

Журнал "Крылья Родины"

№ 05, 1966

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "Крылья Родины": № 05, 1966 / – М.: Книга по Требованию, 2023. – 36 с.

ISBN 978-5-458-58109-7

«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 деятелей в области авиации,- статьи посвященные авиационному спорту (планеризм, дельтапланеризм, парашютизм и другие).

ISBN 978-5-458-58109-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

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 первозданном 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.



ВЕЧНО ЖИВЫЕ

Н. ШТУЧКИН

На первой странице альбома в черной траурной рамке — снимок военного летчика. Очень давний снимок. На гимнастерке вместо погон — петлицы. На них «шпала» — капитан. Открытое золотое лицо. Смелый решительный взгляд. Подпись: Герой Советского Союза Иван Васильевич Бочков.

Текст из заводской газеты «Калибронец»: «...В бою с фашистскими захватчиками погиб верный сын социалистической Родины и большевистской партии...»

Кто он, Иван Бочков? Почему снимок героя помещен в заводской газете?

В НЕБЕ ЗАПОЛЯРЬЯ

В 1920, когда Ивану было четыре года, умер отец, оставив семерых детей. С шести лет Иван работал подпаском, а затем пастухом у местного кулака. В тридцать лет приехал в Москву. Был землекопом. Закончив курсы шофера, поступил на «Калибронец». Любили его за трудолюбие, скромность, уважение к людям. Вскоре комсомольцы избрали Ваню своим вожаком. В 1936 году он поступил в аэроклуб имени В. П. Чкалова и, когда впервые поднялся в воздух, почувствовал, что его судьба навсегда связана с небом. После аэроклуба закончил истребительную авиационную школу, и сразу же первое боевое крещение — бои с белофиннами.

Великую Отечественную войну встретил Иван Заполярье. В первых же воздушных боях раскрылся талант беспощадного, тактически грамотного и умного воздушного бойца.

Декабрь 1942 года. Фашистские само-

леты рвутся к нашим важным объектам. На перехват взлетела шестерка наших истребителей. Во главе — Бочков. На горизонте показались вражеские самолеты: 18 бомбардировщиков в сопровождении 12 истребителей. Шесть против тридцати! Но раздумывать некогда: за спиной город, там люди.

Первая атака — в лоб. Горит флагманский бомбовоз. Падает его ведомый. «Мессеры» рванулись вверх, готовясь настигнуть удар в момент атаки по замыкающей группе. Но Бочков разгадал их замысел. Развернувшись, пронесся под строем и атаковал не замыкающую группу, а среднюю. «Мессершмитты» остались позади. Стой бомбардировщики распался. Наши истребители стали бить их по одиночке. Семь «юнкерсов» и два «мессера» сгорели на подступах к городу. Двух сбил Бочков. План врага был сорван. Наши истребители вернулись без потерь.

Летят фронтовое время. Слава Ивана Бочкина гремит по всему Заполярью. Отважный, легко ориентирующийся в самой сложной обстановке воздушного боя, мастер стремительных и неотразимых ударов, он бросается на врага с ходу, несмотря на его численное превосходство, ошеломляет внезапностью удара и всегда побеждает или уходит без потерь, применяя изумительные по мастерству и хитрости боевые приемы.

Это он в один из моментов воздушной схватки, сам находясь в нелегком положении, бросился на выручку товарища и

спас его, в упор расстреляв фашистского летника.

Это он, возглавляя группу из шести самолетов, схватился с восьмьеркой вражеских истребителей. В процессе схватки интуицией опытного воздушного бойца почувствовал подготовленную его группу западню. «Будьте внимательны, — раздалось в эфире, — возможен подход новых сил противника». И точно — на солнце холодно блеснули крылья десятки вражеских истребителей, уже развернувшихся для атаки. Бочков мгновенно применил тактику активной обороны. Атака сорвалась. Сбив пару самолетов, наши летчики благополучно вышли из боя.

Это он вместе с летчиком Зайцевым подкараулил фашистского аса Шашке, наносящего пиратские удары под прикрытием охраны из шести самолетов, и сбил его настолько молниеносно, что сообщники даже не успели прийти на выручку.

8 машин он сбил лично и 31 в группе с товарищами.

Советское правительство высоко оценило заслуги Ивана Бочкина. Рядом с медалью «За отвагу», полученной в боях с белофиннами, засверкали ордена: Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны первой степени. Но война есть война. 4 апреля 1943 года капитан Бочкин погиб в неравном воздушном бою, а 2 мая в газете «Правда» был опубликован указ Президиума Верховного Со-

На снимке: Анна Васильевна, сестра Ивана Бочкина, рассказывает учащимся 7 «В» класса 284-й школы о жизни и боевых делах своего брата.

Фото В. Федосова

вета о присвоении ему звания Героя Советского Союза.

Родина помнит своего сына. В Мурманской области, на станции Шонгуй есть улица имени Ивана Бочкова. Имя прославленного летчика носит одна из московских улиц. Его именем названы пионерские дружины.

ТАМ, ГДЕ ТРУДИЛСЯ ГЕРОЙ

«Калибр». Завод трудовых подвигов. В прошлом году в ознаменование двадцатой годовщины со дня победы над фашистскими захватчиками бригады коммунистического труда вступили в борьбу за право носить имя одного из Героев Советского Союза, воспитанников завода: И. В. Бочкова, С. К. Годовикова, И. А. Докукина, отдавших свои жизни за свободу и независимость нашей Родины.

Победителем мог стать тот коллектив, который, помимо выполнения условий уже существующего соревнования, собрал бы материалы и оформил альбом и стенд, отражающие жизнь и боевые дела героя.

В соревнование включились 53 заводских бригад, и в том числе коллектив центральной измерительной лаборатории, возглавляемый Надеждой Васильевной Щербаковой. Лаборатория стала своеобразным штабом поиска. Профорг Галина Петровна Карпилианская связалась с сестрой Ивана Бочкова Анной Васильевной, работницей завода, а через нее с теми, кто знал ее брата.

В разные концы страны полетели запросы, письма. Завязалась переписка с теми, кто летал с героем крыло к крылу, кто делил с ним фронтовую дружбу и кто теперь любовно ухаживает за его могилой.

Летчик, Герой Советского Союза, генерал Кутахов написал о боевых делах своего друга и последних минутах его жизни. Пришла весточка со станции Шонгуй. Нина Патрак, председатель совета дружин имени И. В. Бочкова, пишет о том, как учащиеся старших классов рассказывали о подвигах Ивана Бочкова первоклассникам своей школы, затем рабочим Шонгуйского кирпичного завода, шефствующего над местом, где покоятся прах погибших воинов. О том, как они провели сбор дружины на могиле любимого героя.

Майские дни 1965 года. Сбор материалов закончен. Галина Петровна Карпилианская и Антонина Ивановна Курочкина оформили альбом и стенд, отражающие боевой путь отважного летчика.

Оставалось подвести итоги, определить победителя. Но еще в ходе соревнования видно было, кто придет к финишу первым. Центральная измерительная лаборатория в течение пяти кварталов занимала первое место среди всех лабораторий завода. И этот раз она никому не уступила первенство.

