года Виктору Ильченко, более чем на 90 км. Анатолий Зайцев улучшил мировое достижение Павла Антонова на целых 220 км.

Изабелла Горохова и Татьяна Павлова летели по иному маршруту и приземлились недалеко от побережья Азовского моря у населенного пункта Коларовка. По прямой они пролетели 865 км, пробыв в воздухе 9 часов 42 минуты. В этом полете Изабелла Горохова превысила мировой рекорд дальности до цели, принадлежащий киевской планеристке Зинаиде Соловей, на 245 км, а Татьяна Павлова на такое же расстояние улучшила мировой рекорд дальности полета, установленный три года назад также Зинаидой Соловей.

У Юрия Слепого было два варианта полета: в зависимости от погоды лететь в сторону Астрахани на открытую дальность или дойти до района Таганрога.

На Астрахань ему пробиться не удалось, и он через 38 часов 38 минут совершил посадку на берегу Азовского моря в 30 км правее Таганрога, на 27 км превысив все-союзный рекорд, установленный Леонидом Филиппчуком в 1965 году (809,6 км).

Георгий Орлов в этот день пролетел 570 км.

Что способствовало успеху планеристов Московского клуба? Дело в том, что для дальних парящих полетов надо «караулить» погоду и всегда иметь хорошо подготовленных спортсменов. Москвичи еще зимой составили план рекордной работы и с весны занялись его осуществлением. Они провели с планеристами специальный тренировочный сбор.

Парители выбрали удобный момент для старта — начало июня. Удачно были подобраны для ответственного полета и спортсмены.

Юрий Кузнецов — авиационный инженер. Свыше 10 лет он увлекается планерным и парашютным спортом, член сборной команды СССР. Анатолий Зайцев — электро-механик. Планерным спортом занимается с 1956 года. Был дважды чемпионом Москвы, входит в сборную команду страны. Изабелла Горохова — инструктор-летчик-планерист Московского планерного клуба. Летает на планерах двенадцатый год. Абсолютная чемпионка СССР 1965 года. На ее счету четыре все-союзных рекорда. Татьяна Павлова — торговый инспектор «Главдорресторана». Летать начала в 1960 году, призер все-союзных соревнований. Юрий Слепой — инструктор Московского планерного клуба. Уже 10 лет он готовит молодых спортсменов. За это время налетал свыше 2300 часов.

После возвращения на свой аэродром спортсмены рассказали, что условия полета были благоприятными. Гряды кучевых облаков тянулись на большой высоте почти до самого Азовского моря. Восходящие потоки были от 3 до 5 м/сек, а порой поднимали планер вверх со скоростью 6—7 м/сек. Попутный ветер силой до 15 м/сек значительно увеличивал среднюю путевую скорость, которая на отдельных переходах превышала 170 км/час.

Свой успешный полет московские планеристы посвятили 50-летию Великого Октября.

А. ВИНУКUROV

От редакции. В ближайших номерах журнала будут напечатаны подробные рассказы участников рекордных полетов.



Мастер спорта И. Горохова (слева) и спортсменка З. Козлова.



Мастер спорта Т. Павлова.

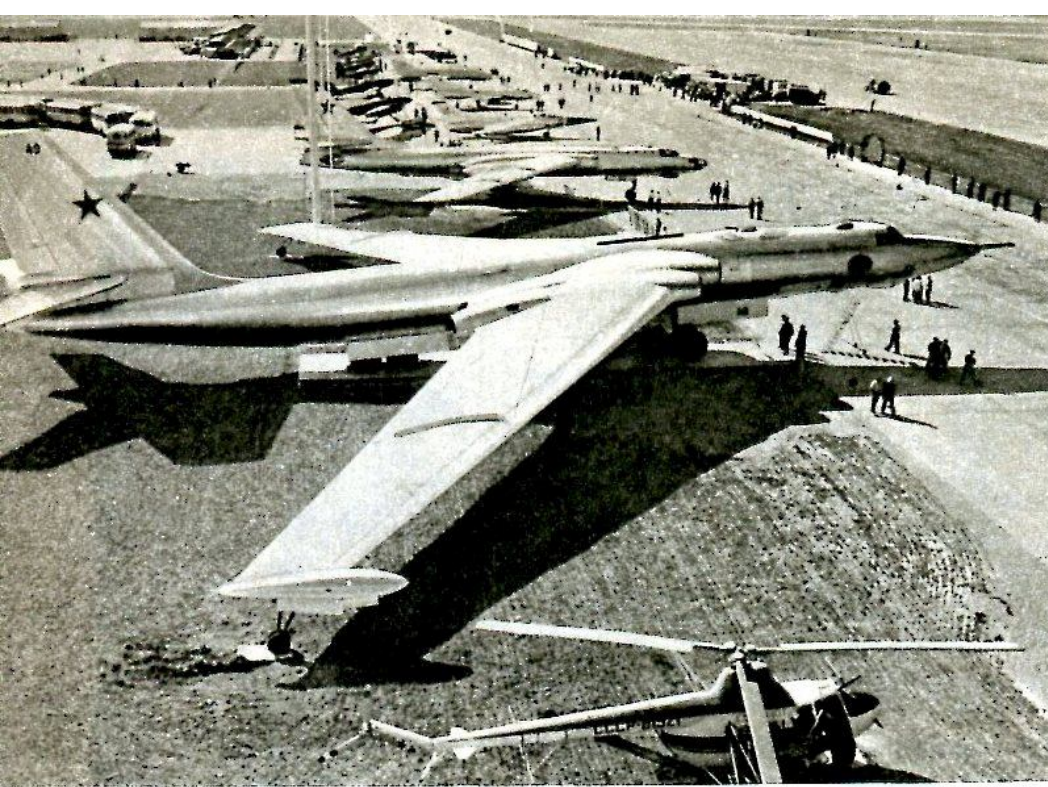


Мастера спорта Ю. Кузнецов (слева) и А. Зайцев.



Мастер спорта Ю. Слепой.





На снимке: на бетонной полосе аэродрома Домодедово.  
Фото В. Третькова  
и С. Преображенского (ТАСС)

боту об укреплении обороноспособности страны, поставили в конце тридцатых годов перед конструкторами задачу создать для Военно-Воздушных Сил ряд самолетов различного назначения, превосходящих по своим летно-техническим данным соответствующие зарубежные машины. Выполняя задание партии, авиационные конструкторы А. Н. Туполев, В. М. Петляков, В. Г. Ермолаев, В. М. Мясищев, С. А. Лавочкин, А. И. Микоян, А. С. Яковлев, С. В. Ильюшин, П. О. Сухой и другие в короткие сроки создали несколько типов боевых самолетов. Авиационная промышленность начала их освоение и к началу Великой Отечественной войны выпустила первые серийные экземпляры, а в годы войны развернула массовое производство.

Новые машины выдержали самую строгую проверку — боем. На них — «Мигах», «Яках», «Лавочкиных», «Петля-

## 50 ЛЕТ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

# СЛАВНЫЙ ПУТЬ

ЮБИЛЕЙНАЯ ВЫСТАВКА „СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ“

Много дней не иссякал людской поток на одной из широких бетонных полос нового подмосковного аэропорта Домодедово. Здесь работала выставка советской авиационной техники, посвященная 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Это была наглядная демонстрация успехов, достигнутых страной в создании мощного военного и гражданского воздушного флота, замечательных побед, одержанных советскими учеными, авиаконструкторами и авиапромышленностью. Стенды, макеты, «живые» самолеты убедительно показывали, как благодаря постоянному вниманию Коммунистической партии быстро росла и совершенствовалась наша авиация.

У колыбели нашей авиации стоял великий Ленин. Рядом с его портретом стенд. На нем крупно написано — «Союз Советских Социалистических Республик является ведущей авиационной державой. Наша Родина располагает мощной военной и гражданской авиацией, передовой авиационной промышленностью, крупнейшими научно-исследовательскими институтами и конструкторскими бюро».

За этими словами история.

28 октября (10 ноября) 1917 года по личному распоряжению В. И. Ленина организуется первый социалистический авиационный отряд, который положил начало формированию Красного Воздушного Флота. Под руководством Ленина Советское правительство рассматривает и решает все вопросы организации, боевой деятельности и технического оснащения авиационных отрядов, организации и работы авиационных предприятий и научных центров.

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли большое внимание укреплению обороноспособности нашей Родины, и в частности развитию одного из важных видов вооруженных сил — авиации. В ходе настойчивого претворения в жизнь ленинской

политики индустриализации были заново созданы целые отрасли промышленности, в том числе авиационная.

Торжественно застыли на бетонной полосе отливающие серебром современные скоростные самолеты, чуть позади — ветераны Великой Отечественной войны. На них еще осталась печать военного времени — защитная темно-зеленая с голубой маскировочная окраска. Правовфланговым строем самолетов военного времени стоит всемирно известный У-2 (По-2). Его летная жизнь началась в январе 1928 года. На нем получали первое «крещение» тысячи советских летчиков, в том числе многие летчики — Герои Советского Союза. И все же, несмотря на свой возраст, У-2 принимал участие в сражениях Великой Отечественной войны. «Кукурузник», как его любовно называли советские воины, с успехом использовался и как легкий ночной бомбардировщик, и как связной и санитарный самолет.

Рядом с По-2 стоит еще один ветеран советской авиации — первый в мире серийный истребитель-моноплан с убирающимся шасси И-16. Еще в декабре 1933 года выдающийся советский летчик Валерий Чкалов испытал эту машину в воздухе. Созданная и набравшая силы в годы пятилеток авиапромышленность начала выпускать И-16 крупными сериями. Как и учебный самолет У-2, детище конструктора Н. Н. Поликарпова, лучший в мире в то время истребитель И-16 стал одной из основных машин, которыми были оснащены наши истребительные части в предвоенные годы.

Коммунистическая партия и Советское правительство, всегда проявлявшие за-

ковых» и «Туполевых» различных серий — советские летчики успешно громили врага на земле и в воздухе, надежно прикрывали города и села, наземные войска и флот от ударов авиации противника.

С уважением и повышенным любопытством рассматривают посетители самолеты МиГ-3, Як-3 и Ла-7. На фюзеляже одного из них нарисованы 62 красные звездочки. Столько побед одержал над врагом трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб, летавший в последний период войны на этом истребителе.

Основным высотным истребителем наших Военно-Воздушных Сил долгое время был МиГ-3. На наивысшей высоте 7800 м он был самым скоростным боевым самолетом. Как бы продолжая славу семейства «Мигов», гордо носит звание рекордсмена и представленный на выставке перехватчик МиГ-21. На машинах этого типа, как написано в оставленной рядом краткой «биографии» самолета, установлено 9 мировых рекордов, в том числе скорости (2388 км/час) и высоты (34714 м).

Трудно найти в нашей стране человека, который бы не слышал о бронированных штурмовиках Ил-2 и Ил-10 конструктора С. В. Ильюшина. Один из представителей этих прославленных машин — Ил-10 представлен на выставке. И сейчас он, принимавший участие в боевых действиях заключительного периода войны, оставляет большое впечатление своей продуманной аэродинамической схемой и мощным вооружением. «Иль» сыграли заметную роль в разгроме немецко-фашистских войск. И не случайно именно машин этих двух типов,



хорошо, а затем снизила скорость и завершила пилотаж вяло.

Несколько лучше выступил Аким Геннов. Но и его пилотаж не отличался четкостью. На этом фоне красиво выглядели фигуры комплексов, выполненные заслуженным мастером спорта Витольдом Почернинным, мастерами спорта Игорем Егоровым, Валентином Пономаревым, Владимиром Перницом, Анатолием Голомедовым, Иваном Коваленко, Сергеем Шульгиным, Идрисом Магомедовым. Однако все участники и зрители с нетерпением ждали выступления Владимира Мартемьянова, которому волею жребия пришлось вылетать предпоследним. Его пилотаж отличался четкостью, ритмичностью, элегантностью. Мартемьянову по праву и было присуждено первое место по упражнению. Второе место занял Почернин. Третье — Егоров.

В командном зачете по первому упражнению победили кемеровские спортсмены. За ними с разрывом в 885 очков шла команда Тульской области. На третьем месте оказались спортсмены Куйбышевской области.

Быть бы в числе призеров команда Дагестанской АССР, если бы не досадный просчет мастера спорта Галины Соколовой. Она пилотировала чисто, красиво, без срывов. Но... поперек стрелы, ошибочно приняв за нее посадочные знаки, Судейская коллегия отклонила протест капитана Дагестанской команды и поставила Соколовой «баранку» за все упражнение. Спортсмены Дагестана недосчитались многих очков и в результате оказались лишь на седьмом месте.

Последнее место разделила с Галиной Соколовой спортсменка 1-го разряда Валентина Голдобина из Перми.

Во втором упражнении по-прежнему лидировала команда Кемеровской области. На второе место с четвертого переместились спортсмены Московской области, на третье с седьмого — Дагестанской АССР.

В личном зачете впереди снова Мартемьянов, за ним — Пономарев. На третьем месте Егоров.

В третий день соревнований разыгрывалось самое трудное упражнение — произвольный комплекс. Погода к этому времени, и без того неблагоприятная, резко ухудшилась. Вылетевший первым Владимир Мартемьянов, а вслед за ним мастер спорта из Перми Валентин Гусев и мастер спорта из Кирова Анатолий Коновалов вынуждены были из-за сильного бокового ветра заканчивать пилотаж за пределами аэродрома. По просьбе спортсменов направление стрелы было изменено. Трех спортсменам разрешили свои полеты повторить. Но и на этот раз малоопытному спортсмену трудно было удержаться в центре зоны пилотажа. Лишь немногие пилотировали точно по центру стрелы. Первое место по упражнению снова было присуждено Мартемьянову. На втором месте Егоров, на третьем — Пономарев. Такая же расстановка сохранилась и в многоборье.

Командное первенство в третьем упражнении и многоборье снова осталось за командой Кемеровской области. На втором месте — спортсмены Московской области. Третье место по сумме трех упражнений заняла команда Орловской области.

Итак, финальные соревнования Спартакиады РСФСР и второе лично-командное первенство Российской Федерации по самолетному спорту разыграны. Определены победители. Вручены жетоны, дипломы, призы. Какие можно сделать выводы? Первый и основной вывод — соревнования проводились в соответствии с требованиями Положения. Спортсменами строго соблюдалась дисциплина полетов. Все это позволило закончить розыгрыш упражнений без летных происшествий.

Серьезной помехой были плохие метеоусловия, значительно снизившие результаты выступлений даже опытных спортсменов. Достаточно сказать, что из 25 мастеров спорта лишь 7 человек подтвердили это высокое звание. Ни один из выступавших перворазрядников не выполнил нормативов мастера спорта. Многие спортсмены при ухудшении метеоусловий проявили растерянность, как об этом сказал при подведении итогов старший тренер сборной страны Борис Порфилов. Спортсмены допускали изменение направления пилотажа, снижали скорость, теряли высоту и допускали много других ошибок.

А как бороться с боковым ветром? Опытом поделился со спортсменами мастер спорта Игорь Егоров, всегда державшийся в центре зоны.

ные соревнования в более поздние сроки, формировать нейтральные судейские коллегии, проводить семинары судей перед соревнованиями с вылетом спортсмена. Спортсмены отметили как положительное явление включение в состав судейской коллегии финальных соревнований и второго первенства РСФСР по самолетному спорту пилотажника мастера спорта международного класса Алексея Пименова. Было бы хорошо, если бы этот опыт нашел дальнейшее применение.

Можно приветствовать решение Федерации самолетного спорта о том, чтобы провести в ближайшее время методические сборы спортсменов-девушек; у большинства из них результаты выступлений на соревнованиях пока что ниже, чем у мужчин.

В ходе предварительного обсуждения итогов соревнований кое-кто сомневался в правильности решения о допуске к зональным и другим соревнованиям на лично-командное первенство членов сборной команды страны. По мнению иных спортсменов, участие членов сборной в этих соревнованиях делает их неинтересными для остальных. Странно слышать такие доводы. Всякое соревнование — это прежде всего прекрасная школа мастерства, широкая трибуна для обмена опытом. Где, как ни на



— Чтобы бороться с боковым ветром, надо было в третьем упражнении заходить немного правее стрелы, многие же выходили точно на стрелу. Пилотаж же следовало производить чуть-чуть под углом к стреле.

Некоторые спортсмены не отработали вертикали, допускали выполнение обратных фигур с протяжками, не отработаны были в достаточной степени точки на виражах, особенно с перевернутого полета. Отдельные спортсмены допустили ошибки при составлении произвольного комплекса.

Видимо, из этих фактов должны сделать выводы руководители авиационно-спортивных клубов, советы клубов, тренеры. Правы те спортсмены, которые предлагают впредь проводить зональ-

Команда Московской области, занявшая второе место (слева направо): Т. Курносенкова, А. Голомедов, В. Перниц, Ю. Громов.  
Фото В. Федосова

соревнованиях, встречаются спортсмены разных клубов, с разной методикой тренировки. Учиться на опыте лучших — это значит перенимать, познавать все тонкости летного искусства, делать опыт самых искусных достоянием всех.

Финальные соревнования Спартакиады и второе лично-командное первенство РСФСР выявили лучших летчиков, которые составили три команды-участницы Всесоюзных стартов, посвященных 50-летию Великого Октября.

Н. БАЛАКИН

Кемерово





Чемпионка Спартакиады РСФСР  
Т. Загайнова.



Чемпион Спартакиады РСФСР  
В. Чувиков.

# Победили Т. Загайнова и В. Чувиков

## ◆ ФИНАЛ IV СПАРТАКИАДЫ НАРОДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ПЛАНЕРНОМУ СПОРТУ ◆

Казалось, ничто не могло помешать планеристам Российской Федерации, собравшимся в Орле, начать свои соревнования. Но ураганный ветер, грозы, ливневые дожди с градом задержали розыгрыш упражнений. Полеты начались только 20 июня.

На финальные старты, посвященные 50-летию Великого Октября, вышли команды Московской, Орловской, Брянской, Челябинской, Пензенской, Ростовской областей, Красноярского края и Марийской АССР. Каждая команда состояла из двух мужчин и одной женщины. 16 спортсменов выступали на личном первенство.

В первый день разыгрывался скоростной полет до цели с возвращением на аэродром. Длина маршрута составляла 151 км. Стартовало на планерах «Бланик» 39 спортсменов, финишировало — 32. На этой дистанции первенствовали женщины. Лучшее время дня (2 час. 27 мин.) показала Марина Африканова (Московская область), второй была Екатерина Анохова (Краснодарский край), третьим — Олег Суслов (Московская область).

В скоростном полете по 103-километровому маршруту всю дистанцию прошли также 32 планериста. Победителем в этом упражнении стал Валентин Торорощенко (Ростовская область), второе место занял Владимир Левкин (Брянская область), третье — Владимир Чувиков (Московская область).

В третьем упражнении перед спортсменами стояла задача, как можно быстрее пройти 306-километровый треугольник. Это упражнение планеристы называют «мастерским», так как оно является основным нормативом для получения звания мастера спорта СССР.

Метеорологические условия в основном благоприятствовали полету. Три четверти участников прошли второй поворотный пункт, но финиша достигли только лишь 10 наиболее расчетливых и настойчивых парителей.

Как показал анализ летного дня, многие спортсмены, придерживаясь тактики «выжидания», на этот раз сильно просчитались. Поздно стартовав, они потеряли дорогое время и упустили парящую погоду.

Победу в этом трудном полете одержал Владимир Чувиков, второй пришла Тамара Загайнова (Орловская область), на третьем месте оказался Евгений Африканов (Московская область).

Последним выполнялся скоростной полет до цели с посадкой (103,5 км). Сильная грозовая деятельность помешала большинству спортсменов достигнуть намеченного пункта. Они были вынуждены садиться по маршруту. Финишировали только 16 планеристов. Быстрее всех эту дистанцию прошли орловские планеристы супруги Тамара и Валерий Загайновы, занявшие соответственно 1 и 2-е места. Третье место досталось Эдуарду Степанченко из Краснодарского края.

По сумме многоборья звание чемпионов IV Спартакиады народов РСФСР по планерному спорту и чемпионов РСФСР 1967 года завоевали мастер спорта Тамара Загайнова (Орел) — 3657 очков и Владимир Чувиков (Московская область) — 3825 очков. Вторые места заняли мастер спорта Инга Коршунова (Кировская область) — 3272 очка и Валентин Торорощенко (Ростовская область) — 3824 очка. Третьи — мастера спорта Екатерина Анохова (Краснодарский край) — 3243 очка и Анатолий Коваль (Орел) — 3768 очков.

В командном зачете места распределились: первое — Орловская область — 10 602 очка; второе — Московская область — 10 030 очков и третье — Челябинская область — 8282 очка.

Состязания парителей показали, что общий уровень мастерства спортсменов повысился. Об этом говорит тот факт, что планеристы прошли по маршрутам в общей сложности 20 600 зачетных километров.

Однако в ходе спортивной борьбы выявились и отдельные недостатки. В частности, у некоторых спортсменов мал опыт парящих полетов под облаками в составе больших групп. Не все участники соревнований четко выполняли правила при пересечении финишной линии. Некоторые планеристы недостаточно твердо знали положение о соревнованиях и правила судейства.

Это говорит о том, что в авиаспортивных клубах необходимо повысить требования к спортсменам, учить их всему тому, с чем они могут столкнуться на крупных состязаниях.

Настало также время установить твердый и единый порядок, чтобы все планеристы и буксировщики летали с барографами. Для этого надо обязать клубы обеспечить их исправность и своевременную тарировку.

