А. Д. В И Н О К У Р О В

БОЛЬШИЕ КРЫЛЬЯ

МОСКВА
ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА»
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ **СССР**
1976

6Т5,18

Издательство ДОСААФ СССР, 1976 г.

БОЛЬШИЕ КРЫЛЬЯ

А.Д. Винокуров

СОДЕРЖАНИЕ

ВОПЛОТИЛАСЬ В ЯВЬ МЕЧТА	**6**
ТВОРЦЫ ПЛАНЕРОВ	**14**
КРЫЛЬЯ КРЕПНУТ В ПОЛЕТЕ	**19**
ПОСЛЕ ВЫНУЖДЕННОГО ПЕРЕРЫВА	**35**
БОЛЬШИЕ СТАРТЫ	**43**
ЮБИЛЕЮ ПОСВЯЩЕННЫЕ	**45**
ПО НЕИЗВЕДАННОЙ ДОРОГЕ	**50**
ТРЕНЕР УСТАНАВЛИВАЕТ РЕКОРД	**55**
ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ – К АЗОВСКОМУ МОРЮ	**59**
ДВА ВИТКА ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА	**69**
ПРИЗНАНИЕ УСПЕХА	**82**
ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ	**88**

Для чего нужен планерный спорт?

Какие качества он воспитывает у человека?

Всего два вопроса, зато какие емкие... И вот что отвечают на них прославленный советский ас, ныне маршал авиации А. И. Покрышкин, известный конструктор воздушных лайнеров С. И. Ильюшин и один из когорты самых отважных – летчик-испытатель С. Н. Анохин.

Вот их ответы.

Трижды Герой Советского Союза маршал авиации
А. И. Покрышкин:

– Я лично начал летную жизнь на планерной станции, подобно тысячам других советских юношей. Большинство летчиков соединения, которым я командовал в дни Великой Отечественной войны, воспитывалось в аэроклубах, все они начали с планеризма...

Генеральный конструктор **С. В. Ильюшин**:

– Для авиационного конструктора планеризм – та люлька, в которой обязательно должен качаться ребенок, прежде чем научиться самостоятельно ходить.

Заслуженный летчик-испытатель СССР **С. Н. Анохин**, Герой Советского Союза, лауреат Государственной премии:

– Меня иногда спрашивают – какое я имею летное образование? Я всегда с гордостью отвечаю – Высшая планерная школа. Планеризм был моей академией и университетом жизни.

Эти высказывания как нельзя лучше характеризуют спорт мужественных и любознательных, настойчивых и терпеливых, спорт, с которым связаны судьбы известных наших авиационных конструкторов и летчиков, ученых и инженеров. Достаточно ознакомиться с жизненным путем большинства прославленных создателей самолетов, чтобы убедиться в справедливости этих слов.

А. Н. Туполев, С. В. Ильюшин, О. К. Антонов, А. С. Яковлев, В. М. Мясищев, В. К. Грибовский, прежде чем научились «самостоятельно ходить», некоторое время «качались в люльке», именуемой планеризмом.

Конструктор первой советской жидкостной ракеты доктор технических наук, лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда Михаил Клавдиевич Тихонравов вначале строил планеры. Его парители «Скиф», «Гамаюн», «Жар-птица» летали над Крымом.

С постройки планеров «Коктебель», «Красная Звезда» и СК-9 начал свой славный путь будущий Главный конструктор космических кораблей академик Сергей Павлович Королев, На горе Клементьева в Крыму он научился летать и сам испытывал свой планер. Позже С. П. Королев установил на нем ракетный двигатель, что, фактически, и послужило началом эры реактивных самолетов.

На планерах шлифовали свое мастерство в технике пилотирования заслуженные летчики-испытатели СССР Герои Советского Союза И. М. Сухомлин, М. А. Нюхтиков, П. М. Стефановский и другие. Все они с благодарностью и теплым чувством вспоминают годы, связанные с планеризмом.

– По-разному складывалась моя судьба, – говорил заслуженный мастер спорта СССР С. Н. Анохин, – но где бы я ни был – с планерным спортом не порывал. Испытывая сверхзвуковые самолеты, продолжал летать на планере и, надо сказать, извлекал из этого большую пользу и для себя, и для дела. Навыки, приобретенные в планеризме, не один раз сослужили добрую службу мне и моим коллегам по испытательной работе. За долгую летную практику мне пришлось совершать посадки с остановившимся двигателем неоднократно. Каждый раз в подобных случаях я чувствовал себя планеристом и всегда садился благополучно. К этому меня приучили полеты на планере.

Планерный спорт – коллективный. Без коллектива планер не вытащишь на поле, не запустишь, не полетишь на нем. Планеризм развивает чувства товарищества, взаимопомощи, ответственности, приучает юношей и девушек к самостоятельности, аккуратности, бдительности, бережливости, побуждает, как и другие военно-технические виды спорта, к изучению техники, приобретению специальных знаний. К тому же он закаляет характер, воспитывает волю, приучает к труду.

Полеты на планере, особенно парящие, вырабатывают, кроме летных навыков, еще и такие необходимые для летчика качества, как пространственная ориентировка, умение быстро производить сложные штурманские расчеты, учат осмотрительности – это качество в годы войны спасло от гибели тысячи летчиков, предугадыванию по внешним признакам скорой перемены погоды. Частое возникновение в парящем полете сложных ситуаций приучает к выдержке, хладнокровию.

Стать хорошим планеристом, пожалуй, сложнее, чем летчиком. Научиться взлетать и садиться на планере можно за одно лето. Но чтобы научиться летать на десятки и сотни километров – нужны годы тренировок.

Длительный парящий полет на планере – не только захватывающая романтика. Это, прежде всего, труд. Труд, требующий от человека силы и смелости, теоретических знаний и летного мастерства.

В этой книге рассказывается и о романтике планерного спорта, и об умении советских планеристов в споре с природой преодолевать трудности, об их успехах во всесоюзных и международных соревнованиях, о конструкторах безмоторных аппаратов.

Советский планеризм имеет богатую историю. Познакомьтесь с ней.

ВОПЛОТИЛАСЬ В ЯВЬ МЕЧТА

Планеризм возник в России в конце прошлого столетия. Можно считать, что начало ему положил русский военный моряк А. Можайский. Он строил планеры-змеи и сам поднимался на них в воздух.

Занимались планеризмом в конце XIX века и многие другие изобретатели: В. Спицын, В. Котов, В. Герман, С. Неждановский. Постройке планеров в это время большое внимание уделял и великий русский ученый Д. Менделеев.

Неоценимый вклад в развитие отечественного планеризма внес «отец русской авиации» Н. Жуковский. В 1891 г. он опубликовал научный труд «О парении птиц», в котором дал теоретическое обоснование планирующего, парящего и фигурного полета на планере. Спустя пять лет он сделал доклад «О летательном спорте» на заседании Общества любителей естествознания, а затем организовал первый в России «Кружок планеристов-экспериментаторов».

Число любителей безмоторного полета росло. В 1904 г. построил планер и летал на нем киевский инженер Адлер. Через три года в Севастополе на аппарате своей конструкции поднялся в воздух К. Арцеулов, а год спустя на планерах летали гимназист А. Шиуков и почтальон Г. Тереверко в Тбилиси, В. Татаринов в Петербурге. Строили планеры и в других городах.

Но это были одиночки. Вскоре они начали объединяться в кружки. В 1908 г. В. Татаринов организовал планерный кружок в Петербургском университете, а чуть позже по инициативе профессора Н. Рынина такой же кружок был создан в Петербургском институте инженеров путей сообщения. Строили планеры и в Киевском воздухоплавательном кружке, основателем и руководителем которого был профессор политехнического института Н. Делоне. Появился студенческий планерный кружок и в Московском высшем техническом училище, в котором студент А. Туполев, впоследствии трижды Герой Социалистического Труда, академик, Генеральный конструктор крылатых гигантов, построил свой первый планер и летал на нем.

Увлекался планеризмом и родоначальник высшего пилотажа, замечательный русский летчик П. Нестеров. В Нижнем Новгороде в 1911 г. он совместно с другом детства, студентом Московского университета П. Соколовым сконструировал планер бипланного типа и поднимался на нем в воздух на глазах у множества зрителей. А годом раньше планерист Г. Векшин установил мировой рекорд продолжительности полета (4 мин 36 с).

В 1913 г. С. Добровольский на своем планере осуществил первый в мире парящий полет. Взлетев с помощью автомобиля, Добровольский парил пять минут. Его достижение было высшим до начала двадцатых годов.

Талантливые конструкторы и пилоты планеров вместе с передовыми русскими учеными много сделали для развития планеризма. Однако технико-экономическая отсталость царской России, косность чиновников сдерживали развитие планерного спорта, не давали ему выйти за рамки усилий отдельных людей и небольших групп энтузиастов.

Подлинно массовым этот вид спорта стал только после Великой Октябрьской социалистической революции. Коммунистическая партия, создатель Советского государства В. И. Ленин придавали огромное значение авиации. По призыву Центрального Комитета партии сразу же после победы Великого Октября в Красную Армию стали приходить летчики, планеристы, конструкторы. Уже к лету 1918 г. примерно половина русских пилотов и наблюдателей нашли свое место в создавшихся Военно-Воздушных Силах молодой Советской Республики. Они участвовали в боях с белогвардейцами и интервентами, готовили кадры летчиков из представителей рабочих, крестьян и интеллигенции.