Коллектив по праву гордится лучшими из своих сотрудников, ветеранами, пришедшими на завод в 1932—1933 годах. Это А. С. Леунин, М. А. Макарова, А. Д. Четверикова, а также Г. П. Карпилианская, А. П. Кошелева, К. А. Рыбина, молодые, но не менее опытные и любящие свое дело работницы.

Люди сердцем чувствуют подвиг, со-

вершенный героем. Он и в том, что по-прежнему светит солнце, и в том, что дети их, веселые и жизнерадостные, утром бегут в школу, и в том, что сами они имеют возможность приложить ум, знания и труд свой на благо Родины. И поэтому память о погибшем священна.

Каждое утро, входя в лабораторию, люди встречаются со своим героям. Став членом их коллектива, он смотрит на них с портрета, простой, бесконечно близкий, шагнувший в бессмертие человека.



Герой Советского Союза И. В. Бочков.

ДРУЖИНА ЕГО ИМЕНИ

При входе в 284-ю московскую школу на фоне красного стекла надпись: «Пионерская дружина имени Героя Советского Союза И. В. Бочкова».

...Это было четыре года назад. Пионеры проводили сбор на территории шефствующего завода «Калибр». Вот тогда-то Иван Бочков им впервые рассказывает Антонина Матвеевна Булгакова, работница «Калибра». С того времени дружина стала носить имя славного летчика.

7 мая 1965 года. Этот день запомнится на всю жизнь. Митинг на заводе в честь павших в боях героев-калибровцев. Сюда же приглашены учащиеся. С памятников, установленных в аллее заводского сада, спадают покрывала. Торжественная минута молчания. Торжественная пионерская линейка. Выступила Анна Васильевна Бочкова. Старый калибровец Михаил Васильевич Сутягин нарисовал обаятельный облик своего товарища, рассказал о его скромности, мужестве и геройстве.

На следующий день школьники поехали на Красную площадь и там, около мавзолея Великого Ленина, приняли в пионеры группу своих товарищей.

От своего любимого учителя, участника Великой Отечественной войны, Леонида Петровича Сенцова ребята узнали, что в 1941 году группа выпускников 10-го класса их школы добро-

вольно ушла на фронт. Многие из них не вернулись. Это заставило думать о подвиге тех, кому было восемнадцать в то грозное время. Они не ждали, когда их позвут. Они пошли сами, потому что очень любили свою Родину. Они умерли, потому что очень любили жизнь.

Небольшой стенд с фамилиями погибших пионеры укрепили на видном месте.

Старшая пионервожатая Таня Кириллова рассказывает о планах дружин. Хорошие планы. Уголок героя их уже не удовлетворяет. У них будет музей. Они соберут материалы не только о Бочкове, но и его боевых друзьях, летчиках Заполярья. Ребята расскажут о своем герое всем, кто живет на улице, названной его именем, а летом поедут к шонгуйским пионерам и вместе с ними возложат венки на его могилу.

Учащиеся продолжат очень хорошее, год назад начатое дело: сбор материалов о героях Великой Отечественной войны. Разноцветные переплеты из плотной бумаги. На лицевой стороне — снимок и название очерков: «Огненный пилот», «Из племени крылатых», «Под небом Италии». То, что раскрывает душу подвига, что заставляет биться сердце.

И еще: переплеты из белой бумаги. Заголовки ученическим почерком: «Полет на свободу», «Человек из легенд», «Огненный пилот». Это сочинения о прочитанных книгах, очерках, рассказах. В них восхищение подвигом и желание повторить его, боль утраты и ненависть к врагу.

Изучая героику войны, видя, как человек входит в жизнь, преодолевая стоящие перед ним трудности, как он мужает в борьбе с ними, превращаясь в легендарного героя, подростки приходят к мысли о моральной ценности человека, о величии подвига, совершенного во имя Родины. Это воспитывает активное отношение к жизни, гордость за свой народ, за свою Родину. Подростки хотят быть похожими на героев, хотят в чистоте держать их славное имя.

Когда пионеры говорят о повышении успеваемости, то это разговор не столько о баллах, сколько о высоком звании своей дружине. Именно поэтому лучшие учащиеся, не жалея времени, подтягивают отстающих. А когда кто-то из учащихся нарушает дисциплину, ему говорят: «Ты не забыл, чье имя носит наша дружина?»

— Это и есть тот факт, — говорит директор школы Антонина Григорьевна Гончаренко, — когда жизнь настоящая и геройские дела прошлого идут рядом. Боевая слава героев — это наше оружие, вдохновляющее на подвиги.

Антонина Григорьевна рассказывает о самом сокровенном своих питомцев:

— Они хотят, чтобы около школы стояла памятника герою, такой, как в заводском саду «Калибра». Они хотят, чтобы священное место, где будет он установлен, стало местом пионерских сборов, чтобы здесь, у памятника, повязывались красные галстуки и вручались комсомольские билеты.

...Герои не умирают. Они живут и будут жить вечно в делах и сердцах благодарного им народа, вдохновляя на новые подвиги во имя Родины.

Это, пожалуй, было настоящим сюрпризом. «Неожиданно для всех абсолютным чемпионом Латвии 1965 года по планерному спорту стал второразрядник Лиепайского общественного авиационно-спортивного клуба им. Ю. Гагарина Ивар Кадикис», — писала республиканская газета.

Да, большинство знатоков планерного спорта республики никак не ожидали, что победителем окажется Ивар: ведь среди побежденных оказались такие «касы», как один из чемпионов СССР предыдущего года мастер спорта В. Сташан, рекордсмены республики Э. Вилнис, Э. Студент, В. Весминьш и другие мастера облачных трасс.

Нельзя сказать, что Ивар в планеризм пришел чуть ли не готовым пилотом. Нет, его скорее можно отнести к тем скромным труженикам, которые шаг за шагом упорно идут к намеченной цели.

Мне помнятся вторые внутриклубные соревнования, которые проводились в начале лета 1961 года. лично для Ивара они явились первой серьезной проверкой. Между прочим, программа этих соревнований состояла всего из одного упражнения — полета по кругу. Все участники летали на «Приморцах» с закрытым высотомером и основным мерилом для них являлась точность выполнения каждого элемента полета.

Ивару на этих соревнованиях не повезло. На третьем развороте высота была уже такой мизерной, что руководитель полетов был вынужден дать команду немедленно повернуть к аэродрому и ити на посадку. Так вместо «коробочки» у него получился треугольник и... последнее место.

— Думал тогда, что почно-настоящему летать, наверное, никогда не научусь, — признался после Ивар. Он, однако, с еще большим упорством взялся за учебу. Пожалуй, редким был день, когда старенький «Москвич» молодого слесаря Лиепайского комбината металлоизделий после окончания рабочего дня не появлялся на аэродроме в Цираве, в 40 км от города.

Такое усердие, разумеется, не пропало даром.

На осенних соревнованиях Ивар летал уже увереннее и стал спортсменом-разрядником. Удачное выступление вернуло Ивару веру в свои силы. В осенние и зимние вечера спортсмен много работал над повышением своих знаний. Ведь хорошая теоретическая подготовка требует не меньшего упорства, чем освоение летного искусства.

Засел за книги. Пришлось обратиться и к помощи польских и немецких друзей, приславших много нужной литературы по планерному спорту.

— В немецкой литературе кое-как разобраться помог накопленный в школе багаж, — рассказывает Ивар, — а что

ЧЕМПИОН



Абсолютный чемпион Латвии И. Кадикис.