Практика судейства показала, что надо расширить права судейских коллегий, дать им возможность наказывать нарушителей штрафными очками. Это, на наш взгляд, будет способствовать повышению дисциплины в воздухе во время соревнований.

А. ГРЮНШТАММ,  
главный судья соревнований,  
судья всесоюзной категории

Орел



## Со школьной скамьи...

А. СЕРГЕЕВ,

председатель Московского городского комитета ДОСААФ

### О ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ УЧАЩЕЙСЯ МОЛОДЕЖИ

В приветствии Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза VI Всесоюзному съезду Краснознаменного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту была выражена уверенность, что ДОСААФ будет и впредь содействовать партии и правительству в укреплении оборонной мощи государства, неуклонно повышать уровень оборонно-массовой работы среди трудящихся, проявлять особую заботу о подготовке молодежи к службе в Вооруженных Силах, активно участвовать в военно-патриотическом воспитании советских людей. В приветствии ЦК КПСС указаны основные направления деятельности ДОСААФ как массовой самостоятельной военно-патриотической организации трудящихся.

Московская организация, призванная быть передовым отрядом нашего многомиллионного Общества, видит свою задачу прежде всего в том, чтобы стать активным помощником партийных органов в широком разъяснении ленинских заветов, решений XXIII съезда партии, Программы КПСС и Тезисов Центрального Комитета КПСС к 50-летию Великого Октября о защите социалистического Отечества.

Воспитание гражданина-патриота начинается со школьной скамьи. Мы должны вырастить граждан, беспрдельно преданных делу коммунизма, готовых на трудовой и ратный подвиг. Партия учит нас повседневно воспитывать наше юношество в духе советского патриотизма, глубокого и искреннего сознания своего сыновьяго долга перед нашим народом, перед социалистическим Отечеством. За последние годы организации ДОСААФ, в сотрудничестве с комсомолом и профсоюзами, заметно повысили свою роль в этом важнейшем деле.

Хорошей традицией у нас, москвичей, стало проведение вечеров молодежи в актовом зале Московского Государственного Университета. Эти встречи посвящаются, главным образом, таким событиям, как День Победы, годовщина Советской Армии и Военно-Морского Флота, День Воздушного Флота СССР и другим. Их цель — передать призывникам наказ отцов — участников гражданской и Великой Отечественной войн.

Для школьников городской комитет ДОСААФ подобрал более тысячи библиотек с литературой героико-патриоти-

ческого содержания. Такие библиотеки сейчас имеют все столичные школы. Развертывается и устная пропаганда. В систему вошли доклады и беседы, встречи с участниками минувших сражений — Героями Советского Союза, отличившимися воинами-ветеранами.

По инициативе некоторых первичных организаций на общественных средства сооружены монументы, мемориальные доски, увековечившие имена учителей и бывших учеников школ, павших в боях за Родину. Эта благородная деятельность ведется под девизом — «Никто не забыт и ничто не забыто».

Военно-патриотическая работа среди школьников получает все больший размах. В Москве насчитывается около 400 школьных музеев боевой славы, выставок, комнат, уголков, материалы для которых собраны самими учащимися. За шесть лет в музее 201-й школы Ленинградского района, где собрано много экспонатов, повествующих о беспримерном мужестве советских воинов, побывали тысячи экскурсантов. Надо ли говорить, какой глубокий след в сознании ребят оставляет вся работа, связанная с непрерывным пополнением материалов музея и его обслуживанием?

Для воспитания любви и уважения к нашим доблестным Вооруженным Силам используются боевая история советской авиации, факты, характеризующие ее славных людей, современные

В школе № 210 Тимирязевского района установлена Доска славы героев. Среди храбро сражавшихся за Родину бывших учителей и учащихся этой школы — воины всех родов оружия и в их числе летчики-истребители Б. Чернышов и А. Сумароков.

Фото В. Антонова

достижения. Устанавливаются контакты с боевыми летчиками, космонавтами. Так, пионерская дружина школы № 331 Ждановского района, носящая имя Героя Советского Союза летчика-истребителя Александра Авдеева, регулярно поддерживает шефские связи с частью, в которой он храбро сражался во время минувшей войны.

Практикуется обмен делегациями. Школьный музей знакомит ребят с их земляком-люблинцем, ранее работавшим на литейно-механическом заводе и ставшим затем мужественным стражем родного неба. Ветераны части подарили школе большой иллюстрированный альбом «Героические подвиги гвардейцев-однопольчан». В нем рассказывается о ратной славе летчиков части, уничтоживших более четырехсот фашистских самолетов, вырвавшей 12 Героев Советского Союза и среди них Алексея Смирнова, удостоенного этого высокого звания дважды.

Для учащихся, интересующихся военно-техническими видами спорта, работают кружки, в частности авиамодельный и ракетный. Авиамodelисты участвуют в соревнованиях. О действенности всей этой работы можно судить и по тому, что немало выпускников нынешнего года поступили в военные училища, в том числе и в авиационные. То же самое можно сказать о некоторых юношах, окончивших 250-ю школу Тимирязевского района и решивших посвятить себя службе в Советской Армии.

В этой школе устраивались встречи с летчиками-героями. На одном дружинном сборе здесь выступили зачинатели советского парашютизма и парашютостроения Л. Минов и М. Савицкий. Учащимся рассказывали о трудах академика С. Королева в области создания советской ракетной техники. В Доме культуры шефствующего завода «Станколит» создан «Клуб девушек» для старшеклас-сниц, в котором организуются тематические вечера. На таком вечере, например, с глубоким волнением были выслушаны воспоминания бывших командира эскадрильи истребительной авиации А. Полянской и летчицы-бомбардировщика М. Акилиной.

Полезен опыт школы № 1137 Дзержинского района, где к воспита-







важнейшей задачей воспитания нашей молодежи.

Однако в ряде наших школ до сих пор не организованы кружки по авиационному, морскому и автомобильному моделированию, радио и стрелковому делу. В Ждановском районе, где накоплено немало ценного опыта, вместе с тем примерно лишь половина школ в минувшем учебном году имела технические кружки. А в Калининском районе и того меньше — из 48 школ кружки и курсы работали только в 13. Причина этого состоит, прежде всего, в том, что районные комитеты ДОСААФ, отделы народного образования, директоры школ, комсомольские комитеты мало обращают внимания на организации ДОСААФ, не помогают им создать условия для занятий кружков, оснастить их материально-технической базой, подобрать и подготовить для них общественных инструкторов.

Долг организаций ДОСААФ деятельно участвовать в подготовке молодежи к военной службе. Но нередко эта работа начинается с опозданием — за 5—6 месяцев до призыва. К тому же учебные пункты ДОСААФ для призывников существуют немногим больше, чем в четверти средних школ.

В прошлом учебном году среди выпускников средних школ мы не имели ни одного выполнившего нормативы комплекса «Готов к защите Родины». Очевидно надо добиться, чтобы каждый юноша стремился овладеть одной из военно-технических специальностей, чтобы каждый молодой человек, получивший общее среднее и профессиональное образование, приходил в Советскую Армию спортсменом-разрядником и значкомистом «ГЗР».

Наступил новый учебный год. Нам необходимо направить свои усилия на распространение лучшего опыта и преодоление недостатков. Успех придет, если мы будем действовать единым фронтом со всеми общественными организациями, в первую очередь с комсомолом, органами народного образования, воинскими частями. Наша задача создать в каждой школе должные условия для занятий военно-техническими видами спорта, уже теперь позаботиться об открытии будущим летом военизированных лагерей для старшеклассников, привлечь к активной деятельности в школах более широкий круг офицеров — участников Великой Отечественной войны, и в числе их — бывших авиаторов.

В Тезисах Центрального Комитета КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции», где речь идет о массовом героизме нашего народа в годы минувшей войны, говорится: «Подвиг славных защитников столицы нашей Родины — Москвы, героев Бреста и Севастополя, Ленинграда и Сталинграда, Одессы и Киева, других городов навечно останется примером беззаветной отваги и мужества советских людей».

Воспитывать наше юношество на замечательных боевых традициях советского народа — поистине благородное, глубоко партийное дело. Ему в большой мере должна быть посвящена деятельность оборонного патриотического Общества.

тельной работе умело привлекают знатных людей. На вечере «Боевые знамена рассказывают» о советских летчиках, совершивших беспримерные подвиги, школьникам поведали генералы авиации Н. Шиманов, Л. Рейно, Герой Советского Союза А. Голубов — бывший командир истребительного авиационного полка. В школе побывал один из старейших наших авиаторов, участник гражданской войны Н. Соколов-Соколенок.

Крепка дружба школьного коллектива с космонавтом Б. Егоровым. У ребят он всегда желанный гость. При его содействии создан свой музей, на стендах которого в числе других экспонатов — письма Ю. Гагарина, В. Комарова, В. Николаевой-Терешковой. Бывают в школе и космические художники А. Соколов и профессор Г. Покровский. Из их рисунков составлена небольшая выставка.

О двух музеях надо сказать особо. Оба они посвящены герою московского неба летчику-истребителю Виктору Талалихину. Один из них в 480-й школе Ждановского района, существующий около четырех лет, приобрел широкую известность. Не говоря уже о многочисленных экскурсиях столичных школьников, здесь побывало немало учителей и учащихся из разных городов нашей страны. В книге отзывов оставлены десятки благодарственных записей.

Второй — в профессионально-техническом училище имени В. Талалихина на мясокомбинате, где учился, работал, вступил в комсомол отважный сокол, совершивший ночной таран при защите родной Москвы. На смотре-конкурсе оборонно-массовой работы в училищах нашего города (всего их 120) талалихинское удостоено диплома. В музее собрано много документов, уникальных фотоснимков, личных вещей доблестного воздушного воина. Учащиеся разыскивали его родственников, друзей юности, учителей, боевых товарищей.

Начинания комитетов комсомола и ДОСААФ школ, пионерских дружин многообразны. Тут и выступления перед своими воспитанниками педагогов — участников минувшей войны, и популяризация библиотеками героико-патриотической литературы, и экскурсии в Музей авиации и космонавтики, вечера, посвященные боевым традициям.

Широкий поиск исторических материалов ведут юные следопыты. К примеру,

Делегация школы № 331 Ждановского района, где пионерская дружина носит имя Героя Советского Союза Александра Авдеева, посетила авиационную часть, в которой он служил. В комнате боевой славы гостей принимает майор А. Шапырин.

в 608-й школе Дзержинского района им удалось найти документы, записать рассказы боевых друзей славного москвича летчика Героя Советского Союза Аркадия Чернышова. Входят в практику военные игры, подобные той, что проводилась с учащимися 247-й школы (Дзержинский район). В ходе игры устраивались тематические встречи по основному родом оружия. В «День авиации» со школьниками вместе с другими авиаторами беседовал дважды Герой Советского Союза А. Ворожейкин, рассказавший о рождении и развитии Военно-Воздушных Сил.

Полезную работу ведут самостоятельные клубы и среди них созданный в Свердловском районе клуб «Юный космонавт», объединивший почти 400 ребят (председатель совета Т. Кузьмичихина). Под руководством общественников они приобретают военные и научные знания, в частности, изучают парашют, занимаются стрелковым спортом.

Сейчас подводятся итоги смотра-конкурса оборонно-массовой работы и военно-патриотического воспитания, проведенного городским комитетом ДОСААФ совместно с горкомом комсомола, Мосгоромо и военным комиссариатом Москвы.

Все это положительные явления. Но следует напомнить об одном из решений 7-й городской конференции ДОСААФ, в котором записано, что уровень работы организаций нашего Общества в школах и профессионально-технических училищах «...еще не отвечает современным требованиям. Во многих школах не работают секции и кружки по техническим видам спорта».

На примере старших товарищей — ветеранов Великой Отечественной войны мы призваны воспитывать у подрастающего поколения чувство личной ответственности за судьбу нашей Родины, готовить молодых граждан к тому, чтобы они в любой момент могли с оружием в руках защищать свое Отечество. Умение владеть современными средствами военной техники всегда было и остается



# Репетиция перед чемпионатом

В Польше ежегодно проводится розыгрыш личного первенства среди сильнейших планеристов республики. Как правило, на соревнования приглашаются спортсмены стран социалистического лагеря.

В июне этого года на аэродроме Лисе-Конте состоялся XIII чемпионат. В нем приняли участие по два планериста от Советского Союза, Германской Демократической Республики и Югославии. Всего на международной товарищеской встрече летало 39 человек. Польские спортсмены и спортсмены ГДР соревновались на планерах «Фока», югославы — на своих «Дельфинах», наши планеристы Владимир Чувиков и Евгений Руденский выступали на А-15. Буксировка планеров обеспечивалась самолетами «Гаврон».

Характерной особенностью состязаний являлся тот факт, что полеты производились в любых метеорологических условиях, кроме опасных явлений погоды. Это позволило в период с 4 по 18 июня разыграть 7 довольно сложных упражнений: скоростные полеты по треугольным маршрутам 200 и 300 км, скоростные полеты до цели с возвращением к месту взлета расстоянием в 193, 203, и 413 км. Некоторые упражнения повторены дважды.

Погода стояла неустойчивая, поэтому многие планеристы допускали срывы. В отдельных полетах неудача постигла таких ведущих планеристов Польши, как Е. Макула, Е. Попель, Ф. Кемпка. В общей сложности было 90 посадок вне аэродрома.

Международная встреча в Польше, по существу, являлась репетицией перед чемпионатом мира. Поэтому с самого начала разгорелась острая и напряженная борьба. Владимир Чувиков и Евгений Руденский в первый же день, когда разыгрывался скоростной полет по 200-километровому треугольному маршруту, показали хорошие результаты. Эту дистанцию они прошли со средней скоростью свыше 74 км/час и заняли 4 и 5-е места.

Ровно выступили они и в полете до цели с возвращением на старт (203 км). После двух упражнений В. Чувиков вышел на 3-е место, а Е. Руденский на 5-е.

9 июня разыгрывался скоростной полет до цели с возвращением к месту взлета протяженностью 413 км. Погода была вполне удовлетворительной. Чувиков удачно стартовал, с хорошим временем прошел первые сто километров и в азарте спортивной борьбы пошел на риск. Он надеялся выиграть это упражнение и обойти лидеров соревнований — спортсмена ГДР М. Блауэрта и прошлогоднего победителя в Орле поляка М. Круликовского.



Победитель соревнований М. Круликовский.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПЛАНЕРИСТОВ В ПОЛЬШЕ

На последнем переходе от одного облака к другому Чувиков допустил излишнюю потерю высоты. Впереди оказалось мощное кучевое облако, и спортсмен был уверен, что оно его выручит. Но... мохнатая шапка водяных паров подвела. Там были только нисходящие потоки. Выпарить не удалось. На некотором удалении находилось другое облако. Вторично Чувиков рисковать не стал. Внизу лежала сильно пересеченная местность, и в случае, если бы и под тем облаком не оказалось восходящих потоков, то выбрать хорошую площадку для посадки не было возможности. Вернувшись немного назад, он приземлился на большое ровное поле.

Этот срыв отбросил Чувикова с 3-го на 28-е место.

Руденский летел более осторожно. И хотя в этом упражнении он был тринадцатым, ему удалось сохранить общее пятое место.

На следующий день в полете по 200-километровому треугольнику Чувинову вновь не повезло. Он не долетел до финиша и оказался на 22-м месте. Руденский же вышел на 3-е.

Хотя в последующих полетах Чувиков дважды становился вторым и третьим призером, в общем зачете выше 18-го места ему подняться не удалось.

Руденский на протяжении всех соревнований выступал без срывов. Он трижды занимал призовые места и по сумме многоборья (6599 очков) завоевал 2-е место, отстав от победителя — Мирослава Круликовского всего на 44 очка.

Третьим призером стал чемпион мира 1965 года поляк Ян Врублевский — 6375 очков. На 4-м месте оказался В. Нольте (ГДР) — 6278 очков и на 5-м — Я. Пичевский (Польша) — 6209 очков.

Соревнования в Польше показали, что мастерство спортсменов значительно выросло. На высоком уровне находится подготовка польских планеристов. Они могут свободно выставить на чемпионат две-три равноценных команды. Следует отметить и спортсменов Германской Демократической Республики М. Блауэрта и В. Нольте, серьезных претендентов на призовые места в розыгрыше первенства мира.



Мастер спорта Е. Руденский, занявший второе место.

Выступление наших спортсменов можно расценить как успешное. Летали они уверенно, не допускали потери ориентировки, подбирали хорошие площадки для посадки.

Не было ни одного случая, чтобы советские планеры пришлось вывозить с площадок в разобранном виде на тележках. Их всегда забирали самолеты-буксировщики.

Международная встреча явилась для нас хорошей школой. Мы ознакомились с организацией и методикой проведения подобных соревнований, выявили упущения в подготовке наших спортсменов (в частности, сказались недостаточная тренировка в посадках на площадках ограниченных размеров), получили практику в полетах в сложных рельефных условиях. Кроме того, мы ближе узнали своих будущих соперников. Все это особенно ценно потому, что очередной чемпионат мира по планерному спорту состоится в 1968 году в Польше.

Чтобы хорошо подготовиться к первенству мира, надо рационально использовать оставшееся время. Спортсменам необходимо дать тренировку в климатических и рельефных условиях, близких к месту проведения чемпионата. Наиболее подходящим районом для таких полетов является Прибалтика.

Уже сейчас следует отобрать и готовить к чемпионату планеры, радиостанции, приборное оборудование, автомашины с тележками. Желательно, чтобы водители автомашин и их помощники были подобраны из числа опытных планеристов.

И. БЛИНОВ,  
старший тренер сборной команды





# СПОРТИВНЫЕ

Сибирь... Необозримые просторы, неисчислимы богатства, суровая природа, мужественные люди. Полувековые социалистические преобразования особенно ярко и контрастно проявляются здесь, на востоке нашей Родины.

Владимир Ильич Ленин в 1921 году писал: «Посмотрите на карту РСФСР. К северу от Вологды, к юго-востоку от Ростова-на-Дону и от Саратова, к югу от Оренбурга и от Омска, к северу от Томска идут необъятные пространства, на которых уместились бы десятки громадных культурных государств. И на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость».

А посмотрите на карту теперь. Десятки крупных промышленных центров, множество городов выросли там, где шумела тайга. Плотины мощнейших гидроэлектростанций перегородили великие сибирские реки. Проложены железные и шоссейные дороги, в самые отдаленные пункты протянулись нити

авиационных трасс. А ведь это только начало! По планам Коммунистической партии, самоотверженным трудом народа неисчерпаемые кладовые природных богатств ставятся на службу человеку.

Неузнаваемо преобразилась сама жизнь на сибирских просторах. Люди здесь пользуются всеми достижениями науки и техники, всеми благами культуры. Образование, искусство, спорт — все доступно сегодня сибирякам. Все большее развитие получают и авиационные виды спорта, способствующие подготовке молодежи к защите Родины.

Специальные корреспонденты журнала «Крылья Родины» Ю. Зельвенский и Б. Антонов побывали в нескольких сибирских городах. Они рассказывают на этих страницах о жизни, труде, славных патриотических делах авиационных спортсменов Иркутска и Братска.



## НА ВСТРЕЧУ СОЛНЦУ

Самолет летел на встречу нарождающемуся новому дню. Мы покинули Москву в полночь, но стремительный Ту-104

и коллнце, поднявшееся над Чукоткой, сближались настолько быстро, что ночь для нас оказалась необычайно короткой. Вот уже посветлели раскинувшиеся далеко внизу фантастические нагромождения облаков. Там, на земле, вероятно идут дожди, гремит грозы. Об этом можно судить по мощным выбросам из сплошной массы облачного покрова. А здесь, на высоте десяти тысяч метров, полный покой и ослепительно яркие лучи, сверкающие на серебристых плоскостях могучей машины. Пока она прокручивает пространство сквозь свои реактивные турбины, в памяти всплывают сведения об Иркутске.

В 1861 году группа русских служилых людей под командой сына боярского Якова Похабова построила на правом берегу Ангары, при впадении в нее реки Иркут, небольшой острог. Удобно расположенный на важных торговых путях Иркутск быстро вырос, в 1888 году был отнесен к разряду городов.

Не один век Иркутская губерния была местом каторги и ссылки. Сюда царское правительство угоняло своих политических противников. А. Н. Радищев, декабристы, петрашевцы — всех не перечтешь. Потом — бесстрашные рыцари революции, бойцы ленинской гвардии. В 1902 году в Александровской пересыльной тюрьме томился Ф. Э. Дзержинский. В 1908—1909 годах в Иркутске, скрываясь в подполье, вел революционную работу С. М. Киров. В 1914—1916 годах в разных уездах отбывали ссылку М. В. Фрунзе и В. В. Куйбышев.

И всегда казалось, что Иркутск где-то невероятно далеко, в полном смысле слова за тридевять земель. Вспомним, как описывал в поэме «Русские женщины» Н. А. Некрасов поездку жен декабристов Е. И. Трубецкой и М. Н. Волконской. А сколько добрался туда А. П. Чехов во время своего путешествия на Сахалин! Писатель покинул Москву 21 апреля 1890 года, до Ярославля ехал по железной дороге, от Ярославля до Перми — пароходом по Волге и Кама,

от Перми до Тюмени опять по железной дороге, от Тюмени до Байкала — на лошадах и добрался в Иркутск лишь 4 июня. «...Ехать было тяжело, временами несносно и даже мучительно», — сообщил Антон Павлович в одном из писем.

А сейчас? Не прошло и семи часов после вылета из Москвы, как колеса Ту-104 коснулись посадочной полосы Иркутского аэропорта. Таковы скорости наших дней, скорости пятидесятого года Советской власти.