В 1919-1921 гг. в нашей стране быстро начинает развиваться и планеризм. Зимой 1921 г. на Красной Пресне по инициативе К. Арцеулова четыре военных летчика, двенадцать слушателей Академии Воздушного флота и студентов Московского высшего технического училища создали кружок «Парящий полет». Восемь из шестнадцати членов кружка – К. Арцеулов, В. Невдачин, В. Пышнов, С. Ильюшин, С. Люшин, Б. Черановский, М. Тихонравов, И. Толстых – были и конструкторами первых советских планеров.

Интересна судьба К. Арцеулова. В 1910 г. он поступил в Севастопольскую авиационную школу. По окончании ее работал там же инструктором. В годы первой мировой войны участвовал в воздушных боях с немцами.

После Великой Октябрьской социалистической революции снова занялся планеризмом, принимал самое деятельное участие в его развитии, привлекал к этому делу молодежь.

В январе 1923 г. руководители кружка «Парящий полет» объявили первый в нашей стране конкурс на проектирование и постройку планеров. Участвуя в нем, К. Арцеулов построил планер, названный им А-5, и сам летал на нем.

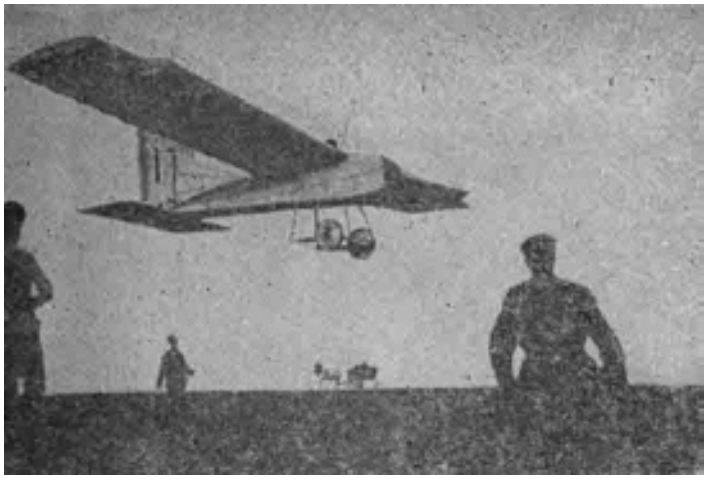
Вскоре планерные кружки появляются в Москве, Богучаре, Воронеже, Глухове, Наро-Фоминске. К лету того же года их насчитывалось уже восемь. Самыми деятельными были кружки в Академии Воздушного флота и на заводе «Мастяжарт» (последним руководил тогда С. Ильюшин).

В марте 1923 г. создается Общество друзей Воздушного флота (ОДВФ), ставившее целью содействовать строительству самолетов и авиационных моторов, распространению авиационных знаний среди населения, приобщению советских людей к изучению самолета, мотора, планера, парашюта, развитию планеризма. Для этого при ОДВФ организуется «Центр безмоторной авиации». «Центр» в ноябре 1923 г. провел 1-е Всесоюзные планерные испытания в Крыму, на горе Узун-Сырт, близ Феодосии. Они положили начало развитию советского планеризма как массового вида спорта.

Группа участников 1-х и 2-х Всесоюзных планерных испытаний

Узун-Сырт расположена на границе степи и гор. Южный и северный ветры дуют здесь перпендикулярно склонам и, встретив на своем пути преграду, обтекают ее, образуя прекрасные восходящие потоки. Природа как будто специально создала здесь условия для запуска и полета планеров.

На этих соревнованиях был представлен ряд безмоторных аппаратов, причем управляли ими, в основном, сами конструкторы. Речь, конечно, шла не о рекордах, а о проверке в деле новых технических идей. Больше всех, пожалуй, повезло тогда творению К. Арцеулова – планеру А-5. На нем пилот Л. Юнгмейстер установил даже несколько рекордов.



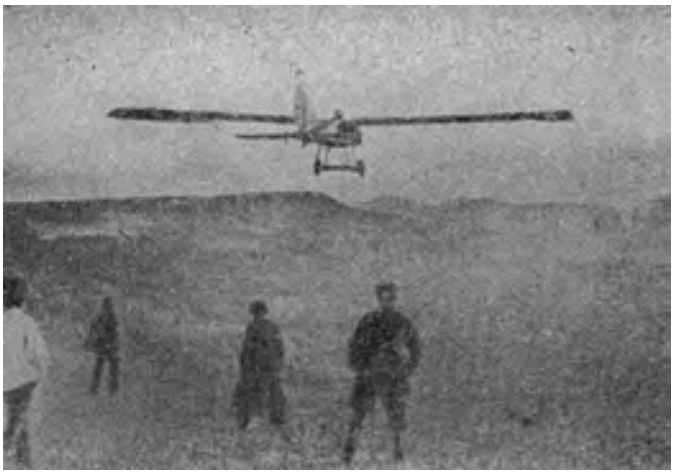
Полет К. Арцеулова на планере своей конструкции на 1-х Всесоюзных планерных испытаниях в 1923 г.

Хорошо зарекомендовали себя и планеры, построенные Б. Чарановским, М. Тихонравовым, В. Пышновым, С. Ильюшиным, С. Люшиным, а также «Коршун» – детище планерного кружка из подмосковного Голицына. Всего было представлено девять летательных аппаратов отечественной конструкции.

На 1-х Всесоюзных планерных испытаниях были проверены не только прочность конструкций, но и мастерство советских планеристов, которые сумели освоить полет со склона горы в потоках обтекания. Лучших показателей добился Л. Юнгмейстер. Он завоевал почти все призы, учрежденные для пилотов.

Так в таблице советских рекордов появилась запись о полетах на дальность – 1487 м, высоту – 100 м, продолжительность – 1 ч 2 мин 30 с. К. Арцеулов тогда же получил приз журнала «Огонек» за лучшую конструкцию.

Польза от подобных испытаний была очевидна, и в 1924 г. они повторяются. Но теперь в них уже участвуют представители 45 кружков из 21 города. И снова отличился К. Арцеулов. На планере «Икар» собственной конструкции он продержался в воздухе 1ч 17 мин. За особую продуманность и красоту полета ему первому в СССР было присвоено звание «Пилот-паритель».



Полет К. Арцеулова на планере «Икар» в первый день 2-х Всесоюзных планерных испытаний в 1924 г.

Хорошо выступил инструктор летного дела из Академии Воздушного флота планерист В. Зернов на планере АВФ-13, сконструированном кружком Высших технических курсов Народного комиссариата путей сообщений (НКПС). Зернов провел в воздухе 4 ч 29 мин 45 с. Пилот К. Яковчук, летавший на планере, созданном кружком Киевского политехнического института, продержался в воздухе 4 ч 15 мин.

Л. Юнгмейстер довел продолжительность парения на планере «Москвич» до 5 ч 15 мин 32 с. При этом он достиг высоты 312 м. Интересно, что в числе участников 1-х и 2-х Всесоюзных испытаний были С. Ильюшин, О. Антонов, А. Яковлев, В. Пышнов, М. Тихонравов, С. Люшин, И. Толстых, Б. Черановский, В. Болховитинов, ставшие впоследствии известными авиаконструкторами, учеными.

Но испытания есть испытания. Успехи советских парителей были омрачены гибелью двух талантливых конструкторов и спортсменов. 10 сентября из-за разрушения конструкции в воздухе разбился слушатель Академии Воздушного флота морской летчик П. Клементьев, испытывавший свой планер «Комсомолец». В память о нем гора Узун-Сырт переименована в гору Клементьева.

Примерно через две недели потерпел катастрофу планер «Бумеранг», на котором летал герой гражданской войны летчик Рудзит.

Первооткрыватели новых путей в науке и технике шли порой на риск, но риск оправданный, необходимый.

2-е Всесоюзные планерные испытания, свидетельствующие о все более массовом развитии планеризма, расширили кругозор любителей безмоторного полета и конструкторов, позволили им найти новые решения технических задач.

В эти же годы планеризм развивается и в других странах. Так, летом 1925 г. состоялись Всегерманские планерные состязания, на которых побывали и советские планеристы. В середине сентября немецкие спортсмены участвовали в наших 3-х Всесоюзных планерных испытаниях, проводившихся в Крыму. Туда приехали около 100 человек из Москвы, Владимира, Тамбова, Пензы, Белгорода, Киева, Харькова и других городов. Из 40 планеров, допущенных к полетам, 10 прислала Украина. Нижний Новгород представил первый советский двухместный планер «Нижегородец».

Испытания начались 14 сентября 1925 г. В первый же день пилот К. Яковчук на планере «Киев-1» продержался в воздухе 9 ч 35 мин. Паритель Л. Юнгмейстер на «Нижегородце» пролетел 11,5 км, имея на борту пассажира. Он установил международные рекорды дальности и высоты.

Конструкторы С. Люшнн, С. Королев (в кабине) и планерист К. Арцеулов у планера «Коктебель» (1929 г.)

Одним из лучших оказался аппарат, построенный молодым летчиком и начинающим планеристом А. Юмашевым, ставшим впоследствии Героем Советского Союза. Он продемонстрировал высокий класс полетов, продержавшись в воздухе полтора часа и достигнув высоты 375 м.

