

Журнал "Крылья Родины"

№ 11, 1986

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "Крылья Родины": № 11, 1986 / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 39 с.

ISBN 978-5-458-58286-5

«Крылья Родины» — ежемесячный советский, впоследствии российский научно-популярный журнал об авиации. В журнале освещаются такие темы как: история авиации, деятельность предприятий, выпускающих и разрабатывающих летательные аппараты и авиационные двигатели. Так же тематика журнала включает в себя: - обзоры авиационных выставок и авиасалонов, - статьи о проблемах развития авиационной промышленности в России, - обзор перспективных летательных аппаратов и авиационных двигателей, - биографические материалы о известных пилотах, конструкторах, ученых и других деятелях в области авиации, - статьи посвященные авиационному спорту (планеризм, дельтапланеризм, парашютизм и другие).

ISBN 978-5-458-58286-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Заканчивается 1986 год. Многие из наших читателей интересуются, что нового внедрено в обслуживании пассажиров Аэрофлота — одной из наиболее передовых и прогрессивных отраслей народного хозяйства! Какими правами, льготами, видами услуг будут пользоваться пассажиры в двенадцатой пятилетке! Наш корреспондент попросил ответить на эти вопросы начальника Главного агентства воздушных сообщений МГА Валерия Ибрагимовича Жебрака и начальника отдела Главгосагентства Юрия Витольдовича Ловского.

НОВОСТИ АЭРОФЛОТА



СЕРВИС КРЫЛАТОЙ

В. И. ЖЕБРАК:

— В документах XXVII съезда КПСС, Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года подчеркивается, что основная задача транспорта в двенадцатой пятилетке — своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках. Только в 1986 году услугами Аэрофлота воспользуются 112 миллионов пассажиров. А в 1990 году их число составит более 121 миллиона человек. Это станет возможным благодаря вводу в эксплуатацию новых высокоэффективных магистральных пассажирских лайнеров Ил-96-300, Ан-72, Ту-204, а также самолетов для местных воздушных линий — Ан-28, Ил-114, Л-610. В двенадцатой пятилетке на воздушном транспорте предстоит осуществить техническое перевооружение основных аэропортов.

Одна из прогрессивных форм обслуживания пассажиров воплощена в общесоюзной автоматизированной системе продажи авиабилетов и бронирования мест в самолетах «Сирена-2». В настоящее время эта система имеет свои центры в Москве, Ленинграде, Минске, Львове, Риге, Киеве, Ростове-на-Дону, Куйбышеве, Свердловске, Одессе. К системе подключены агентства Аэрофлота в 140 городах страны. Расширена получившая всеобщее одобрение пассажиров практика заблаговременной продажи обратных авиабилетов. В период массовых отпусков во

всех курортных городах для удобства пассажиров бронирование обратных билетов доведено до 50 процентов от их общей продажи. Особую заботу мы уделяем пассажирам труднодоступных и отдаленных районов страны, таких как Магадан, Петропавловск-Камчатский и другие.

Главное агентство воздушных сообщений, собственно, и служит для наиболее полного удовлетворения запросов по всем видам услуг авиапассажиров. На это нацелена вся его многогранная деятельность: широкая реклама авиасообщений, информационное обеспечение, изучение спроса на перевозки воздушным транспортом, организация регистрации и перевозки пассажиров в аэропорты вылета — Внуково, Быково, Домодедово, Шереметьево-1. Для большего удовлетворения спроса на приобретение билетов в Москве к услугам пассажиров расположено более двухсот билетных касс Аэрофлота. Но дело здесь вовсе не в количестве пунктов продажи билетов. В новом пятилетии решающее значение принадлежит внедрению автоматизации в сфере обслуживания пассажиров.

Ю. В. ЛОВСКИЙ:

— Особенность Аэрофлота состоит в том, что пассажир здесь самый мобильный, он постоянно спешит, как бы стремясь опередить само время. Работники Главного агентства Аэрофлота стараются удовлетворить возрастающий спрос на билеты и разнообразную информацию, стремятся сделать так, чтобы пассажир затратил минималь-

ное время, был обслужен быстро и четко. Сегодня без внедрения электроники с потоком пассажиров нам не управиться.

Еще недавно в ручных картотеках, которых сейчас уже и в помине нет, значились данные о миллионах билетов только по одной Москве! Эти «миллионы» надо было вызывать и обрабатывать в кассах Москвы и десятках других городов. Метод централизованного управления продажей билетов перестал нас удовлетворять. Запрос мест по телефону, заполнение билетов вручную — все это занимало слишком много времени. С ростом перевозок непрерывно росло число касс и диспетчеров, выдающих места. И кассирам, и пассажирам приходилось подолгу ждать ответа. К тому же при запросах по телефону неизбежно вкрадывалось большое количество ошибок — неточные данные по рейсу, времени отправления, номеру места.

Вторая актуальная задача — транзитные перевозки пассажиров с пересадкой на другой самолет. В Москве, например, почти каждый третий пассажир — транзитный. Как же в масштабах страны скоординировать распределение огромной массы билетов? Не помогла здесь и широкая сеть телеграфных каналов. При бронировании места с пересадкой пассажиру приходилось ожидать ответа иногда по 2—3 дня. Сделать это быстро можно лишь с помощью применения электроники.

Третья крайняя необходимость — быстро и точно информировать авиапассажиров по всем вопросам воздушного движения.

Все эти важные проблемы следовало решать безотлагательно. Первые две из них «Сирена-2» уже решает. Эта сложная система разработана совместными усилиями сотрудников Главного вычислительного центра гражданской авиации, Институтом проблем управления, Центрального научно-исследовательского института АСУ гражданской авиации и Главного агентства воздушных сообщений на базе многомашинных комплексов, которые хранят в своей электронной памяти буквально все данные для оформления билета: географическое расположение пункта, расписание движения самолетов, льготы для инвалидов, детей, школьников, студентов, стоимость билета...

Практически это происходит так. Пассажир, подойдя к кассе Аэрофлота, запрашивает, скажем, три билета до Караганды: два взрослых и один детский. Причем туда и обратно. Вариант, как видите, не из простых. Но и в этом случае на оформление билетов будет затрачено не более одной минуты! К тому же вы не увидите не только традиционных для кассового работника атрибутов — расписания, справочников, ножниц, авторучки, но даже и телефоном кассир не пользуется. Всеми делами здесь вершит электроника.

В систему «Сирена-2» входит центр обработки информации, аппаратура передачи данных, а также пульта непосредственно в кассах. Их по стране — около тысячи.

Такие центры, как Московский, как уже говорил Валерий Ибрагимович, сейчас расположены в десяти крупнейших городах страны. Эти центры связаны между собой в единую систему. А каждый из них имеет еще и свою периферию. Недалеко, как, например, у Ленинградского центра — Вологда, Псков, Мурманск, удаленную на тысячи километров у Московского центра — Петропавловск-Камчатский и Южно-Сахалинск. Диспетчеры в этих городах могут связаться со всеми центрами. Кассиры при помощи запросов через свой пульт могут выходить непосредственно на другие центры. Благодаря такой системе пассажир, который собирается лететь с пересадкой или приобрести обратный билет, получает подтверждение брони в течение 1—2 минут вместо 2—3 дней. Вот наглядная «цена» прогресса. Системой «Сирена-2» в общей сложности охвачено 140 городов страны. Масштабы, конечно, внушительные, но это только начало нашей перестройки.

Теперь остается сказать лишь об усовершенствовании справочной служ-

бы на современном этапе. Наряду с обычными справками по телефону вводятся и новинка, СВТУ — справочное видео-терминальное дисплейное устройство индивидуального пользования для пассажиров. Причем, все эти новые системы — отечественной разработки. Эксплуатируемая у нас система «Информекс» в настоящее время морально устарела и снимается с эксплуатации. Вместо нее надежно будет действовать отечественная система АИП — современное электронное устройство с большим объемом памяти, которое будет соединено в единую систему с «Сиреной-2». Но это — следующий этап по пути прогресса автоматизации обслуживания пассажиров. АИП будет выдавать исчерпывающие скорректированные данные о взлетах и посадках самолетов, о расписании воздушного движения между любыми городами Советского Союза, включая и обратные рейсы. В АИП включена также дополнительная справочная информация по тарифам и правилам авиаперевозок.

Внедрение всех этих новшеств сыграет неоценимую роль в достижении прогрессивных форм обслуживания авиапассажиров.

Беседу провел Е. ПОДОЛЬНЫЙ

ОТРАСЛИ

Службы Главного агентства воздушных сообщений МГА центрального аэровокзала в Москве. В новой пятилетке возрастающие запросы пассажиров помогает удовлетворять широкое комплексное внедрение электроники и автоматики.





ПЕЧАЛЬНЫЙ ФИНАЛ

В редакцию пришло письмо. Факты, изложенные в нем, свидетельствовали о серьезных упущениях в спортивной работе. Журналист отправился в срочную командировку, чтобы ознакомиться с состоянием дел на месте.

Удар был резким и неожиданным. В. Михайлов, будто подшошенный, рухнул на пол и потерял сознание. К нему подбежали, подняли, стали приводить в чувство. Кто-то бросился к телефону, вызвал «скорую помощь». На ней Михайлова срочно отправили в больницу, где он пролежал двадцать один день.