И не только скорости. Ныне и сам Иркутск совсем другой город — крупный промышленный, научный и культурный центр быстро развивающейся Восточной Сибири. Не так уж давно — в 1940 году в нем проживало 250 тысяч человек, а сейчас население увеличилось вдвое, достигнув полумиллиона жителей. Созданы такие мощные предприятия, как Иркутский завод тяжелого машиностроения имени В. В. Куйбышева, станкостроительный, алюминиевый, лесобработывающий, авторемонтные заводы. Сибиряки гордятся первенцем Ангарского каскада — Иркутской гидроэлектростанцией мощностью 660 тысяч киловатт, дающей ток многим городам.

Центром научной жизни является Восточно-Сибирский филиал Сибирского отделения Академии наук СССР. В городе более тридцати научно-исследовательских организаций, ведущих исследования в самых различных областях знаний. Кадры высококвалифицированных специалистов готовят государственный университет, политехнический, медицинский, народного хозяйства, сельскохозяйственный, педагогический институты.

Во многих районах — новые массивы современных жилых и общественных зданий. Одета в камень набережная Ангары, перекинулся через могучую реку крупнейший в Сибири и на Дальнем Востоке железобетонный мост. Но иркутяне живут не только сегодняшним

днем. Они ясно видят будущее своего города, своей области, награжденной недавно орденом Ленина. С кем бы ни ехал, ни шел по городу, обязательно услышишь:

— Здесь строится студенческий городок...

— Это — новая гостиница...

— Там будет Дворец спорта...

Поэтому мы не удивились, когда, войдя в довольно ветхое, выдавшее виды здание Областного комитета ДОСААФ, услышали:

— Мы здесь доживаем последние годы. Вот посмотрите, какой для нас запроектирован комплекс!

Председатель обкома В. И. Горелов с гордостью показывает чертежи, схемы. Действительно, проект многообещающий. Основное четырехэтажное здание отводится областному комитету и трем спортивно-техническим клубам. Третий этаж предназначен авиаспортивному клубу. Здесь спланированы классы для теоретических и практических занятий, авиамодельная лаборатория, мастерская, склады, большое помещение для авиационно-массовой работы. Неподалеку от главного корпуса на проекте значится кордодром. Средства отпущены, строительство начинается в нынешнем году. Остается надеяться, что пойдет оно организованно, быстро и по-сибирски добротно.

А пока с сожалением отрываемся от столь привлекательного проекта и переходим во вторую половину старого дома, где сейчас помещается Иркутский областной авиационно-спортивный клуб. Его начальник мастер спорта Евгений Бронников знакомит с делами и людьми клуба. Он сам да и весь инструкторский состав — мастера спорта Виктор Аносов и Юрий Берзин, пероворядники Валентин Катышевцев, Роберт Павлов, Юрий Андрианов, Сергей Дружинин — в недалеком прошлом воспитанники и



# КРЫЛЬЯ СИБИРИ

спортсмены клуба. Они тут выросли, навсегда прикипели душой к авиационному спорту, а сейчас воспитывают новую поросль восточносибирских парашютистов.

Взять хотя бы коренного иркутянина Юрия Верзина.

— Пришел в авиаспортклуб школьником ровно десять лет назад. На службу в воздушнодесантные войска пошел с первым спортивным разрядом. После демобилизации вернулся в Иркутск, работал токарем на станкостроительном заводе. Все свободное время проводил в клубе. Сам прыгал, готовил перворазрядников. Два года назад стал инструктором-парашютистом.

Можно добавить, что мастер спорта Юрий Верзин успешно участвует в зональных соревнованиях. В прошлом и нынешнем году защищал честь Сибири на первенстве Российской Федерации. Сейчас он возглавляет эстафетную тройку Иркутского авиаспортклуба. В нее также входят перворазрядники Роберт Павлов и Анатолий Тюльков — коммунист, мастер производственного обучения профессионально-технического училища. Они дважды передают эстафетную палочку в свободном падении уверенно, без срывов, с каждым разом экономя драгоценные доли секунд.

Какими семимильными шагами движется вперед наш парашютный спорт! Еще совсем недавно одиночную эстафету и то выполняли избранные пары наиболее опытных мастеров, и она не входила в зачет даже всесоюзного первенства. А сейчас уже и в программе зональных соревнований значится двойная эстафета для мужчин и одиночная для женщин. Да разве только в эстафете дело! Разве само все более массовое развитие авиационного спорта не служит ярким отражением тех огромных изменений, которые произошли в Сибири, которыми она встречает пятидесятилетие Великой Октябрьской социалистической революции!

Более 500 перворазрядников, около 70 постоянно занимающихся спортсменов — таковы цифровые показатели парашютного звена Иркутского авиаспортклуба в нынешнем году. Они значительно превосходят плановые, но далеко не полностью отражают его деятельность. На него замыкается самостоятельный парашютный клуб машиностроительного завода, которому запланировано много сотен прыжков и начальник которого А. Березуцкий все время сетует:

— Мало дают прыгать моим ребятам. Столько желающих, дирекция и профком идут навстречу, отпускают средства. А удовлетворить всех не можем.

Кроме того, надо помочь молодому Братскому авиаспортклубу. Его аэродром еще не оборудован для летних прыжков. А там, глядишь, в Черемхове общественные инструкторы подготовили около ста перворазрядников и спортсменов третьего разряда. Надо выехать, проверить, принять зачеты, организовать и провести прыжки. Сибирское лето короткое, а зимой очень трудно с доставкой спортсменов на аэродром.

Клуб проводит квалификационные, внутриклубные, городские, областные соревнования, традиционные матчевые

встречи городов Сибири и Дальнего Востока. Нам повезло. Мы как раз попали на областные соревнования.

Дорога на клубный аэродром — старинный Якутский тракт, ныне одетый гладким асфальтовым покрытием, — то вздымается на сопки, то ныряет в распадки. Навстречу тяжелые лесовозы тянут толстые стволы строевой сосны и лиственницы. Торопливо проскакивают мимо юркие самосвалы. По оживленному движению чувствуется напряженный трудовой ритм орденоносной области.

Взлетно-посадочная площадка раскинулась в живописной долине, ограниченной с одной стороны лесистой сопкой, с другой — быстрой, извилистой речкой Куды. Летное поле расцвечено непривычными для европейского глаза пламенеющими жарками и сиреневыми незабудками. На старте обычные хлопоты: построение очередной команды, осмотр, посадка в самолет, взлет...

Участвуют в соревнованиях шесть команд, а вместе с борющимися за личное первенство — 48 парашютистов: 5 мастеров спорта, 27 спортсменов первого и 16 второго разряда. Правда, после соревнований численность последней группы заметно уменьшилась.

Читаешь списки участников, разговариваешь с людьми и невольно все время думаешь о том, как в их биографиях, судьбах, даже просто профессиях воплощены благотворные сдвиги, характерные для современной Сибири. Электросварщик, анодчик, шофер, электрик, радист, студентка, инженер-технолог, парашютист авиационной охраны лесов, стеклодув, лаборант Сибирского отделения Академии наук, токарь, электромонтажник — три десятка лет назад такой перечень специальностей был бы здесь невозможен.

Владимир Манеев — анодчик Иркутского алюминиевого завода, один из ветеранов клуба. Пришел в него еще школьником. Парашютный спорт подготовил юношу к службе в воздушнодесантных войсках, а служба отточила его спортивное мастерство. Возвратившись в Иркутский клуб, Манеев после матчевой встречи городов Сибири и Дальнего Востока в 1963 году стал мастером спорта. С тех пор не раз подтверждал мастерские нормативы. Сейчас в его парашютной книжке — 596 прыжков. Владимир — не единственный представитель алюминиевого завода в авиаспортклубе. Там же работают мастер спорта Михаил Воинский, заканчивающий вечернее отделение Политехнического института, и перворазрядник Виктор Кротов. Все трое — общественные инструкторы, и можно не сомневаться, что число парашютистов на их предприятии в недалеком будущем умножится.

Спрашиваем Манеева, как ему живется, работает?

— Хорошо живу. Я тут родился и вырос. Хотя мне и 27 лет, а многое уже на моих глазах изменилось, столько всего построено. Работаю нормально. Средний заработок — 220—250 рублей в месяц. Хватает. Вот только специальность хочу сменить — полюбилась профессия сварщика. Уже экзамены сдал.

— Семья есть?

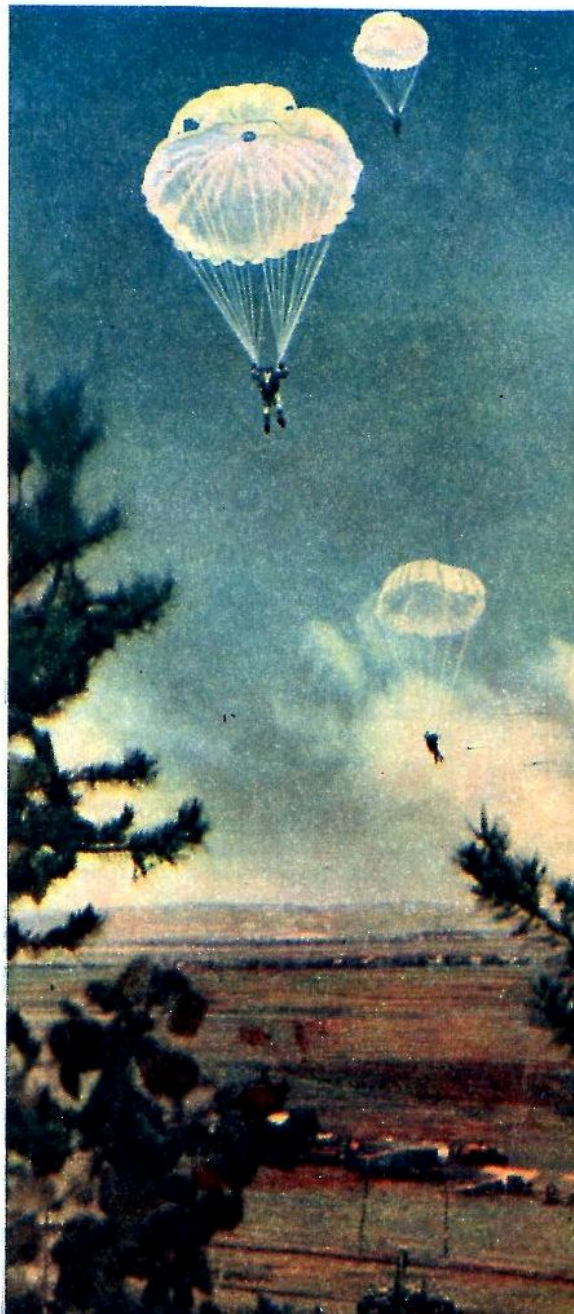
— Ну, а как же. Жена и дочь. Жену на аэродроме нашел. Был общественным инструктором в ее группе. У нее тринадцать прыжков.

Здесь же на брезенте укладывала парашюты после очередного прыжка еще одна спортивная семейная пара: Францешка Зарембинская и Юрий Волков. Студенткой Францешка готовила на юридическом факультете группу парашютистов, в которую входил Юра. Она и сейчас опережает мужа на две сотни прыжков, входит в сборную команду области. Теперь они оба — следователи, оба — спортсмены первого разряда, активисты клуба. Юрий Волков — коммунист, председатель совета авиаспортклуба, очень вдумчивый, принципиальный человек. Его уважают, с его мнением считаются и спортсмены и постоянный состав.

Есть среди участников соревнований и представители коренных сибирских национальностей. Успешно выступают комсомольцы перворазрядники бурятка Мария Жигжитова и якут Юрий Лохлов.

Постепенно судейская коллегия во главе с мастером спорта судьей респуб-

Соревнуются спортсмены Иркутской области.





ликанской категории Виктором Аносовым заполняет одну за другой клеточки итоговых таблиц. И вот окончательные результаты: звания чемпионов области по сумме многоборья завоевали перворазрядница Тамара Кислюкова — токарь и мастер спорта Александр Якунин — парашютист лесной авиабазы.

Особенно следует отметить Тамару Кислюкову. Это несомненно очень перспективная молодая спортсменка. В прошлом году она заняла первое место в Сибирской зоне, а на первенстве Российской Федерации была двенадцатой. В этом году ее мастерство возросло. На областных соревнованиях по точности приземления Тамара показала результаты лучше всех мужчин.

Соревнования закончены, но активная жизнь здесь не затихает. Совершают первые прыжки перворазрядники из Медицинского института. Кандидаты в сборную команду области тренируются перед зональными соревнованиями. Шлифуется выполнение акробатического комплекса, групповые прыжки, эстафета. Капризная сибирская погода заставляет полноценно использовать каждый погожий час. Снова и снова неутомимый Ан-2 поднимает одну группу спортсменов за другой, снова в небе расцветают купола парашютов.

Тут же, в стороне от старта, на импровизированном столике мастер спорта Октябрина Алексеева (Рукоусева) старательно вычерчивает какие-то схемы и графики. Ей предстоит защита дипломной работы на химическом факультете Иркутского государственного университета. Дорога каждая минута. Но как она может сидеть в тиши университетской библиотеки, когда ее друзья готовятся к зональным соревнованиям. И она, оторвавшись от чертежей, совершает очередной прыжок, а потом снова усаживается за работу. Октябрина защитила диплом на пятерку. А наутро она уже снова была на площадке и с удивительной легкостью за считанные секунды передала Тамаре Кислюковой эстафетную палочку, что до последнего времени не очень-то получалось у девочек.

9 июля мастер спорта Октябрина Алексеева участвовала в авиационном параде в Москве. Вместе с подругами она совершила прыжок на поле аэродрома в Домодедове.

Иркутские парашютисты успешно выступили в зональных соревнованиях и завоевали право защищать честь Сибири в финале юбилейной Спартакиады Российской Федерации. И здесь, в состязаниях с именитыми мастерами, они не подкачали. Мужская команда области завоевала серебряные награды в групповых прыжках и эстафете, женская — бронзовые в эстафете.

Не единими парашютистами красен Иркутский авиаспортклуб. Десять лет работает его авиамодельная лаборатория. И все эти годы руководит ею инженер-авиамоделист Дмитрий Черемисин. Непосредственно при клубе занимаются 80 человек — школьники, рабочие, студенты, инженеры. Кроме того, авиамодельный спорт культивируется в Иркутске во Дворце пионеров, при многих организациях ДОСААФ предприятный, школ, в городах области Ангарске, Братске, Усолье, Черемхове, Нижнеудинске, в сельских районах.



Алешу очень интересуют дела его папы Маранглена Осодоева.

Выросли кадры умелых руководителей и воспитателей юных умельцев, такие как общественный инструктор преподаватель иркутской школы № 64 Владимир Медведев, руководитель авиамодельной секции Дома пионеров Ангарска Виктор Войтович. Характерно, что все авиамодельщики-подростки хорошо учатся, образцово ведут себя.

Ежегодно авиаспортклуб организует при Институте усовершенствования учителей семинар руководителей авиамодельных кружков, регулярно высылает на места информационные материалы и методические пособия. Это особенно важно потому, что специальной литературы здесь днем с огнем не сыскать. Черемисин подготовил большой альбом методических пособий для кружков, но издать его пока не удается. Немало трудностей и с авиамодельными материалами.

Наибольших спортивных результатов добились конструкторы свободнолетающих моделей; кордовикам труднее — до сих пор нет кордододрома, но и они в последние годы сделали значительный шаг вперед.

Успешно выступали на зональных соревнованиях перворазрядники Александр Суворов и Сергей Виноградов. Оба они в прошлом году окончили среднюю школу с серебряными медалями. Оба сейчас учатся в Политехническом институте и продолжают совершенствовать конструкции своих планеров и резиномоторных моделей. Не отстает от них Коля Заботин, прошедший путь от юношеского до первого спортивного разряда, получивший в этом году аттестат зрелости.

Авиамоделисты клуба экспериментируют. Они стали применять цельнометаллическую носовую часть моделей планеров, внесли немало нового в резиномоторные модели, строят моторы собственной конструкции. Центром творческой мысли является группа конструкторов

малой авиации с Иркутского машиностроительного завода.

Капитан заводской команды перворазрядник Василий Коробов — председатель областной авиамодельной секции. Коренной иркутянин, он с малых лет увлекается строительством микросамолетов. Приятно смотреть, как он работает — быстро, четко, молча. Из-под его рук выходят детали безукоризненной точности и ювелирной отделки. Коробов — чемпион области по моделям планеров. В его активе победа на всесоюзных ведомственных соревнованиях.

Инженер Валерий Большов — тоже спортсмен первого разряда. Его конек — скоростные модели. Он освоил однокордовое управление. Но сейчас Большов занят другой серьезной работой — заканчивает изготовление пилотажной радиоуправляемой модели. Для нее сконструирована восьмиканальная аппаратура управления. Валерий увлек своими идеями радиоспециалистов, с величайшим трудом, буквально по всей стране, добывал необходимые детали. (Насколько было бы проще, если бы существовали посылки с набором деталей для радиоаппаратуры!) Теперь основные трудности позади, сборка модели близка к завершению.

Много мыслей и труда внес в совершенствование микросамолетов инженер-конструктор Валерий Попроцкий. Моторами его конструкции оснащена не одна модель. Сейчас он разработал и применил на своих гоночных моделях регуляторы подачи топлива трех типов, что дало заметный выигрыш. Модель с регулятором (емкость бачка 7 см<sup>3</sup>) делал на семь кругов больше, чем без него.

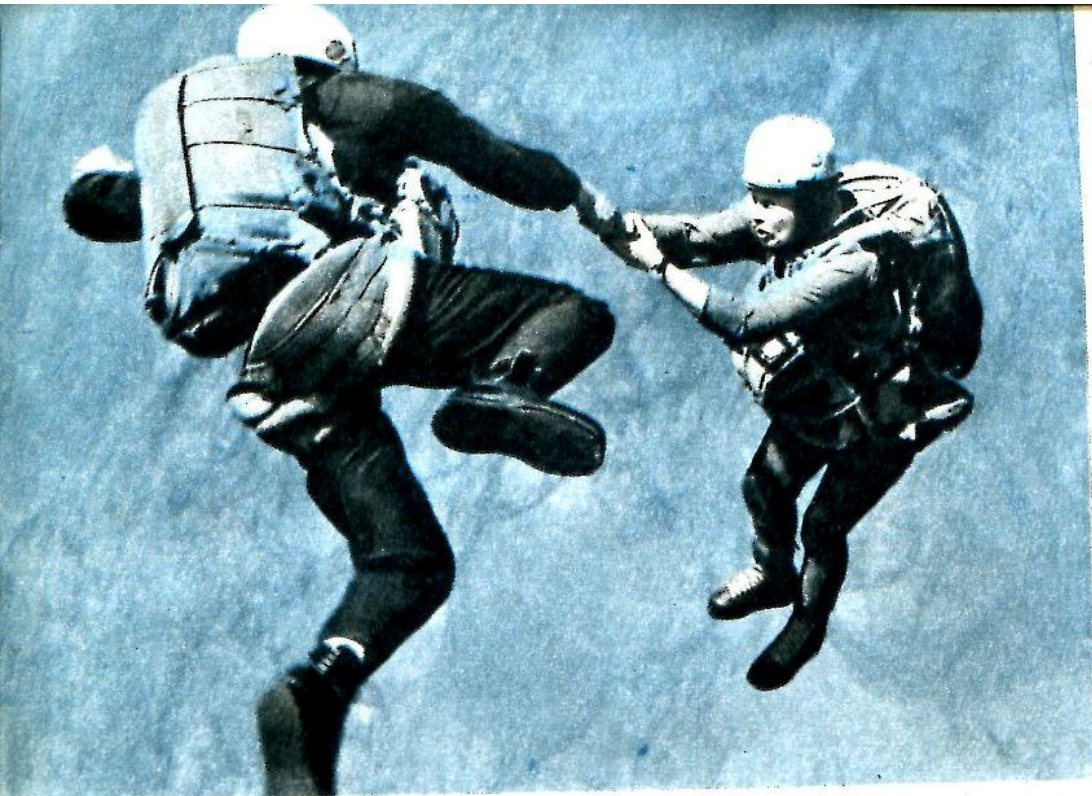
А вот инженер-технолог бурят Маранглен Осодоев не сразу избрал свою «авиамодельную специальность». Начав заниматься еще во Дворце пионеров, он долго увлекался свободнолетающими моделями, потом пилотажными. Сейчас Осодоев твердо остановился на моделях воздушного боя и уже занимал на зональных соревнованиях второе место. Объясняет он свой выбор так:

— В воздушном бое наиболее ярко воплощена самая суть спортивной борьбы. Здесь именно поединки в чистом виде, вопрос — кто кого? — решается непосредственно...

Но дело не только в личных успехах авиамоделистов завода. Все, кого мы назвали, руководят детскими техническими кружками Дома культуры имени Гарины Ленинского района Иркутска. В двух авиамодельных группах, которые ведет Василий Коробов, — пятьдесят ребят. Они строят модели планеров, резиномоторные, кордовые. С самого начала Василий Андреевич приобщает своих воспитанников к творчеству, развивает у них трудовые навыки, учит пользоваться инструментом, работать на станках, приучает к дисциплине и порядку. Юные техники участвуют и в создании своих моторчиков. Все большее распространение получает ракетный моделизм.

Хорошие ребята подрастают здесь. Они полностью развернут свои способности уже в шестом десятилетии Советской власти, станут достойными гражданами, тружениками и воинами нашего государства.