РЕСПУБЛИКИ

касается польского, то пришлось сесть да зубрить. Это было еще одной дополнительной нагрузкой к занятиям в вечернем техникуме.

Однако вернемся на аэродром. Следующим летом Ивар стал уже парашютистом, а к осени совершил полет дальностью 70 км на легком «Приморце» в довольно сложных метеоусловиях. Ему был присвоен второй спортивный разряд.

Итак, с летной биографией Ивара как будто бы все шло своим чередом. Как год, так повышение спортивного разряда. А в 1963 году плюс еще звание общественного инструктора. Но потом осечка. Вплоть до республиканских соревнований 1965 год в списках спортсменов клуба рядом с фамилией Ивара еще еще стояла запись: «второй спортивный разряд».

Что это, застой в спортивном росте? Нет, результаты спортсмена свидетельствовали о другом. В чем же тогда дело? Вот тут-то мы и подошли к причинам объективным и субъективным.

Что касается первой причины, то особых комментариев здесь не требуется. Отсутствовал самолет-буксировщик. А это отрицательно сказалось на спортивных результатах. Полеты в основном производились в районе аэродрома.

Летом 1963 года спортсмены, в числе которых был и Ивар, выполнили групповой перелет, первый, между прочим,

в истории планеризма республики. Э. Вилнис совершил посадку в 50 км за Каунасом, В. Весминьш — у самого Каунаса, а Ивар немного не дотянул до бывшей литовской столицы. Полет был интересным и поучительным. Кстати, этим почти 180-километровым перелетом Ивар выполнил последний норматив первого спортивного разряда. И если он его получил только два года спустя, то тут уже основную роль сыграла вторая причина — чисто субъективная.

Суть дела в том, что основатель и инструктор клуба Эдвин Вилнис на разряды особого внимания не обращал. «Лишь бы хорошо летали, а разряды никуда не денутся», — примерно так можно характеризовать его позицию. И, конечно, с оформлением разрядов не спешил. Даже себе не позволил такую «роскошь», как оформление документов на вполне заслуженное звание мастера спорта.

Итак, Ивар остался второразрядником «на второй год». Единственным утешением для него было то, что у таких опытных планеристов, как, например, Элмар Малкс и Ояр Биттениекс, этот разряд имел еще больший стаж, чем его собственный.

Крутый поворот в жизни клуба наступил летом 1964 года, когда термин «объективная причина» исчез навсегда. Клуб получил самолет, и вся летная работа приняла совсем иной размах. В. Весминьш полетом до Минска установил республиканский рекорд как на дальность, так и до намеченной цели. Э. Вилнис побил рекорд скорости по 100-километровому треугольному маршруту. Кстати, этот треугольник теперь стал традиционным маршрутом для большинства спортсменов клуба, даже для наиболее подготовленных третьеразрядников. Разумеется, много летал и Ивар, который прошел его раз десять, притом один раз с мастерским результатом. На соревнованиях общественных клубов республики, которые проходили в Лиепае, Ивар Кадикис занял второе место.

И вот лучшие парашютисты Латвии собирались, чтобы померяться силами на облачных дорогах, выявить — кто же сильнейший. Многие спортсмены не считали Ивара основным соперником и ошиблись.

Кадикис выступал ровно, уверенно и по сумме многоборья занял первое место.

Кстати, не без его помощи спортсменка-третьяразрядница Валя Стенцилав 100-километровый треугольник закончила с новым рекордом республики среди женщин и сделала немалый вклад в победу в командном зачете.

В. АНТЕ,
секретарь совета Лиепайского общественного авиаспортивного клуба имени Ю. Гагарина



И мы полетим!
Фотоэтюд В. Антонова

Воздушная стихия, авиационные профессии неодолимо влекут к себе молодые горячие комсомольские сердца. Редакция получает множество патриотических писем советских юношей, стремящихся посвятить себя службе в наших геронческих Военно-Воздушных Силах. Для одних это еще отдаленная мечта, для других — твердое, осознанное решение, для третьих — уже очередные практические шаги на жизненном пути.

Сегодня, накануне XV съезда ВЛКСМ, мы предоставляем слово тем, кто хочет избрать полем своей деятельности просторы пятого океана. Конечно, редакция смогла использовать лишь небольшое число писем на эту тему.

НАС ЗОВЕТ

ЦЕЛЬ МОЕЙ ЖИЗНИ

В начале Великой Отечественной войны мой отец, тогда еще совсем молодой человек, окончил военное летное училище и был направлен на фронт. Летал он на штурмовиках. Фашисты не раз испытывали на себе могучие удары летчиков штурмового полка. В одном из боев, уже под Кенигсбергом, самолет отца подбили, а сам он был тяжело ранен.

С тех самых пор, как я помню себя, отец часто рассказывал мне о войне, о своих боевых вылетах, о воздушных боях, о друзьях по эскадрилье, о войсковом товариществе и дружбе, скрепленной кровью.

Естественно, что я с детства стал мечтать об авиации, о том, чтобы так же, как и отец, уметь водить самолеты, стать летчиком. Укрепиться этому стремлению помогли многие прочитанные мною книги: об одном из первых Героев Советского Союза Василии Молокове — участнике славной «челюскинской» эпопеи, о выдающемся летчике Валерии Чкалове, о трижды Героях Советского Союза Александре Покрышкине, Иване Кохедубе и других. Читал я и думал: вот действительные настоящие люди, готовые на подвиги и на смерть во славу Родины. Их жизнь — пример для всей нашей молодежи.

С пятого по девятый класс я активно занимался в школьном авиамодельном кружке, выполнил нормативы и получил первый юношеский разряд по авиамодельному спорту.

Сейчас я заканчиваю 11-й класс 35-й специальной школы Бауманского района. Настала пора твердо избрать свой путь в жизни. И так как я решил посвятить себя авиации, то хочу пойти учиться в Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина Краснознаменное училище, стать летчиком. Такова цель моей жизни.

Работники Бауманского районного военного комиссариата Москвы пошли навстречу моему желанию. Они тепло и внимательно побеседовали со мной, помогли оформить необходимые документы. Комсомольская организация школы дала мне хорошую характеристику.

Впереди теперь самое трудное — сдать экзамены в училище. Всю зиму я усиленно занимался математикой и физикой, потому что знаю, как важно и необходимо для будущего летчика глубокое знание этих предметов. Думаю, что я в конце концов добьюсь поставленной цели — стану курсантом прославленного авиационного училища, смогу посвятить всю свою жизнь нашей отечественной авиации, защищать любимой Родине.

Евгений МОЛОКАНОВ

ХОТИМ СТАТЬ ЛЕТЧИКАМИ

Есть у меня друг детства Володя Стяжкин. Долгие годы мы с ним жили на одной улице, учились, начиная с первого класса, в одной школе.

Хорошая это была дружба. Мы с Володей часто вместе делали уроки, ходили в кино, увлекались различными видами спорта: лыжами, легкой атлетикой, а когда подросли — борьбой и боксом. Было у нас и еще одно увлечение — авиация.

— Давай, Володя, — как-то раз предложил я, — когда кончим школу, пойдем учиться на летчиков. В одно и то же училище...

Так и порешили.