Не раз поднимаясь в небо, А. Юмашев замечал, что его планер не терял высоты даже там, где не было потоков обтекания. Однажды он набрал высоту 1520 м при слабом ветре и безоблачном небе. Объяснить причину этого явления не смогли тогда ни он, ни его друзья. Прошло несколько лет, прежде чем советские планеристы сумели использовать открытое А. Юмашевым явление термических восходящих потоков.

Все аппараты строились тогда на средства и силами членов кружков, что и отражалось в их названиях: «Красногвардеец», «Москва», «Металлист», «Павлово», «Автобаза Совнаркома», «Нарофоминец-2», «Красные Сокольники», «Замоскворецкий текстильщик», «Морлет Клементьев», «Трамвайщики Щепетильниковского парка»», «Каширский железнодорожник», «Харьковец», «Закавказец», «Владимирский пионер».

Всесоюзные планерные испытания, переименованные потом в слеты, послужили серьезным экзаменом для советского планеризма, открыли путь в небо многим летчикам, дорогу в конструкторские бюро многим инженерам. Испытания показали, что планерный спорт стал действительно массовым, что следует всемерно повышать мастерство парителей.

Стало ясно, что надо всерьез заниматься подготовкой высококвалифицированных кадров пилотов-парителей и инструкторов. Годы, последовавшие за 3-ми Всесоюзными планерными испытаниями, и были посвящены настойчивому совершенствованию безмоторной авиации, освоению передовой техники полета, а Всесоюзные слеты, состоявшиеся в конце двадцатых – начале тридцатых годов, явились первоклассной школой мастерства для их участников.

Как развивался планеризм в эти годы, видно из таблицы:

год:	*1928*	*1929*	*1930*	*1931*	*1932*
Наличие школ и станций	8	14	17	32	60
Наличие планеров	110	170	200	250	480
Произведено полетов	400	800	21	65	100
Обучено:					
Планеристов 2-й ступени	275	350	417	750	180
Инструкторов	17	26	32	69	137
Парителей		10	19	26	105

К началу 1935 г. в нашей стране уже насчитывалось 230 планерных станций, 10 школ, 1600 кружков, объединявших 17 тысяч планеристов.

Эти цифры убедительно свидетельствуют о том, что благодаря постоянной заботе Коммунистической партии и Советского правительства планерный спорт получил богатую материальную базу, что была создана стройная система подготовки пилотов-планеристов и инструкторов на станциях, в кружках, школах и секциях добровольных оборонных организаций, в частности Общества друзей Воздушного флота, реорганизованного затем в Авиахим, Осоавиахим, ДОСАВ и, наконец, в ДОСААФ.

В Крыму на горе Клементьева в 1931 г. начала работать Высшая летно-планерная школа Осоавиахима – своеобразная академия воздушных спортсменов, организаторами которой были С. Ильюшин, летчик А. Сеньков и другие энтузиасты безмоторной авиации.

В январе 1932 г. вводится в строй планерный завод Осоавиахима. Начинается серийный выпуск планеров, сконструированных Всесоюзным планерно-конструкторским бюро.

В эти же годы на базе конструкторского отделения Московской областной планерной школы Осоавиахима организуется Московское авиационное конструкторское бюро, где под руководством инженеров Д. Колесникова, Д. Ромейко-Гурко, Н. Фадеева, а позднее В. Грибовского проектировались и строились учебные и рекордно-тренировочные одноместные и многоместные аппараты, а затем даже и спортивно-тренировочные самолеты.

Таким образом, советский планеризм вышел на первое место в мире не только по массовости, но и по экспериментальным работам. Мастера воздушного спорта добились больших достижений – освоили буксировку планера за мотоциклом, автомобилем, аэросанями, успешно провели буксировку гидропланера за лодкой, глиссером и гидросамолетом. Впервые в мире был осуществлен подъем планера с земли пролетающим самолетом, выполнен исключительный по смелости и мастерству опыт разрушения планера в воздухе. Этот эксперимент провел С. Анохин.

В 1935 г. в своем рапорте правительству советские спортсмены заверяли, что они завоюют большинство мировых рекордов и подготовят столько планеристов, что начиная с 1936 г, ими можно будет укомплектовать все летные школы. Данное слово подкреплялось делами. Наш планеризм стал действительно массовым, любимым видом спорта советской молодежи.

ТВОРЦЫ ПЛАНЕРОВ

Достаточно ознакомиться с биографиями большинства наших прославленных авиационных конструкторов, и станет ясно, что все они начинали с планеров. Действительно, А. Туполев, С. Ильюшин, О. Антонов, А. Яковлев, А. Дубровин, Д. Ромейко-Гурко, В. Грибовский и многие другие создатели советских самолетов охотно занимались конструированием безмоторных аппаратов.

Так, Сергей Владимирович Ильюшин, будучи слушателем Военно-воздушной академии, строил планеры. Его «Мастяжарт» и «Рабфаковец» были одними из первых учебных машин в стране, а планер «Москва» даже участвовал в международных состязаниях. В течение десяти лет С. Ильюшин фактически стоял во главе всего планерного дела в Осоавиахиме, руководил всесоюзными состязаниями, строительством и испытаниями планеров.

Александр Сергеевич Яковлев также увлекался планеризмом. Еще школьником, познакомившись с С. Ильюшиным, под его руководством разработал чертежи для постройки планера. Со своими школьными товарищами он сделал легкокрылую машину, которая завоевала успех на испытаниях в Коктебеле. Вернувшись в Москву, А, Яковлев поступил рабочим в авиамастерские Военно-воздушной академии, стал мотористом, а затем слушателем академии. Там он познакомился с известным ученым и конструктором В. Пышновым, чья поддержка и консультации помогли ему, как говорится, встать на ноги, занять ведущее место среди авиаконструкторов мира.

К числу первых советских авиационных конструкторов относится и Владислав Константинович Грибовский. В 1924 г. он участвовал во 2-х Всесоюзных планерных испытаниях, там стал пилотом-планеристом. А в следующем году В. Грибовский привез в Крым на испытания уже свой планер. Постепенно совершенствуя конструкцию, он создал целую серию безмоторных аппаратов. Наибольшей популярностью у спортсменов пользовался его планер Г-9. Одновременно В. Грибовский создал ряд удачных конструкций самолетов.

Много сделали для создания безмоторных летательных аппаратов конструкторы Б. Шереметев, Г. Грошев, В. Абрамов, В. Емельянов, В. Верзилов и другие. Созданные ими планеры использовались для обучения многих тысяч спортсменов, которые учились на них парить, овладевали сложной техникой индивидуального и группового пилотажа, ставили мировые и всесоюзные рекорды.

Борис Николаевич Шереметев – один из старейших конструкторов. Еще в 1910 г., будучи авиационным механиком и помощником выдающегося русского летчика Л. Мациевича, он решил сам конструировать и строить летательные аппараты. Но тогда Борис Николаевич не имел возможности посвятить себя этому делу. Лишь после Великой Октябрьской социалистической революции его талант конструктора раскрылся в полной мере. Он последовательно создает ряд конструкций, получивших всеобщее признание. Легкокрылые аппараты Ш-3, «Темп», Ш-5, Ш-7, Ш-10, Ш-11 и другие известны всем планеристам Советского Союза. Наряду с планерами Б. Шереметев создавал и спортивные самолеты.

Выдающиеся деятели авиации и планеризма (слева направо): начальник ВВС П. Баранов, авиационный конструктор С. Ильюшин и летчик-планерист А. Юмашев.

В послевоенные годы, уже в преклонном возрасте, Б. Шереметев продолжал трудиться над созданием новых, более совершенных планеров. В 1951 г. на 17-х Всесоюзных соревнованиях появилась его двухместная пилотажно-тренировочная машина Ш-17, обладавшая по тому времени отличными летными качествами. Б. Шереметев первым из советских конструкторов применил на этом планере взлетно-посадочное колесо. Спортсмены высоко оценили усовершенствование.

На 19-х Всесоюзных соревнованиях спортсмены познакомились с новым двухместным планером Ш-16.

Конструкторы планеров:
Б. Шереметев (слева) и О. Антонов у планера Ш-10

Выдающийся советский авиаконструктор Олег Константинович Антонов, создатель знаменитых «Антеев», не менее известен и как конструктор спортивных и учебных планеров. Еще мальчиком он делал и запускал змеи, которые поднимались высоко в небо. Затем вместе с Сергеем Люшиным и другими товарищами начал строить модели самолетов. В 1923 г., когда в Саратове возникла организация ОДВФ, Олег Антонов организовал планерный кружок. Спустя год юный конструктор уже участвовал в состязаниях. Правда, удача обошла его.

Вскоре он построил новый планер – ОКА. Конструкцию признали хорошей. Но аппарат выдержал только шестнадцать полетов, а на семнадцатом развалился. Юноша понял – ему не хватает знаний. Поступил в Ленинградский политехнический институт, где потом построил еще один планер, на котором спортсмен Леонид Лось-Лосев выполнил около 500 полетов.

На 7-й Всесоюзный планерный слет, состоявшийся в 1930 г., молодой конструктор привез машины «Стандарт-2» и «Город Ленина». Последняя модель оказалась одной из лучших.