Этот «поединок» произошел... в ленинградском Доме ДОСААФ. Заместитель председателя городской Федерации дельтапланерного спорта А. Панич «выяснял» отношения с членом Всесоюзной Федерации дельтапланерного спорта В. Михайловым. С помощью нулана «доказывала» свою правоту в споре о путях преодоления недостатков в развитии дельтапланеризма.

Чтобы лучше понять, почему произошел такой вопиющий факт, надо сделать небольшой экскурс в прошлое.

В середине 70-х годов в городе начал развиваться дельтапланерный спорт. У истоков его стоял В. Михайлов. В кружке, созданном им при Доме культуры авиароботников, через короткое время занималось около ста юношей и девушек, мечтающих о полете с гибким крылом. Юные спортсмены старательно изучали аэродинамику, теорию парения, мастерили аппараты. Главным конструктором у них был Михайлов. На его «Сокопе» впервые в воздух поднялись многие. Чертежи этого аппарата использовались в ряде дельтаклубов страны.

Помощником конструктора стал способный и энергичный инженер П. Сулов. При поддержке Михайлова он изготовил свой аппарат, который в конструктивном отношении отвечал последнему слову дельтапланерной техники. Радоваться бы спортсменам — два талантливых, неутомимых энтузиаста

стремятся создавать для них надежные и легкие крылья. Но нет. Нашлись «активисты» другого плана. Они стали разжигать дух нездорового соперничества, недоверия и подозрительности между конструкторами новых аппаратов. Не успев как следует сплотиться, спортсмены стали ощущать обстановку разобщенности.

К тому времени дельтапланеристам стало тесно в рамках одного кружка. Часть спортсменов вышла из него и образовала клуб «Грачи». На заводах и в институтах создаются секции: «Чибис», «Сокол», «Аист», «Надежда» и другие. Работу этих самостоятельных организаций координировала Федерация дельтапланерного спорта (ФДС), избранная на общем собрании. Возглавлять ее поручили Михайлову.

Поначалу Федерация положительно влияла на совершенствование спортивной работы, вовлекала в нее молодежь, проводила соревнования, вырабатывала разрядников. Но ранее возникшие распри преодолеть не удалось. Более того, некоторые дельтаклубы и секции стали претендовать на особое положение, требовать для себя привилегий при проведении чемпионатов. ФДС и ее председатель не всегда умело устраняли эти негативные явления. Когда противоречия с ведущими дельтапланеристами стали усугубляться, Михайлов попросил освободить его от руководства ФДС.

Но и новый состав Федерации не смог выправить положения. Спортивного сотрудничества между клубами не добился. Напротив, дельтапланеристы оказались еще более разобщенными. Одни обвиняли в несуществующих грехах Михайлова, другие нападали на клуб «Грачи», который стал наиболее сильным и влиятельным. Среди спортсменов начали распространяться различные слухи и домыслы. По-разному оценивалось положение в ФДС города, не одинаково понимались задачи подготовки мастеров и вовлечения свежих сил в новый, ставший популярным вид спорта.

Бюро ФДС в рабочем порядке не сумело развязать многие обвинения, в том числе и в свой адрес, так как было слабо связано с низовыми организация-

ми. Члены Федерации практически не бывали в клубах, не встречались там со спортсменами. Без ответа оставались многие вопросы и предложения, особенно если они исходили от «неудобных» людей. Одними из таких стали молодые супруги Власовы.

Руководитель секции «Надежда» А. Власов несколько раз открыто критиковал действия ФДС, но не всегда получал поддержку и ответы по существу. Федерация использовать бы инициативу Власова в интересах дела, но от него чаще всего отмахивались, считая его «сторонником» Михайлова. Порядок в работе спортивных судей пыталась навести Н. Власова, утвержденная председателем судейской коллегии. Но и ее усилия оставались без поддержки.

Постепенно в дельтапланерном спорте города накапливались проблемы, требующие неотложного решения. Бюро ФДС назначило общее собрание, которое, к сожалению, не состоялось: не хватило кворума. Обстановка в связи с этим нарасталась до предела, возникла жаркая перепалка, которая из зала перенеслась в коридор, курилку. В споре не прояснился ни один вопрос. И тогда последовал удар в челюсть... А. Панич оказался под следствием и привлекается к судебной ответственности.

В статье не ставится задача разобраться, кто из конфликтующих сторон прав, кто виноват. Несомненно одно: заслуживает самого сурового осуждения стремление разрешать разногласия с помощью грубой силы. Но хочется на конфликт посмотреть с другой стороны: как могли возникнуть такие разногласия, почему сложилась нездоровая обстановка в дельтапланерном спорте! Неужели в комитете ДОСААФ города и области не знали о возникших непорядках, неужели никто не руководил Федерацией!

Знали, но занимали по существу позицию невмешательства. Постоянного конкретного и квалифицированного руководства развитием дельтапланеризма не было, все пустили на самотек. Правда, комитет ДОСААФ одно время пытался держать его под контролем и оказывал некоторое влияние. Куратором ФДС являлся инспектор-летчик обкома М. Теранда. Он изредка бывал на заседаниях ФДС, соревнованиях и тренировках. При необходимости принимал ре-

К 60-ЛЕТИЮ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ЛЕТОПИСЬ СЛАВНЫХ ДЕЛ

Достоинство продолжало свои славные традиции оборонное Общество и в послевоенные годы. Ему поручалось сосредоточить основное внимание на развертывании оборонно-массовой работы среди трудящихся, вести пропаганду и распространение военных, военно-технических, авиационных и военно-морских знаний среди членов Общества и населения. На организации ДОСААФ возлагалась подготовка населения по всем видам противовоздушной и противохимической обороны, военное обучение военнообязанных запаса, не служивших в Советской Армии и Военно-Морском Флоте, подготовка допризывной молодежи по военным, военно-техническим, авиационным и военно-морским специальностям, совершенствование знаний и навыков у рядового, сержантского и старшинского состава запаса. Важное место в работе ДОСААФ заняло развитие стрелкового, самолетного, парашютного, планерного, радиолюбительского, автомобильного, мотоциклетного спорта, а также моделизма.

27 июля 1946 г. Совет Министров СССР принял постановление «О массовой подготовке и переподготовке летных кадров в организациях Осоавиахим».

28 января 1947 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешную работу в деле укрепления обороны СССР, в связи с 20-летием со дня организации Осоавиахим награжден орденом Красного Знамени.

16 января 1948 г. принято постановление Совета Министров СССР, в соответствии с которым Осоавиахим был разделен на три самостоятельных общества: ДОСАВ, ДОСАРМ, ДОСФЛОТ.

20 июля 1948 г. установлен новый мировой рекорд авиамоделю Михаилом Васильченко. Его модель гидро-самолета с механическим двигателем пролетела 35 км 213 м.

6 января 1949 г. открылись Всесоюзные состязания комнатных летающих моделей. За время состязаний запущено более 100 различных моделей, установлено 7 новых всесоюзных достижений.

шение, разряжал конфликтные ситуации. Но и он стал отстраняться от урегулирования спорных вопросов: решать, мол, сами, это не дело обкома ДОСААФ.

После ухода М. Таранды на другую работу дельтапланеризм остался практически совсем без руководства. Опекать этот вид спорта поручили начальнику аэроклуба Н. Кашкину. Человек ответственный и отзывчивый, он как мог помогал дельтапланеристам — предоставлял им на выходные дни аэродром для отработки бунсировочных полетов, решал вопросы материального обеспечения. Но в «дряблги» не вникал — свои, аэроклубовские дела поглощали массу времени.

А что же отдел технических и военно-прикладных видов спорта комитета ДОСААФ, как он осуществлял руководство? Никак. В отделе, видимо, не хотят признавать дельтапланеризм. В кабинете начальника отдела на огромном листе ватмана составлен Перечень технических и военно-прикладных видов спорта. В нем обозначены все технические виды, кроме дельтапланерного. О нем забыли. Был бывший начальник отдела А. Кузьмин откровенно отмахивался от наседавших на него дельтапланеристов.

В ходе разговоров с разными людьми создалось впечатление, что в отделе, да и в обкоме ДОСААФ занимали этукую «страусиную позицию», не хотели видеть истинное положение в дельтапланерном спорте, не стремились разобраться в подлинных причинах плохого морального климата в городской ФДС. В деятельность ее вмешивались крайне редко и очень робко. На заседаниях федерации, соревнованиях и чемпионатах на первенство города и области никто из отдела не присутствовал в течение двух лет. Постепенно проведение состязаний было передано судейскому и тренерскому составу, что стало порождать многочисленные кривотолки об объективности результатов спортивной борьбы.

При отделе функционирует главная судейская коллегия. На ее заседаниях судьи по дельтапланерному спорту почти не приглашались. Их работу не контролировали. Даже после чемпионата Ленинграда и области 1985 года, когда между ФДС и коллегией судей возник конфликт, в отделе не прислушались к мнению судей, глубоко в нем не разобрались. Казалось, чего проще: пригласить судей, выводы которых поставлены под сомнение, выслушать их до-

воды, разубедить, если они действительно ошиблись, и спорные вопросы удавалось бы снять. Так нет, за спиной судейской коллегии были утверждены результаты чемпионата, против которых судьи возражали. Прошел даже слух, что судейскую коллегию, якобы, распустили. Разве слухами должны руководствоваться активисты спорта! Невольно приходишь к мысли: недооценивается здесь воспитательная роль гласности, правдивой и систематической информации.