Хотя сейчас Володя Стяжкин переехал на новую квартиру в другом районе, мы по-прежнему дружим и оба подали заявления в военкоматы с просьбой направить нас учиться в Качинское военное авиационное училище летчиков.

Я сейчас заканчиваю десятый класс вечерней школы рабочей молодежи и работаю прапорщиком противотанков на Московском инструментальном заводе. И хотя порой бывает трудно работать и учиться, я не падаю духом. Стремлюсь так распределить

время, чтобы хорошо работать и как можно лучше готовить уроки. Предстоит нелегкая задача — сдать экзамены на аттестат зрелости и выдержать конкурсные испытания в авиационном училище.

Я очень хочу стать летчиком. Профессия летчика — это профессия сильных, смелых, волевых и очень выносливых людей. Взять хотя бы работу летчиков-испытателей. Они первыми летают на самолетах, на которых до них еще никто не летал. Разве не прекрасно сознавать, что ты прокладываешь дорогу в небо, что на этих же самолетах вслед за тобой полетят другие!

А взять, к примеру, наших героев-космонавтов. Почти все они — летчики. Научившись держать штурвал самолета, выработав в себе высокие летные качества, они сумели впоследствии успешно справиться с более сложной и более почетной задачей — повести в просторы Вселенной космические корабли. Мне кажется, что после успешного окончания училища — не так уж далеко до космоса, до Луны.

Евгений БАРАНОВ

РОДНОЕ НЕБО

В РЯДЫ КРЫЛАТОГО ПЛЕМЕНИ

Три года назад мой старший брат Геннадий пытался поступить в военное авиационное училище, но его не приняли по состоянию здоровья. И он и я очень переживали неудачу. Именно тогда и у меня возникло желание стать в ряды крылатого племени. С тех пор я не изменяю своей мечты.

В настоящее время я учусь в 10-м классе школы № 716 Первомайского района столицы. Комсомольцы школы избрали меня своим секретарем.

На комсомольскую работу, приготовление уроков и школьные занятия уходит очень много времени, но я все же выкраиваю по несколько часов в день для чтения книг о летчиках, об авиационной технике и для занятий спортом. Я очень люблю играть в волейбол, баскетбол, футбол, ходить в туристские походы. Недавно выполнил норматив 3-го разряда по бегу на 800 метров, имею значок «Турист СССР».

Хорошее здоровье и физическая закалка — одно из необходимых качеств для будущегоaviатора. Об этом часто напоминает мне старший брат, который служит сейчас в Вооруженных Силах, в одной из авиачаек, но, увы, на земле.

О моем решении — пойти учиться в воен-

ное авиационное училище — знают родители и одобряют его. Отец, бывший фронтовик, а сейчас слесарь на заводе, прямо сказал:

— Иди, пожалуйста. Ты решил правильно!

Мама тоже довольна моей будущей профессией, моим выбором.

У нас в семье часто ведутся задушевные беседы об авиации, о подвигах советских летчиков, о романтике профессии покорителей неба.

С каждым днем я все больше и больше люблю небо, и когда долго смотрю на него, мне кажется, что сам лечу. Часто наблюдаю за полетом реактивных самолетов, и меня охватывает чувство хорошей зависти к людям, которые ведут в небе эти замечательные машины.

Мне посчастливилось один раз прыгнуть с парашютом, и я ощущал ни с чем не сравнимое чувство полета, парения. Могу только после этого сказать: я видел небо, и оно теперь для меня — все!

Я подал заявление в военкомат для направления меня в Киевское высшее инженерно-авиационное военное училище и сейчас стараюсь как можно лучше подготовиться к вступительным экзаменам.

Евгений НИКОЛАЕВ

МОЯ ДАВНИШНЯЯ МЕЧТА

Давным-давно у меня зародилась мечта — стать летчиком. Конечно, для юноши моих лет «давным-давно» звучит не очень убедительно. Но об этом я мечтал и в восемь, и в пятнадцать лет, об этом не перестаю думать и сейчас, в дни окончания средней школы и сдачи экзаменов на аттестат зрелости.

Наши летчики, по-моему, — это самые смелые и мужественные люди, а их профессия — очень нужная и очень полезная для Родины и народа.

Во время учебы в школе, начиная чуть ли не с первого класса, я с жаждостью читал напечатанные в газетах и журналах материалы об авиации, о подвигах героев-летчиков, знакомился с художественной литературой об авиаторах.

В 15 лет пытался поступить в аэроклуб, но получил ответ, что меня примут тогда, когда исполнится семнадцать. Чтобы не пропадало время без пользы, я начал каждую неделю совершать прыжки с парашютной вышки. В первый раз прыгать было очень страшно, но я сумел преодолеть это неприятное чувство и в последующем прыгал с большим удовольствием.

Не пропускаю я никогда и воздушных праздников в Тушине, устраиваемых в честь Дня

Воздушного Флота, а в школе и в пионерских лагерях занимался в авиамодельном кружке.

Отец мой — моряк в прошлом — сначала не очень-то одобрял мое стремление стать авиатором. Он говорил:

— Шел бы ты, Славка, в моряки. Моряк — это тоже мужественная и романтическая профессия!

Но потом, когда моя старшая сестра начала работать стюардессой на международных авиалиниях Москва—Гавана, Москва—Дели, отец согласился с моим выбором:

— Ну что ж, в авиацию, так в авиацию...

Однажды меня вызвали в Первомайский райвоенкомат и поинтересовались, в каком роде войск мне хотелось бы служить после призыва в Советские Вооруженные Силы. Я ответил, что очень хочу поступить учиться в военное авиационное училище, стать летчиком.

Теперь я усиленно занимаюсь, чтобы успешно сдать вступительные экзамены. Надеюсь, что меня примут на учебу в авиационное училище, и я закончу его на «отлично». Моя давнишняя мечта — служить в Военно-Воздушных Силах, охранять небо нашей Советской Родины — близка к осуществлению.

Вячеслав ЩЕРБАКОВ

Строки из писем

Дорогая редакция!

Мне 16 лет, я учусь в 10-м классе, летом 1966 года оканчиваю школу. Хочу стать пилотом. Эта мечта зародилась у меня еще в школьном возрасте. Именно летная специальность увлекает меня. Я знаю, чтобы стать летчиком — надо быть хорошо подготовленным. Я занимаюсь в школьной баскетбольной секции, летом — плаваю, зимой — бегаю на лыжах. Занимаюсь и легкой атлетикой...

Валерий МАКЕЕВ
с. Терпенье,
Запорожской области

Я очень люблю технику, механику. Когда был поменьше, собирал и конструировал модели планеров, таймерные и кордовые модели. Случалось, что из-за моей неопытности модели разбивались...

Теперь мне хочется поглубже узнать законы механики, аэродинамики, реактивного движения, научиться самому конструировать современные самолеты.

Думаю, что в этом мне поможет учеба в военном авиационно-техническом училище, к поступлению в которое я сейчас усиленно готовлюсь.

Райком ВЛКСМ вручил мне комсомольскую путевку, я приложу все силы, чтобы сдать вступительные экзамены в училище и тем самым оправдать доверие.