Окончив институт, О. Антонов стал начальником конструкторского бюро Московского планерного завода. Он наладил серийное производство ряда летательных аппаратов, в том числе «Стандарта», учебных планеров-парителей «Упар», «Догнать и перегнать», которые по своим летно-техническим данным оказались значительно лучше заграничных планеров подобного типа.

В 1933 г. О. Антонов строит серию машин «Рот-Фронт» и «Шесть условий». В последующем он ежегодно создает по новой модели, каждая из которых, по сравнению с предыдущей, обладала лучшими летными качествами и более совершенной формой. Многие планеристы выполняли на них труднейшие полеты, устанавливали всесоюзные и мировые рекорды.

В послевоенные годы О. Антонов конструирует учебные планеры А-1, А-2, рекордные А-9, А-10, А-11, А-15, пилотажный А-13. Одновременно создает замечательный самолет Ан-2, нашедший широкое применение в народном хозяйстве и авиационном спорте, потом Ан-10, Ан-12, Ан-24, «Антей» и т. д.

Еще работая на Московском планерном заводе, О. Антонов собрал вокруг себя группу талантливых молодых конструкторов, в числе которых был и Гурий Трошев, творец планеров ГН-1, ГН-2, ГН-3, ГН-4, ГН-5 и других. Примечательно, что с каждым из них связано то или иное спортивное достижение. Так, в августе 1934 г накануне 10-го слета планеристов его пятиместный планер с закрытой кабиной был переправлен на буксире самолета П-5 из Москвы в Коктебель в составе трехпланерного воздушного поезда. Поздней осенью, пролетев более 4 тыс. км на буксире, планер ГН-4 вернулся в столицу.

В день его прибытия в «Комсомольской правде», номер которой был посвящен итогам 10-го Всесоюзного слета планеристов, художники Кукрыниксы поместили на Гурия Трошева дружеский шарж с шутливой подписью:

Товарищ Грошев – человек известный,
Тем что планер построил пятиместный...

Примечательно, что планеры, подобные ГН-4, использовались и в дни Великой Отечественной войны.

Другой ученик О. Антонова – конструктор В. Емельянов – создал двухместные рекордные планеры «КИМ» и «Стахановец».

Особый интерес представляли планеры конструктора Б. Чарановского, который первым построил «параболу», парившую над склоном горы Узун-Сырт, «летающее крыло» БИЧ-1 и БИЧ-2, демонстрировавшиеся в послевоенные годы на воздушных парадах в Тушине.

Половина планеров, принимавших участие в 10-м Всесоюзном слете, была построена в 1934 г.
По пять конструкций представили О. Антонов и В. Грибовский, четыре – Г. Грошев, две – Б. Шереметев.

К следующим, 11-м Всесоюзным состязаниям конструктор В. Емельянов создал отличную высотную машину РВ-1, О. Антонов и Г. Грошев – универсальную АГ-1, которая была отличным парителем и позволяла выполнять фигуры высшего пилотажа, а Б. Шереметев подготовил двухместный учебно-тренировочный планер Ш-10, рассчитанный также на высотные полеты. Он же построил летающую лабораторию Ш-11. Этот комфортабельный двухместный планер имел специальное оборудование для научных наблюдений в области метеорологии.

В состязаниях участвовал и маленький учебный планер типа БС-5, на котором мастер советского планеризма И. Овсянников поднялся на высоту 4270 м.

Так, благодаря творческим усилиям талантливых деятелей советской авиационной техники, были созданы лучшие в мире планеры. Молодежь получила надежные крылья. Советским планеристам в предвоенные годы удалось подняться в небо выше всех, летать быстрее и дальше всех.

Надо сказать, что особенно широкий размах планерный спорт получил в тридцатые годы. На 7-м Всесоюзном слете, например, пилот Д. Кошиц сделал любопытное открытие. Планер «Гриф» совершенно спокойно летал внутри облаков, но как только попадал в разрыв между ними, его резко подсасывало вверх, но не выше облачного слоя. Планеристы установили также, что непосредственно над береговой полосой воздушный поток очень силен и достигает высоты 1800 м.

На этом же слете летчик В. Степанченок на планере «Красная звезда» конструкции С. Королева впервые в мире выполнил три «петли Нестерова». А ведь еще никто не знал, как поведет себя машина, выдержит ли она перегрузки, создаваемые на петле. Только конструктор и летчик-новатор верили, что эксперимент пройдет успешно. Этот аппарат выбран был не случайно. Планеры Сергея Павловича Королева отличались хорошими летными качествами, надежностью конструкции.

КРЫЛЬЯ КРЕПНУТ В ПОЛЕТЕ

В октябре 1932 г. на 8-м слете в Крыму на двухместном планере типа «Темп» конструктора Б. Шереметева планерист П. Головин установил мировой рекорд продолжительности полета. Парение в потоках обтекания продолжалось без посадки 14 ч 42 мин.

Летная биография рекордсмена весьма примечательна. Он окончил семилетнюю школу в Наро-Фоминске под Москвой, поступил учеником в артель плотников и за один год стал заправским мастером. Юноша много читал, увлекался техникой, тянулся к авиации. Вначале занимался в авиамодельном кружке, затем перешел в планерный. Участвовал в постройке планера «Нарофоминец», за что городская организация ОДВФ премировала молодого спортсмена поездкой в Крым на 3-и Всесоюзные планерные испытания. Там он впервые увидел легкокрылый аппарат в воздухе.

Когда П. Головину исполнилось 17 лет, он хотел поступить в летную школу, но не подошел по возрасту. Стал учиться в Московском строительном техникуме, упорно овладевал математикой, физикой, черчением. Создал кружок планеристов, организовал постройку летательного аппарата. Студенческой стипендии, конечно, не хватало на жизнь и постройку планера. Поэтому юноша перешел на вечернее отделение техникума и поступил работать чертежником в строительную контору. Свободное время посвящал любимому спорту.

Наконец, летательный аппарат был построен. Его перевезли на Центральную планерную станцию Осоавиахима. П. Головин быстро овладел техникой полета, все чаще и чаще парил в небе. Осенью 1929 г. он был принят в летную школу Осоавиахима, Закончив ее, начал работать инструктором, а затем командиром звена.

Павел Георгиевич Головин стал не только известным планеристом, но и одним из самых выдающихся наших летчиков. Ему посчастливилось первым долететь до Северного полюса. За этот подвиг П. Головин был удостоен звания Героя Советского Союза.

Позже прославленный летчик говорил: – Мой путь к полюсу начался давно, еще в те годы, когда мы, мальчишки, не подготовленные ни теоретически, ни практически, сами строили свои планеры, чтобы самим же на них и летать. Уже будучи летчиком, я не бросал этого занятия. Мировые рекорды на планере, которые мне удалось поставить, считаю не менее почетным делом, чем достижение Северного полюса. Ныне к услугам советских планеристов – и прекрасные конструкторы, и специальный завод, строящий планеры. А мы, помню, строили свой первый «Нарофоминец» сами, строили очень долго, однако планер так и не поднялся в воздух. «Нарофоминец-2» строили не меньше, но и он сломался в Коктебеле после четырех минут полета. Я полетел лишь на третьем по счету планере, в постройке которого участвовал сам. Но и он, полетав немного, сломался. Так что приходилось много, очень много энергии затрачивать на все, связанное с планеризмом...

История советского планеризма – это история использования многих достижений науки в летном деле, цепь научных открытий, позволившая разрабатывать новые теоретические законы, двигать вперед и технику, и практику полетов. Удивительно, но планеризм «захватывал» в свою орбиту радиотехнику, физику, астрономию, метеорологию, аэродинамику, математику, многие другие науки. Планеристы достигали больших успехов в искусстве парящих полетов, поднимались все выше и выше, летали все дальше, наращивали скорости полета.

Выше уже упоминалось, что на 7-м Всесоюзном планерном слете летчик В. Степанченок первым в мире на одноместном планере «Красная звезда» сделал «петлю Нестерова». Тем самым он доказал, что планеристов можно обучать фигурам высшего пилотажа на безмоторных аппаратах, используя «бесплатную» энергию природы.

Произошло это так. Узнав, что ветер дует с силой 15 м/с, В. Степанченок поднялся на планере СК-3, сделал крутой вираж и поплыл вдоль склона горы. Достигнув трехсот метров, он внезапно стал круто пикировать. На планеродроме начался переполох. Все решили: произошла поломка. Но в ста метрах от земли планер резко взмыл вверх, на какое-то мгновение замер, потом плавно перевернулся на спину, описал правильный круг и, как ни в чем не бывало, продолжал полет. За первой петлей последовала вторая, третья...

На земле наконец-то поняли, что произошло. Кто-то воскликнул:

– Мертвая петля!

Василий Андреевич Степанченок в отличие от других воздушных спортсменов начал заниматься планеризмом, будучи уже опытным летчиком. Юность его прошла в Маньчжурии, где отец работал на Китайско-Восточной железной дороге. До 1923 г. Василий и сам трудился на транспорте. Затем – учеба в Качинской летной школе и работа там же инструктором. На 6-х Всесоюзных планерных состязаниях он продержался в воздухе более десяти часов. Это был всесоюзный рекорд продолжительности полета. На 7-м слете Степанченок положил начало массовому движению планеристов за овладение фигурами высшего пилотажа, а на 8-м слете вместе с конструктором В. Грибовским доказал возможность буксировочного полета, совершив перелет из Москвы в Крым. Планер Г-9 вел Степанченок, самолет-буксировщик По-2 пилотировал В. Грибовский.