Крайне слабо вникали сотрудники отдела в вопросы внутренней жизни ФДС, взаимоотношения отдельных ее членов. Не удивительно, что многие из работников до последнего времени не представляли, чем занимается эта общественная организация. Исполняющая обязанности начальника отдела О. Румянцев недоуменно заявила: «Не понимаю, что там происходит у них в федерации». А ведь Михайлов и нынешний председатель ФДС А. Самсонов неоднократно бывали у руководящих работников комитета ДОСААФ, информировали о негативных моментах в деятельности федерации, просили вмешаться и помочь.

В марте с. г. в обстоятельной докладной записке на имя председателя комитета В. Михайлов предлагал: образовать комиссию под руководством ответственного работника комитета ДОСААФ Ленинграда и области по анализу состояния дельтапланерного спорта; провести общее собрание дельтапланеристов с отчетом федерации; создать центральный дельтаклуб в Ленинграде.

На эту записку ответ был дан с большим опозданием, а практические меры по реализации предложений так и не последовали. На общее собрание, которое ФДС пыталась организовать, никто из членов комитета ДОСААФ не пришел, меры к тому, чтобы оно состоялось, не принимались.

Финал такого отношения к руководству этим важным авиационным видом спорта нетрудно было предсказать. Когда-то Ленинград значился в числе защителей дельтапланеризма в стране. На всесоюзных соревнованиях сборная города имела серебряных призеров. В прошлом же году она оказалась на одиннадцатом месте (из 13 команд-участниц). Когда-то на учебно-тренировочных сборах пилоты налетывали по 20—25 часов, в последние годы — 7—10. Несколько лет назад на дельтадроме близ поселка Юрки в выходные дни собирались десятки спортсменов, в воздухе парили не-

сильно аппаратов, а на земле своего старта ждали еще около двух десятков. Теперь же их — единицы, даже в лучшие погожие дни. Да и на соседних склонах у поселка Бугры, где летают пилоты из клуба «Грач», заметно поредели ряды парителей. Пилоты города сонно сокрушаются: «Чухнет у нас дельтапланерный спорт». На это им трудно что-либо возразить...

Не хочется заканчивать эти заметки на такой пессимистической волне. Верится же в добрые перемены. Они должны наступить. Комитет оборонного Общества города и области принял решение укрепить руководство дельтапланеризмом. Ответственность за его состояние возложена на старшего инспектора-летчика В. Сухинина, который энергично берется за дело. Старшим инструктором по дельтапланерному спорту назначен опытный пилот В. Складчиков, поставивший одной из главных задач оздоровление нравственной атмосферы в ФДС, клубах и секциях города.

Заметно повысил внимание к дельтапланеризму председатель комитета ДОСААФ Ю. Пивнев.

Это первые организационные шаги по упорядочению положения. Думается, за ними последуют другие. Успеху дела способствовало бы повышение роли отдела технических и военно-прикладных видов спорта в вопросах развития дельтапланеризма. Было бы неверным всю ответственность за дельтапланерный спорт возлагать только на летчика-инспектора.

Меньше всего упреков заслуживает руководство аэроклуба. Но разве может головная авиационная организация города стоять в стороне от развития авиационных видов спорта! Она призвана быть учебно-методическим центром и, разумеется, активно влиять как на повышение уровня спортивного мастерства, так и на улучшение воспитательной работы со спортсменами. Положительную роль в упорядочении состояния дел может и должна сыграть Всесоюзная федерация дельтапланерного спорта.

Итак, дельтапланеристы Ленинграда и области ждут конкретной и эффективной помощи.

Г. ПОЛЯКОВ
спец. корр. «Крылья Родины»

Ленинград—Москва

1 марта 1949 г. начался конкурс, проводимый оргбюро ДОСАВ, на проектирование учебных и спортивных самолетов.

15—25 августа 1949 г. в Москве состоялись Всесоюзные соревнования парашютистов.

9 июня 1949 г. стартовал организованный оргбюро ДОСАВ УССР и редакцией украинской молодежной газеты «Сталинское племя» агитперелет по городам Украины.

22 июня 1949 г. группа парашютистов-спортсменов ДОСАВ — Е. Владимирская, П. Полосухин, В. Иванов, В. Доросев, С. Коробов, К. Еринчев, В. Кривой — совершила ночной высотный (10 370) прыжок с кислородными приборами.

17 июля 1949 г. на Тушинском аэродроме в Москве состоялся традиционный праздник в честь Дня Воздушного Флота СССР.

1949 г. на Тушинском аэродроме состоялись первые Всесоюзные соревнования по высшему пилотажу на личное первенство.

27 мая 1951 г. под Калугой состоялось открытие Всесоюзных планерных соревнований. Абсолютным чемпионом СССР на них стал В. М. Ильченко.

21 августа 1951 г. Совет Министров СССР принял постановление об объединении

ДОСАРМа, ДОСАВа, ДОСФЛОТа во Всесоюзное добровольное общество содействия: армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР).

27 июля 1952 г. на Тушинском аэродроме в Москве состоялся воздушный парад в честь Дня Воздушного Флота СССР.

12 сентября 1952 г. спортсмены ДОСААФ Н. Щербинин, И. Федчишин, В. Марюткин, Л. Масленников совершили ночной прыжок с задержкой раскрытия парашюта 156 секунд, пролетев 8400 м в свободном падении, что превысило всесоюзный и мировой рекорды.

6 декабря 1952 г. Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова получила от Международной авиационной федерации (ФАИ) сообщение об утверждении в качестве мирового рекорда достижения А. Самосадовой. На двухместном планере с пассажиром она пролетела по стокилометровому треугольному маршруту со скоростью 64,285 км в час.

19 марта 1953 г. спортсмен-планерист Горьковского областного аэроклуба В. Хрыпов на планере А-2 осуществил полет длительностью 9 часов 30 минут.

ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТЫ

К 50-ЛЕТИЮ БОЕВ В ИСПАНИИ

(ХРОНИКА СОБЫТИЙ)

16 февраля 1936 года Народный фронт Испании добился решающей победы на выборах в парламент. Из 474 избранных депутатов 269 являлись представителями прогрессивных партий. Гитлер и Муссолини поставили цель уничтожить демократический строй в Испании, который мог быть преградой фашистской агрессии в Европе. Военно-фашистский мятеж начался 17 июля 1936 года в Испанском Марокко. События в самой Испании развивались стремительно. На военных аэродромах путчистами было захвачено и разрушено 116 боевых самолетов. Но 161 боевой самолет, значительное количество боевых кораблей и личного состава авиации и военно-морского флота оставались на стороне республики.

К концу июля бойцы народного ополчения перешли в наступление и одержали ряд побед. Положение мятежников, находившихся на территории Испании, могли спасти лишь войска из Марокко, но республиканский флот преграждал им дорогу через Гибралтарский пролив. Тогда начали военную интервенцию фашистские Германия и Италия. Ранним утром 26 июля 1936 года с берлинского аэродрома поднялись 20 транспортных «юнкерсов». В тот же день 11 итальянских бомбардировщиков вылетели в Марокко. Под видом туристов из Гамбурга в Кадис отплыли 85 летчиков и авианженеров, на борту фашистского лайнера находились истребители и зенитные орудия. 2 августа в Сеуту вошел германский линкор «Дойчланд».

Гитлер направил мятежникам 195 истребителей различных типов и 55 бомбардировщиков «Юнкерс-52». Муссолини передал путчистам большое количество истребителей «Фиат КР-32», бомбардировщиков «Савойя-Маркетти» и «Ромео».

27 августа гитлеровская авиация совершила первый воздушный налет на Мадрид. На подступах к Мадриду развернулись ожесточенные бои.

В воздушных боях с превосходящими силами противника республиканская авиация понесла большие потери и фактически утратила свое значение. Франция и Англия отказались продавать оружие Испании.

Честные люди планеты, осуждая агрессию, стремились помочь республике. В числе первых из СССР выехали в Испанию бывшие политэмигранты, ставшие советскими гражданами и овладевшие специальнойностью летчиков: болгары З. Захариев, К. Кирилов и Н. Ватов, итальянец П. Джибелли, серб Б. Петрович, австрийцы Г. Добиаш и В. Короуз, немец Э. Шахт. Вместе с ними прибыли советские добровольцы пилоты, штурманы и стрелки-радиисты майор В. Хользунов, капитан Г. Тупиков, старшие лейтенанты И. Проскуров, В. Бибилов, Г. Прокофьев, лейтенанты А. Хевеши, К. Деменчук, младший ко-

мандир П. Десницкий, а также летчики-истребители старшие лейтенанты И. Копец, А. Ковалевский и Е. Ерлыкин. Они приняли участие в боевых вылетах на тихоходных бомбардировщиках «Потез-54», двухместном «Бреге-19» и на старых истребителях «Ньюпор-52».

В конце октября на земле Испании под руководством комбрига П. Алексеева и инженера А. Евтеева началась сборка 30 бомбардировщиков СБ, доставленных транспортом «Старый большевик». Командиром бомбардировочной группы был назначен полковник А. Златоцветов.

28 октября бомбардировщики СБ с советскими экипажами совершили первый боевой вылет и с этого дня начали постоянно наносить удары по аэродромам фашистов.

Однако мятежники вышли на близкие подступы к Мадриду. В ноябре войскам скорой помощи и пожарных машин стал обычным для столицы республики.