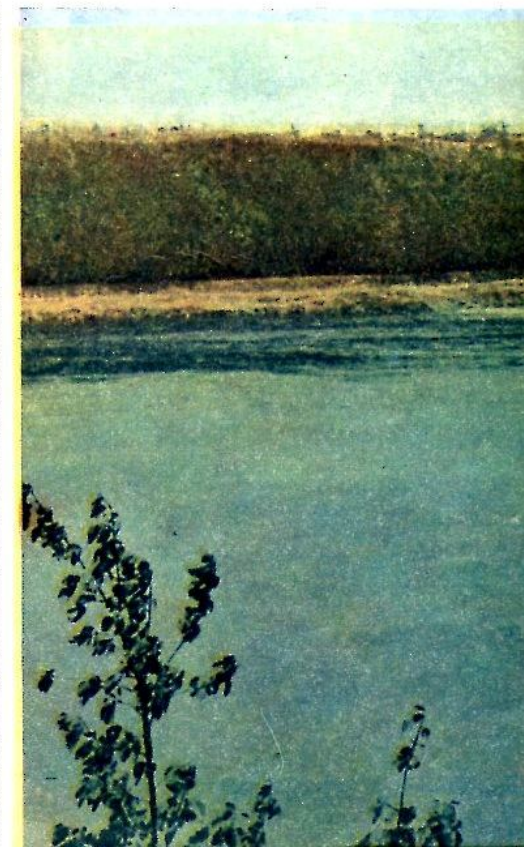
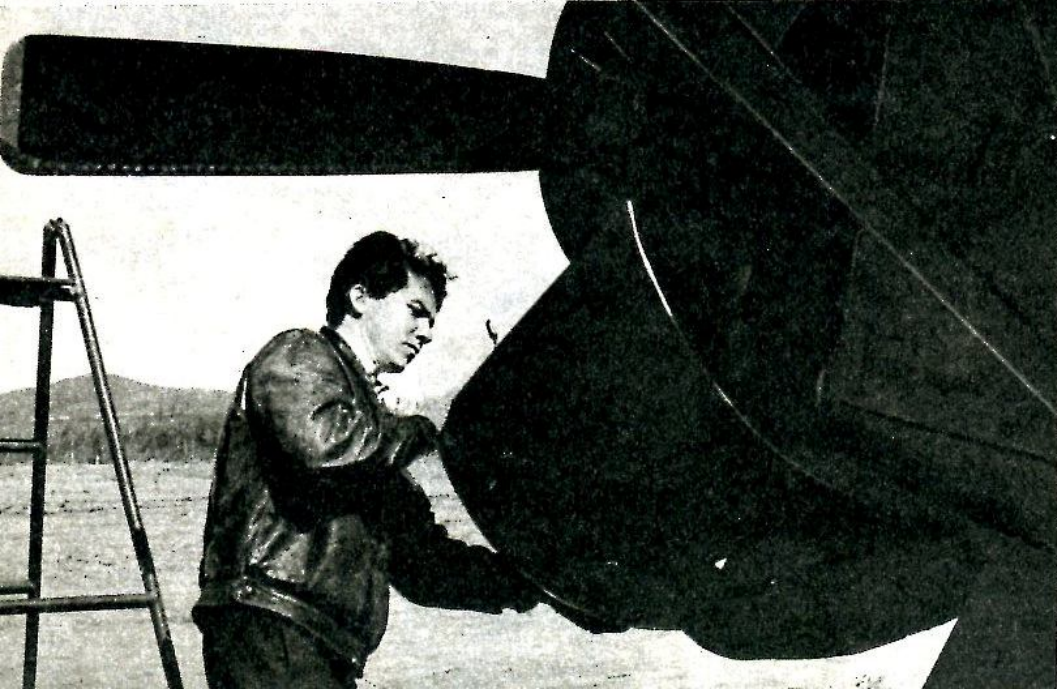
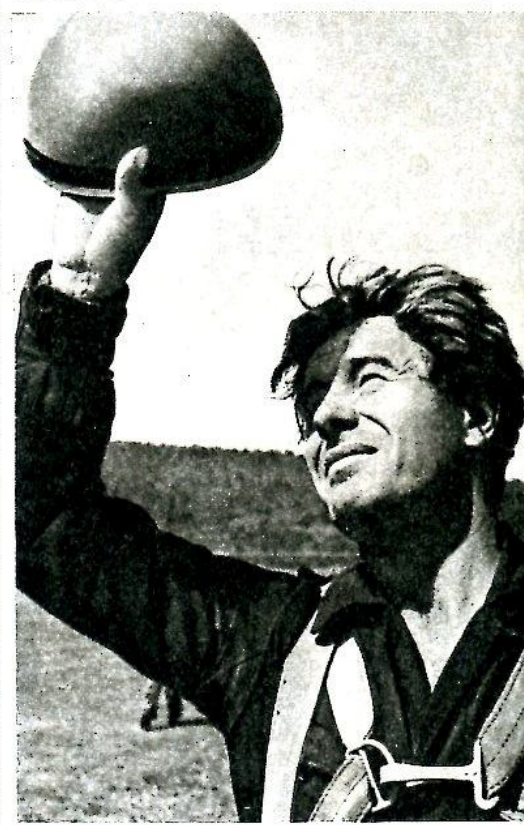
На снимках — будни авиационных спортсменов Иркутска. Верхний ряд: спортсмены-парашютисты 1-го разряда супруги Юрий Волков и Франческа Зарембинская тренируются в передаче эстафеты. Еще ученицей 10-го класса начала заниматься парашютным спортом медсестра бурятка Мария Жигжитова. Сейчас она спортсменка 1-го разряда, служит в Советской Армии.

Средний ряд: парашютистка мастер спорта Октябрина Алексеева тут же на аэродроме готовится к защите диплома в Иркутском государственном университете. Спортсмены-авиамodelисты 1-го разряда инженер-конструктор Валерий Большов (справа) и моторист Василий Коробов заканчивают сборку радиоуправляемой пилотажной модели.

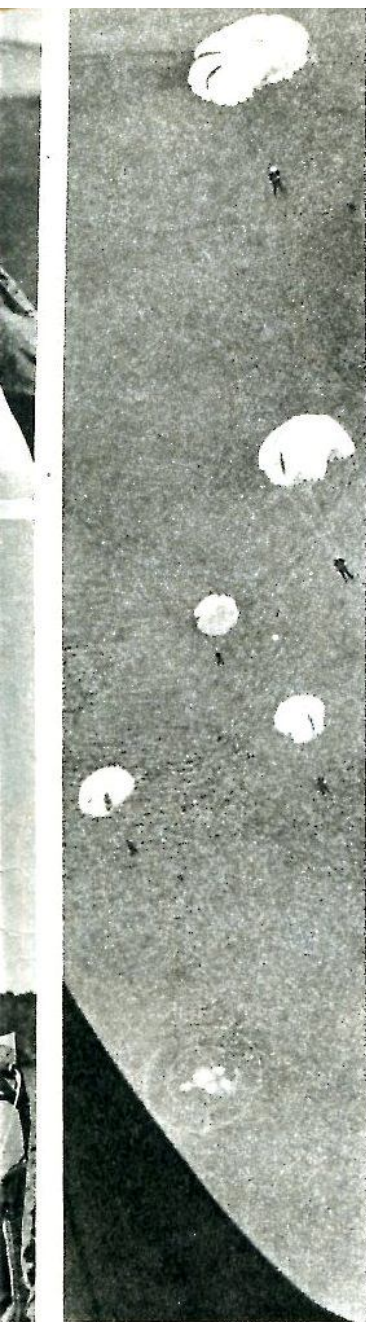
Нижний ряд (слева направо): Николай Балбасов — парашютист 1-го разряда из самодеятельного авиаспортивного клуба Иркутского машиностроительного завода. Абсолютной чемпионкой области по парашютному спорту стала спортсменка 1-го разряда тонарь Тамара Кислюкова. Более 350 прыжков с парашютом на счету у перворазрядницы слесаря-профилактика Облгаза Галины Куватовой.











Эти фотографии рассказывают о делах и людях Братского авиаспортиклуба. Верхний ряд: уверенно чувствует себя в затыжном прыжке группа спортсменов-парашютистов Братского авиаспортиклуба. Комсорг бригады строителей Светлана Ежикова — одна из энтузиасток парашютного спорта. Ниже — наблюдает за прыжками товарищей командир взвода военизированной пожарной части Братска лейтенант Петр Роцин. Комсомолец Роцин не только хороший парашютист. Он увлекается лыжами, легкой атлетикой и прикладным спортом. Идут групповые прыжки на точность приземления. Совершая прыжок, инструктор-летчик-парашютист Братского авиаспортиклуба комсомолец Владимир Орлов не забывает посмотреть, как действуют в воздухе его воспитанники. После приземления собирает парашют бульдозерист Александр Яньшин. Коммунист Яньшин — председатель совета Братского авиаспортиклуба.

Нижний ряд: комсомолец Виктор Мосновских родился в поселке Братск. Он помнит время, когда еще не было ни моря, ни ГЭС, ни города Братска. Свою авиационную «карьеру» Виктор начал мотористом в Братском аэропорту. Сейчас он авиатехник авиаспортиклуба, спортсмен-парашютист 2-го разряда, студент заочного отделения Красноярского политехнического института. На крутой берег красавицы Ангары в день отдыха пришли спортсмены авиаспортиклуба, чтобы полюбоваться панорамой Братской ГЭС. Ведь в нее вложен их труд.



Фото В. Антонова







# НЕДАЛЕКО ОТ ТАШКЕНТА

Гудят моторы над аэродромом, где тренируются спортсмены Ташкентского авиационно-спортивного клуба. Наш фотокорреспондент побывал здесь в горячие дни подготовки и юбилейной Спартакиаде. Ее участники мастера спорта братья инструктор-летчик-парашютист Абдулла (слева) и Ибрагим Фасхутдиновы на своем счету имеют более двух тысяч прыжков с парашютом (верхний снимок слева). Старший, Абдулла, выступает на финальных соревнованиях в сборной команде республики.

Перед очередным прыжком (фото вверху справа) вокруг своего наставника И. Корнюхина (второй справа) собрались спортсмены. Это первокурсники инструктор школы ФЗУ текстильного комбината член КПСС София Фарахова, техник-проектировщик института Гидрострой Галина Леонова. Среди любителей шелкового купола есть и новички — слесарь-сборщик Вениамин Королев, пока что совершивший 7 парашютных прыжков, и техник Лида Куличенкова — 14.



Спортивная эстафета передается из поколения в поколение. На аэродром по старой памяти нередко наведывается Башарат Мирбабаева — первая узбечка-пилот и парашютистка (на первом снимке внизу справа). Она же первая в нашей стране женщина — машинист тепловоза. Инструктор клуба Анатолий Денчев знакомит ее с молодыми спортсменками Леной Вавиловой и Валей Алексеевой.

Самолетным спортом с увлечением занимается Валя Диденко (средний снимок вверху). Молодой инженер комсомолка на Ян-18 налетала свыше 150 часов. И сейчас снова — в воздухе Валя просит разрешения на взлет.

Руководит полетами мастер спорта Рабига Обидова-Потемкина (в центре).

Ее же мы видим на левом нижнем снимке справа. Она возвращается с полетов с техником самолета спортсменом-пилотом Валентином Брызицким и инструктором-летчиком Евгением Потемкиным.

Фото В. Федосова







# НАД БРАТСКИМ МОРЕМ

Все молодо в этом городе — улицы, дома, а главное — люди. Те, кто приехал сюда по комсомольскому призыву в начале стройки, возмужали, повзрослели, но еще далеко не успели вступить в так называемый пожилой возраст. А молодежь продолжает и продолжает прибывать. Ушла в прошлое, стала одной из героических страниц истории романтика первых палаток, жестокой и славной битвы советского человека с тайгой, с дикой и своенравной красавицей Ангарой. Живет и ширится романтика вдохновенного коллективного труда на растущих предприятиях и стройках Братска.

Ушла в прошлое... Позвольте, какое же это прошлое? Раскройте Большую советскую энциклопедию (второе издание) и там прочтите: «Братск — село, центр Братского района Иркутской области РСФСР... За годы Советской власти в Братске построены рыбный и маслодельный заводы, лесной питомник. В районе развиваются лесозаготовки». Вот это действительно прошлое и, кажется, очень далекое. А ведь с момента выхода 6-го тома энциклопедии прошло каких-нибудь полтора десятка лет. Так волею Коммунистической партии, трудом советского народа самое время необычайно уплотнилось, таковы нынешние темпы коммунистического созидания.

Братчане привыкли иметь дело со всем самым значительным, с превосходными степенями. Они так и говорят: «Три чуда Братска», имея в виду величайшую в мире гидроэлектростанцию, крупнейшие в стране лесопромышленный комплекс и алюминиевый завод. Здесь называют поселок строителей ГЭС на Падуне «старым городом», хотя его первые дома лишь недавно отметили десятилетие. А о том, что было на этом самом Падуне всего 22 двора, никто и не вспоминает.

Молодежь вовсе не пренебрежительно относится к истории. Бережно сохраняется, например, сложенная из вековых лиственниц башня древнего Братского Острога. Правда, не самого первого, заложеного казаком Максимом Перфильевым на Падуне в 1831 году, а другого, основанного в мае 1854 года. Вам расскажут, что название «Братск» произошло от того, что казаки называли бурятские племена «братскими».

Но гораздо охотней, как любимое детище своих рук, вам покажут новый поселок «Энергетики» и уж, конечно, сам город Братск. Численность его населения непрерывно увеличивается, город растет буквально на глазах. Уже четко обрисованы его основные магистрали, застроены многие кварталы. Современные благоустроенные дома из сборного железобетона роднят его с многими другими городами, рожденными в пятое десятилетие Октября. Но широкие проспекты упираются в тайгу, взбегающую на живописные сопки, городской фасад выходит к величественному Братскому морю. Все это придает городу своеобразный неповторимый облик, присущую только ему красоту.

Все молодо в этом городе. Молод и Братский авиационно-спортивный клуб ДОСААФ. Созданный по просьбе моло-

дежи три года назад, он еще только встает на ноги, делает первые, но уже довольно уверенные шаги. Мы видели, как на областных соревнованиях братские парашютисты не раз обходили более опытных соперников. По точности приземления чемпионом области стал первокурсник Владимир Орлов, по групповым прыжкам команда Братского клуба заняла второе место, а в общем зачете — третье.

Эти три года приходилось не столько прыгать, сколько строить, создавать на пустом месте.

— Добро бы на пустом, — смеются ребята, — а то ведь на месте тайги.

Хорошо, что начальник клуба Артур Злобин местный, таежный. Он родился и вырос в Новочунской, километрах в двухстах от Братска. Артур окончил десятилетку, поступил в Иркутский геолого-разведочный техникум. Там и начал в 1956 году ходить в парашютную секцию аэроклуба. Через два года имел первый разряд. Ему хотелось не только прыгать, но и летать. В Иркутске самолетного звена не было. Пришлось ехать в Красноярск. Стремление парня в небо, его летные способности заметили, направили в Центральную летно-техническую школу ДОСААФ. Вернулся Артур в Иркутск инструктором-летчиком-парашютистом. А с организацией Братского авиаспортивного клуба был назначен его начальником.

Начинали, как и всё в Братске, с «нулевого цикла». Построили своими силами здание для клуба, оборудовали классы, склад, соорудили во дворе тренажеры. Получили самолеты Як-12, парашюты. Подготовили первую группу. Начались прыжки, появились первые разрядники. Приток молодежи в клуб значительно увеличился, но и трудностей не стало меньше.

Главное — сооружение своей взлетно-посадочной площадки. Под нее отведено 150 гектаров вырубки в тайге. Предстояло выкорчевать и вывезти множество Парашютист 1-го разряда, инженер электротехнической лаборатории ГЭС комсомолец Михаил Метелев (слева) и дежурный инженер Анатолий Бульбачев у пульта управления электростанции.

во пней, расчистить от подростового березняка и кустарника летное поле, выровнять его, спланировать взлетно-посадочные полосы в соответствии с господствующим направлением ветров и вырубать подходы к ним. Надо было оборудовать стоянку самолетов, соорудить подсобные помещения. А еще вода, электричество, связь...

Конечно, без активного участия общественных организаций такую задачу не решишь. Голыми руками тайгу не возьмешь. Нужны бульдозеры, корчеватели, грейдеры, катки, нужна самая различная поддержка. На помощь пришли горным комсомолом, коллективы лесопромышленного комплекса и алюминиевого завода. За два года многое сделано. Идешь по краю укатанной взлетной полосы и видишь вокруг валы выкорчеванных пней, стволы поваленных деревьев, горы перемещенной земли. Уже выстроились на стоянке самолеты, бензозаправщики и другие специальные машины, стоит сборный домик, подаренный клубу строительством ГЭС. Но и сделать еще осталось немало. Спортсмены уверены, что в будущем году их площадка будет действовать.

А пока площадкой служит Братское море. Поэтому прыжки проводятся в основном зимой. Не очень приятно подниматься на Як-12 со снятой дверцей в тридцатиградусный мороз. Пока самолет набирает высоту, не раз приходится оттирать друг другу побелевшие носы и щеки. Делаешь один прыжок и долго жди следующей очереди. Много ли можно успеть сбросить парашютистов с Як-12 за стартовое время? Братскому клубу особенно необходим самолет Ан-2.

И все же клуб уже немало добился. Регулярно занимаются в нем около 120 спортсменов. Более десяти из них выполнили нормы первого разряда, еще больше — второго. Спортсмен клуба первокурсник Константин Удовичкин — анодчик алюминиевого завода — подготовил у себя на заводе группу первокурсников. Много молодых рабочих занимается в парашютном кружке при комитете ДОСААФ лесопромышленного

комплекса. Руководит им председатель комитета Косинцев, в недалеком прошлом воин воздушно-десантных войск.

Основное достижение клуба, на наш взгляд, это прочно сплотившийся вокруг него актив спортсменов. Они не пришли на готовенькое, выдержали суровые испытания. Почти все здесь сделано их руками, им по плечу любые трудности. Их преданность авиационному спорту, глубокая заинтересованность в делах клуба — залог его дальнейших успехов.

Председатель совета клуба Александр Янь-





шин — типичный представитель советского рабочего класса шестидесятых годов. Уроженец Воронежской области, на семнадцатом году он уже работал молотобойцем. Окончил школу механизаторов, стал трактористом. Десять лет назад девятнадцатилетний Александр приехал на Ангару. Стройка электростанции еще только начиналась, бульдозеристы были ее передовым отрядом. Яншин повел в наступление доверенную ему могучую машину. Нож его бульдозера срезал слой за слоем непокорного грунта, пока не дошли до скального основания котлована.

В июне 1959 года перекрыли Ангару. Из тайги, которая тогда стояла сплошной стеной по берегам реки, натужно ревя, выезжали на перемычку самосвалы, сбрасывали в воду огромные бетонные пирамиды. Ангара расталкивала их своим бешеным течением, пока не иссякли ее силы. Тогда вперед устремились бульдозеры, засыпая и выравнивая образовавшуюся преграду.

И еще одна знаменательная дата: в 1962 году он стал коммунистом. В это время первые агрегаты Братской ГЭС уже давали ток. Яншин мастерски владеет бульдозером, но понимает, что этого уже недостаточно. Он окончил вечернюю общеобразовательную школу, поступил на заочное отделение Сибирского технологического института (Красноярск), на факультет машин и механизмов лесной промышленности. Сейчас учится во втором курсе.

— С бульдозером пока расставаться не собираюсь. Назначили было меня мастером, да вскоре попросился обратно на машину. И к Братску прочно прирос. Жена, Надежда, тоже с 1957 года здесь, на ГЭС, техник бетонной лаборатории. Дочь растет. Квартиру получил, мать сюда привез. И авиаспортивный клуб вроде вторым домом стал.

Яншин в клубе с первых дней его организации. У него 96 прыжков, первый спортивный разряд. Как председатель совета клуба он активно помогает руковождению.

— Ведь в клубе мы все специалисты от сварщика до инженера. Все можем своими руками сделать.

Молодежь Братска не избалована обилием культурно-просветительных учреждений. В городе пока нет театра, стадион только строится, мало кинотеатров. Поэтому спортсмены проводят досуг в авиаспортивном клубе. Совет организует праздничные вечера в День Советской Армии, 8 Марта, в День Воздушного Флота. Здесь нередко отмечаются дни рождения и другие знаменательные события в жизни членов клуба.

Все свободное время проводит в клубе Светлана Ежакова — крановщица бригады монтажников Управления строительства города Братска. Она приехала вместе с другими комсомольцами на Ангару из Луганской области и так же никуда отсюда уезжать не собирается.

— Не для того мы город строим, чтобы уезжать отсюда. Пока, конечно, тут многого не хватает. Но приезжайте через пару лет. И клуб наш совсем другим станет.

Можно верить этим ребятам — крепким, закаленным, с большими рабочими руками, с горячими сердцами и

светлыми мыслями о будущем своего города, своего авиаспортивного клуба. Это будущее рождается сегодня.

У молодого клуба есть уже свои замечательные традиции. Одна из них — проведение праздников: День Воздушного Флота СССР, День молодежи, День строителей. «Коронный номер» программы этих праздников — парашютные прыжки на Братское водохранилище. Тысячи людей заполняют берег созданного ими моря и с восхищением наблюдают за прыжками на воду своих товарищей.

Живописные берега, расцвеченные праздничными одеждами зрителей, величественное море с кристальной ангарской водой, яркие купола в небе — все это создает незабываемое зрелище. Такие праздники мужества, силы и красоты служат прекрасной пропагандой авиационного спорта.