Продолжая осваивать фигуры высшего пилотажа, В. Степанченок выполнил за один полет 115 «петель Нестерова», причем 29 из них – подряд. Он первым сделал на планере переворот через крыло, штопор, полеты на спине.

Это доказывало огромные возможности аппарата и человека, в совершенстве владеющего машиной.

Экипаж первого воздушного поезда (слева направо): В. Степанченок, В. Грибовский и авиатехник Сугробов.

От слета к слету этот выдающийся мастер планеризма совершенствовал свое мастерство, увеличивал число фигур высшего пилотажа. Ряд мировых рекордов пали под его натиском.

П. Головин, В. Степанченок и другие мастера безмоторного полета отдавали все свои силы и способности развитию массового планеризма, подготовили десятки парителей. Все больше молодых рабочих и крестьян, комсомольцев стали заниматься планеризмом. Так, на 8-м Всесоюзном планерном слете феодосийский шофер С. Гавриш установил мировой рекорд высоты (2330 м), а пилот В. Бородин – продолжительности полета с двумя пассажирами (4 ч 01 мин). Подобные примеры не единичны.
Ведь уже в 1932 г. по качеству и количеству серийных планеров СССР обогнал все передовые в авиационно-техническом отношении капиталистические страны. Советский планеризм завоевал мировое первенство по числу принадлежащих ему рекордов.

В начале тридцатых годов планеризмом в стране стал руководить работник Центрального совета Осоавиахима Леонид Григорьевич Минов. Человек деловой, решительный и инициативный, он скоро завоевал большой авторитет. Известный в то время как парашютист, Минов быстро освоил технику пилотирования на безмоторных аппаратах и летал с большим увлечением. На 9-м, 10-м, 11-м Всесоюзных слетах планеристов он показал себя умелым организатором и требовательным руководителем.

С большим подъемом готовились планеристы к своему очередному слету, которые посвящался 10-летию со дня первых всесоюзных состязаний.

Шел 1933 г. Благодатная крымская осень. Оживленными стали улицы Коктебеля, обычно малолюдного и тихого селения. У всех на устах имена известных планеристов Степанченка, Гавриша, Анохина, Симонова. Еще бы, местные газеты уже сообщили о том, что на горе Клементьева состоится открытие 9-го слета планеристов

На гору Клементьева в день открытия слета приехали представители партийных организаций, рабочие Феодосии, военные моряки из Севастополя, отдыхающие из санаториев.

После парада участников на мачте взвился флаг соревновании. Более шестидесяти машин выстроены в ряд. Среди них немало новых. Здесь учебные «Стандарты», и «Упары» Антонова, парители Грибовского и Шереметева. Немного поодаль виден белоснежный ГН-2 – «ЦК Комсомола» совсем еще юного конструктора Гурия Грошева…

На переднем плане – Герой Советского Союза С. Анохин и Герой Социалистического Труда К. Тихонравов на горе Клементьева в сентябре 1973 г.

Состязания прошли на высоком спортивном уровне. С. Гавриш установил на планере «Темп» мировой рекорд высоты и продолжительности полета с пассажиром. Он продержался в воздухе 13 ч 17 мин, достигнув высоты 2530 м. Планерист А. Плесков установил новый мировой рекорд продолжительности полета с двумя пассажирами – 10 ч 29 мин.

На слете планеристов, проходившем в следующем году, выдающегося успеха снова добился С. Анохин. На учебном планере ГН-2 конструкции Г. Грошева он парил в потоках обтекания 32 часа. Этот полет явился сенсацией не только у нас в стране, но и за рубежом.

На примере жизни Анохина можно проследить путь советского спортсмена от планера к самолету. Свою спортивную деятельность Сергей начал с занятий в планерном кружке, в котором овладевали мастерством известные впоследствии спортсмены и летчики-испытатели Никодим Симонов и Игорь Шелест, спортсмен Евгений Степанов, ныне Герой Советского Союза, летчик Алексей Костичев и другие.

«Встречаясь, мы и сейчас вспоминаем наш планерный кружок, явившийся для нас прекрасной начальной школой, – писал С. Анохин. – Здесь мы получили первые авиационные знания. Дружный коллектив оказывал каждому члену кружка неоценимую помощь, поддерживал необходимую веру в успешное достижение цели».

Вместе с друзьями по кружку С. Анохин окончил Московскую планерную школу Осоавиахима и поступил в Высшую школу планеристов-парителей. Там он приобрел необходимые навыки

управления безмоторным аппаратом, стал инструктором планеризма. Совершенствуя свое спортивное мастерство, овладел техникой пилотирования самолета, искусством прыжка с парашютом, установил ряд мировых рекордов.

В марте 1938 г. С. Анохин с С. Гавришем выполнили ряд фигур пилотажа в перевернутом полете на планере. 18 января 1939 г. они же совершили впервые два полета на буксире на перевернутом планере. Вначале планер пилотировал С. Анохин, а за штурвалом самолета находился С. Гавриш. На следующий день они поменялись местами. Летали пилоты на учебном самолете и пилотажном Г-9.

На одном из слетов в Крыму было решено проверить планер на прочность. Это ответственное задание поручили выполнить Анохину. После того как аппарат в результате нарочито созданных перегрузок развалился в воздухе, испытатель выпрыгнул из него и благополучно приземлился на парашюте.

Стремление к экспериментированию отличает всю деятельность С. Анохина. Незадолго до Великой Отечественной войны он испытывал на разрушение планер новой системы. Аппарат некоторое время парил под облаками, затем летчик начал выполнять фигуры высшего пилотажа, постепенно усложняя их. Одна фигура резко сменялась другой. Наконец пилот бросил планер в пике. И вдруг от него стали отделяться куски обшивки. С. Анохин не растерялся и, воспользовавшись парашютом, покинул разваливающуюся машину.

– Почему вы поздно выбросились? — спросили его на земле.

– Я хотел изучить предельные возможности планера, чтобы помочь тем, кто будет впоследствии летать на нем, – спокойно ответил он.

В годы Великой Отечественной войны С. Анохин командовал эскадрильей планеров, участвовал в десантных операциях. Первый свой боевой орден получил за то, что на планере вывез из тыла гитлеровцев раненых партизан.

В послевоенные годы С. Анохин стал летчиком-испытателем. Однажды ему поручили испытать новую машину, причем так же, как и планер, на разрушение. Испытатель должен был подняться высоко в небо и довести перегрузки до такой степени, чтобы машина стала разваливаться в воздухе. Это давало возможность точно определить прочность самолета, выяснить сильные и слабые стороны конструкции. В одном из полетов во время выхода из пикирования опытный образец самолета начал разрушаться. Обломок ударил летчика в глаз, перебил руку. Но самообладание и на этот раз не изменило испытателю. С большим трудом он

сбросил фонарь с деформированной кабины и ценой колоссальных усилий перевалился за борт. Несколько секунд С. Анохин падал, не раскрывая парашюта, затем выдернул кольцо.

Несмотря на тяжелое ранение руки и потерю глаза отважный пилот удачно приземлился.

Казалось, что на этом его летная биография закончится. Но С. Анохин не сдался. Выйдя из госпиталя, начал тренировать руку и зрение. Для руки – гимнастика, а вот как тренировать единственный глаз? Решение пришло неожиданно простое – научиться с одного раза продевать нитку в игольное ушко. Ах, как трудно давалась эта элементарная операция! Но, в конце концов, летчик добился своего. А вскоре медицинская комиссия разрешила ему летать. Сначала на самолете По-2, затем и на других типах машин. Сергей Николаевич снова стал летчиком-испытателем.

Много раз участвовал в воздушных парадах. Каждый его полет отличался блестящим мастерством, подтверждением чего являются высокие правительственные награды. В 1953 г. за выдающиеся успехи в деле освоения новой авиационной техники Сергею Николаевичу Анохину было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Одним из первых советских летчиков он удостоен Государственной премии СССР.

На 10-м слете большого успеха добился и планерист Никодим Симонов. На планере Г-9 он парил 35 ч 11 мин. Наибольшей дальности достиг тогда Б. Киммельман. Его планер пролетел 110 км.

Несколько позже интересные экспериментальные полеты с использованием предгрозового фронта выполнил известный советский планерист И. Карташев. 21 июня 1935 г. на одноместном планере он пролетел 171 км, установив всесоюзный рекорд.

Осенью 1935 г. состоялся 11-й Всесоюзный планерный слет, последний из проведенных в Крыму. Воздушные спортсмены установили тогда девять новых мировых рекордов. Рекорд продолжительности полета на трехместном планере Ш-3 установил Д. Кошиц. Он пробыл в воздухе 11 ч 30 мин. Е. Зеленкова с пассажиром на борту на планере Ш-5 продержалась в воздухе свыше 12 часов, а М. Раценская на таком же аппарате установила мировой женский рекорд продолжительности полета (15 ч 39 мин), превысив на четыре часа рекорд, установленный немецкой планеристкой Ганной Рейтч.