Вскоре в Картану из СССР были доставлены 25 истребителей И-15 с летчиками во главе со старшим лейтенантом П. Рычаговым. Советником командующего республиканской авиацией И. Сиснероса был бывший начальник ВВС Московского военного округа командир А. Бергольц. Помощником его стал военно-воздушный атташе при посольстве СССР в Испании полковник В. Свешников. Командиром истребительной группы был назначен комбриг П. Пумпур.

Имея 4 пулемета ШКАС, бомбардировщики СБ с полной бомбовой нагрузкой в 500 кг развивали скорость 380—430 км/ч и летали без прикрытия истребителей. Значительно труднее было экипажам «Потезов» — старых громоздких бомбовозов. 4 ноября 1936 года советские летчики на истребителях И-15 совершили первые боевые вылеты на прикрытии «Потезов» и отражение воздушных налетов на Мадрид. В течение дня в нескольких воздушных боях они сбили 5 истребителей и 2 бомбардировщика противника. На следующий день удалось уничтожить еще один Ю-52 и три Хе-51.

9 ноября на истребителях И-16 боевое крещение получили 30 летчиков из Брянской авиабригады под командованием капитана С. Тархова. Авиатехников эскадрилья возглавлял военинженер 3-го ранга П. Невинный. Отрядами командовали старшие лейтенанты В. Бочаров, С. Денисов и К. Колесников. Советником командующего республиканской авиации был назначен комбриг Я. Смушкевич.

Защищая Мадрид от варварских налетов фашистской авиации, каждый советский летчик-истребитель ежедневно совершал по 5—7 боевых вылетов. Стремясь выбить советских летчиков, гитлеровское командование переправило в Испанию еще 82 истребителя, а также

18 самолетов-разведчиков Хе-70. Наши бомбардировщики усилили налеты на вражеские аэродромы.

13 ноября в тяжелом бою эскадрилья И-16 сбила шесть «хейнкелей», а эскадрилья И-15 уничтожила еще пять «хейнкелей».

Только в ноябре—декабре 1936 года в районе Мадрида советские летчики-истребители сбили 63 немецких и итальянских самолета, в том числе 12 бомбардировщиков. Еще 64 самолета были уничтожены на земле в результате бомбардировок и штурмовых ударов. При отражении атак вражеских истребителей стрелки-радиисты СБ сбили 7 самолетов противника.

На севере Испании на самолетах И-15 успешно действовала небольшая группа советских летчиков во главе с Б. Туржанским, в которую входили лейтенанты К. Баранчук, Н. Петрухин, А. Плетюхин, В. Саханов, П. Гончаров, С. Булкин, А. Котов, П. Антовец. Совершив несколько налетов на аэродром Навия, они уничтожили 12 вражеских самолетов. В одном из воздушных боев с двумя фашистскими стервятниками Борис Туржанский сбил обоих.

Подвиг советских воинов был высоко отмечен Родиной. Постановлением ЦИК СССР от 31 декабря 1936 года звание Героя Советского Союза присвоено полковнику Б. Туржанскому, майору Э. Шахту, капитану С. Тархову, старшему лейтенанту П. Рычагову, старшему лейтенанту В. Бочарову, лейтенантам С. Черных, В. Горанову, Н. Шмелькову, К. Ковтуну, пилоту П. Джибелли, младшему командиру П. Десницкому и шести советским танкистам. Они стали первыми гражданами СССР, удостоенными высшего отличия за боевые подвиги при выполнении интернационального долга. Через несколько дней орденом Ленина были награждены комбриги П. Пумпур, П. Алексеев и Я. Смушкевич. Ордена Красного Знамени удостоены все летчики-истребители, командиры бомбардировщиков и штурмовиков, штурманы и стрелки-радиисты, принимавшие участие в боевых вылетах.

Они отстояли Мадрид. Все большее количество испанских летчиков с помощью советских друзей овладевало новой для них боевой техникой. Впоследствии Долорес Ибарури сказала о советских добровольцах: «Ежедневно и ежедневно они смотрели смерти в глаза и своей стальной закалкой и бесстрашием в борьбе против превосходящих в несколько раз сил противника служили примером самоотверженности и стойкости для наших молодых бойцов. Без авиации и танков оборона Мадрида была бы не просто трудным делом, она была бы невозможна».

В. ГОЛОВЕШКИН,
старший научный сотрудник
Центрального ордена Красной Звезды
музея Вооруженных Сил СССР

ЭСКАДРИЛЬЯ ВЕДЕТ БОЙ

Небо бывает солнечным и пасмурным, называют его ласковым и ласковым, порой грозным. Но это скорее из области лирики. Подполковник Евгений Зельняков называет его трудным. И он по-своему прав. Для него небо — место работы, а работа настоящая даже на земле не бывает легкой. В полете не редкость — экзамен на мужество, на умение сохранить твердость духа в экстремальных условиях, на готовность выйти из критической ситуации.

Отец Евгения Зельнякова тоже был летчиком. На «яке» сражался за Сталинград, награжден орденом Красного Знамени. В послевоенные годы командовал учебной эскадрильей, иногда брал Женю на аэродром, приучал к самолету гулу. Хотел, чтобы сын пошел по его стопам, собирался сам ввести его в летную семью. Не успел, умер, когда Женя был еще школьником.

После десятилетки Евгений Зельняков поступил в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков имени 60-летия СССР. Трудно было. В вопросах теории спрашивали его по институтской программе.

Время шло, приближался день знакомства с небом. Этот день и принес встречу с летчиком, который хорошо знал его отца.

— Капитан Хмелев, — представлялся курсантам инструктор и, внимательно оглядев будущих летчиков, неожиданно спросил у Евгения: — Сын Ивана Петровича Зельнякова? Похож. Ваш отец был моим учителем.

Внимательно присматриваясь Евгений к действиям инструктора как на земле, так и в воздухе, прислушивался к его советам. К его точке зрения на жизнь, работу, полеты. Во всем виделась ему отцовская школа, и он скрупулезно впитывал крупицы опыта.

Окончив училище, лейтенант Зельняков просил назначить его на Дальний Восток, хотелось летать в сложных условиях. Но не сразу определили на боевой вертолет. Сначала работал на легком, связном. Зельняков был так упорен, так рвался к штурвалу, что начальство не могло это не оценить, и Евгений оказался в знаменитом вертолетном Краснознаменном полку имени В. И. Ленина.

Пришлось снова входить в строй, осваивать вертолет в условиях боевого применения, когда надо и в строю держаться, и цель отыскивать, и ракеты пускать. Молодой офицер был настойчив и очень любил свое дело. Прошло какое-то время, и по боевому мастерству он стал вровень с бывалыми вертолетчиками.

На одном из учений Зельняков получил задание нанести удар по механизированной колонне «противника». К моменту вылета эта колонна, согласно данным разведки, находилась на значительном удалении. Евгений летел на предельно малой высоте, используя для маскировки складки местности. В нужное время он выполнил горку и... буквально перед собой, на обратном склоне хребта, неожиданно увидел колонну. В считанные секунды принял решение на атаку. Один за другим дал два залпа.

Подводя итоги учения, генерал отметил находчивость Зельнякова. Стоило летчику замешкаться, проявить нерешительность, дать волю сомнениям, и зенитчики «противника», первыми открыв огонь, «сразили» бы вертолет. Высокое летное мастерство, партийная принципиальность и умение работать с людьми — вот что сопутствовало авторитету Зельнякова. Он уверенно поднимался по служебной лестнице. И эскадрилья, которую ему доверили возглавить, чаще других называлась в числе лучших.

Все шло у Зельнякова своим чередом. И вдруг он узнал, что подбирается группа летчиков для службы на земле дружественного Афганистана. Он тут же подал рапорт. Генерал, от которого зависело решение этого вопроса, не спешил с ответом. Сначала предупредил: должности командира эскадрильи там нет. Офицер согласился идти с понижением. Потом генерал сказал, что летать придется на другом типе вертолета, летчик ответил, что он переучится в самые сокращенные сроки. И настойчивость сыграла свою роль.

Бои против крупной банды, проникшей на территорию Афганистана из-за рубежа, были нелегкими. Об этом говорили экипажи вертолетов, которым пришлось эвакуировать раненых афганских солдат и офицеров. Духманы, засевшие в горах, имели самое современное оружие и были хорошо обучены опытными инструкторами. Один из летчиков, выполнявший посадку в районе боевых действий, слышал, что даже команды в бою душманы подают на английском языке.

...Зельняков готовил эскадрилью к трудному заданию. Он знал, что на помощь афганским подразделениям уже вышли советские мотострелки. Вскоре и ему поступила команда: высадить десант на одну из горных площадок неподалеку от расположения банды.

— Два отряда с десантом поведу я, — говорил Зельняков, ставя задачи подчиненным. — Группу прикрытия возглавит майор Семенов.

В эскадрилье стало законом: на любое трудное задание первым идет командир. К этому его обязывает не только должность, но и опыт. Никто лучше Зельнякова не может среагировать на изменение обстановки, отыскать цель и поразить ее, определить место посадки и приземлить машину в самых трудных условиях. Под стать командиру его заместитель Владимир Семенов, награжденный орденом Красного Знамени, политработник майор Игорь Шаламей, человек чуткий и требовательный. В подразделении первоклассные летчики, командиры отрядов капитаны Николай Шадрин и Михаил Сидоров.