Впечатление от праздника многократно усиливается тем, что замыкает гигантское водохранилище уникальная плотина Братской ГЭС.

На фронте плотины высечены на камне слова великого Ленина: «Коммунизм — это есть советская власть плюс электрификация всей страны». Удивительно уместны здесь эти слова — ведь сама Братская ГЭС есть одна из составных частей знаменитой ленинской формулы.

По многочисленным помещениям, расположенным в теле плотины, нас водил спортсмен-парашютист 1-го разряда комсомолец Михаил Метелев, инженер электротехнической лаборатории ГЭС. Все здесь поражает грандиозностью, мощью, техническим совершенством, вызывает преклонение перед разумом и творческим трудом советского человека.

В остекленном зале центрального пульта управления — тишина и хирургическая чистота. На огромных щитах множество приборов, непрерывно регистрирующих работу каждого слагаемого сложнейшего комплекса станции, мгновенно сигнализирующих о малейшем отклонении от нормы. Дежурный инженер и его помощник сидят в удобных креслах за столами, заполненными десятками кнопок, лампочек. Автоматизация доведена до высокой степени совершенства. Действие станции обеспечивает смена из 8 человек.

Световое табло отсчитывает минуты, каждая из которых приносит новую порцию живительной энергии, устремляющейся по высоковольтным линиям электропередачи в города, на предприятия и стройки Восточной Сибири. В эти дни станция вырабатывала 67-й миллиард киловатт-часов электроэнергии. Самой дешевой электроэнергии в мире. К 50-летию Октября Братская ГЭС полностью окупит свою стоимость, включая стоимость поселка строителей и подъездных дорог.

После осмотра станции мы стояли с группой спортсменов клуба на гребне плотины. По проложенному здесь шоссе сплошным потоком шли машины с лесом, строительными материалами,

оборудованием, продуктами. Братск растет и будет расти. А вокруг возникают и развиваются новые города, стройки, промышленные комплексы. Индустрия шагает все дальше на север, все глубже в тайгу. Братск стал опорным пунктом промышленного освоения обширного Ангаро-Ленского района. Отсюда идет наступление на богатейшие кладовые сибирского Севера.

Стоящие рядом юноши и девушки, отдающие свой досуг любимому авиационному спорту, закаляющие с его помощью свою волю и силу, свою готовность к труду и защите Родины, и есть один из передовых отрядов, ведущих это коммунистическое наступление.

Ю. ЗЕЛЬВЕНСКИЙ

(Фотоиллюстрации к этому очерку см. на развороте вкладки).

С неба — на Братское водохранилище.



Мы побывали в нескольких сибирских городах, в нескольких авиационно-спортивных клубах. И всюду видели, как рождается новое, как расцветает жизнь, как все ярче проступают зримые черты еще более прекрасного будущего. Мы встречали замечательных людей, творцов и созидателей этого будущего, носителей драгоценных качеств, воспитанных Коммунистической партией в народе за пятьдесят лет Советской власти.

Крепнут и спортивные крылья Сибири — прекрасного края Советской России, славными достижениями встречающего Октябрьскую годовщину, призванного играть выдающуюся роль в нашем коммунистическом завтра.



## Орлиные крылья

За последние годы вышло несколько книг, связанных с боевой деятельностью трижды Героя Советского Союза Александра Pokрышкина: «Один миг из тысячи» Ю. Жукова, «Небо войны» (воспоминания самого летчика) и другие. Эти книги дополняет боевая биография воздушного богатыря «Орлиные крылья» (Москва, 1967, 33 стр. Цена 6 коп.).

Автор — украинский писатель А. Хорунжий рассказывает о богатых событиях жизни прославленного советского аса и военачальника.

## О романтике подвига

Это случилось на Карельском фронте. Во время штурмовки вражеского объекта фашисты подбили наш самолет. Раненого летчика спасли советские люди.

Ранение было тяжелым, и летчику, казалось, предстояло навсегда расстаться со своей профессией. Но воля и упорство человека оказались сильнее недуга.

Кавалер шести боевых орденов Виктор Тимофеевич Калмыков снова поднялся в воздух, теперь уже пилотом пассажирского самолета. Он одним из первых в Северном управлении Аэрофлота освоил новую для своего времени машину Ил-18, а впоследствии стал командиром экипажа.

Документальная повесть А. Силакова «Небо остается голубым» (Москва, 115 стр., цена 24 коп.) посвящена жизни летчика-коммуниста. Она учит стойкости, умению побеждать трудности.

## Человек из легенды

Так озаглавлена книга (А. Сгибнев, 87 стр., 13 коп.), представляющая сборник очерков о подвигах советских воинов в годы минувшей войны. Среди героев повествования есть и боевые авиаторы: Спартак Маковский — «Иду на таран», Григорий Дольников — «Человек из легенды».



## Для молодых патриотов

Альбом-выставка «Крепи оборону Родины»\* — это двадцать красочных плакатов, наглядно рассказывающих о почетном долге советского гражданина — защите социалистического Отечества, о многогранной деятельности нашего патриотического Общества, несущего в массы военно-технические знания.

Выставка, если ее развернуть в первичной организации ДОСААФ или спортивном клубе, напомнит молодежи ленинские высказывания, положения Программы КПСС относительно высокой бдительности к проискам поджигателей войны, о необходимости учиться военному делу настоящим образом. Короткие тексты, снимки, фотомонтажи, рисунки характеризуют Вооруженные Силы Советского Союза, наших воинов, верных присяге, настойчиво овладевающих современной боевой техникой.

Большинство плакатов, составляющих раздел «На земле, в небесах и на море», познакомит юношей и

девушек с техническими видами спорта, которые культивируются в ДОСААФ. Все, интересующиеся авиацией, найдут в альбоме листы, посвященные самолетному, планерному и вертолетному спорту, парашютному, различным видам моделизма, в том числе авиационного.

«Летать быстрее, выше и дальше всех». Плакат под таким названием посвящен нашим авиационным клубам. Здесь тысячи молодых людей, среди которых немало ставших видными авиаторами, получили путевку в небо. Об этом, в частности, убедительно говорит фотоснимок, на котором первый космонавт Юрий Гагарин заснят с товарищами пс учебе в Саратовском аэроклубе.

Данные о развитии парашютизма в нашей стране, о мировых рекордах, завоеванных советскими спортсменами, имена наших ведущих мастеров, фотоиллюстрации составляют содержание специального плаката.

Молодым патриотам, особенно тем, кто готовится к службе в Советской Армии, альбом-выставка несомненно принесет практическую пользу.

\* Автор М. Стеганцев, художники К. Кузгин, Э. Мининич. Москва, цена 2 р. 40 к.

## «Бессмертные». «Закон товарищества»

Так называются очерки в книге, посвященной славным боевым делам советских воинов\* всех родов оружия. В их числе и летчики.

Первый очерк о мастере воздушного боя Григории Пантелевиче Кравченко, одном из первых дважды Героев Советского Союза, удостоенном высших наград еще в тридцатых годах. Имя Кравченко стало известно в дни боевых испытаний в

районе озера Хасан и на реке Халхин-Гол.

Рано оборвалась жизнь крылатого воина. Тридцатилетний командир дивизии генерал-лейтенант Кравченко в феврале 1943 года пал смертью храбрых при выполнении задания. Он похоронен в Кремлевской стене.

О взаимной выручке летчиков-истребителей комсомолец Константин Монцева и Василий Забуева повествует небольшой очерк «Закон товарищества». В его основе — подлинный эпизод, происшедший во время группового воздуш-

\* Н. Вочин. «Герои всегда с нами». 76 стр., цена 11 коп.



ного боя, который наши истребители завязали над вражеской территорией.

Сначала Забуев пришел на помощь другу, попавшему в опасное положение. Но вот, когда он сам после яростной вражеской атаки лишился своего самолета и оказался на земле, его вызволил из беды Монцев, взяв боевого соратника в свой самолет.

В книге «Герои всегда с нами» молодой читатель найдет немало волнующих примеров ратных подвигов отцов и старших братьев.





На снимке: мастер спорта международного класса В. Бурдуков.  
Фото В. Федосова

**Вовка.** Володя. Владимир Семенович. Мелькнули годы. Мальчишка стал подростком, юношей, пришло возмужание. Ему — 27. Уже можно оглянуться и, как бы подытоживая начало своего пути, повторить не раз читанные строки Октябрьской поэмы:

«...И жизнь хороша  
И жить хорошо».

И еще раз поразмыслить над этими словами, написанными к десятилетию Советской власти (за 13 лет до его рождения!). Тем более весомы они теперь, на пороге полувекового юбилея Великой революции, когда под ее могучим влиянием сложились судьбы наших людей. Разные и порой такие необычные.

Он человек поколения, рожденного Октябрем, — Вовка. Володя. Владимир Семенович Бурдуков — жизнелюб, открывший небо. Да, да, именно в этом видел он свое предназначение и посвятил крылатой мечте все силы души, труд, порывы молодости, усердное учение. Подобно таким же одержимым, он открыл небо для себя, чтобы служить людям, радовать их.

С первого дня жизни он дышал чистым воздухом своей советской Родины. Это она в трудные годы минувшей войны заботливо растила его, совсем еще малыша, а потом в мирную пору дала ему образование, воспитывала в комсомольской семье, учила быть честным, мужественным, смелым, прививала уважение к коллективу, понятия чести, долга. Это она вывела на дорогу светлой жизни с детства знакомый Елец, где Владимир бывает и поныне. А Рязань! Буквально на глазах этот город, в котором он кончал техникум, рос и хорошел.

Поначалу с Рязанью у Бурдукова бы-

ло связано все первое — первый инструктор Юрий Иванович Алексеев, воспитавший в нем любовь к парашютизму, первые прыжки, первые состязания. Все свободнее чувствовал себя Владимир в воздухе, все увереннее управлял куполом, прочно усваивал приемы свободного падения. Это не осталось незамеченным. Два года подряд его посылали на зональные соревнования. Он выполнил нормативы мастера спорта. Теперь в нем окончательно утвердился вера в свое призвание.

И вот Центральная объединенная летно-техническая школа ДОСААФ. Целый курс воздушных наук. Основы методики. Владимир Бурдуков — будущий наставник крылатых. Занятия в классах, на тренажерах, полеты. Спортсмены делают попытки установить новые достиже-

клубы, магазины, кино, здания институтов, училищ, детских садов, побывал, конечно, и в районе, образно именуемом «Светлоградом». С построенного здесь крупнейшего завода по всей нашей стране расходятся многие тысячи электрических ламп.

Небольшой мордовский народ, печальным уделом которого при царизме были бесправие, темнота и невежество, после Великого Октября обрел свою государственность. Саранск стал столицей одной из автономных республик России...

Дружба с Олегом окрепла в спорте. Последние пять лет Владимир почти неизменно вместе с ним на воздушных стадионах. На XII всесоюзных соревнованиях парашютистов в 1963 году первая команда РСФСР, за которую высту-

## Нам Родина крылья дала

# ДОРОГА В БОЛЬШОЙ СПОРТ

Я. ШВАРЦМАН

ния. Наконец, намеченные рубежи взяты.

На школьном аэродроме сокурсники сердечно поздравляют парашютистов, сумевших по некоторым видам комбинированных групповых прыжков и на точность приземления семь раз превзойти международные достижения. Их фамилии, в том числе Бурдукова, появляются в официальной таблице ФАИ.

Но к радости примешивается и чувство неудовлетворенности. Вскоре после рождения рекордов, впервые участвуя в первенстве Российской Федерации, спортсмен показывает далеко не блестящие результаты. И думает, сколь большие усилия потребуются от него, чтобы повисить технику прыжка.

Учеба в летной школе подошла к концу. Инструктор-летчик-парашютист Бурдуков получил назначение. До свидания, Саранск! Только «до свидания». Здесь Владимир подружился с Олегом Казаковым, видным спортсменом — жителем этого города, а через несколько лет снова приехал сюда в гости.

И снова проходил он по проспекту имени В. И. Ленина, где красовались жилые дома современной архитектуры,

пали оба спортсмена, добилась победы. Парашютистом № 1 стал Казаков, «отбравший» у Петра Островского титул абсолютного чемпиона Советского Союза, Бурдуков шел за ним. Для дебютанта первенства страны это был крупный успех. В прыжках на точность приземления, затяжных и комбинированных, то есть во всех трех упражнениях программы, он показал очень равные и достаточно высокие результаты.

Год шестьдесят третий в спортивной жизни Владимира Бурдукова особый. К большой серебряной медали, врученной на первенстве страны (он был вторым в многоборье) несколько позднее прибавилась золотая за всесоюзный рекорд, установленный в групповом комбинированном прыжке с высоты 1500 м.

Произошло это на международных товарищеских соревнованиях в Яссах. Заняв здесь в личном зачете четвертое место, способный спортсмен впервые испытал свои силы за рубежом. Отсюда же начался счет его рекордам, выросший ныне до 32. Многие из них принадлежали ранее США и завоеваны в спортивном единоборстве с американскими парашютистами. Медали Владимира могли бы составить целую коллекцию. Тем более, что она будет (а мы тому верим!) пополняться еще не раз. Но это не просто собрание довольно редких трофеев. Каждый такой знак запечатлел силу мужества и умения, в нем, если хотите, нашли выражение благородные чувства человека, движимого патриотическим стремлением еще больше возвеличить спортивную славу своей Родины.

Бурдуков вошел в состав сборной Советского Союза. На тренировочном сборе, первом для него, началось, как он говорит, его «высшее парашютное образование» под руководством заслуженного тренера СССР и заслуженного мастера спорта Павла Андреевича Сторченко.

— Конечно, я и раньше что-то знал и что-то умел, но был, как говорят, «сырым материалом», — рассказывает Владимир, оценивая достигнутое за последние годы. — Обстановка сборной как нельзя лучше способствует спортивному





Рис. 13.



Рис. 17.



Рис. 14.

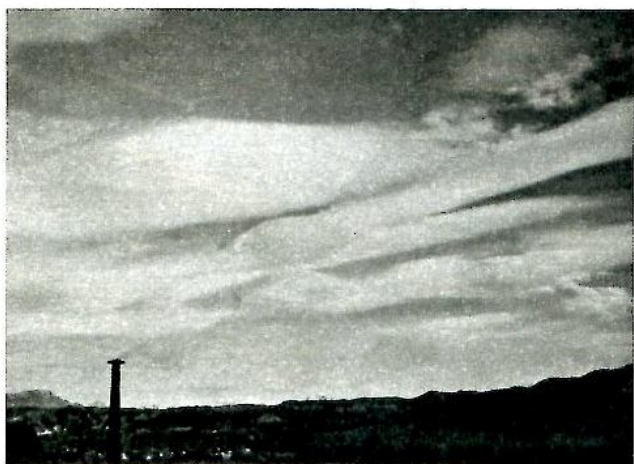


Рис. 18.



Рис. 15.



Рис. 19.

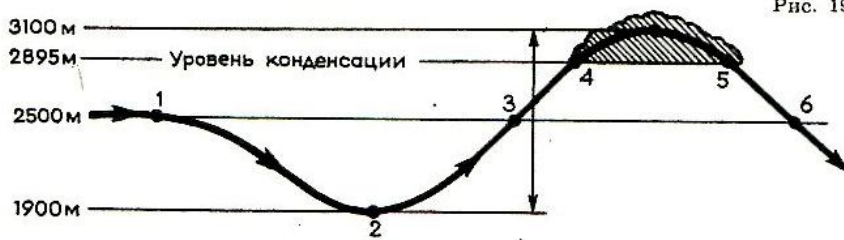


Рис. 16.





Рис. 20.

течении перед вихрем, которая перемещается с высотой вдоль линии  $P_1-P_2$ .

Режим полета планера в области волн схематически изображен на рис. 22. Из рисунка следует, что для быстрого набора высоты планер необходимо держать все время в области максимальных восходящих потоков вдоль линии  $B_1-B_2$ , которая, как уже было сказано, перемещается с высотой вдоль линии  $P_1-P_2$ . Обычно она наклоняется с высотой против ветра, так что чечевицеобразные облака на больших высотах могут находиться вблизи или непосредственно над гребнем. Чтобы планер не снесло ветром из области максимальных восходящих потоков, необходимо его немного повернуть против ветра. Он должен идти вдоль линии  $B_1-B_2$  «по траверсу». В том случае, если восходящие движения ослабевают, необходимо их снова отыскать на линии  $B_1-B_2$ . Наибольшую высоту можно набрать в наветренных частях вихревых и чечевицеобразных облаков.

На рис. 23 изображено развитие малых чечевицеобразных облаков над гребнями волн, которые могут возникать на разных высотах. Они образуются в том слое, в котором сначком (существенно) меняется направление и скорость ветра или температура. Иногда оба элемента возникают независимо от рельефа, хотя не исключено, что первоначальный толчок может исходить от неровностей на земной поверхности.

Необходимо упомянуть еще о самых красивых из всех типов орографических облаков, о так называемых перламутровых облаках. Подобно волновым облакам, они также имеют гладкие чечевицеобразные формы, образуются редко и только на высоте от 20 до 30 км. Их характерный признак — сильная иризация, которая особенно заметна после заката или перед восходом солнца, когда темное небо создает идеальный фон. Они наблюдались в Норвегии, Гренландии, Шотландии и на Аляске.

Ниже разбирается зависимость длины волны, амплитуды и вертикальной скорости от устойчивости воздуха, от ветра и рельефа.

ДЛИНА ВОЛНЫ  $L$  на рис. 9 — это горизонтальное расстояние между двумя соседними верхними или нижними кульминационными точками траектории частицы — линии тока — в волновом движении.

(Окончание следует)

## ПОБЕДИТ ДРУЖБА

Спортивным календарем ДОСААФ на 1967 год, как известно, предусмотрено участие сборных команд парашютистов СССР в нескольких международных соревнованиях. Соревнования, в частности, состоятся в Югославии, в Болгарии, Франции.

В июне в Москве закончилась товарищеская встреча парашютистов Советского Союза и Франции. Однако начало этой спортивной дружбы было заложено еще более тридцати лет назад...

По просьбе Национального аэроклуба Франции в октябре 1935 года в Париж выехал известный мастер спорта ленинградец Константин Федорович Кайтанов — летчик по специальности, мировой рекордсмен, опытный тренер и методист.

Во Франции К. Кайтанов выступил в ряде городов с демонстрацией показательных затяжных прыжков и обучил группу французских военных искусству прыжка с парашютом.

В 1954 году спортивная делегация Советского Союза под руководством тренера П. А. Сториченко выезжала во Францию для участия в розыгрыше II первенства мира по парашютному спорту. В напряженной спортивной борьбе победили наши спортсмены. Звание абсолютного чемпиона мира завоевал мастер спорта И. Федчишин. Второе место занял мастер спорта В. Марюткин, а третье — французский парашютист С. Шозак.

В 1960 году французы гостили в Москве. Отличных результатов во время этой спортивной встречи добилась французжанка М. Виолен-Према, заняв первое место по многоборью.

Примечательно, что в текущем спортивном сезоне намечались две очень интересные международные встречи в Москве и в Париже. Одна уже прошла — победили советские спортсмены. Возникает вопрос: кто станет победителем в сентябре в Париже?

Можно с уверенностью сказать, что победят, конечно, сильнеешие, а в первую очередь победит дружба советских и французских парашютистов.

А. БЕЛОУСОВ,  
мастер спорта

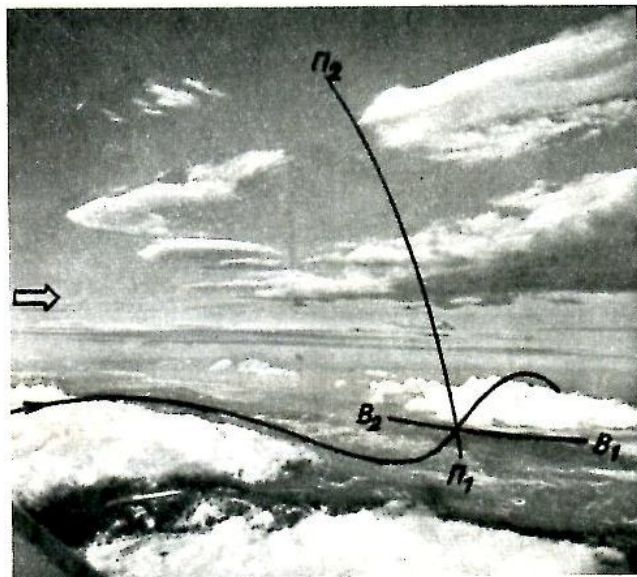


Рис. 21.

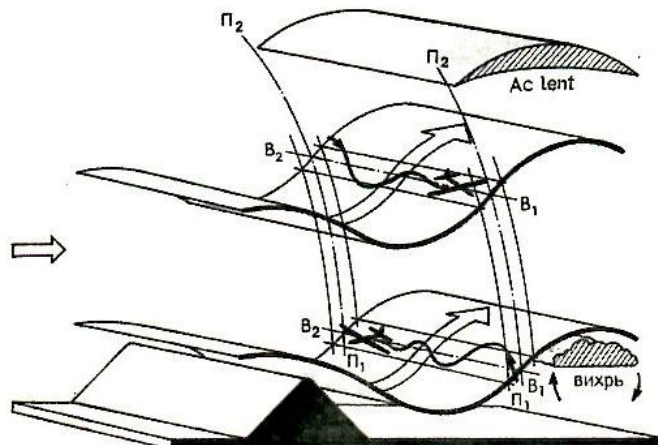


Рис. 22.



Рис. 23.