Став рекордсменкой мира, Маргарита Карловна Раценская продолжала совершенствовать свое мастерство, воспитывала молодых спортсменов. Работая в Центральном аэроклубе СССР имени В. П. Чкалова, она вместе со своими учениками не раз демонстрировала на воздушных парадах искусство полета на планере. За высокое спортивное мастерство Советское правительство наградило ее тремя орденами.

Рекордсмен СССР и мира заслуженный летчик-испытатель Герой Советского Союза И. Сухомлин {1973 г,)

В день закрытия 11-го слета паритель В. Ильченко на планере КИМ-2 конструкции В. Емельянова с пассажиром на борту пролетел через весь Крымский полуостров с востока на запад, покрыв расстояние в 160 км. Абсолютный же рекорд продолжительности полета на двухместном планере конструкции В. Верзилова установил летчик В. Лисицын. Он находился в воздухе 38 ч 40 мин. Мастер планеризма И. Сухомлин на одноместном планере того же конструктора летал без посадки 38 ч 10 мин. Их полеты оказались исключительно сложными. Надо было обладать железной волей, выдержкой и выносливостью, быть подлинным мастером парящего полета в потоках обтекания, обладать отличным знанием метеорологии, чтобы правильно использовать восходящие потоки – эту могучую силу природы.

Здесь мы сделаем отступление и объясним, что такое восходящие потоки, ибо без этого трудно представить всю трудность полетов С. Анохина, Н. Симонова, И. Сухомлина, В. Лисицына и других парителей.

Восходящие потоки бывают трех видов: термические, восходящие потоки облаков и потоки обтекания. Первые возникают вследствие неравномерного нагревания земной поверхности и, следовательно, неравномерного выделения ею тепла. Так, свежевспаханная земля, поля, покрытые небольшой растительностью, нагреваются гораздо быстрее, чем лесные массивы, болота и водные пространства. Теплый воздух над пашней всегда стремится подняться вверх. Это и есть термический поток. Он достигает 1000-1500 м высоты, а порой и больше.

Иногда летом мы можем определить термические потоки по поведению птиц в воздухе. Так, в знойный день в поле приходится наблюдать, как птицы, распластав крылья, парят кругами над совершенно ровным местом.

Часто они набирают большую высоту, не сделав ни одного взмаха крыльями. Такое парение птиц – первое свидетельство наличия восходящих термических потоков.

Достигнув своей вершины, термический поток, как правило, заканчивается образованием кучевого облака, где начинают действовать восходящие потоки облаков. Происходит это потому, что, чем больше высота, тем ниже температура воздуха. Поэтому поднимаемые термическим потоком воздуха водяные пары остывают и конденсируются, образуя облака самых различных форм и очертаний, но чаще всего – белые, куполообразные, клубящиеся, которые мы называем кучевыми.

Основными условиями их образования являются термическая конвекция и турбулентный обмен при неустойчивом распределении температуры воздуха по высотам, хотя бы в нижнем двухкилометровом слое тропосферы. Чем меньше влагосодержание и выше температура воздуха, тем на большей высоте находятся кучевые облака. В южных районах нередки случаи, когда они наблюдаются на высоте более 2 км.

В кучевых облаках хорошо развита турбулентность. Однако преобладающими являются восходящие потоки, скорость которых достигает 5-7 м/с, а в мощных кучевых облаках они бывают 10-15 м/с и более.

Кучевые облака особенно благоприятствуют парящим полетам на дальность, на скорость по треугольному маршруту, на выигрыш высоты, полетам с возвращением на старт.

Потоки обтекания возникают в зависимости от рельефа местности. Все мы привыкли к ветрам, являющимся, по сути, не чем иным, как горизонтальным перемещением воздуха. Однако он может перемещаться не только горизонтально, но и вертикально. Ветер, встречая на своем пути возвышенность, поднимается вверх по склону горы и, обогнув вершину, спускается вниз. Таким образом, у «лобового» склона возвышенности мы будем наблюдать восходящий воздушный поток, а у «тыльного» – нисходящий.

Свои рекорды С. Анохин, Н. Симонов, И. Сухомлин, В. Лисицын и другие парители сумели установить потому, что отлично знали особенности потоков обтекания и умели правильно их использовать. Вот короткий рассказ о том, как были установлены рекорды продолжительности полета.

...Осень вступала в свои права. Увядшие листья легли золотистой россыпью на крымскую землю. Спортсмены долго ждали ветров, а их все не было. Синоптики заверяли, что устойчивых ветров можно ожидать лишь в начале октября. Как долго они продержатся, и смогут ли парители выполнить намеченное, никто не знал. Когда же, наконец, 2 октября задул южный ветер, И. Сухомлин и В. Лисицын тотчас взлетели. И. Сухомлин не спеша набрал высоту.

– В воздухе было людно, – рассказывал он впоследствии. – Планеристы заполнили поднебесье. Как мне ни была приятна хорошая компания, я предпочел податься прочь. И только один попутчик, орел, следовал за мной. Он широко распростер крылья и ни на миг не отставал от меня...

Рекорд, который предстояло побить Сухомлину, составлял 35 ч 1 мин. Это означало, что планерист должен провести в полете самое меньшее полтора суток. Первый день закончился хорошо. Набирая необходимую высоту, подолгу паря и искусно планируя, И. Сухомлин мастерски держался в небе.

Наступил вечер. Стемнело. Пилот включил фонарь. Вспыхнули огоньки и на планере В. Лисицына. Планеристы ночью чувствовали себя так же уверенно, как и днем. Начальник слета спросил по радио (на 10-м и 11-м планерных слетах впервые в нашей авиации проводилось испытание двусторонней радиосвязи), не нужно ли мне чего-нибудь, и осведомился, побью ли я рекорд? – рассказывал И. Сухомлин.– «Без этого не сяду»,– отвечаю. «В час добрый! Передаю микрофон Кошицу». «Не заснул?», – раздался веселый голос. «Не успел». «То-то же. Станет скучно – вызовешь меня. Пойду пока сосну».

Снова настала тишина. Смотреть приходилось в оба: в воздухе другие планеры путешествовали без света.

Ночь проходила не очень быстро, но все же прошла. Солнце медленно выползало из-за горизонта.

– Доброе утро! – раздалось в наушниках.

– День добрый!

– Проголодались? – это спрашивает Кошиц. – Готовьтесь, скоро подам завтрак. Сперва накормлю Лисицына, потом вас.

– Милости просим!

Вскоре появилась машина Д. Кошица. Он спустил на канате сверток, но В. Лисицын не поймал его – завтрак достался И. Сухомлину.

– Эй! Это не вам! – кричит Кошиц.

Все есть в пакете, кроме холодной воды! А пить хочется до смерти. Второй и третий продуктовый пакеты также попали И. Сухомлину. В них все то же: какао, шоколад, печенье, а воды нет.

Время течет, солнце палит нещадно, поспать бы...

– Поворачиваю машину,– рассказывал И. Сухомлин, – против ветра, так легче. И вдруг откуда-то из туманной дали доносится: «Товарищ Сухомлин, вы меня слышите? Качните крыльями». Качнул. А из наушников несется: «А я думал, что вы задремали...».

– Я действительно задремал, но об этом лучше промолчать. Чем заняться? Разыщу Лисицына, и условимся о «сферах влияния» в следующую ночь. Лисицын парит в гуще других планеров. Совсем уже настиг его, откуда ни возьмись, планер Дуси Зеленковой, Проворно нырнул под ее машину, потом обернулся, вытер холодный пот, выступивший на лбу... Дуся милостиво грозит пальцем. Хорошо, что разминулись. Сон отшибло надолго.

– Вечер подкрался незаметно. Зажег свет, а он горит тускло. Прошу на всякий случай разжечь костры на земле. Все больше хочется спать, а спать пока рано. Рекорд все еще принадлежит немцам. Мои фонари мигают и, наконец, гаснут. Теперь я хорошо вижу светящийся циферблат часов. Считаю время, проведенное в воздухе. Тридцать шесть часов восемнадцать минут. Сразу не могу сообразить: много это или мало. И вдруг осеняет: рекорд побит, рекорд мой, рекорд наш! Все в порядке.

– Летаю еще часа два. В полночь на старте выкладывают сигнал посадки. Что же, можно и сесть. Тем более что усталость дает себя знать – сводит ноги.

Приземляюсь и слышу веселый голос Кошица: «Молодчина! Побил рекорд: тридцать восемь часов десять минут».

Слышу его, как сквозь сон. До смерти хочу спать.

И больше ничего. Но спать нельзя, не вернулся Лисицын. Как-то он? Когда сядет? И я смутно догадываюсь, что рекорд не мой, а Лисицына. Он парил еще полчаса. Меня это нисколько не тревожит. Все одно – рекорд наш, советский!

...Взлетев со склона горы на двухместном планере с пассажиром на борту, В. Лисицын стал летать вдоль склона. Планер имел одно управление, вести машину приходилось только В. Лисицыну. В дневное время сила воздушных потоков позволяла ему уходить от горы на значительное расстояние и подниматься выше ее вершины. Ночью же ветер ослабевал, и пилоту, чтобы удержаться в воздухе, приходилось почти вплотную прижиматься к горе, летать в нескольких метрах от вершины, а иногда и ниже ее. При этом следует учесть напряжение от полета темными крымскими ночами, усталость, вызванную пребыванием в воздухе днем, опасностью налететь на гору, выйти из восходящего потока и совершить вынужденную посадку. Но В. Лисицын с честью выдержал все испытания.