И вот эскадрилья в воздухе. Идти пришлось на небольшой высоте. Не только из-за низких облаков. К площадке приземления надо подойти незаметно, внезапно вынырнув из-за горной гряды, чтобы душманы не смогли прицельным огнем помешать высадке десанта. Вот и площадка, если так можно назвать плешинку среди каменных горбов. Развернув машину, комэск стал заходить на посадку. В этот момент и хлестнула с земли пулеметная очередь.

— Цель слева! — спокойно сказал Зельняков, и вертолеты группы поддержки тут же подавили огневую точку врага. Надо принимать решение на посадку, все завесить. Вдруг там не один, а несколько пулеметов. Вертолеты на открытой площадке — удобная цель. Так можно погубить эскадрилью и десант. Садиться или уйти назад? Неподалеку идет неравный бой, люди ждут подкрепления, раненым нужна помощь.

— Будем садиться! — твердо сказал Зельняков.

Под огнем душманов ему приходилось бывать и до этого, и не только в воздухе, но и на земле. Однажды ночью взлетел под пулеметным огнем, вывел машину из зоны обстрела. Радиатор был поврежден, вскоре остановился один, затем и второй двигатель. Садиться пришлось в темноте, там, где застала беда. Лишь опыт и какое-то особое чутье позволили смягчить удар и спасти людей. Тут же появились душманы. Они стреляли почему-то издали, не решаясь приблизиться к разбитой машине. Лишь на рассвете, когда подошла помощь, стало ясно, почему так «повезло» вертолетчикам. Они приземлились на минном поле.

Удача сопутствовала Зельнякову и на этот раз. Следом за ним мастерски приземлились все вертолеты с десантом. Мотострелки, покидая грузовые кабины, сразу вступили в бой. Из-за валунов к месту посадки спешили люди, несли к вертолету раненого. Через несколько минут экипажи поднялись в воздух.

Таких полетов на счету Евгения Зельнякова много, и он знает и помнит каждый из них, потому что были они трудными и по-фронтовому боевыми. Он удостоен звания Героя Советского Союза, награжден орденами Ленина и Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги».

Его отец Иван Петрович Зельняков тоже награждался орденами, медалью «За боевые заслуги». И это, конечно, не случайное совпадение. Сын принял от отца эстафету мужества и достойно ее продолжает.

Жизнь не стоит на месте. Совершенствуется оружие, меняется тактика боевых действий, усложняются задачи, решаемые авиаторами. И Герой Советского Союза Е. Зельняков настойчиво пополняет свои знания в Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина. Там его можно встретить в аудиториях, на тренажерах, на учебном аэродроме.

Вот он, готовый к полету, стоит около вертолета — тяжелой машины, похожей на могучую птицу, присевшую на краю бетонной полосы. Неспешно осмотрев машину, офицер неторопливо садится в кабину, бросает взгляд вверх, через остекление. Над ним ласковое голубое небо. Но он знает лучше многих других, каким оно бывает трудным.

Полковник И. ДЫНИН

В XVI международных соревнованиях по парашютному многоборью участвовало 11 команд из Болгарии, Венгрии, ГДР, Кубы, Чехословакии и Советского Союза. Впервые в состав делегаций были включены юниоры (не старше 21 года).

С первого дня пребывания в Ленинвароше мы чувствовали дружеское отношение, внимание и заботу местного населения, встречались с рабочими. Частыми гостями наших соревнований были первый секретарь горкома партии Ференц Дока, председатель горсовета Дьердь Хегедюш.

Сборная команда Советского Союза завоевала первое место: 26 кубков,

в том же прыжке во время приземления, как говорится, «передернул ногу» — 10 см! Набрал в сумме еще 9 см, он занял лишь 18-е место. Он ухудшил свое и командное (!) положение и на плавании. Из-за нечеткой работы судьи-стартера и, чего греха таить, собственного невнимания Н. Чайко опоздал со стартом на 3—4 секунды! В результате — седьмое место.

Николай, конечно, глубоко переживал неудачу. Но в том и заключается настоящий спортивный характер, чтобы уметь собраться и в таком случае. В стрельбе Н. Чайко завоевал серебряную медаль. Но в сумме многоборья пока уверенно лидировал спортсмен из ГДР Йенс Фиктмюллер. На кроссовой дис-

ветских многоборца ваяли пьедестал почета в этом упражнении. Они вытаракали первое место и в командном зачете, опередив юниоров Болгарии.

Победа — это награда за труд спортсменов, старшего тренера сборной команды страны Михаила Кожаткина, тренера Виктора Ступенькова, создавшего в Брянске настоящий центр подготовки многоборцев высокого класса.

Отмечая замечательный успех советских многоборцев, необходимо поговорить о проблемах, связанных с подготовкой сборной команды страны и развитием парашютного многоборья. Вступило в действие новое положение о проведении международных соревно-

БОРЬБА СТАНОВИТСЯ

13 золотых (из 24-х разыгрываемых), 5 серебряных и 8 бронзовых медалей. Успешно выступили юниоры, воспитанники Брянского авиаспортивного клуба ДОСААФ. Им вручен главный приз соревнований за первое место в командном зачете.

— Победа, завоеванная в Ленинвароше, безусловно, большая, — подчеркнул руководитель делегации В. Траман. — С юниорами состав спортсменов увеличился в два раза. Поединки были напряженней, так как в последние годы заметно выросло мастерство всех спортсменов. Значительно шагнули вперед многоборцы ГДР и Венгрии, высокие результаты показывали юниоры Болгарии. Эти команды вначале захватили лидерство, особенно в прыжках на точность приземления, и лишь после плавания нам удалось выровнять положение, а на кроссе, приложив максимум усилий, завоевать победу.

Для нынешней встречи характерно, что прыжки проводились в черте города, в присутствии многочисленных зрителей. А некоторым из них вообще повезло: наблюдали за соревнованиями с балконов. Конечно, маленькая площадка приземления в окружении многоэтажных домов осложняла работу парашютистов, но тем почетнее достигнутые высокие результаты...

Начало соревнований заставило нас всех изрядно поволноваться. В индивидуальных прыжках на точность приземления золотую медаль среди юниоров выиграл лишь Александр Лаптев, показав в сумме шесть прыжков 10 см. Среди мужчин серебряная медаль вручена Андрею Глинке (0,08 м). Остальные наши спортсмены заняли места в конце первой и во второй десятке. Они зачастую допускали ошибки в кульминационный момент — при ударе по мишени. Например, Николай Чайко — лидер нашей сборной на пер-

танции Николай сумел показать лучшее время: он на 18 секунд (!) опередил своего основного соперника Фиктмюллера (на 52 очка) и стал победителем в сумме многоборья. Молодец!

Братья Николай и Сергей Чайко учились в минской средней школе, занимались в детско-юношеской школе по водному поло, но оба мечтали стать летчиками. В 1979 году пришли в Минский аэроклуб ДОСААФ. Здесь, узнав, что Николай и Сергей неплохие пловцы, их пригласили в парашютное многоборье. С 1984 года включены в сборную команду страны. В прошлом сезоне братья внесли немалый вклад в командную победу на международных соревнованиях. Они окончили Белорусский государственный институт физкультуры.

Победитель среди юниоров Александр Лаптев занимается парашютным многоборьем начал при Дворце пионеров Советского района г. Брянска в 1983 году. С первых прыжков на точность приземления в Ленинвароше у Александра Лаптева появился сильный соперник — Деян Каракашев из Болгарии. Набрал одинаковое количество очков в этом упражнении, они вдвоем возглавили турнирную таблицу. Каракашев, выиграв плавание и заняв в стрельбе 3-е место, значительно оторвался от Александра. Чтобы стать победителем в многоборье, А. Лаптеву на кроссе нужно было опередить соперника на 50 секунд! Александр выиграл 1 минуту 9 секунд!

Нашим юниорам пришлось нелегко, ведь перед последним упражнением они проигрывали болгарам 361 очко. Значит каждому из ребят нужно было выиграть у соперников по 40 секунд. Казалось, сделать это невозможно. И с гордостью отмечаем — они сделали все, чтобы добиться победы, — три со-

ваний на эту пятилетку. Подготовила этот документ Федерация парашютного спорта СССР. Он был обсужден и одобрен на совещании руководителей делегаций социалистических стран по парашютному многоборью во время соревнований в Витебске. Было рекомендовано включить в состав делегаций женскую и мужскую команды без ограничения в возрасте, а также юниоров до 21 года. К сожалению, не все рекомендации, как оказалось, приняты. Почему-то оставлено ограничение возраста до 25 лет у мужчин, хотя сейчас начали выступать юниоры.

К примеру, сильнейшие мастера парашютного многоборья Владимир Богомазов и Евгений Прокошин, ставшие абсолютными чемпионами СССР и Спартакнады, не могли быть включены в состав сборной команды страны: возраст «вышел» — им по 26 лет... На протяжении многих лет они составляли костяк советской сборной, они в расцвете спортивной формы! Спорт только проигрывает от того, что лучшие уходят «по возрасту», непобежденными...

Парашютное многоборье во всех социалистических странах выросло в отдельный вид спорта, имеет свою классификацию, по нему проводятся национальные чемпионаты. Эти зрелищные, эмоциональные соревнования, демонстрирующие молодость, силу, ловкость, красоту, могли бы завоевать право быть признанными и в мировом масштабе, даже на Олимпийских играх. Но требуется изменить существующую программу, разрешив участвовать женским командам, и снять возрастной ценз для мужчин. Не один год в нашей и в других странах занимаются многоборьем женщины. Так почему же они не участвуют в международных соревнованиях?