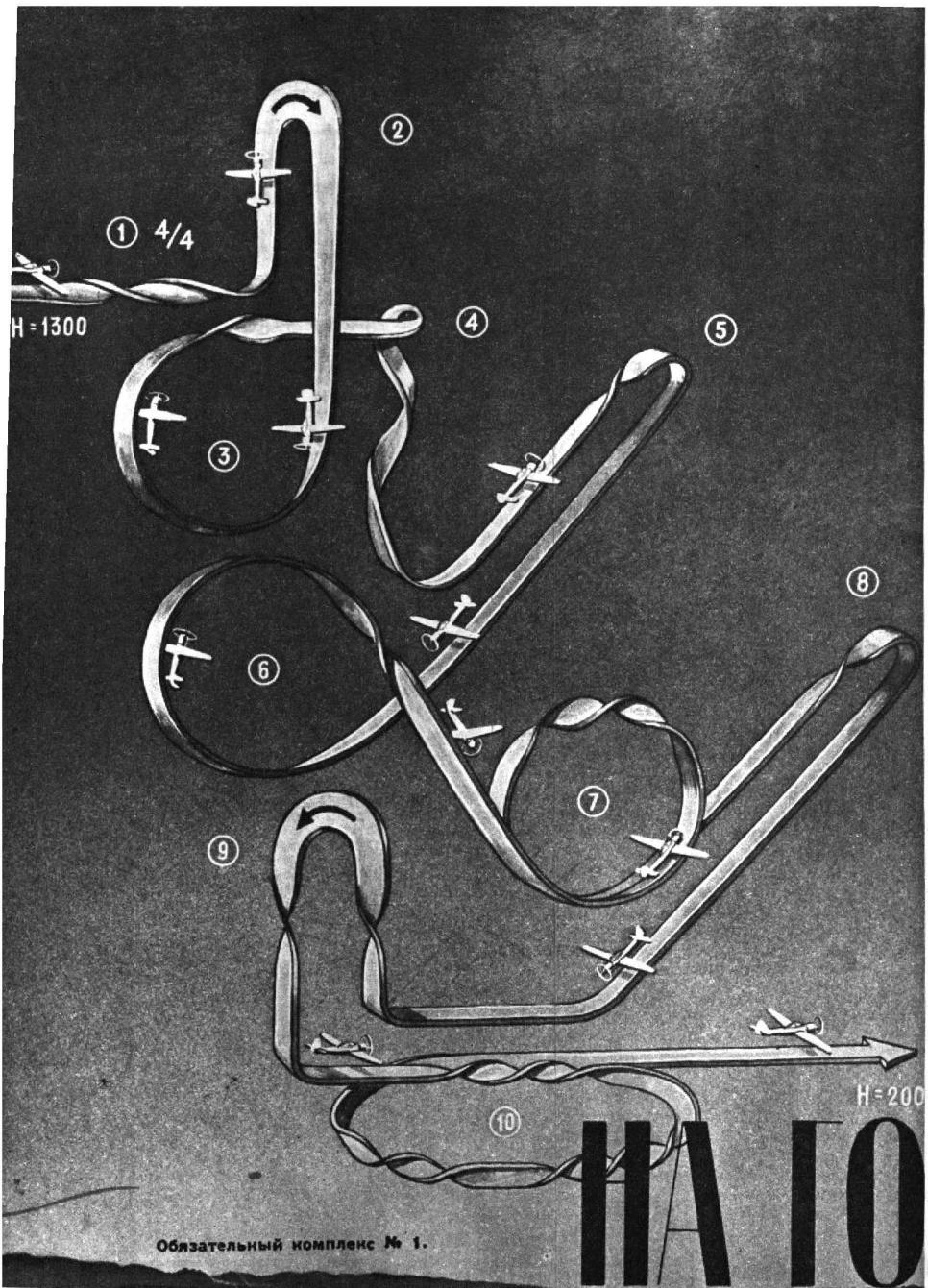
Владимир МОРОЗОВ
Москва

Вот уже несколько месяцев, как я собираюсь написать письмо в редакцию. Дело в том, что я хочу стать летчиком. Я просто влюблен в эту профессию и вообще в самолет. Учусь я в 11-м классе, успеваю хорошо. Имею разряд по стрельбе, занимаюсь боксом, штангой и другими видами спорта.

Николай ШЕКЕЛЬ
г. Городница,
Житомирской области

Я с детства мечтаю стать авиатором. В настоящее время учусь в 11-м классе. После окончания школы буду поступать в военное летное училище... Я много времени отдаю спорту. Имею 2-й разряд по легкой атлетике.

Леонид МАХОТИН
д. Горки,
Минской области



Обязательный комплекс № 1.

обязательных комплексов, состоящие из 10 фигур и комбинаций каждый, и один произвольный.

Содержание комплексов несколько отличается от предыдущих, что позволяет выполнять упражнения на самолете типа «Генер».

Фигуры прямого пилотажа, составляющие первый обязательный комплекс (рис. 1), выполняются в следующей последовательности: бочка фиксированная через 90° на горизонтальной линии; поворот на вертикали с прямого полета, выход в прямой полет; полулетья вверх с прямого полета, выход в прямой полет; штопор нормальный с прямого полета, выход в прямой полет (один виток); переворот на горке с углом 45° с прямого полета, выход в прямой полет (полубочка управляемая); $1/2$ прямой петли вверх с прямого полета с последующей полуточкой на линии нисхождения под углом 45° , выход в прямой полет (полубочка управляемая); прямая петля вверх с прямого полета с управляемой бочкой в верхней точке, выход в прямой полет; переворот на горке с углом 45° с прямого полета (полубочка штопорная), выход в прямой полет; поворот на вертикали с прямого полета с $1/2$ управляемой бочки на восходящей и $1/2$ управляемой бочки на нисходящей линиях, выход в прямой полет; три бочки на прямом вираже с вращением во внешнюю сторону.

Второе упражнение (полет на выполнение фигур прямого и обратного пилотажа в комплексе) включает: поворот на вертикали с прямого полета, выход в перевернутый полет; петлю обратную вверх с перевернутого полета, выход в перевернутый полет; $1/2$ петли вверх с перевернутого полета с последующей штопорной полуточкой на линии нисхождения под углом 45° , выход в перевернутый полет; переворот на горке с углом 45° с перевернутого полета, выход в перевернутый полет; переворот на горке с углом 45° с прямого полета, выход в прямой полет; восьмерку лежачую с перевернутого полета обратной

НА ГОЛУБОМ

У спортсменов-летчиков в нынешнем году обширная программа различных встреч на небесном ринге. Уже в июне (с 15 по 31) спортсмены Российской Федерации встретятся на соревнованиях шести зон — Уральской (г. Пермь), Западной (г. Тамбов), Юго-Восточной (г. Чебоксары), Южной (г. Ставрополь), Сибирской (г. Кемерово) и Центральной (г. Калинин).

С 1 по 10 сентября в Днепропетровске проводится XIII лично-командное первенство СССР и IV личное первенство СССР среди женщин по самолетному спорту. Вслед за первенством с 10 по 12 сентября будет разыгрываться кубок имени В. П. Чкалова.

Центральным событием для нашей сборной команды будет участие в

IV чемпионате мира по высшему пилотажу, который откроется 7 августа на Тушинском аэродроме.

На XIII лично-командное первенство СССР приглашаются не более трех команд от союзных республик, двух от ВВС и по одной ведомственной (ГВФ и МАГ). Команды комплектуются из пяти спортсменов (из них одна женщина), тренера и авиатехника. Ведомствам разрешается в случае, если они не имеют подготовленной женщины-спортсменки, выставлять команду из четырех мужчин.