НА ТЕМЫ ДНЯ

# ШКОЛЬНЫЙ КРУЖОК

В сентябре начался новый учебный год в школьных технических кружках. Армия авиамodelистов-кружковцев значительно увеличилась в 1967 году. Этому во многом способствовала юбилейная Спартакиада. На всех ее этапах впервые стартовали десятки тысяч юных участников. Ребята влились в кружки, которых ныне насчитывается больше, чем в прошлом году; много новых появилось в школах Москвы, Ленинграда, Азербайджана, Киевской области, Краснодарского края. Здесь нашли эффективные формы привлечения ребят к техническому творчеству: больше проводится соревнований, организуются выставки авиамodelьной техники, заметно оживилась спортивная деятельность в домах и дворцах пионеров и по месту жительства школьников.

Ныне задача — закрепить достигнутое, с первых же сентябрьских занятий наладить кружковую работу, призванную обеспечить дальнейший рост технического и спортивного мастерства строителей малой авиации. Это требование вытекает из решения VI съезда ДОСААФ. Съезд обязал комитеты Общества усилить руководство школьными оборонными коллективами. Надо коренным образом улучшить военно-патриотическое воспитание учащихся, активнее использовать для этой цели военизированные игры и походы, школы и клубы юных космонавтов, авиаторов, авиамodelистов, отряды юных друзей Советской Армии, широко вовлекать учащихся в технические кружки по моделированию.

Прошло уже более года с момента введения нового комплекса «Готов к защите Родины». В оборонных коллективах комплекс приобрел большую популярность среди школьников и служит важным средством для их подготовки к службе в Советских Вооруженных Силах. В то же время в ряде организаций ДОСААФ комплекс пропагандируется пока еще неудовлетворительно. Совершенно очевидно, его нормативы должны найти свое отражение в оборонно-массовой и кружковой работе среди старшеклассников. Надо, видимо, позаботиться о том, чтобы молодежь, проходящая подготовку в клубах ДОСААФ, а также в учебных пунктах, одновременно

сдавала и нормативы комплекса «Готов к защите Родины». Так и сделала, например, организация ДОСААФ колхоза имени Сараева, что на Ставрополье (председатель комитета Герой Социалистического Труда Ф. Марков): она привлекла к занятиям в учебных пунктах старшеклассников четырех школ, расположенных на территории артели.

Развитие массового авиамodelизма неотделимо от укрепления материальной базы. На Украине, скажем, за последние годы построено 7 кордодромов, десятки домов технической учебы с хорошо оборудованными лабораториями. В юбилейном году их будет еще больше. К 50-летию Октября войдет в строй Дом технической учебы в г. Коростене Житомирской области, учебные здания сооружаются в Малине, Коростышеве, Овруче, Попельне, Андрушевке и других районных центрах области.

Однако не везде дела идут успешно. В Хабаровском крае кружки порой не имеют самого необходимого, только одна пятая оборонных организаций края более или менее удовлетворительно обеспечена учебной и спортивной техникой. Хабаровским активистам нужна серьезная помощь. Развитие и укрепление материально-технической базы — важное условие дальнейшего подъема авиамodelизма.

Школьные оборонные коллективы нуждаются в постоянной заботе авиационных клубов. К сожалению, в клубах не всегда еще учитывают огромную тягу молодежи к военным играм и занятиям, к техническому творчеству. А их прямой долг — помогать в оборудовании классов военно-технической подготовки, модельных лабораторий для кружковцев, а при наличии соответствующих условий создавать спортивно-технические клубы, проводить юношеские соревнования и т. д. Школьные организации ДОСААФ должны получить настоящую материальную базу, они ждут помощи специалистов, тренеров и ведущих спортсменов. Именно школа призвана давать молодежи идейную и физическую закалку, хорошую оборонную подготовку.

## СТУПЕНИ РОСТА

В нашем Доме пионеров два авиамodelьных кружка. В одном новички. Пылкое воображение нарисовало им прелесть полета и привело сюда, чтобы постигнуть его тайны. В другом работают авиамodelисты, за плечами у которых уже двухлетний, а то и трехлетний опыт.

В кружке первого года обучения занимаются в основном учащиеся четвертых-пятых классов. Думаю, что здесь у многих из них начинают накапливаться первые трудовые навыки, развивается интерес к технике и творческая инициатива.

Вначале несложные бумажные летающие модели: шаблонные и сборные, парашюты — простые и с самопуском, схематические модели планеров, модели самолетов с резиновыми двигателями, воздушные винты «мухи». Надо приложить немало усердия и хорошо потрудиться, чтобы модель получилась красивой, прочной, а главное — устойчиво летала. Не так-то просто правильно сделать чертежи, шаблоны или, например, вырезать нужного профиля лопасти. Сначала бумажная модель. На первый взгляд может показаться, что работа над ней мало поучительна. В действительности же это далеко не так. Строя и запуская в полет бумажные модели, кружковцы знакомятся с главными частями самолета и планера, определяют центровку, осваивают принцип управления летательной машиной в воздухе, действие рулей. Качество работы кружковцев убедительнее всего проверяется на соревнованиях: чья модель дольше продержится в воздухе, дальше пролетит? Соревнования мы проводим по всем классам моделей, которые создаются в кружке. Сдаются нормы на юношеский разряд по авиамodelьному спорту.

Громадный, неугасаемый интерес вызывает у ребят история отечественной авиационной науки и техники, героические дела советских летчиков. С глубоким чувством уважения, признательности, восхищения слушают кружковцы рассказы об опытах и исследованиях выдающихся русских ученых, которые первыми в мире построили модели летательных машин, самолет, парашют, о конструкторах советских самолетов, авиационных рекордах, героях-летчиках и космонавтах. Чтобы лучше все это усвоить и закрепить, мы посещаем Дом авиации и

космонавтики имени М. В. Фрунзе, Московский авиамodelьный клуб, Дворец пионеров.

В завершение первого учебного года начинающие авиамodelисты приглашаются «в гости» в старшую группу. Надо видеть, каким искрящимся огоньком загораются их глазенки. Это вполне понятно: они видят тут уже другую технику, еще более захватывающую, но, конечно, и более сложную. Тут проектируют и строят кордовые, свободнолетающие, комнатные, экспериментальные модели, ракеты...

Авиамodelисты старшей группы занимаются несколько по-иному. Прежде всего каждый кружковец выбирает, какую модель он будет проектировать и строить. Затем — рабочие чертежи. На специальных занятиях мы подробно рассматриваем все проекты, подыскиваем строительный материал, подбираем двигатели. Теперь чертежи делаются в натуральную величину, после чего изготовление заготовок, отдельных частей и, наконец, — сборка. Все построенные модели тщательно регулируются и испытываются в полете. А самая ответственная проверка — это, конечно, снова соревнования.

Еще одно увлекательнейшее направление намечилось в старшей группе. Это разработка всевозможных новинок, создание новых оригинальных конструкций. Стремление ребят уже принесло хорошие плоды. Так, например, в кружке разработано приспособление для первоначального обучения вождению кордовых моделей. Кружковцы изобрели специальный пенопластовый клей (в 50 г бесцветного нитролана — эмалира растворить 65 г белого пенопласта), пенопластовую шпаклевку (на 50 г эмалира 6 г пенопласта).

Кружковцы стремятся к тому, чтобы быть аккуратными, учатся правильно обращению с инструментом, соблюдают технику безопасности. Одно из неперемных требований — высокая дисциплина, хорошая успеваемость в школе, крепкие дружеские отношения.

Теперь у нас забота одна — достойно встретить 50-летие Октября.

И. БЕСПАЛОВ,  
инструктор-авиамodelист  
Ленинградского района Москвы



# РУЛЕВЫЕ МАШИНКИ

Б. ПАЦЕНКЕР,  
мастер спорта,  
призер IV Спартакиады народов СССР

После того, как спортсмены стали применять транзисторную приемопередающую аппаратуру, пожалуй, самым слабым местом в схеме радиоуправления моделями является работа рулевых машинок. И в этом нет ничего удивительного. Рулевой машинке электромеханической конструкции трудно соревноваться в надежности с электронной схемой, выполненной на полупроводниках. Нельзя не учитывать, что рост скоростей полета пилотажных моделей повысил требования к рулевым машинкам. Характер полета модели и качество ее пилотирования во многом определяются скоростями отработки команд и возврата рулей управления в нейтральное положение.

Наибольшее распространение получили рулевые машинки с приводом от миниатюрных электродвигателей мощностью 0,5—1,5 вт, источником питания которых служат сухие элементы или малогабаритные аккумуляторы. По назначению их можно разделить на два типа: машинки с возвратом в нейтральное положение и без возврата.

У машинок с возвратом в нейтральное положение силовой рычаг, связанный с органом управления тягой, при подаче соответствующей команды перемещается в ту или иную сторону из фиксированного среднего положения и автоматически возвращается к нему при прекращении команды. Эти машинки используются для привода элеронов, руля высоты и руля направления, обеспечивая при отсутствии команды их нейтральное положение, соответствующее прямолинейному горизонтальному полету модели.

Силовой рычаг рулевой машинки без возврата в нейтральное положение при снятии команды остается в любом промежуточном положении. Она нужна для привода дроссельной заслонки двига-

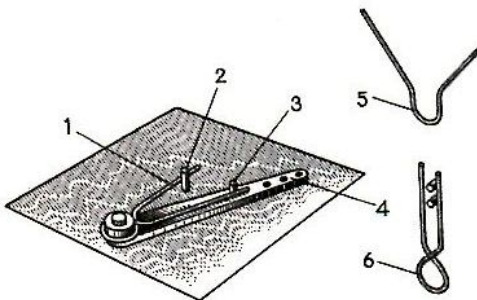


Рис. 1. Рулевая машинка с механическим возвратом. 1 — возвратная пружина; 2 — неподвижный упор; 3 — подвижный упор; 4 — силовой рычаг; 5 — возвратная пружина в свободном состоянии; 6 — возвратная пружина и упоры в нейтральном положении.

теля модели, а также для управления триммером.

По способу возврата силового рычага в нейтральное положение рулевые машинки делятся на два класса: с электрическим и механическим возвратом.

Рулевая машинка с механическим возвратом. Рассмотрим конструкцию, приведенную на рис. 1<sup>1</sup>. В ней силовой рычаг возвращается в нейтральное положение с помощью пружины, которая закручивается при его отклонении от нейтральной, поглощая тем самым часть полезной мощности электродвигателя. Здесь мы сталкиваемся с серьезной трудностью: после снятия команды возвратная пружина должна через редуктор вращать вал электродвигателя, преодолевая тормозящий момент от трения щеток о коллектор якоря.

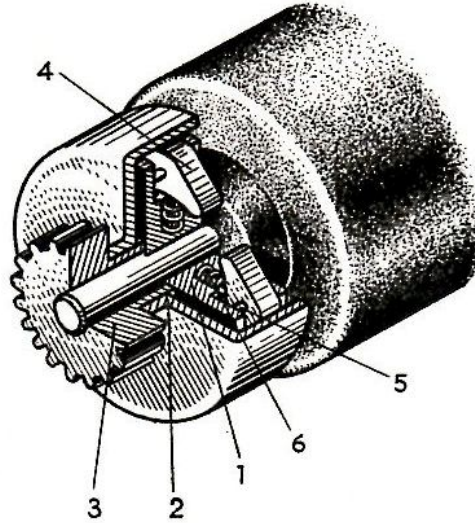


Рис. 2. 1 — катушка; 2 — чашечка; 3 — шестерня; 4 — грузики; 5 — ось грузика; 6 — пружина.

ря. Это обстоятельство ограничивает передаточное отношение редуктора, что приводит к слишком сильному отклонению рулей при прямом ходе и, следовательно, не позволяет получать больших тяговых усилий. Кроме того, за счет инерции вращающихся масс редуктора и особенно якоря двигателя силовой рычаг при возврате проскакивает нейтральное положение, совершая затухающие колебательные движения, которые передаются на руль и отслеживаются моделью в полете.

Для механического возврата нужны мощная возвратная пружина и электродвигатель с малым моментом трения на

<sup>1</sup> Другой пример рулевой машинки с механическим возвратом в нейтральное положение достаточно хорошо разобран в брошюре В. Потапова и Ю. Хухры «Пилотажные радиоуправляемые модели самолетов». Издательство ДОСААФ, 1965 г.

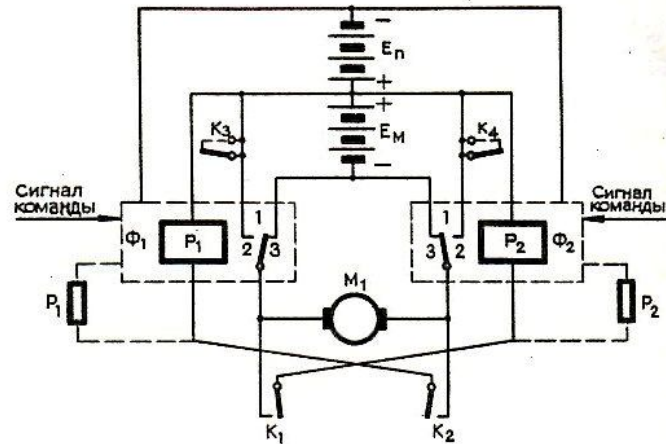


Рис. 3. Схема рулевой машинки с электрическим возвратом.

валу и малым моментом инерции якоря.

Использование в машинках с механическим возвратом двигателей обычной конструкции возможно только в том случае, если на возврате разобщать вал электродвигателя с редуктором машинки. Это можно сделать, применив центробежную фрикционную муфту на валу двигателя (рис. 2). Ведущая полумуфта выполнена в виде катушки, плотно посаженной на вал электродвигателя. В кольцевом пазе катушки на осях 5 свободно поворачиваются бронзовые грузики 4. Ведомая полумуфта представляет собой легкую чашечку 2 из дюралюминия, напрессованную на шестерню 3. Чашечка с шестерней свободно вращается на валу электродвигателя. Когда работает двигатель, грузики под действием центробежных сил расходятся, упираются во внутреннюю поверхность чашечки и увлекают ее, передавая крутящий момент на шестерню 3 и далее на входное зубчатое колесо редуктора. После снятия команды двигатель останавливается, грузики своими пружинками 6 упираются в паз катушки и чашечка под действием возвратной пружины свободно вращается на валу двигателя. Центробежная муфта является и муфтой предельного момента, то есть допускает вращение вала электродвигателя в крайних положениях выходного звена машинки.

Рулевые машинки с механическим возвратом, благодаря отсутствию электрических контактов (если, конечно, не считать контакта «щетки — коллектор»), обладают высокой надежностью. Их недостаток — теряется значительная часть (до 30—40%) полезного усилия на возвратной пружине, трудно достичь одинаковой скорости на прямом ходе и возврате.

Рулевая машинка с электрическим возвратом. Здесь большей частью используется система скользящих контактов, что является причиной ненадежности всей конструкции. Правда, можно избежать подгорания контактов от больших токов при коммутации двигателя. Для этого ставят полупроводниковые усилители. Другая трудность: для большинства схем требуется два источника питания с общей точкой, как, например, в аппаратуре РУМ-1. Это также недостаток существующих схем.



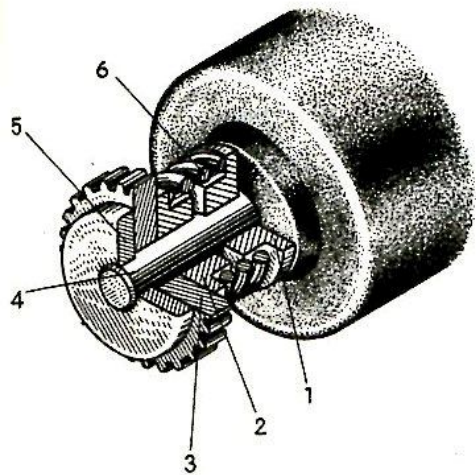


Рис. 4. Муфта предельного момента. 1 — упорная втулка; 2 — нажимная втулка; 3 — шестерня; 4 — вал электродвигателя; 5 — стопорная шайба; 6 — пружина.

Предлагаемая схема (рис. 3) электрического возврата свободна от подобных недостатков. Вместо скользящих контактов для коммутации цепей питания электродвигателя в схеме — малогабаритные микропереключатели типа МП-7, МП-12 или просто контакты от реле. В исходном состоянии, то есть в нейтральном положении, контакты концевых выключателей  $K_1$  и  $K_2$  разомкнуты, а обе щетки двигателя  $M_1$  через нормально замкнутые контакты реле  $P_1$  и  $P_2$  подключены к одной и той же клемме — источника питания машинок  $E_M$ .

Допустим, поданная команда выделяется на фильтре  $\Phi_2$ . Тогда сработает реле  $P_2$  и своими контактами 1—2 подключит + источника  $E_M$  к электродвигателю. Как только силовой рычаг машинки сместится с нейтрального положения, замкнутся контакты микропереключателя  $K_2$ . На нашей схеме механический привод концевых выключателей не показан, придумайте его сами, его конструктивное выполнение совсем несложно.

При замкнутом  $K_2$  подготовлена цепь возврата через реле  $P_1$ . Однако до тех пор, пока на фильтр  $\Phi_2$  подается сигнал команды, оба конца обмотки реле  $P_1$  подключены к + источника  $E_M$ . При снятии команды реле  $P_2$  обесточивается и — источника  $E_M$  через контакты 3—1 реле  $P_2$  и замкнутые контакты микропереключателя  $K_2$  подается на реле  $P_1$ . Срабатывание реле  $P_1$  обеспечивает вращение электродвигателя в обратном направлении и возврат силового рычага до тех пор, пока в нейтральном положении не разомкнутся контакты микропереключателя  $K_2$ . Так же схема работает при выделении сигнала команды фильтром  $\Phi_1$ . Важно, чтобы напряжение питания машинок  $E_M$  было достаточным для срабатывания реле фильтров  $\Phi_1$  и  $\Phi_2$ .

Рассмотренную схему усовершенствовал спортсмен Е. Лебедев. В ней сигнал на возврат электродвигателя (— источника  $E_M$  через контакты 3—1 реле  $P_2$  и замкнутые контакты микропереключателя  $K_2$ ) подается не на обмотку реле  $P_1$ , а на вход фильтра  $\Phi_1$  через

резистор  $R_1$ , величина которого подбирается в зависимости от напряжения источника  $E_M$  и чувствительности фильтра. Такой вариант на рис. 3 показан пунктирной линией. Электродвигатель в крайних положениях силового рычага можно выключить с помощью концевых выключателей  $K_3$  и  $K_4$ .

Однако, конструкция машинки получается проще, если применить муфту предельного момента на валу двигателя. Остановка двигателя в крайнем положении силового рычага весьма нежелательна. При полностью заторможенном роторе и поданной команде электродвигатель потребляет чрезмерно большой ток, что приводит к быстрому разряду источников питания машинки. Такой недостаток можно устранить, применив в рулевой машинке фрикционную муфту предельного момента. Ее целесообразно ставить на наиболее быстроходном звене машинки, то есть на валу электродвигателя, где та же мощность передается малым моментом трения.

На рис. 4 простая по конструкции и надежная муфта предельного момента. Упорная втулка 1 плотно насажена на вал двигателя 4. Шестерня 3 зажата пружиной 6 между нажимной втулкой 2 и стопорной шайбой 5, напесованной на вал. Момент от вала двигателя к шестерне передается трением последней о нажимную втулку и стопорную шайбу по торцовым поверхностям.

**Как использовать рулевую машинку!** Начнем с триммерной машинки. Прежде всего отметим некоторую условность понятия «триммер» применительно к радиоуправляемым моделям. Известно, что на современных пилотажных моделях нет триммера руля высоты, как небольшой поверхности, расположенной непосредственно на руле высоты и предназначенной для снятия усилия с ручки управления. Привод такого триммера имел бы довольно сложную кинематику и сделать его на радио модели довольно трудно.

Значительно проще осуществить продольную перебалансировку путем небольшого изменения нейтрального положения самого руля высоты. Для этого руль должен иметь два независимых привода: от машинки с возвратом в нейтральное положение для отработки команд «вверх—вниз» и от машинки без возврата, когда обеспечивается плавное смещение нейтрального положения руля высоты для изменения режима полета

Рис. 5. Схема работы триммерной машинки.

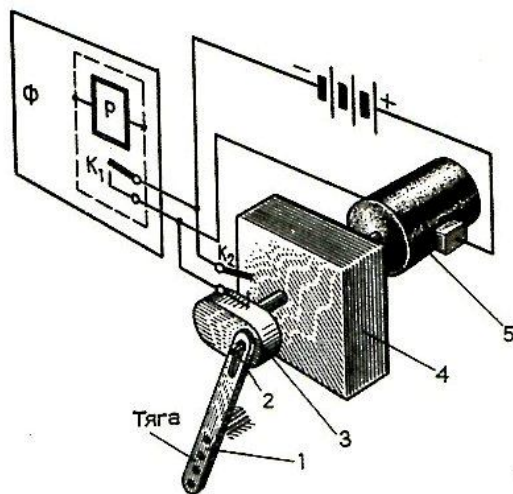
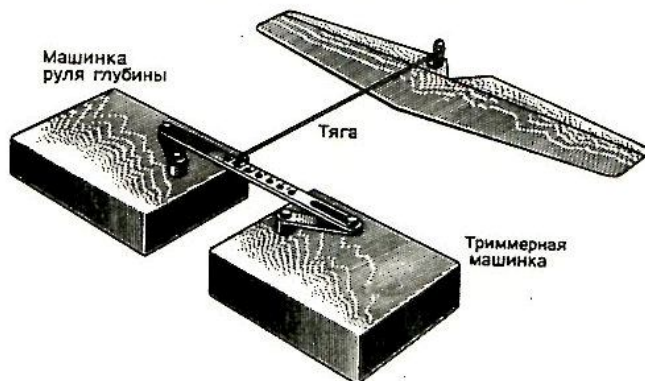


Рис. 6. Схема работы рулевой машинки «малый—большой газ». 1 — рычаг; 2 — кривошип; 3 — кулачок; 4 — редуктор; 5 — электродвигатель.