И еще. В этом году календарь сорев-

нований был составлен неудачно. Буквально за пару дней до отъезда на международные состязания закончился чемпионат СССР и Спартакиада. Они были очень острыми по накалу борьбы и высокими по достигнутому результату. Многие спортсмены еще не успели прийти в себя после таких ответственных стартов. К тому же большинство из них впервые выезжали за рубеж, что создавало дополнительную психологическую нагрузку.

При подготовке сборной тренеры который год сталкиваются с рядом проблем. Нет определенной базы для тренировок. Сборы приходится проводить в разных городах на базах авиационно-спортивных клубов. Если в одних

них сборов. Например, не прислали самолета на майский сбор — Тульский АСК, на июльский — ЦАК СССР имени В. П. Чкалова. Это создало серьезные трудности в выполнении прыжковой программы и не могло не сказаться на результатах: по групповым прыжкам на точность приземления мужская сборная впервые заняла столь низкое — пятое место.

Не продуман вопрос обмундирования. Спортсменам были выданы шерстяные парадные костюмы. Во время соревнований стояла почти сорокаградусная жара. Нетрудно представить, как в них чувствовали себя наши ребята. Не было у команды единой формы и для кроссовой дистанции,

ОСТРЕЕ

организациях, как, например, в Брянске, работники обкома ДОСААФ (председатель А. Михеев, инспектор А. Марков) и авиационного клуба (начальник В. Горбачев) встречают команду с пониманием, оказывают ей поддержку, то в других (Симферопольский АСК) смотрят как на обузу. Некоторые начальники клубов в этом сезоне даже не выполнили указание ЦК ДОСААФ СССР о выделении Ан-2 для проведе-

ния плавания, для прыжков с парашютом. Этот вопрос необходимо решить, и не только для команды многоборцев.

Словом, парашютному многоборью требуется внимание! Удержать первенство сейчас — дело не простое.

Бата ВАСИНА,
спец. корр. «Крылья Родины»
Ленинварош—Москва



СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Индивидуальные прыжки на точность: мужчины — 1. Г. Веттеборн (ГДР) — 0,02 м (сумма отклонения в 6-ти прыжках от нулевого центра мишени), 0,00 м (средний результат) — 1240 зачетных очков; 2. А. Глинка (СССР) — 0,03 (0,01) — 1234; 3. И. Наги (Венгрия) — 0,04 м (0,01) — 1234; 5. С. Чайко — 0,08 (0,01) — 1234; 8. Н. Иванов — 0,09 (0,02) — 1228; 18. Н. Чайко — 0,19 (0,03) — 1222; юниоры — 1. А. Лаптев (СССР) — 0,10 м (0,02) — 1228; 2. Д. Каракашев (Болгария) — 0,12 м (0,02) — 1228; 3. Я. Нахоцкий (Венгрия) — 0,13 м (0,02) — 1228; 11. К. Шашков — 0,31 (0,05) — 1210; 13. Р. Кулистанов — 1,35 (0,23) — 1108; 14. А. Мишин — 1,63 (0,27) — 1092.

Плавание: мужчины — 1. И. Фиктмюллер (ГДР) — 0,59,8 мин (1204 очка); 2. К. Козбиел (Польша) — 1,00,3 (1194); 3. С. Футанов (Болгария) — 1,01,8 (1164); 5. Н. Иванов — 1,06,0 (1080); 7. Н. Чайко — 1,06,3 (1074); 8. С. Чайко — 1,06,5 (1070); 9. А. Глинка — 1,06,8 (1064); юниоры — 1. Д. Каракашев (Болгария) — 1,02,5 (1150); 2. К. Шашков (СССР) — 1,03,5 (1130); 3. А. Лаптев (СССР) — 1,04,3 (1114); 4. Р. Кулистанов — 1,05,1 (1098); 11. А. Мишин — 1,16,2 (938).

Стрельба: мужчины — 1. Г. Веттеборн (ГДР) — 193 очка (1060); 2. Н. Чайко (СССР) — 192 (1040); 3. М. Золтан (Венгрия) — 192 (1040); 5. С. Чайко — 190 (1000); 7. А. Глинка — 188 (960); 14. Н. Иванов — 184 (880); юниоры — 1. И. Мацанов (Болгария) — 195 (1100); 2. А. Мишин (СССР) — 192 (1040); 3. Д. Каракашев (Болгария) — 192 (1040); 4. Р. Кулистанов — 189 (980); 11. А. Лаптев —

184 (880); 16. К. Шашков — 174 (740).
Кросс: мужчины — 1. Н. Чайко (СССР) — 8,26 мин (1336 очков); 2. И. Бласка (Чехословакия) — 8,30 (1320); 3. И. Фиктмюллер (ГДР) — 8,39 (1284); 5. А. Глинка, С. Чайко — 8,44 (1264); 7. Н. Иванов — 8,50 (1240); юниоры — 1. А. Лаптев (СССР) — 8,43 (1268); 2. Р. Кулистанов (СССР) — 8,54 (1224); 3. А. Мишин (СССР) — 9,03 (1188); 9. К. Шашков — 9,31 (1076).

Личное многоборье: мужчины — 1. Н. Чайко (СССР) — 4672 очка; 2. И. Фиктмюллер (ГДР) — 4656; 3. С. Чайко (СССР) — 4568; 4. А. Глинка — 4522; 6. Н. Иванов — 4428; юниоры — 1. А. Лаптев (СССР) — 4490; 2. Д. Каракашев (Болгария) — 4412; 3. Р. Кулистанов (СССР) — 4410; 4. А. Мишин — 4258; 8. К. Шашков — 4156.

Групповые прыжки на точность: 1. ГДР — 0,03 м (сумма отклонения четырех спортсменов), 0,01 м (средний результат команды), 0,12 (0,03), 0,03 (0,01) — 3690 очков; 2. Куба — 0,08 (0,02), 0,08 (0,02), 0,08 (0,02) — 3684; 3. Венгрия — 0,14 (0,04), 0,06 (0,02), 0,25 (0,06) — 3648; 5. СССР — 0,29 (0,07), 0,04 (0,01), 0,67 (0,17) — 3570; юниоры — 1. Венгрия — 0,08 (0,02), 0,05 (0,01), 0,04 (0,01) — 3696; 2. Болгария — 0,28 (0,07), 0,05 (0,01), 0,41 (0,10) — 3612; 3. СССР — 0,36 (0,09), 1,96 (0,49), 0,29 (0,07) — 3388.

Командное первенство по многоборью: мужчины — 1. СССР — 17354; 2. ГДР — 16914; 3. Венгрия — 16752; 4. Польша — 16711; 5. Чехословакия — 16463; 6. Болгария — 15427; 7. Куба — 14134; юниоры — 1. СССР — 16856; 2. Болгария — 16771; 3. Венгрия-1 — 15705; 4. Польша — 15699; 5. Венгрия-2 — 13629.

НА КУБОК ЛЕГЕНДАРНОГО РАЗВЕДЧИКА

Гостеприимный Львов во второй раз стал местом проведения соревнований по парашютному спорту на кубок имени Героя Советского Союза Н. И. Кузнецова, посвященных 75-летию со дня рождения легендарного разведчика.

На торжественном открытии соревнований у памятника Н. И. Кузнецову в одном строю с парашютистами стояли ветераны Великой Отечественной войны, соратники отважного советского разведчика — братья Николай и Ростислав Струтинские, Николай Мазур.

В нынешних стартах участвовал 61 спортсмен из Свердловска, Киева, Одессы, Ровно, Кировограда, Винницы, Днепрпетровска и Львова.

В прыжках на точность приземления в призовую тройку вошли: у мужчин — рабочий Б. Скибинский (Ровно), грузин А. Лукьяненко (Одесса), докер-механизатор А. Струнин (Одесса); среди женщин — монтажница радиоаппаратуры Т. Лескина (Свердловск), инструктор обкома С. Тараненко (Кировоград), студентка В. Кичкирюк (Одесса).

В акробатике высокие результаты добились мастер спорта Г. Кабатова (Прик. ВО), С. Тараненко, И. Корчмарь (Одесса); Б. Скибинский, старший научный сотрудник Ю. Серебряков (Свердловск), рабочий В. Степаненко (Ровно).

В личном зачете в сумме двоеборья победу одержали С. Тараненко и Б. Скибинский, вторые места заняли И. Корчмарь и А. Лукьяненко, на третьем — Г. Кабатова и А. Струнин.

Предельную собранность и волю к победе проявила команда парашютистов Одесской области. Мужчины уверенно первенствовали во всех упражнениях. Женская сборная, победив в прыжках на точность приземления, а в остальных упражнениях заняв вторые места, закрепила их успех. В итоге эти спортсмены завоевали главный приз — кубок имени Героя Советского Союза Н. И. Кузнецова, изготовленный свердловскими умельцами из уральских самоцветов. Вручил его боевой соратник легендарного разведчика полковник в отставке Н. В. Струтинский.

На втором месте команда родины Героя — Свердловской области, на третьем — спортсмены Ровно.

В ходе соревнований порадовала своими успехами молодежь: четыре спортсмена впервые выполнили нормативы мастера спорта СССР и три — кандидата в мастера спорта.