Командное первенство определяется по наибольшей сумме очков, набранных тремя спортсменами по всем упражнениям программы многоборья.

Разыгрываются три упражнения: два

петлей вверх, выход в перевернутый полет; три бочки на обратном вираже с вращением во внутреннюю сторону виража; поворот на вертикали с перевернутого полета с $1/2$ управляемой бочки на нисходящей линии, выход в прямой полет; $1/2$ управляемой бочки на восходящей вертикали, начало с прямого полета, выход в прямой полет; $1/2$ фиксированной бочки через 90° на линии нисхождения 45° , начало с прямого полета, выход в перевернутый полет; поворот на вертикали с перевернутого полета с $1/2$ управляемой бочки на восходящей и нисходящей вертикалях, выход в прямой полет.

Произвольный комплекс (упражнение № 3) может быть составлен не менее чем из 15 фигур, выбранных участником.

из перечня. Однако сумма коэффициентов трудности фигур, взятых для комплекса, при этом не должна превышать 450 или быть менее 300. К тому же комплекс ограничивается временем пилотажа — 10 мин.

Комплекс менее чем из 15 основных фигур или с общим коэффициентом трудности менее 300 судейской коллегией рассматриваться не будет. Необходимо также помнить, что если общий коэффициент трудности произвольного комплекса превысит 450, то все фигуры и их комбинации, выполненные спортсменом в конце комплекса после набора коэффициента 450, оцениваться не будут.

В трех комплексах направление вращения самолета вокруг продольной оси и при выполнении фигур, за исключением бочек на виражах, выбирается самим спортсменом.

В розыгрыше кубка имени В. П. Чкалова примут участие 25 процентов мужчин и 30 процентов женщин, набравших наибольшее количество очков в многоборье XIII лично-командного первенства СССР и IV личного первенства СССР среди женщин.

Программа розыгрыша кубка состоит из двух упражнений: полет на выполнение фигур прямого и обратного пилотажа в произвольном комплексе и полет на выполнение обязательного неизвестного комплекса из фигур прямого и обратного пилотажа.

Неизвестный комплекс составляется судейской коллегией не менее чем из 15 и не более 17 фигур, взятых из перечня, и объявляется участникам за 24 часа до начала соревнований. Комплекс предварительно спортсменами не облетывается.

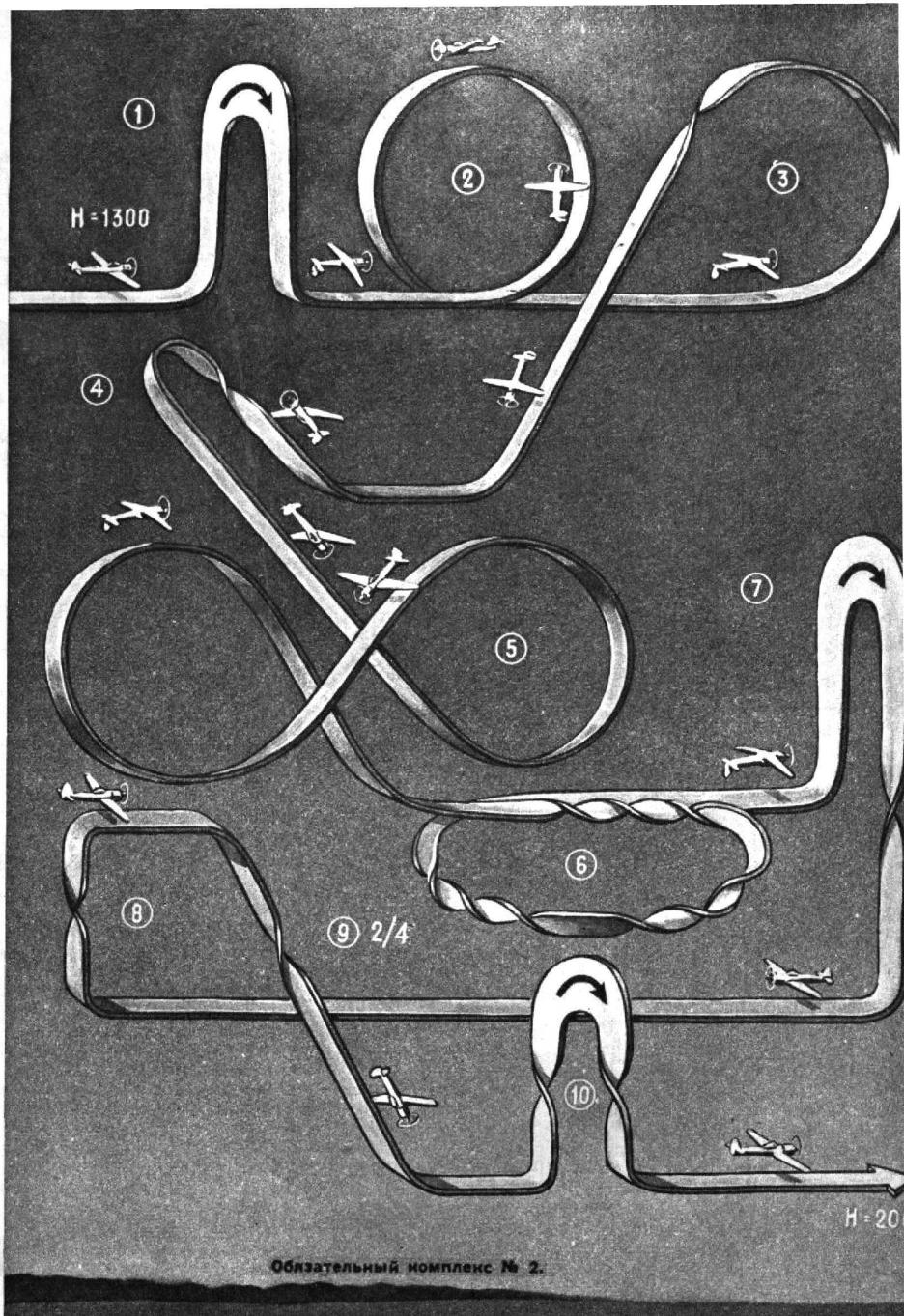
Фигуры подбираются согласно проведенной за 48 часов до начала соревнований жеребьевки среди участников и пяти членов судейской коллегии.

Оцениваются: выдерживание времени набора высоты (5 мин.) и пилотаж; качество выполнения фигур с учетом точ-

РИНГЕ

ности и красоты; слаженность (эртельность) комплекса фигур; выдерживание места пилотажа относительно центра зоны и установленных пределов высоты пилотажа (1 300 — 200 м).

Спортсмены должны твердо знать, что при оценке качества выполнения фигур судьи руководствуются следующими нормативами: отклонение от направления вывода самолета из фигуры в пределах до 45° снижает оценку на 1 балл за каждые 15° . Если же ошибка превышает 45° , фигура не оценивается; отклонение от вертикальных линий снижает оценку на 1 балл за каждые 10° . На 1 балл спортсмен штрафуется за каждые 10° крена относительно заданной плоскости (вертикальной, наклонной или горизонтальной).



Непреднамеренный выход на закрытические углы атаки или излишняя потеря скорости влечет за собой штраф в 2 балла.