модели (набор высоты, горизонтальный полет, полет на спине, переход с малого газа на большой и наоборот). Такая машинка получила название триммерной (рис. 5).

Достигнуть точной подстройки руля высоты по режиму полета можно тогда, когда редуктор имеет большой коэффициент редукции и силовой рычаг из одного крайнего положения в другое перемещается за 3—4 сек.

Для привода газовой заслонки двигателя модели обычно используется рулевая машинка без возврата в нейтральное положение, она отрабатывает две команды: «большой газ» — «малый газ». При достаточной редукции (время полного перемещения силового рычага около 1 сек.) может задавать и промежуточные положения дроссельной заслонки, обеспечивая плавное изменение газа.

В малокомандных системах управления, в целях экономии команд, для привода газа, на наш взгляд, целесообразна машинка, которая бы по одной команде попеременно задавала большой и малый газ. Такая схема на рис. 6.

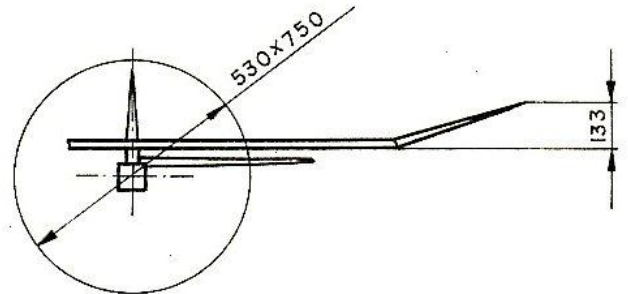
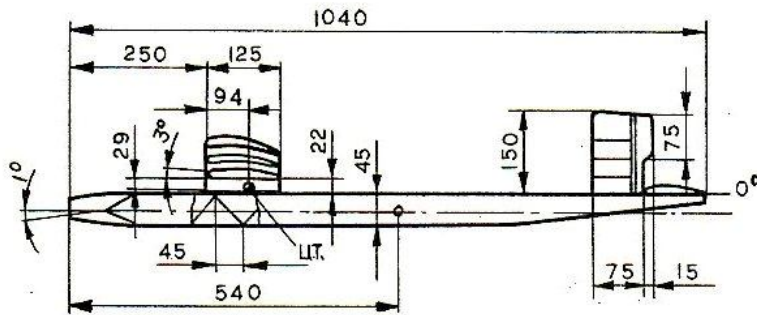
Выходным звеном является рычаг 1, приводимый в действие кривошипом 2. При подаче команды «газ» срабатывает реле фильтра  $P$  и своими контактами  $K_1$  замыкает цепь питания электродвигателя 5. Последний через редуктор 4 вращает кулачок 3 с кривошипом. При повороте кулачка замыкается контакт  $K_2$ . Теперь даже при прекращении команды и разомкнутом  $K_1$  двигатель продолжает вращаться, пока кулачок не повернется на  $180^\circ$  и не разомкнется контакт  $K_2$ . Таким образом, подавая одновременно одну и ту же команду «газ», можно последовательно, четко менять большой и малый газ. Длительность команды должна немного превышать время, необходимое для замыкания контакта  $K_2$ . Описанная схема, хотя и не позволяет задавать средний газ, но зато экономит одну команду.

Харьков



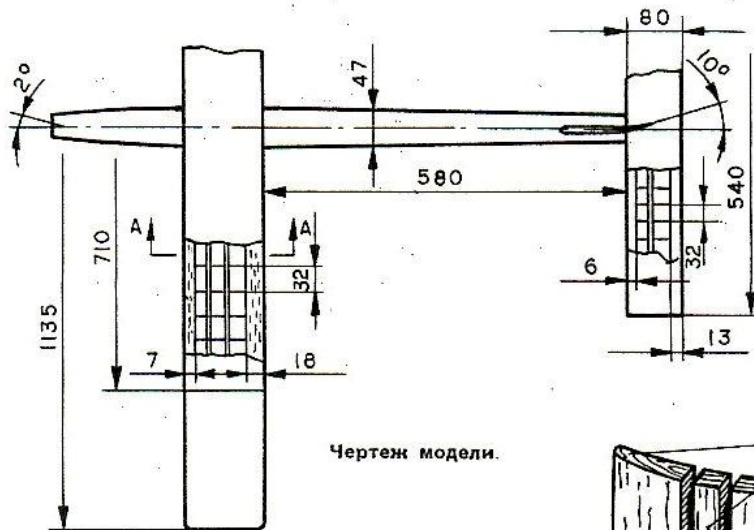
# Резиномоторные модели

Модели, которые мы предлагаем, построили в кружке Дома юных техников имени Хруничева (Москва). Их конструкторы, выступая с ними на соревнованиях Спартакиады, не раз возглавляли зачетные таблицы.

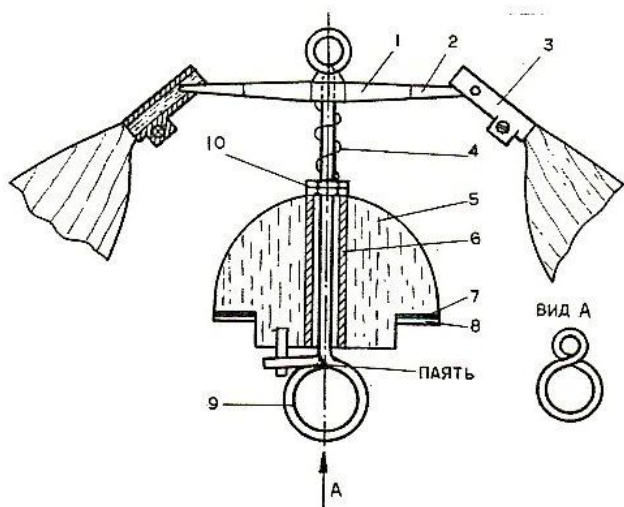
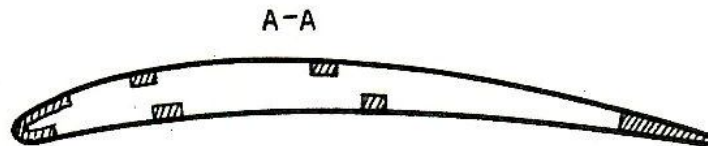


## МОДЕЛЬ В. КОСТАНБАЕВА.

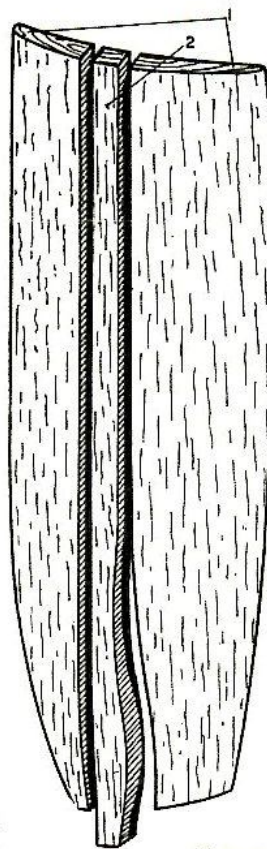
Вес модели — 217 г. Фюзеляж — 80 г; стабилизатор — 11 г; крыло — 37 г и винт — 40 г. Площадь крыла — 14,2 дм<sup>2</sup>, стабилизатора — 4,3 дм<sup>2</sup>. Резиномотор из венгерской резины Ø1,3 мм (смазан касторовым маслом). Профиль крыла MVA-342.



Чертеж модели.

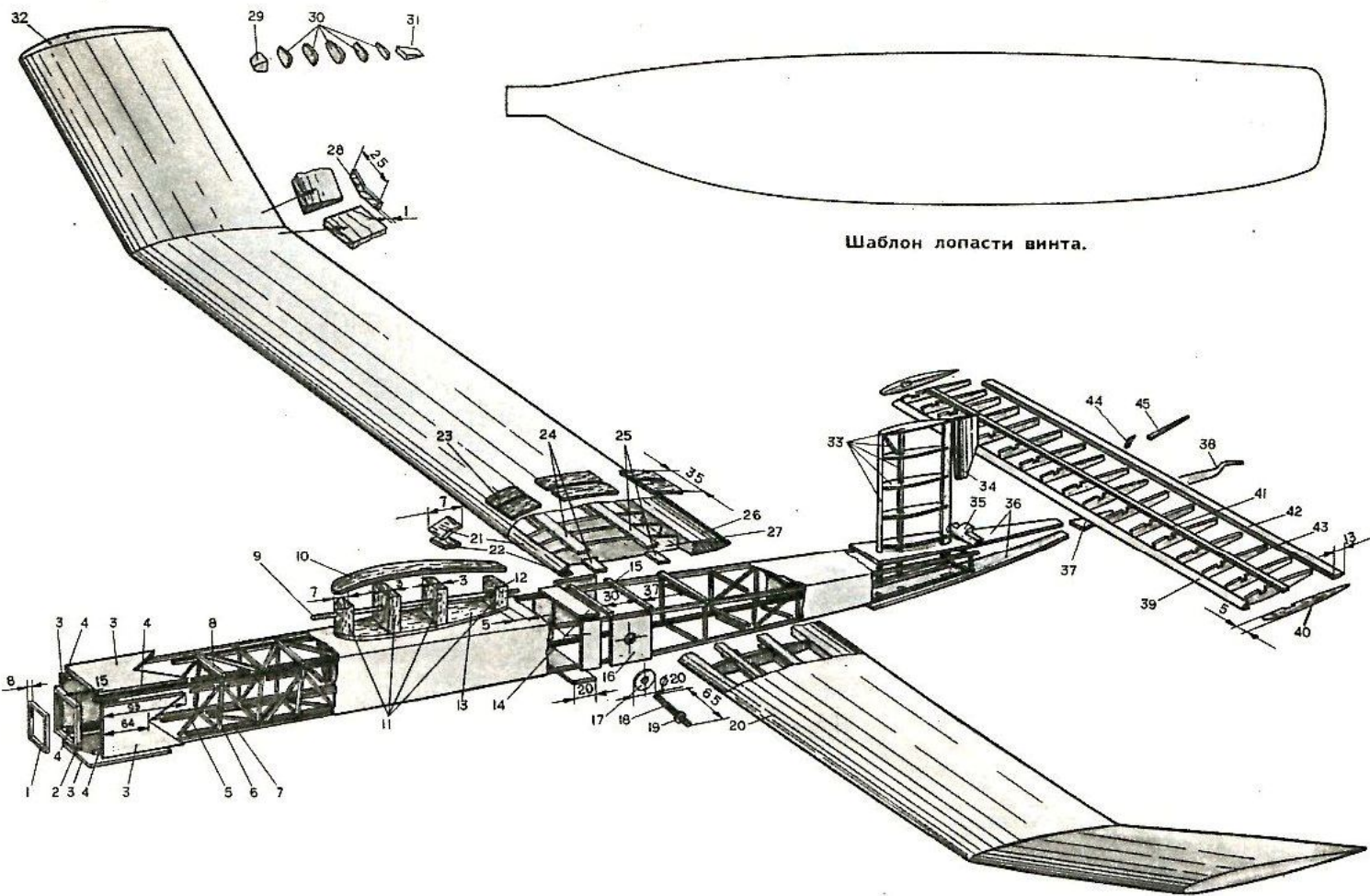


Втулка винта. 1 — ступица стальная; 2 — проволока ОВС Ø2,5 мм (ставить в ступицу и паять); 3 — лопасть; 4 — ОВС Ø0,5 мм; 5 — бальза (бобышка); 6 — трубка латунная; 7 — фанера 1 мм; 8 — целлулоид; 9 — проволока ОВС Ø2,5 мм (на нее надет кембрик); 10 — шайба, 2 шт.



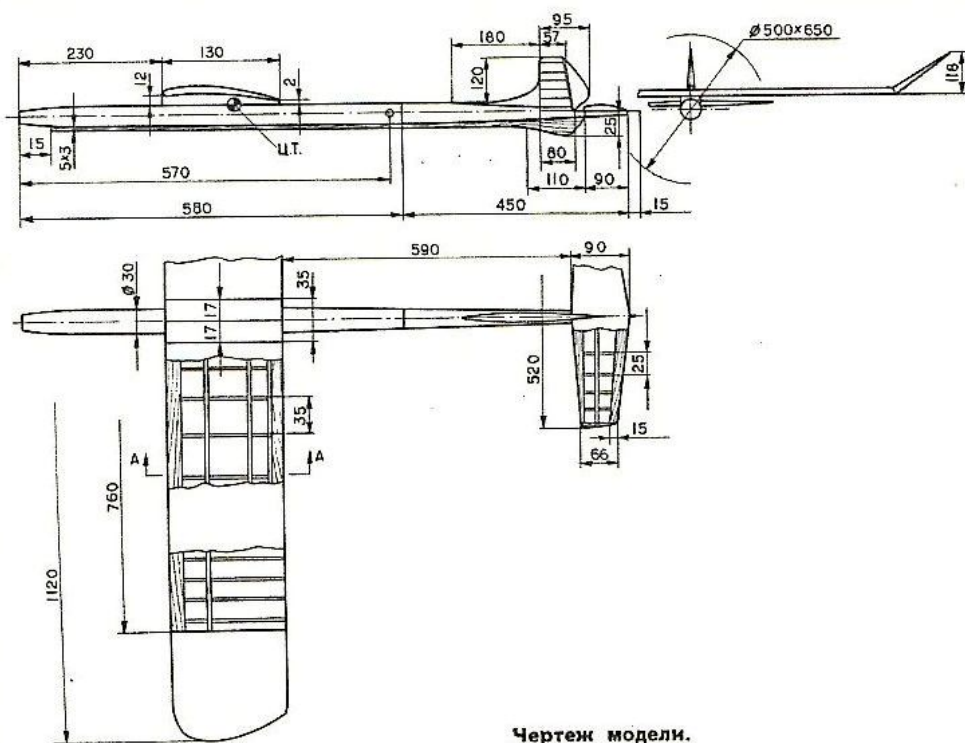
Лопасть и ее крепление. 1 — передняя и задняя кромки — пенопласт; 2 — лонжерон из липы (соединяется с передней и задней кромкой на ЭД-6); 3 — винт М5; 4 — втулка; 5 — винт М2,5.





Конструкция модели. 1 — целлулоид 1,5 мм; 2 — бальза 1,5 мм; 3 — бальза 2,5 мм; 4 — сосна 3×3 мм; 5 — сосна 3×2 мм; 6 — сосна 3×2 мм; 7 — бальза 3×2 мм; 8 — сосна 3×2 мм; 9 — бамбук Ø2,5 мм; 10 — бальза 1,5 мм (изогнуто по форме профиля); 11 — бальзовые стойки; 12 — целлулоид 1 мм (Ø7 мм); 13 — бальза 1,5 мм; 14 — бальза 2,5 мм; 15 — сосна 3×2 мм; 16 — фанера 1,5 мм (2 шт.); 17 — целлулоид 2 мм; 18 — бамбук Ø5 мм (штырь); 19 — целлулоид 1 мм (шайба Ø9 мм); 20 — бумага длинноволокнистая; 21 — бальза; 22 — сосна 3×2 мм; 23 — бальза 1 мм (6 пластин); 24 — сосна 3×2 мм; 25 — сосна 2×2 мм; 26 — бальза

18×2,5 мм; 27 — бальза 1,5 мм (нервюры — 41 шт.); 28 — целлулоид 1 мм; 29 — бальза (передняя кромка законцовки); 30 — бальза 1,5 мм (каркас законцовки); 31 — бальза (задняя кромка законцовки); 32 — бальза 2,5 мм; 33 — детали из бальзы (передняя кромка — 3×3 мм; лонжерон — 6×3 мм; нервюры — 2 мм); 34 — бальза 1 мм (руль поворота); 35 — бальза (бобышка); 36 — бальза 1,5 мм; 37 — липа; 38 — ОВС Ø0,8 мм (крючок); 39 — бальза 5×4 мм; 40 — бальза (законцовка); 41 — липа 3×2 мм; 42 — бальза 15×2,5 мм; 43 — бальза 1 мм (нервюры 17 шт.); 44 — целлулоид 1 мм (приклеить к нервюре сбоку); 45 — бамбук Ø2 мм.

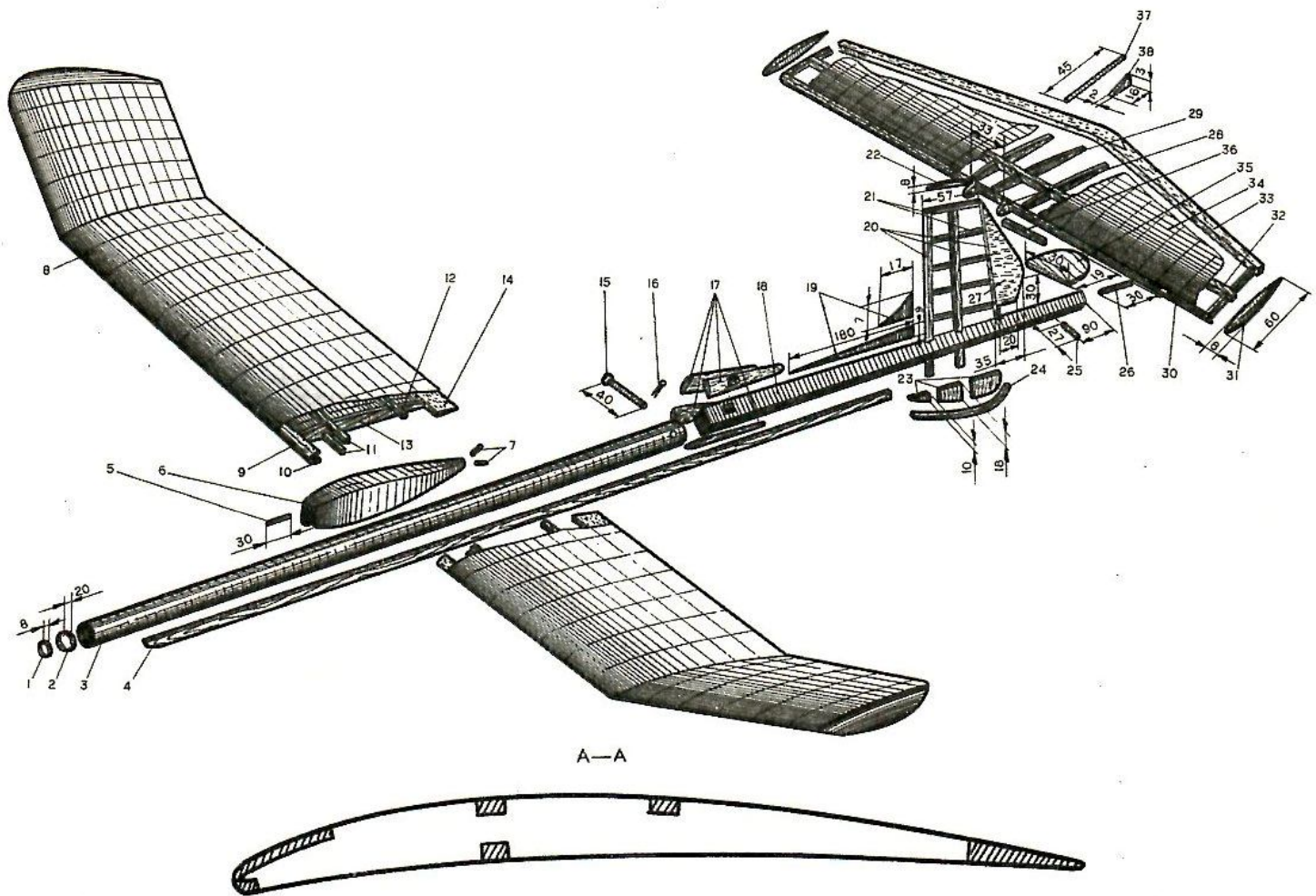


Чертеж модели.

### МОДЕЛЬ С. БАРАНОВА

Центровка, как и в модели В. Констанбаева (75% САХ), конструкция лопасти винта такая же. Но диаметр винта уменьшен, срезаны концы лопастей. Вес модели 231 г. Площадь крыла 14,5 дм<sup>2</sup>; стабилизатора — 4 дм<sup>2</sup>.