На следующий день стало известно: И. Сухомлин установил мировой рекорд полета на одноместном планере, а В. Лисицын – на двухместном планере с пассажиром.

В 1935 г. СССР еще не входил в Международную авиационную федерацию, поэтому рекорды С. Анохина, Н. Симонова, М. Раценской, И. Сухомлина и В. Лисицына не были зарегистрированы как мировые, хотя и намного превосходили тогдашние достижения зарубежных планеристов.

Этот год как бы подвел черту под завоеваниями советских планеристов за 12 лет. Освоив в совершенстве парение в потоках обтекания, они приступили к полетам в термических потоках и с кучевыми облаками, стали овладевать мастерством парящих полетов над равнинной местностью.

Нельзя не сказать о Высшей планерной школе в Крыму, которая проделала огромную работу, подготовив для! нужд планерного спорта многочисленные и высококвалифицированные кадры инструкторов. Они в совершенстве освоили буксировочные полеты и пилотаж на безмоторных аппаратах, обучили этому многих парителей, создали стройную методику обучения.

Можно сказать, что советские планеристы в том году вышли на широкие просторы. Они все чаще «наступали на пятки» своим зарубежным коллегам.

Первый, официально зарегистрированный ФАИ мировой рекорд наших планеристов принадлежит В. Ильченко, который в 1936 г. пролетел по прямой на двухместном планере 133,4 км.
Затем последовали достижения:
И. Овсянникова – высота полета 4257 м,
Б. Киммельмана – дальность 486 км,
И. Карташева – дальность 426 и 501 км.

В 1937 г. В. Расторгуев за один месяц установил три мировых рекорда дальности полета, пролетев 539, 602 и 652 км.
За выдающиеся достижения он одним из первых советских планеристов был награжден орденом. Спортсмен П. Савцов пролетел до намеченного пункта вначале 415 км, а затем 602 км.

Штурм рекордов продолжался. Одна победа следовала за другой. Вместе с мужчинами боролись за завоевание высоких спортивных достижений и наши девушки. Особенно выдающихся успехов в парящих полетах на дальность добилась
Ольга Клепикова - инструктор Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова - 6 июня 1939 г. она на одноместном планере «Рот-Фронт-7» конструкции О. Антонова пролетела по прямой свыше 749 км. Это был абсолютный мировой рекорд дальности полета на планере! Мужчинам удалось его перекрыть только через 12 лет, а женщинами он не побит и до настоящего времени (1976г.).

Перед Великой Отечественной войной советским мастерам безмоторного полета принадлежало 13 мировых рекордов из 18, зарегистрированных Международной авиационной федерацией. Ведущие планеристы страны В. Расторгуев, В. Ильченко, И. Карташев, О. Клепикова, С. Анохин, И. Сухомлин, В. Лисицын, И. Овсянников, М. Раценская, Е. Зеленкова, П. Савцов, Л. Великосельцева, Е. Прохорова, Б. Киммельман, И. Коротов, Н. Макаров и другие своими победами доказали, что они по праву – лучшие парители мира!

Летчик-планерист И. Овсянников

Гитлеровское нашествие прервало мирный труд советского народа, Многие планеристы добровольно ушли в ряды Советской Армии, со спортивных планеров пересели на десантные машины и вели активные боевые действия в тылу врага. Известные спортсмены С. Анохин, В. Ильченко, Г. Малиновский, В. Выгонов, П. Савцов, И. Карташев и другие готовили молодежь к полетам на десантных планерах, испытывали и вводили в строй новую технику.

Особое место в то время занимало обучение ночным полетам. Подразделения планеристов доставляли людей и боеприпасы партизанам, выполняли другие боевые задачи, как правило, ночью.

Когда на партизанских базах еще не было площадок, пригодных для приема самолетов, наиболее эффективным средством для оказания помощи народным мстителям были планеры. Огромные десантные машины **А-7** конструкции О. Антонова, **Г-11** В. Грибовского и **КЦ-20** Д. Колесникова и П. Цыбина на буксирах за самолетами доставлялись ночью в район посадки. В этом месте планеры отцепляли, самолеты улетали обратно, а планеристы самостоятельно приземлялись на обозначенные площадки, организовывали высадку людей и выгрузку боеприпасов, снаряжения, медикаментов.

Герой Советского Союза Сергей Анохин

Гитлеровская разведка никак не могла понять, какие самолеты садятся к партизанам и откуда советское командование берет их столько. Фашисты не раз пытались устраивать для планеристов ловушки. Заслышав в небе гул моторов, они зажигали на земле большие костры, рассчитывая на то, что наши авиаторы ошибутся и сядут к ним. Но точность, глазомер, выдержка, умение хорошо ориентироваться в воздухе – все это как нельзя лучше пригодилось бывшим спортсменам – ни один из них не попался на удочку врага. А летать было трудно. Стремясь доставить народным мстителям как можно больше боеприпасов, снаряжения и продовольствия, пилоты зачастую брали на борт груз, значительно превышавший тот, что предусматривался инструкциями. Попав в партизанский край, и не всегда имея возможность сразу же вернуться на Большую землю, летный состав нередко включался в боевую жизнь, участвовал вместе с партизанами в операциях против гитлеровских войск.

Планеристы С. Анохин, С. Ефремов, В. Выгонов, И. Борисов, Ю. Сушилин, Б. Комиссаров, Г. Малиновский и многие другие, участвуя вместе с партизанами в боях против фашистских захватчиков, проявили себя как бесстрашные воины. Григорий Степанович Малиновский, например, провел в тылу врага целый год. За отвагу и мужество он был удостоен орденов Ленина и Красного Знамени.

Но планеристы участвовали в войне не только на своих безмоторных аппаратах или в партизанских отрядах. Многие сели за штурвалы боевых самолетов и громили врага в воздухе и на земле. В. Ефименко, Г. Лисецкий, Н. Макаров, Я. Рудницкий, И. Мартынов и другие были достойными бойцами наших доблестных Военно-Воздушных Сил.

Не обошлось, конечно, и без потерь. На боевом посту погибли замечательные советские планеристы И. Карташев, М. Романов, В. Романов, И. Овсянников и многие другие. Память об их славных делах навсегда сохранится в сердцах советских людей.

Группа бывших планеристов-десантников

Имя планериста Ивана Овсянникова было широко известно уже в предвоенные годы. Новатор, экспериментатор, он многое сделал для развития планеризма. Война застала его в Вильнюсе, на посту начальника республиканского аэроклуба. Он пересел с учебного самолета на боевой истребитель и с первых же дней войны храбро сражался с врагом. Довелось ему воевать на Западном, Южном, Сталинградском и 4-м Украинском фронтах. Совершил в общей сложности свыше трехсот боевых вылетов. На его счету немало уничтоженных фашистских самолетов, боевой техники и живой силы врага. В разгар сражений на Волге, а потом в Донбассе И. Овсянников командовал эскадрильей штурмовиков.

8 апреля сорок четвертого года гвардии майор Иван Овсянников вылетел со своей группой на штурмовку укреплений противника в населенном пункте Тархан, что южнее Сиваша. При подходе к цели штурмовиков встретил сильный заградительный огонь. Но они, маневрируя, продолжали идти вперед.

Овсянников перевел свою машину в пикирование, и в этот момент в нее угодил зенитный снаряд. Вспыхнуло пламя. Отважный летчик направил свой горящий самолет в скопление врага.

– Прощайте, друзья. Я умираю за Родину. Бейте фашистов до полной победы! – услышали летчики в наушниках голос своего командира.

Через несколько секунд охваченный пламенем штурмовик с грузом бомб врезался в колонну немецких автомашин, бензовозов и танков. Раздался оглушительный взрыв.

Так погиб славный планерист, верный сын Родины Иван Демидович Овсянников. Он отдал жизнь в борьбе с заклятым врагом, за счастье своего народа.

ПОСЛЕ ВЫНУЖДЕННОГО ПЕРЕРЫВА

Победными залпами салюта закончилась Великая Отечественная война. Страна залечивала тяжкие раны, восстанавливала разрушенное хозяйство. Мирное строительство потребовало дальнейшего развития науки, культуры, спорта. И вновь на планерных станциях и в аэроклубах оборонного Общества закипела работа: воздушные спортсмены стали готовиться к своим первым послевоенным, 16-м по счету, соревнованиям. Правда, организовать их удалось лишь в августе 1950 г., в поселке Саракташ Оренбургской (тогдашней Чкаловской) области.

Впервые после десятилетнего перерыва сюда собрались планеристы из многих республик и городов страны. Это была встреча друзей, давно мечтавших снова помериться силами под облаками, обменяться опытом, испытать новые конструкции.

Надо сказать, что место и время соревнований были выбраны не особенно удачно. Местные условия и метеорологическая обстановка не позволили добиться высоких показателей. Тем не менее, состязания прошли с большим подъемом. А главное, после долгого перерыва спортсмены получили достаточную тренировку, освоили новые машины, обсудили пути дальнейшего развития планерного спорта.

В следующем году весной в Калуге, в том самом городе, где жил и творил замечательный русский ученый, основоположник астронавтики Константин Эдуардович Циолковский, состоялись 17-е Всесоюзные соревнования планеристов.