Для определения оценки за слаженность и место пилотажа установлен коэффициент для комплекса № 1—15 очков, № 2—20 очков, № 3—25 очков.

В случае если при выполнении обязательных комплексов спортсмен перепутает порядок выполнения фигур или пропустит какую-либо из них, то все последующие фигуры не оцениваются.

Как было сказано выше, устанавливается предел высоты пилотажа. Каждые 10 м превышения оцениваются в 5 штрафных очков. Если начальная высота пилотажа окажется больше 1 500 м, спортс-

мену будет выставлен «0» очков за весь комплекс.

За сносжение в процессе пилотажа на высоту менее 200 м спортсмен штрафуется на 25 очков, 150 м — на 50 очков, 100 м — упражнение не засчитывается.

Пока рано называть фамилии предстоящих победителей соревнований. Ими будут те, кто, не жалея сил, в оставшееся время хорошо изучит самолет, отработает все упражнения и комплексы, проанализирует свои сильные и слабые стороны, кто сумеет в самый ответственный момент мобилизовать свою волю к победе. В спортивной борьбе выигрывает знающий, ловкий, сильный и смелый.

Б. ПОРФИРОВ,
заслуженный тренер СССР

ЛЕКЦИЯ О ШТОПОРЕ

Владимир БОЛОТНИКОВ

Автор посвящает это стихотворение своему авиационному наставнику и учителю Владимиру Сергеевичу Пышнову — выдающемуся советскому ученику. В. С. Пышнову принадлежат многочисленные труды по вопросам авиации, в том числе первое всестороннее исследование штопора самолета, получившее мировое признание.

Мы сидели на лекции.

Волей расчетов,
Подчиняясь проворству привычной руки,
Меловые фигурки смешных самолетов
Возникали и гибли в квадрате доски.
И, играя проверенной мускулатурой,
От расчетов и формул уже в стороне
Высоко наверху кувыркалась натура —
Самолеты мелькали в широком окне.
«Незнавность ушла»,

Это поняли все мы,
Потому что, добравшись до самых основ,
Он чертил нам простые и умные схемы,
Наш любимец —

Владимир Сергеевич Пышнов.
Как легко он прорехи теории штопор,
Сколько тонких придумок в тетрадках слонил,

Чтобы вдруг подчинился пугающий штопор
И открыл невеселые тайны свои.
Как писал он в тревожном ночном береженьи,
Островами кустистых бровей шевеля...

...Вот,

уже началось роковое круженье,
Нарастает, как туча, тугая земля,
Губы вдруг побелели и просят: скорее,
Ждать труднее всего — пусть удар,

пусть исход...
Но, как добрый волшебник, Владимир Сергеич
Зачеркнет несчастливый и страшный полет!
Это только на лекции:

волей расчетов,
Подчиняясь проворству привычной руки,
Меловые фигурки смешных самолетов
Вдруг,
кружась,
погибают в квадрате доски,
Для того, чтобы поверху —
в птичьем игранье,
Наслаждаясь простором высоких дорог,
За окном,
на развернутом синем экране
Ни один самолет закружиться не мог.

Юные планеристы

— К полету готов! — Готов! — отвечает слесарь Перовского локомотивного ремонтного завода Владимир Мулинов. Стартер Ирина Андреева взмахнула флагжком, планер, увлекаемый лебедкой, тронулся с места. Короткий разбег, и КАИ-11 оторвался от земли...

Полет был неподолгительным. Высота составляла всего несколько метров, но это первый полет в жизни. Примечательно сам управлял планером. Восторгу не было границ. Вслед за Володей взлетает ученица 10-го класса 510-й школы Пролетарского района Валентина Чумакова. Она занимается многими видами спорта, но такого захватывающего ощущения, как полет на легкокрылой машине, ей испытывать не при-

ходилось. Глаза юной планеристки светятся радостью.

Ребята подтескивают планеры снова на старт и помогают своим товарищам подготовиться к полету. Работа идет четко, организованно.

Полетами руководит известный планерист Вячеслав Николаевич Макаров. Хотя накануне все было проработано до мельчайших подробностей, на старте он многое повторяет. Одним покажет, как надо ставить замок на буксировочный трос, другим, как держать ручку управ-

ления, чтобы не допустить ошибок, с третьих потребует точного соблюдения правил поведения на старте.

Опытный педагог спокойно, но частой

чино прививает молодежи спортивные и трудовые навыки, приучает к порядку и дисциплине.

Такие полеты мы наблюдали в один из первых весенних дней этого года в московской школе юных планеристов. Как она возникла? Мастера спорта Зоя Федоровна Мареева и Вячеслав Николаевич Макаров, работая еще в Московском аэроклубе, видели, как много юношей и девушек желают заниматься планерным спортом. Они старались помочь молодежи, организовывали планерные кружки, проводили занятия. В. Макаров сконструировал и построил оригинальную лебедку с бесконечным тросом, дающую возможность проводить интенсивные полеты на одноместных учебных планерах. Продуманная система обучения и особые качества лебедки позволили полностью обеспечить безопасность полетов.

Московский городской комитет ДОСААФ, идя на встречу пожеланиям молодежи, решил создать школу юных планеристов на общественных началах, проверить, оправдывает ли себя эта организация. И вот в начале июня прошлого года такая школа была создана. Возглавил ее В. Макаров, помощником стала его жена З. Мареева. Сотни ребят потянулись на аэродром. Закипела работа. Желающих летать оказалось так много, что в выходные дни и в часы, свободные от работы, охватить всех было невозможно. Супругам пришлось оставить основную работу (благо, что





они оба на пенсии), чтобы обеспечить беспоребочные полеты.

За неполный год школу юных планеристов окончили свыше 400 человек. Макаров и Мареева сколотили вокруг себя коллектив общественных инструкторов. Большую помощь оказывает Юрий Баркашов. Он работает механиком на фабрике «Пермская коммуна». В прошлом начинал летать у З. Мареевой на БРО-11, а теперь спортсмен первого разряда, занимается планерным спортом в Московском аэроклубе.

Александр Силин, Владислав Макаров, Олег Дунцов, Анатолий Зайцев — молодые общественные инструкторы. Все они занимаются с группами, самостоятельно работают на лебедке, помогают в организации полетов.

Городской комитет ДОСААФ, окончательно убедившись в целесообразности развития юношеского планеризма, решил расширить его и изыскал возможности, чтобы содействовать нескольким штатным работникам. Центральный комитет ДОСААФ поддержал инициативу москвичей.

— Теперь мы будем пропускать через школу, — говорит В. Макаров, — 1500—2000 ребят в год.

Какие знания получают юноши и девушки в этой школе?

Как организуются занятия?

Учащиеся старших классов и молодые рабочие, достигшие 17-летнего возраста (принимаются и в 16 лет и 10 месяцев с тем расчетом, что к началу полетов им исполнится 17 лет), подают заявления. Преимущество для поступления в школу имеют те, кто хорошо учится. Потом проходят медкомиссию, разбиваются по группам и приступают к теоретическим занятиям. Теоретическая и наземная подготовка проводится в течение двух месяцев. Занятия организуются два раза в неделю по 1—2 часа. После успешной сдачи экзаменов ребята в торжественной обстановке вручаются специальные летные книжки.