**Конструкция.** 1 — целлулоид 1 мм; 2 — фанера 2,5 мм; 3 — трубка из плотной бумаги (ватман); 4 — лыжа из липы 3×5 мм; 5 — бамбук Ø3 мм; 6 — пилон (как в модели В. Костанбаева); 7 — бамбук Ø3 мм; 8 — длинноволокнистая бумага; 9 — бальза 8×2 мм; 10 — сосна 3×2 мм; 11 — сосна 4×2 мм; 12 — сосна 2×2 мм (дополнительный лонжерон до 8-й нервюры); 13 — нервюры (3 центральных — фанера 2,5 мм; остальные 22 — фанера 1 мм); 14 — бальза 15×2,5 мм (задняя кромка); 15 — бамбук Ø5 мм; 16 — шплинт; 17 — накладки из бальзы (4 шт.) соединяют обе части фюзеляжа и образуют плавный переход от цилиндрической к коробчатой части; 18 — бальза 2 мм (4 пластины соединяются с каркасом

хвостовой части фюзеляжа); 19 — бальза (форкиль); 20 — продольный набор килля (передняя кромка — бальза, 3×3 мм; лонжерон — бальза, 6×3 мм); 21 — нервюры — бальза 2 мм; 22 — законцовка; 23 — бальза (подфюзеляжная часть килля); 24 — целлулоид 2,5×1,5 мм; 25 — бамбук Ø3 мм; 26 — бамбук Ø4 мм; 27 — бальза 1 мм; 28 — целлулоид 1 мм; 29 — нервюры (центральная 3 мм; остальные 20 — толщиной по 1,5 мм); 30 — передняя кромка — бальза 5×4 мм; 31 — законцовка; 32 — лонжерон — сосна 4×2 мм; 33 — задняя кромка — бальза 15×2,5 мм, а на конце 15×2 мм; 34 — длинноволокнистая японская бумага; 35 — фанера 1,5 мм; 36 — сосна 3,5×3,5 мм; 37 — бамбук Ø2 мм; 38 — опора.

## НА ЮБИЛЕЙНЫХ СТАРТАХ

### ПЕРВЕНСТВО ОСПАРИВАЛИ ЛУЧШИЕ

Отличительная черта спортивных встреч строителей малой авиации — рост мастерства, появление новых имен. Радуют успехи молодежи, влившейся в ряды авиамodelистов в ходе Спартакиады. Например, из 114 участников соревнований областей Уральской зоны Российской Федерации большинству — не выше 20 лет. Уверенно стартовали

школьники: В. Пчелинцев из Оренбурга по моделям планеров набрал 893 очка, а юный свердловчанин Р. Абитов — строитель резиномоторных моделей — записал на свой счет 715 очков. Отличились также спортсмены Челябинской области, победившие на соревнованиях этой зоны. Они же возглавляют зачетные таблицы по двум классам: В. Кравченко — по резиномоторным моделям — 803 очка и воздушный боец А. Оссовский.

С хорошими результатами пришли к финальным стартам куйбышевские спортсмены, завоевавшие первенство на встрече областей Юго-Восточной зоны, сильнее они и в личном зачете по классам таймерных моделей, пилотажных и копий. Таймерист В. Верба, скажем, набрал 900 очков из 900 возможных. В хорошей спортивной форме пи-

лотажник Н. Святкин, конструктор моделей-копий Б. Абрамов.

Строители малой авиации в юбилейном году радуют Родину новыми достижениями. На соревнованиях Юго-Восточной зоны два участника выполнили нормы мастера спорта, два — кандидатов в мастера и 37 — первого и второго разряда. На встрече Северо-Кавказской зоны, где первые — спортсмены Краснодарского края, семь авиамodelистов показали результаты мастеров и кандидатов в мастера спорта.

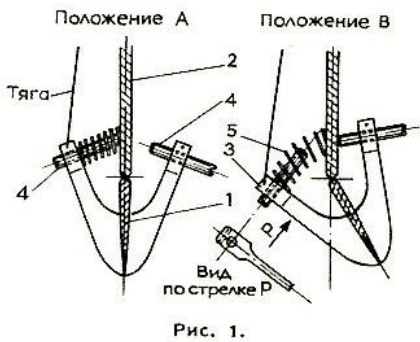
Лучшие из лучших оспаривали первенство России на финальных стартах юбилейной Спартакиады. Звание чемпиона Российской Федерации присуждено команде Горьковской области (капитан М. Караганов). Чемпионы России также — юные авиамodelисты Московской области.



## Механизмы органов управления

### ОТКЛОНЕНИЕ РУЛЯ

Чехословацкий спортсмен Л. Ирасек разработал надежную конструкцию механизма руля направления для моделей планеров (рис. 1). К рулю направления 1 приклеивается кабанчик 3 из плексигласа. В утолщенных частях кабанчика делаются отверстия с резьбой М2, в которые ввинчиваются регулирующие тонкая пружинка 5, крепящаяся обоими концами к кабанчику и киллю 2. При за-



тяжке модели на леере тяга, преодолевая отталкивающее действие пружинки, устанавливает руль направления в нейтральное положение А. При спадании кольца леера натяжение тяги преобразуется в пружинку отталкивает кабанчик в положение В. При этом угол отклонения руля регулируется правым винтом 4.

### УПРАВЛЕНИЕ ИНТЕРЦЕПТОРАМИ

Интерцепторы широко применяются на радиоуправляемых моделях планеров для регулирования траектории планирования, особенно при заходе на посадку. Они представляют собой небольшие плоскости (15×80×100 мм), крепящиеся к крылу. При необходимости изменить траекторию планирования интерцепторы с помощью исполнительного сервомеханизма отклоняются на угол 30—45°.

На рис. 2 — несколько способов управления интерцепторами, описанных Л. Свобода (Чехословакия).

Способ 1. Применяется на моделях типа высококрылый моноплан, когда крыло сплошное. Штырь приводного рычага рулевой машинки входит в прорезь кабанчика (латунная пластинка), припаянного к стальной оси, на которой укреплен интерцептор. Ось вращается в латунных втулках. При отклонении приводного рычага машинки кабанчик отклоняется (по стрелке). Это вызывает вращение оси и отклонение интерцептора вверх.

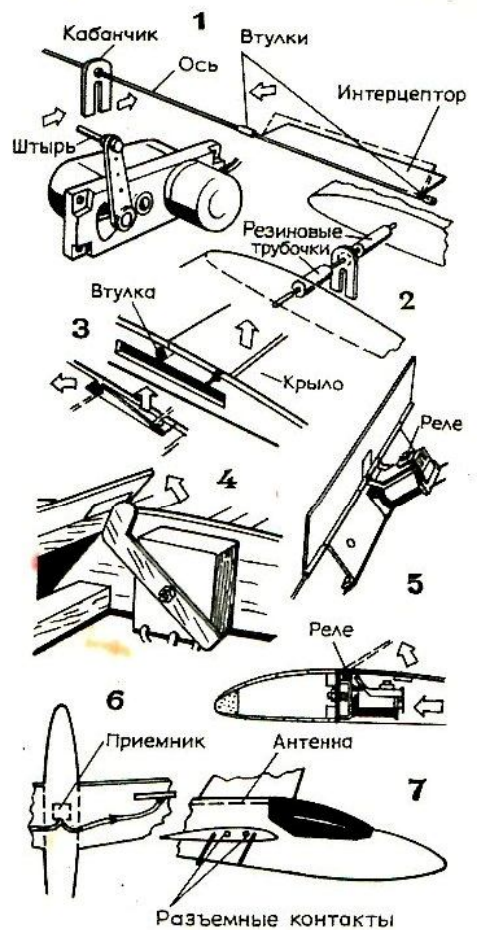
Способ 2. Используется, когда крыло состоит из двух половин (среднекрылый моноплан). В этом случае рулевая машинка помещается в фюзеляже, а ось интерцепторов проходит через резиновые направляющие трубочки.

Способ 3. Рулевая машинка отклоняет вверх приводное коромысло, задняя точка которого поднимает приводной штырь, крепящийся к интерцепторам, и они отклоняются (последние крепятся только к обем половинам крыла с помощью коротких осей и латунных втулок). При этом способе отделение крыла от фюзеляжа (при грубой посадке) не нарушает целостности механизма.

Способ 4. Рулевая машинка также приводит в движение приводное коромысло особой формы, которое при своем вращении непосредственно отклоняет интерцептор (действие механизма — по стрелкам).

Способ 5. Исполнительным механизмом является реле, укрепленное на лонжероне крыла, к которому крепится и интерцептор. При отклонении якоря, соединенного с легким приводным коромыслом, интерцептор также отклоняется.

На 6 и 7 показан способ исполнения коммуникаций от приемника к исполнительному реле, приводящим в дей-

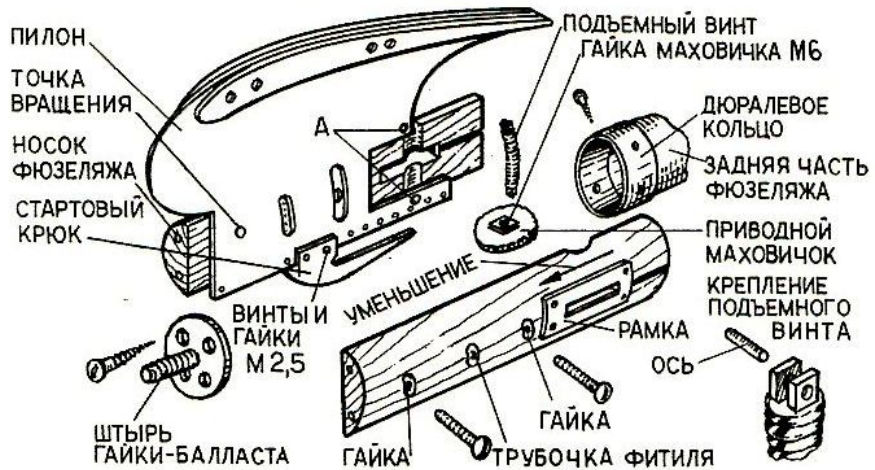


ствие интерцепторы по способу 5 (в бортовые нервы фюзеляжа вклеиваются разъемные контакты).

## Изменение угла установки крыла

Одновременное изменение углов установки крыла и стабилизатора имеет большое значение для правильного подбора так называемого угла деградации (угол между хордой крыла и стабилизатора), значительно влияющего на продольную устойчивость модели.

Интерес представляет устройство, предложенное английским спортсменом Б. Галлахером (публикация журнала «Модель Эркграфт»). Это устройство позволяет не только изменять угол установки крыла, но даже центровку и положение стартового крюка. Здесь крыло (см. рис.) крепится к небольшому металлическому пилону из дюралюминиевой пластины, которая, в свою очередь, в точке вращения крепится винтом и круглому носку фюзеляжа длиной 150 мм и Ø25 мм, состоящему из двух половин. Обе половины носка соединяются спереди (на шпурпах) круглой дюралюминиевой шайбой, имеющей нарезанный штырь. По резьбе штыря «ходит» гайка-балласт для регулировки положения центра тяжести модели. Сзади половины носка соединяются тонким дюралюминиевым кольцом, к которому крепится также и задняя часть фюзеляжа. В теле носка вырезана круглая полость и сделано вертикальное сверление для размещения приводного



маховичка и подъемного винта. Приводной маховичок с накаткой и припаянной к нему гайкой М6 выступает за обвод носка фюзеляжа с обеих сторон. В резьбу гайки ввинчивается подъемный винт М6, соединяющийся стальными осями с пилоном крыла в точках А.

При вращении маховичка, опирающегося на металлические рамки на обеих половинах носка, подъемный винт изменя-

ет положение точек А пилона, что вызывает изменение угла установки крыла. Нижняя кромка пилона имеет ряд отверстий, позволяющих переставлять стартовый крюк в зависимости от изменения центровки или скорости ветра. В левую половину носка вклеена трубочка для хранения фитиля дегермализатора. Пригодность хорошо оправдало себя на практике.



## Наши спартакиады

Спартакиады по техническому спорту стали традицией. За последнее десятилетие на старты не раз выходили многие тысячи спортсменов, и в их числе летчики, парашютисты, мастера безмоторного летания, строители малой авиации.

Начало положила Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта, посвященная 40-летию ВЛКСМ. В память о ней сохранились значки. Кроме общего для всех участников Спартакиады были изготовлены значки и в союзных республиках. Один из них, выпущенный в Узбекистане, вы видите на фото 1.

Результаты Спартакиады в честь юбилея комсомола показали жизнеспособность и целесообразность массовых, в масштабе всей страны, соревнований. И в июне 1960 г. поднялся флаг II Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, продолжавшейся в течение двух лет. Сначала прошли массовые соревнования — районные, городские, областные, краевые, республиканские, а в 1961 г. состоялся финал Спартакиады, который одновременно был и розыгрышем первенства Советского Союза. Участникам финала вручались специальные значки, а завоевавшим чемпионские титулы — жетоны (фото № 2). Эта Спартакиада, как и первая, была организована ЦК ДОСААФ совместно с ЦК ВЛКСМ и проходила под девизом «массовость и мастерство».

В 1964—65 г.г. проводилась III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. Под ее флаг встали спортсмены ДОСААФ, Вооруженных Сил, добровольных спортивных обществ профсоюзов. На наших снимках воспроизводятся значки участников местных (3) и всеююзных соревнований (4).

Недавно завершилась IV Спартакиада народов СССР. В ее программу впервые были включены и военно-технические виды спорта. Победителям, выступавшим по всем этим видам, включая и авиационные, вручены жетоны. Они представлены для призеров республиканских соревнований на фото 5 и для финалистов — чемпионов (фото 6). Первенствовали достойнейшие. Новыми всеююзными и мировыми рекордами отмечена юбилейная Спартакиада, посвященная 50-летию Великого Октября.

Коллекционер М. САУККЕ



Люди большого полета . . .	2
А. Винокуров. Москва — Азовское море . . .	7
Е. Симанов. Славный путь . . .	8
Шаги Спартакиады . . .	10
П. Быков. Письмо . . .	13
А. Сергеев. Со школьной скамьи . . .	15
И. Блинов. Релетция перед чемпионатом . . .	17
Ю. Зельвенский. Спортивные крылья Сибири . . .	18
Книги Издательства ДОСААФ . . .	23
Я. Шварцман. Дорога в большой спорт . . .	24
Самолеты страны Советов . . .	26
Л. Газа. Воздушные течения над горами . . .	28
Г. Пименова. Под небом Балканским . . .	31
Д. Клякич. Авиационная техника Югославии . . .	32

### В помощь авиамodelисту

Школьный кружок. Рулевые машинки. Резиномоторные модели. Из практики зарубежного авиамodelизма.

На 1-й и 4-й стр. обложки: фотоочерк об азербайджанских спортсменах, отличившихся на стартах юбилейной Спартакиады.

1-я стр. Планер «Бланик». Спортсмен готов к взлету. Теперь очередь за самолетом-буксировщиком. Юрий Агафонов — участник многих соревнований по планерному спорту. Справа — спортсменка-планеристка Алла Иванова.

4-я стр. Вверху слева — групповой прыжок парашютистов. В центре — после прыжков. На переднем плане общественный тренер мастер спорта Владимир Шафиев. Слева внизу — авиамodelист Сергей Вадасарян. Справа вверху — Петр Нафталиев. Внизу — конструктор радиоуправляемых моделей Вадим Антонов (слева) и инструктор авиаспортклуба Иосиф Петросян.

Фото В. Вдовенко

### ИСПЫТАНИЕ

#### В «АКВАРИУМЕ»

С целью выявить причины и картину разрушения в воздухе самолетов «Комета» в Англии построили гигантский бассейн. В него погружили часть фюзеляжа с герметической кабиной и крылом. Днем и ночью шли испытания, пока, наконец, вследствие усталости металла не разрушилась кабина. Это подтвердило предположение о причинах катастроф и позволило экспериментаторам повысить надежность конструкции.

### АНГЛИЙСКИЙ СПУТНИК

С американской базы Вандерберг, в Калифорнии, американской ракетой был запущен в космос первый английский спутник Земли.

пушен в космос первый английский спутник Земли.

### ОТВЕТ (См. «Крылья Родины» № 8)

#### КРИПТОКРОССВОРД

По вертикали: 1. Пасена. 2. Каолин. 3. Мост. 5. Град. 6. Интеграл. 7. Молибден. 13. Телефон. 14. Акведук. 16. Озеро. 17. Вышка. 18. Солончак. 19. Микрофон. 23. Огород. 24. Графит. 26. Река. 27. Фтор.

По горизонтали: 4. Маштаб. 8. Ангстрем. 9. Элевант.

тор. 10. Иней. 11. Аргон. 12. Диод. 15. Легато. 17. Выемка. 20. Золото. 21. Азимут. 22. Дина. 23. Овраг. 25. Порт. 28. Варетгор. 29. Газотрон. 30. Полоний.

Четверостишие: «Тверды, уверенны руки, Четки, послушны рули. Знамя советской науки К звездам ведет корабли».

# КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

### АДРЕС И ТЕЛЕФОНЫ РЕДАКЦИИ:

Москва, Б-66, Ново-Рязанская ул., д. 26. Телефоны: Е1-68-96, Е1-66-08, Е1-68-35

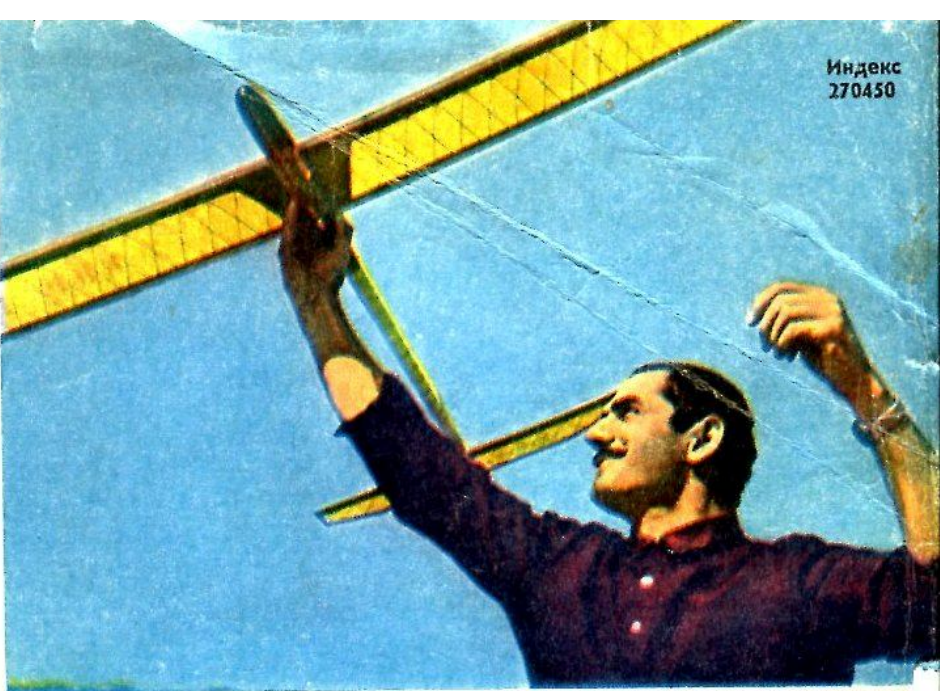
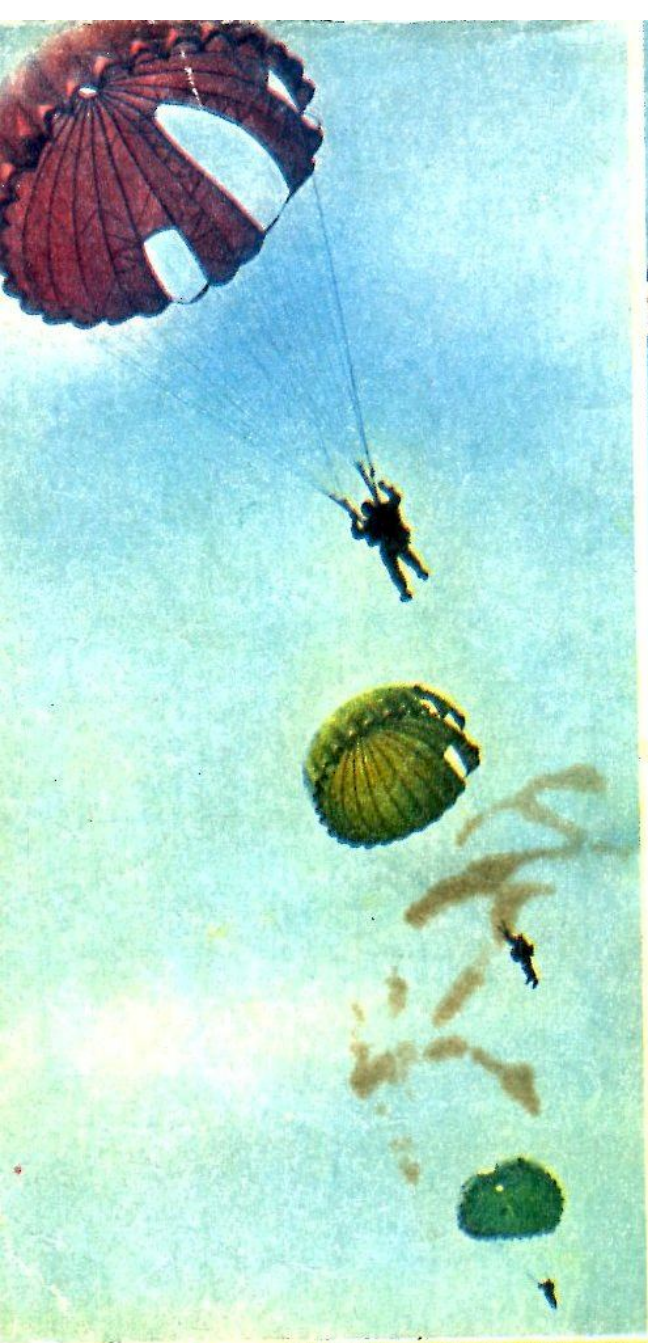
Художественный редактор Е. Аграновский. Издательство ДОСААФ.

Корректор Т. Леонтьева

Сдано в производство 19.VII.67 г. Подписано в печать 12.VIII.67 г. Бум. 60×90/16. 2/4, 6 л. 5,5 п. л. Г-40500. Тир. 104 тыс. экз. Зак. 762. Цена номера 30 коп.

3-я типография Воениздата.





**IV СПАРТАКИАДА  
НАРОДОВ СССР**