Завершив прыжки, участники побывали на Холме Славы и, отдав дань уважения воинам, погибшим в годы Великой Отечественной войны, возложили цветы на могилу Н. И. Кузнецова.

Хочется отметить, что Львовский областной комитет ДОСААФ и авиационно-спортивный клуб ДОСААФ хорошо подготовили соревнования. Они прошли на высоком организационном уровне.

В. НОВИКОВ,
заместитель
главного судьи соревнований
Львов



Впервые в истории мирового парашютизма совершен прыжок с самолета Ан-2 с наименьшей высоты — пятидесяти метров. Его выполнил советский спортсмен кандидат в мастера спорта Василий Данилович Поздныков.

Редация попросила В. Поздныкова рассказать о подготовке и выполнении уникального прыжка.

Высота— 50 метров

Для участия в прыжках было отобрано 12 кандидатов: сильных физически, с крепкими нервами, с быстрой реакцией, умеющих управлять своим телом в свободном падении, обладающих достаточным опытом прыжков с различными типами парашютов в самых сложных условиях. В ходе подготовки в группе осталось 8 человек. Это мастер спорта Сергей Кириченко, кандидаты в мастера спорта Василий Поздныков, Александр Кузовнов, Сергей Лебедев. Каждый из них имеет более тысячи прыжков, а Кириченко — свыше 2000 прыжков с парашютом. К тренировкам допустили также перворазрядников Евгения Демина, Владимира Тарасенко, Александра Тищенко, Сергея Галаева.

Совместно разработали программу подготовки, обсудили каждый ее этап. Главное внимание было обращено на выработку быстрой реакции, четкости, координации движений. Эффективны в этом отношении прыжки с обычной парашютной вышки, о которой, к сожалению, опытные парашютисты забывают. Очень нужным оказался комплексный тренажер: трехметровая трапеция с дверным проемом самолета и подвесной системой на вертлюге. На тренажере отрабатывались различные способы отделения от самолета, управление телом, отсчет времени и поэтапные действия, которые потом последовательно объединялись и доводились до автоматизма. На нем также имитировались аварийные ситуации, определялся порядок действий в этих условиях.

Ситуации могут быть разными, но особенно опасно при прыжках с малой высотой вращение парашютиста, которое ведет к закрутке строп, увеличению скорости снижения, потере ориентировки. Поэтому тренировки на нашем тренажере усложнялись вращением парашютиста с большой скоростью на вертлюге после отделения его от макета самолета. В этих условиях надо было отсчитывать вслух время и на определенном счете производить необходимые действия. С помощью секундомеров сверялся счет и определялась правильность действий обучаемого. Не у всех сразу все получалось. Но постоянные тренировки дали положительный результат.

Параллельно из самолета выбрасывались на различных скоростях манекены с разными весовыми характеристиками. Все это снималось на киноплёнку, хронометрировалось, сводилось в таблицу.

Парашюты для предстоящих прыжков каждый укладывал себе сам. Укладка и контроль за ней — самые тщательные. Парашюты должны работать безотказно.

Приближалась пора прыжков. Настроение у всех было бодрое, боевое. Оно определялось важностью полученной задачи, успешно проведенными тренировками. Помогли просмотренные кинофильмы хода подготовки.

Прыжки начинали с 600 метров, постепенно снижая высоту по 100 метров. Дошли до стометровой. Просмотрели еще

раз кинофильмы, провели тщательный анализ, каждый рассказал о своих действиях и ощущениях. Дальнейшее понижение высоты должно идти по 10 метров при тщательном анализе результатов прыжков.

Снова выезд на аэродром. Разговор в автобусе идет обычный, как всегда у спортсменов-парашютистов — на любую тему, только не о прыжках. А внутренне каждый собран и подтянут, готов к необычным действиям — знает, что начинается очень сложная работа с высоты 100 метров, без запасных парашютов.

На аэродроме царит деловая обстановка. Все внимательно осматривают и готовят снаряжение. Проверяют крепление ножа. Он размещается на левой стороне крепления запасного парашюта и пристегивается ранцевой резинкой. Удобно, безопасно и доступно. Плотно подгоняются подвесные системы.

Вместе с экипажем осматривают дверь и борт самолета, проверяют тросы ПРП (принудительного раскрытия парашюта). Осматривают парашютистов. Все нормально, все спокойны и сосредоточены. Снизились до 70 метров. Принимаем решение начать работу. А внизу готовы судьи — В. Муйинов, Г. Вишняков, Л. Вишнякова — все всесоюзной категории, И. Лабай, В. Литвиненко — судьи республиканской категории. Все мастера спорта СССР. Они уже ознакомились с планом работы, просмотрели кинофильмы предыдущих прыжков, проверили бароспидрограф, установили ленту и опечатали его.

Итак, высота 70 метров, скорость полета самолета 160 км/ч. Первым прыгает Л. Следующий подъем — 4 человека: Кириченко, Кузовнов, Лебедев и я. Затем — В. человек. Из самолета видно, что кто-то смотрит на нас в оптические трубы, а из двери можно наблюдать, как кинооператор ведет съемку, хронометристы засекают и записывают время раскрытия стабилизирующего парашюта, наполнения основного купола и снижения на полностью наполненном куполе. Общее время — 7,8 сек.

Судьи сверяют полученные результаты и дают разрешение на прыжки с 60 метров. Повторяем в той же последовательности: один, четыре, восемь. Общее время — 6,7 сек, снижение на полностью наполненном куполе — 1,6 сек. Очень мало, но это еще не предел.

Когда судьи сравнили время снижения каждого парашютиста, то у меня оно оказалось больше всех, хотя я не самый легкий в группе.

Прошу разрешения на прыжок с 50 метров... После короткого совещания и просмотра кинофильма разрешение дается.

Только непосвященному человеку может показаться, что прыжок с малой высоты безобиден. Парашютист привык видеть с большой высоты. Самолет находится с нее удобнее и безопаснее. Пока падаешь, есть время разобратся в создавшейся ситуации, предпринять какие-то действия, при необходимости воспользоваться запасным парашютом. На высоте не ощущается скорость самолета. Он как бы висит на месте, и земля смотрится ровной. На малой же высоте предметы проносятся на большой скорости. Поэтому и с психологической точки зрения прыжок с малой высоты труднее. Времени на размышления почти нет, значит действия должны быть быстрыми, четкими, доведенными до автоматизма. Вот такой прыжок предстояло совершить.

Врач замеряет давление, пульс. Все без отклонений. Подхожу и парашют, тщательно проверяю его. Ребята окружили плотным кольцом, хотя в обычных условиях у нас это не принято. Помогают надеть спасательный пояс, подогнать подвесную систему, закрепить нож. Хочет оказать посильную помощь и врач. У всех возбужденное настроение. Все ждут чего-то необычайного. И каждый чувствует себя не только свидетелем, но и участником этого события. Невозможными остаются лишь судьи да летчик, стоящий в стороне.

Но вот подготовка закончена. Дано разрешение на посадку. Трое судей и я направляемся к самолету. Нас догоняет Сергей Кириченко. Он не может спокойно ждать внизу. Да и карабин моего парашюта не доверяет никому зацепить. Судьи осмотрели бароспидрограф и поставили экипажу задачу на полет. Самолет вырывается на старт. Вездесущий Кириченко подергал трос ПРП, зацепил

карабин парашюта, расплылся в улыбке и показал большой палец. Я ответил ему кивком и подергал за спинной удлиннитель. Все в порядке. Сажусь на сиденье напротив двери и начинаю в уме «прокручивать прыжок». В дальнейшем времени на настрой не будет. Все произойдет очень быстро. Что стоит самолету взлететь и набрать высоту 50 метров! А подумать есть над чем. Ведь предстоит ювелирный по исполнению прыжок. Ошибаться никак нельзя. Времени — считанные секунды, а сделать нужно много. Малейшая ошибка может привести к тяжелым последствиям.

Самолет коротко разбежался и взлетел. Беспечною только об одном: как бы летчик не поднял машину выше — испортит весь эксперимент. Посмотрел на приборную доску. Высота — 50 метров, скорость 160 км/ч. Самолет далеко отошел от точки выброски, развернулся на 180° и лег на курс. Я подошел к обрзу двери, высунул голову. Встречный поток воздуха очень упругий. Впереди на воде виден оранжевый шар — баскетбольный мяч в сетке на кюре. По нему можно ударить ногой, если точно рассчитать момент отделения от самолета. Еще дальше просматриваются стрелы подъемных кранов. Самолет, кажется, идет на одной высоте с ними... Но я уже не вижу ничего, кроме оранжевого шара. Скинувшись в комок и еще раз, быстрее прежнего, «прокручиваю» прыжок в голове. Это настраивает на такие же быстрые действия. Пора!

Резко, симметрично отталкиваюсь от самолета. Удар встречного потока, небольшой рывок от раскрытия стабилизирующего парашюта. Затем наступал провал. Падение идет по траектории. Тело сохраняет инерцию движения за самолетом. При прыжках с большой высоты это заметно не так сильно. А здесь... вода — вот она, рядом, несется навстречу с огромной скоростью. Кажется, что сейчас в нее врежешься. По провалу не определить, что с парашютом. То ли он не раскрылся, то ли начал работать.