Процесс обучения полетам длится в

пределах 3—4, а иногда и 5 месяцев. Вначале юные планеристы совершают пробежки, потом подлеты и, наконец, полеты на высоте до 20 метров.

Полгода — срок небольшой, но ребята за это время заметно преображаются. Они как-то становятся взрослее, серьезнее, подтянутей, расторопней, сообразительней.

Школа юных планеристов ведет большую воспитательную работу с молодежью. Здесь юношам и девушкам прививается любовь к авиации. Ежегодно около двух тысяч ребят будут заниматься полезным делом, отвлечены от вредного влияния кулицы.

Многие из тех, кто полетал на планере, после окончания школы поступают в авиационные училища, техники, институты. Около ста человек из летавших в прошлом году продолжают заниматься планерным спортом в Московском аэроклубе.

Нам кажется, что Московский городской комитет профсоюзов, Московский городской отдел народного образования и другие организации заинтересуются делами юношеской планерной школы и окажут ей необходимую помощь. Кстати сказать, материальная база, помещение школы, оборудование оставляют желать много лучшего.

Почему бы, например, на летний период не организовать спортивно-оздоровительные лагеря юных планеристов, где они смогли бы сочетать отдых с прохождением летной практики. Через лагеря посменно в течение лета можно пропустить до тысячи человек.

Мосгорено и профсоюзы, на наш взгляд, должны заинтересоваться этим вопросом.

Жизнь подсказывает, что москвичи избрали правильный путь. Их опыт следует широко распространить. Такие школы могут быть организованы и в других городах. Практика показала, что основу юношеской планерной школы должны составлять 4—5 штатных специалистов, весь остальной состав — инструкторы,

Общественный инструктор Юрий Баркашов выполняет показательный полет.

Фото В. Антонова

техники, механики, шоферы — привлекается к работе на общественных началах.

Прежде чем создавать школу и начинать занятия, целесообразно ознакомиться с методикой обучения, разработанной в Москве, которая исключает или сводит к минимуму поломки планеров.

В настоящие времена у нас имеются одноместные учебные планеры КАИ-11, причем их очень мало. Конструкторское бюро спортивной авиации занимается разработкой легкого одноместного планера и лебедки для его запуска. Было бы очень полезно товарищам, занятым этой работой, посоветоваться с планеристами и узнать их мнение, какой планер для этих целей больше всего подходит.

Опыт показал, что планеры деревянной конструкции (типа БРО-11) имеют значительное преимущество перед металлической конструкцией. Во-первых, они намного дешевле, во-вторых, проще в эксплуатации, их легче ремонтировать в полевых условиях. А кроме всего прочего, такие планеры доступнее для освоения их в полете. Лебедка с бесконечным тросом вообще представляет большой интерес. И прежде чем заниматься созданием чего-то нового, надо хорошо ознакомиться с тем, что уже сделано и проверено на практике. Москвичи в этом вопросе могут оказать несомненную помощь.

Для начинающего планериста у нас очень мало литературы и наглядных пособий. Было бы очень хорошо, если бы Издательство ДОСААФ с помощью Управления авиационной подготовки и спорта ЦК ДОСААФ выпустило брошюру, в которой юные планеристы нашли бы ответы на все вопросы, связанные с их обучением.

А. ВИНОКУРОВ

РАЗДВИНУШИЙ НЕБО

Дорогая редакция! На одной из обложек журнала «Крылья Родины» была помещена фотография заслуженного летчика-испытателя Героя Советского Союза Ю. А. Гарнаева. Хотелось бы подробнее узнать о жизни и трудовых подвигах этого прославленного человека.

В. ОЛЕИННИКОВА,
спортсменка-летчица

В кабине самолета Ан-24.



Летчик покинул самолет на скорости 860 километров в час. Это был рубеж, переходить который не спешили. Очевидно, есть предел. Но где? На какой скорости? Ответ мог дать только человек. Так появилась смелая профессия испытателя катапульта. Человек, катапультируясь, не просто выполняет роль снаряда. В те мгновения, когда сила порохового заряда выбрасывает его из кабинны самолета, подвергая организм большим перегрузкам, он должен осознать весь процесс катапультирования и дать квалифицированную оценку работе спасательного комплекса.

Труд испытателя катапульт — суровая романтика скромных, беспредельно смелых людей, которые в условиях воздушной стихии доказывают, экспериментируют, утверждают и дают путевку в жизнь новому летательному аппарату, борются за жизнь летчиков. Этому труду и посвятил свою жизнь коммунист заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза Юрий Александрович Гарнаев.

...Разбуженный порох «выстрелил» человека вместе с сиденьем из кабинны реактивного самолета. Поток воздуха обрушил на крошащийся живой островок всю свою необузданную мощь, мгновенно сорвал с фиксаторов руки и ноги. Беспорядочно вращаясь, испытатель не в силах что-либо сделать в этом хаосе взбесенных струй. Конечности то вытягиваются по потоку, то с силой отбрасываются назад. Невидимая сила безжалостно бьет в лицо, сжимает грудь. Через две секунды испытатель отделяется от сиденья, наступает привычное ощущение падения. Небольшая задержка — и рука с силой выдергивает красное кольцо. Последнее напряжение — и испытатель упругими ногами касается земли... Земля!

Сколько раз Юрий Гарнаев смотрел на нее сверху, пока она не встретила его героем. Оказалась в объятиях товарищей, он почувствовал усталость и далекую, пока еще тупую, приглушенную боль. Травм не было. Тело ныло от огромного напряжения. 900 километров в час! На такой скорости до него еще никто не пригал.

Электрокардиограммы, анализы, психологические опыты, бесчисленные замеры пульса и давления крови. Врачи обследовали буквально каждый сантиметр тела, по рентгеновским снимкам изучили каждый позвонок человека, отважившегося на необычное и рискованное испытание, подвергнувшего себя воздействию огромных сил пороха и скоростного напора воздуха. Все нормально. Отклонений и необратимых деформаций не обнаружено. Значит, подобная скорость не предел, и летчики строевых частей могут безбоязненно покидать в этих условиях аварийный самолет.

Прыжок Гарнаева открыл путь в неизведанные скорости. Авиация обживала стрatosферу. Экспериментальные самолеты поднимались на десятки километров и развивали звуковые скорости. Все чаще стали появляться сообщения о планах покорения космоса. Вековая мечта и фантазия писателей обретали научную и техническую основу. Человечество стояло на пороге невероятных событий.

Скафандр! Он не был новинкой. В нем летали на самолетах и стратостатах, прыгали с парашютом. Но еще никто не катапультировался. И тут первооткрывателем стал Гарнаев.

Самолет, отделившись от бетонной полосы, уходил в чистое утреннее небо. Скафандр заглушал звуки двигателя и защищал от холодных струй воздуха, вырывающихся в открытую кабину. Время тянулось долго. Юрию казалось, что сидит он в кабине самолета всю жизнь. В памяти возникли далекие и близкие события — люди, прыжки, полеты... И вдруг он поймал себя на туманной, тянувшейся из глубины сознания мысли, назойливо преследующей его. Мелькал расплывчатый образ человека в подобном скафандре в кабине непонятного корабля. Притянутый привязными ремнями катапульте, в громоздком, необычном костюме, похожем на водолазный, Юрий взглянул вверх сквозь прозрачный колпак и чему-то улыбнулся.