Времени очень мало, но мысль работает быстро и четко. На мгновение перед глазами мелькнули ноги. Поднимаю голову и откидываю назад. Ложусь на спину и смотрю вверх. Вижу весь процесс раскрытия парашюта, как его показывают в замедленных киносъемках. Вот купол захватил «порцию» воздуха и превратился в пузырь с узкой горловиной. Стабилизирующий парашют ослабел, сник и упал на вершину основного купола. Затем горловина начала расколоться, но края ее пока неровные, купол не принял еще правильной формы. Только смотреть на него дальше уже нет времени. Теперь он наполнится. Руки надо перевести на предохранители замков отсоединения свободных концов. Они выполняют роль рулей. Если руки сработают нечетко — значит будет крутка строп. А это — неполное наполнение купола, снижение с вращением, потеря ориентации, и... Но вот руки на замках. Предохранители сняты.

Внимание — на направление перемещения и на положение тела перед входом в воду, чтобы в последний момент бросить ноги в направлении перемещения тела. Успеваю увидеть людей, наблюдающих за прыжком с катера, и услышать чей-то голос: «Отдай замки!» Ноги касаются воды, одновременно нажимаю гашетки замков ОСК и резко оттягиваю их вниз. Купол далеко отлетает и вскоре гаснет на воде. Быстрее к нему, пока он не затонул. Плыть легко и быстро, а колы плавую — значит все в порядке.

Весь прыжок длился от момента покидания самолета до приведения 4,4 секунды. Из них — 3,6 секунды на раскрытие парашюта и 0,8 секунды — снижение на полностью наполненном куполе.

Секунды были считанные. На эмоции и рассуждения времени не оставалось. Как всегда, так и в этот раз, вырвала быстрота реакции, отработанная на многочисленных тренировках.

Подплываю и катеру и поднимаюсь по трапу на палубу. Не успеваю освободиться от подвесной системы парашюта, как попадаю в объятия руководителя прыжков. После большого нервного напряжения все веселые, возбужденные, довольные. Прыжок выполнен успешно. Катер идет к берегу, где меня ждут товарищи и судьи. Им тоже от меня большое спасибо. Все они помогли совершить этот прыжок, переживали за меня.

В. ПОЗДНЯКОВ

ГОДОВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

ПАРАШЮТНОЕ МНОГОБОРЬЕ

Каждый годовой план спортивной тренировки должен быть построен так, чтобы подготовить многоборцев к главным соревнованиям года.

В соответствии с фазовым характером развития спортивной формы в годичном цикле выделяются подготовительный, соревновательный и переходный периоды.

Подготовительный период обычно начинается в октябре—ноябре и заканчивается в конце апреля. Общая его продолжительность 6—6,5 месяца. Основные задачи: создание прочного общего и специального фундамента повышения функциональных возможностей организма, развитие необходимых физических качеств и двигательных способностей; совершенствование технического и тактического мастерства в видах многоборья и устранение недостатков.

Весь период делится, в свою очередь, на два этапа: общеподготовительный — 3,5—4 месяца (октябрь—февраль) и специально-подготовительный — 2—2,5 месяца (март—апрель).

Средствами тренировки на первом этапе являются упражнения общей и специальной физической подготовки. Например, в стрельбе отрабатываются отдельные элементы, совершенствуется техника производства выстрела. Психологическая напряженность тренировочных упражнений постепенно возрастает.

В этот период спортсмены могут принять участие в соревнованиях, которые должны преследовать в основном тренировочный характер. В занятиях по плаванию и бегу основными задачами являются: повышение функциональных возможностей организма, развитие общей выносливости, специальных силовых и скоростных качеств, совершенствование техники плавания и бега на стадионе (в манеже), по пересеченной местности.

Средства тренировки в плавании — повторное и интервальное преодоление различных отрезков со средней интенсивностью и последовательным увеличением дистанции от двух с половиной до трех километров; занятия на суше с амортизаторами, штангой, набивными мячами; плавание с лопаточками, специальные и скоростные упражнения для совершенствования техники.

Во время тренировок по бегу отрабатываются упражнения для развития гибкости, силы отдельных групп мышц,

скорости, специальные упражнения для совершенствования техники бега, длительный бег (40—60 мин и более) в умеренном темпе.

На втором этапе тренировки по всем видам принимают все более специализированный характер.

По стрельбе наряду с дальнейшим совершенствованием техники уделяется внимание психологической и волевой подготовке, формированию способности к самоанализу. Возрастает количество контрольных и матчевых встреч с последующим их разбором.

В октябре—ноябре во время тренировок по бегу наращается их объем с целью повышения выносливости; по плаванию — проводится спокойная работа по восстановлению техники, развитию гибкости, силы соответствующих групп мышц. Объем нагрузок постепенно возрастает.

В середине этапа (декабрь—январь) большой объем беговой работы сменяется усилением нагрузок в плавании, повышением интенсивности упражнений. Для развития специальной выносливости применяется повторное и интервальное плавание. По бегу в основном проводятся тренировки в умеренном темпе, лыжные прогулки и одно—два занятия в неделю в манеже для совершенствования техники и скоростных качеств. С конца марта (начала апреля или середины мая) особое внимание обращается на развитие скоростной выносливости с помощью темпового, повторного и интервального бега. По плаванию в этот период проводится тренировка со средними нагрузками из расчета 3—4 основных и 2—3 дополнительных занятия в неделю.

Занятия по бегу сменяются новыми нагрузками в плавании для развития специальной выносливости повторным и интервальным методом. Достигнутый уровень тренированности в беге может поддерживаться кроссами средней продолжительности с ускорениями, утренним бегом и одной-двумя тренировками на стадионе.

Попеременное чередование в плавании и в беге следует рассматривать как принципиальную схему тренировок на протяжении годового цикла. В зависимости от индивидуальных особенностей спортсменов в этой схеме могут быть отступления и изменения.

На втором этапе спортсмены должны участвовать в се-

рии так называемых контрольно-подготовительных соревнований для усиления специальной направленности тренировочного процесса и проверки достигнутого уровня технической и тактической подготовки в прыжках, стрельбе, а также общей и специальной тренировки в плавании и беге.

Соревновательный период начинается в мае (например, розыгрыш кубка имени П. М. Камозина) и длится до окончания основных встреч года, т. е. обычно до второй половины сентября (кубок «Золотая осень»).

Основная задача здесь — достичь высокого уровня общей и специальной тренированности, технического и тактического мастерства, вплотную подойдя к спортивной форме.

Этот период тоже принято делить на два этапа: отборочно-подготовительные (май—июнь) и основные (июль—сентябрь) соревнования. Наши многоборцы участвуют в трех—пяти состязаниях, из которых половина приходится на первый этап. Во время отборочных спортсмены оценивают свои силы, выявляют недостатки и сильные стороны в своей подготовке. После каждой встречи тренеры совместно с воспитанниками анализируют результаты выступлений и на основе этого строят дальнейшую тренировку.

В стрельбе внимание обращается на психологическую подготовку, самоанализ действий спортсменов, устойчивость эмоционального состояния и стабильность результатов. Обычные тренировочные занятия сочетаются с контрольными стрельбами, прикидками, матчевыми встречами. Занятия проводятся три раза в неделю по 1,5—2 часа.

В плавании и беге на первом этапе может предусматриваться чередование однодвухнедельных циклов с повышенными и поддерживающими нагрузками. На втором этапе придерживаются внутринедельного чередования акцентированных тренировок в этих видах.

Во время непосредственной подготовки к основным стартам года применяется принцип моделирования предстоящих соревновательных нагрузок — на каждый день назначается основная, акцентированная тренировка по одному из видов многоборья.

В занятиях по стрельбе включается специальная разминка, отработка соответствующего ритма, необходимая

настройка, а затем проводятся контрольные стрельбы по условиям соревнований. По плаванию и бегу — акцентированная тренировка в форме повторной либо интервальной работы или контрольного прохождения соответствующей дистанции в 3/4 или в полную силу. Основные тренировки проводятся в те же часы, в какие будут проходить предстоящие соревнования.

После основной тренировки по одному виду проводим 1—2 легкие (поддерживающие) занятия по другим видам многоборья. Через день-два отдыха недельный смоделированный цикл повторяется 1—2 раза.

Переходный период общей продолжительностью 1—1,5 месяца начинается после завершения спортивного сезона (конец сентября или начало октября) и продолжается обычно до конца октября или начала ноября. Напряженность и интенсивность тренировок в этот период снижается, спортсмен активно отдыхает, проходит медицинский контроль.

В это время нельзя резко снижать, а тем более прекращать активную двигательную деятельность. Надо лишь уменьшить напряженность нагрузок и переклеститься на другие виды спорта или упражнения. Важно, чтобы эти упражнения создавали положительный эмоциональный фон, способствующий более эффективному отдыху.

В соответствии с основными положениями построения спортивной тренировки и ее периодизации тренеру необходимо составить годовой план подготовки команды. Он должен отражать основные методические, организационные и материально-технические вопросы: анализ подготовки и результатов выступлений команды в истекшем году; цели и задачи подготовки; периодизация и методическая направленность тренировочного процесса; тренировочные нагрузки; план основных мероприятий; контрольные задания и нормативы; организация подготовки, контроль и учет; материально-техническое обеспечение; медицинское обслуживание; пляжко-воспитательная работа.

М. КОЖАТКИН,
старший тренер
сборной команды СССР
по парашютному многоборью



ПАРАШЮТНЫЙ СПОРТ