На огромном лугу собрались десятки тысяч калужан, гостей из Москвы и других городов.

Соревнования открыл председатель Центрального комитета ДОСАВ Герой Советского Союза Н. Каманин. Он сказал, что планерный спорт имеет большое военно-прикладное значение, и пожелал участникам новых успехов.

Состоялся воздушный парад, на котором свое мастерство продемонстрировали летчики, планеристы, парашютисты. Затем началась спортивная борьба мастеров безмоторного полета, среди которых выступали В. Ильченко, В. Ефименко, С. Анохин и другие. На планере А-9 Виктор Ильченко пролетел за 7 ч 23 мин 488 км. Этот результат был лучшим послевоенным достижением наших парителей, причем, впервые в истории планеризма Ильченко в парящем полете пересек холодный фронт. Не удивительно, что он и завоевал звание абсолютного чемпиона СССР по планерному спорту. На второе место вышел Вячеслав Ефименко. Победителем соревнований на точность взлета, расчета и посадки стал Сергей Анохин.

Соревнования прошли весьма успешно. Участники совершили много полетов, обогатились опытом, что вскоре благоприятно отразилось и на спортивной работе в аэроклубах.

Восемнадцати кратная рекордсменка СССР и Мира А. Самосадова

Этот год стал переломным и в рекордных достижениях. Вскоре после соревнований установили мировые рекорды М. Пылаева и А. Медников. На планере А-9 конструкции О. Антонова Марина пролетела до намеченного пункта с возвращением на старт 226 км, а Александр на таком же планере прошел 100-километровый треугольный маршрут со скоростью свыше 77 км/ч.

Серпуховская планеристка мастер спорта Анна Самосадова, вернувшись с соревнований, совершила рекордный полет в заранее намеченный пункт, пройдя от Серпухова до Тамбова на планере А-9 расстояние свыше 364 км. В следующем году эта замечательная планеристка подарила Родине два мировых рекорда скорости в полетах по 100-километровому треугольному маршруту на одноместном и двухместном планерах.

Большими победами ознаменовался и спортивный сезон 1953 года. В мае установил свой очередной рекорд заслуженный мастер спорта СССР Виктор Ильченко.

На двухместном планере А-10 с пассажиром на борту он пролетел по прямой около 830 км. Его достижение было абсолютным Мировым рекордом в течение многих лет.

Расскажем об этом полете несколько подробнее.

В двенадцатом часу дня 26 мая Ильченко отцепился от самолета в районе Кунцево, на высоте 900 м. Мощное кучевое облако, висевшее над головой, тянуло планер кверху со скоростью 2 м/с. Для начала это было неплохо. Но планерист определил, что соседнее облако еще более мощного развития. Подлетел к нему, подъем увеличился до 3 м/с. Высота стала быстро нарастать, Скоро стрелка высотомера показала 1800 м. Таким образом, всего через десять минут после отцепки от самолета планерист взял курс на Волгоград.

Ветер дул попутный. Планер А-10, почти не теряя высоты, быстро удалялся к югу. Впереди показался город Подольск. Стали попадаться отдельные полосы снегопада, видимость ухудшилась. Началось постепенное обледенение. Спортсмен сразу же ушел из этой зоны. Но на пути появились кучево-дождевые облака, а около полудня в районе Каширы пришлось снова пересечь зону снегопада. Высота полета обледеневшего планера упала с 1600 до 900 м. Облачность увеличилась до 10 баллов. Создалась угроза преждевременной посадки.

Но вот впереди по курсу появились разрывы в облаках, и Ильченко сразу же направил туда свою машину. Метеообстановка улучшилась, и опасность миновала. Набрав 2000 м, планерист решил перелететь через Оку. Так, периодически восстанавливая высоту и пересекая полосы дождей и снегопадов, планер летел, не отклоняясь от намеченного курса.

В 14 ч 30 мин Ильченко пролетел город Мичуринск. Высота 1900 м. Облачность девять баллов, кучево-дождевая и разорванно-дождевая. К концу четвертого часа полета в районе Тамбова спортсмен попал в сложную метеорологическую обстановку. Слоисто-дождевые облака затянули все небо. Аппарат неудержимо шел вниз. Пилот делал спирали то в одну, то в другую сторону, но нигде и намека не было на восходящие потоки. Высота продолжала неумолимо падать.
Экономя каждый метр, Ильченко умело маневрировал, приближаясь к формировавшимся кучевым облакам. Борьба с воздушной стихией продолжалась более получаса. Однако за это время так и не удалось найти ни одного восходящего потока. Планер снизился до 700 м. Вместе с высотой падали и надежды на успех. Однако опытный спортсмен не терял самообладания и продолжал бороться со стихией. И не зря. Подведя планер к двум формирующимся облакам, Виктор почувствовал, что его легонько потянуло вверх. А высота всего 650 м. Стрелка вариометра замерла на «0». Это уже хорошо.

Виктор выполнил одну спираль, другую. Есть! Вариометр показал подъем!

«Бой за высоту» длился полтора часа. Именно в это время планерист проявил волю, выдержку, самообладание, трезвую оценку создавшейся обстановки. Вместе с облаками Ильченко уклонился от курса на 60 км. Но и это его не смутило. Он знал, что, преодолев зону плохой погоды, можно будет продолжать полет по намеченному пути.

К пяти часам вечера под крылом показался город Борисоглебск. Спортсмен, чувствуя большую усталость, все-таки решил идти к Волгограду.

Запас высоты и хорошая метеообстановка позволяли надеяться на успех. Временами планер набирал высоту 2200 м. Его путевая скорость превышала 120 км/ч.

Однако, гряда мощно-кучевой облачности, под которой проходил полет от Борисоглебска, начала медленно распадаться. Расстояние между облаками увеличивалось. Приходилось много времени тратить на восстановление высоты.

Перед станцией Фролово облачность окончательно рассеялась. Впереди показалось чистое небо. Солнце близилось к закату. Но на горизонте уже возникли контуры города-героя.
Набрав максимальную высоту у последнего облака,
Ильченко повел планер вперед, выбирая площадку для посадки.
В 20 ч 40 мин вечера он приземлился недалеко от города, пролетев по прямой около 830 км. Весь полет продолжался 8 ч 38 мин.
За это время Ильченко 29 раз восстанавливал высоту.
Им было выполнено около 900 спиралей и в общей сложности набрано 26 810 м высоты. На это было потрачено около четырех часов времени. Средняя путевая скорость по маршруту составила 101 км/ч.

В августе 1954 г. собравшаяся на очередное заседание е Лондоне планерная комиссия Международной авиационной федерации присудила Виктору Ильченко за выдающееся достижение в области безмоторного полета за 1953 г. высшую награду ФАИ – медаль Отто Лилиенталя.

Спортивная жизнь Ильченко является для молодежи образцом, достойным подражания. Более тридцати лет он занимался планеризмом, устанавливал все новые и новые рекорды. Его спортивному долголетию можно позавидовать. Первый рекорд он завоевал в 1935 г., а последний – в 1964 г. Много лет В. Ильченко, будучи тренером, готовил спортсменов в Серпуховском авиаспортклубе. Одной из первых его учениц была мировая рекордсменка Ольга Клепикова. У него учились также восемнадцатикратная рекордсменка Советского Союза и мира заслуженный мастер спорта СССР Анна Самосадова, абсолютный чемпион 1961 г., рекордсмен мира Владимир Чувиков, победитель всесоюзных соревнований мастер спорта Олег Суслов и другие. Они всегда тепло отзываются о своем учителе и старшем товарище.

С каждым годом планерный спорт становился все более массовым. В различных городах открывались новые авиаспортклубы, планерные станции. Спортсмены все больше внимания уделяли парящим полетам, чаще ходили по маршрутам. Стали регулярно проводиться всесоюзные соревнования, в которых участвовало много молодых спортсменов. Они уверенно вступали в борьбу с ветеранами. Появились новые чемпионы страны: Н. Слесаренко, М. Веретенников, Н. Кислицына, В. Крылов, М. Захарова. В. Гончаренко и другие.

Быстрый рост планеристов-разрядников привел к тому, что в середине пятидесятых годов у нас стал ощущаться недостаток в хороших планерах-парителях. Учебные и тренировочные машины Бро-9, Бро-11, Бро-12 конструкции Б. Ошкиниса, МАК-15 конструкции М. Кузакова уже не могли удовлетворить возросших запросов, а такие планеры, как ПАИ-6 конструкции А. Пьецуха, А-9 и А-10 конструкции О. Антонова, выпущенные в ограниченном количестве, постепенно изнашивались и выходили из строя.

Создавшееся положение не могло не беспокоить планеристов-спортсменов и авиационную общественность в целом. Центральным комитетом оборонного Общества были приняты меры для обновления и пополнения планерного парка.
В 1957-1958 гг. в авиационные клубы стали поступать КАИ-12 конструкции коллектива Казанского авиационного института, «Пионер» и «Бланик», закупленные в Чехословакии, а потом А-11, А-13 и А-15 конструкции О. Антонова. Спортивная работа в клубах заметно оживилась.

С получением первоклассного парителя А-15 качался новый этап в штурме рекордов. На 1 января 1961 г. в таблице Международной авиационной федерации четверть всех планерных рекордов значилась за нашими спортсменами.

Большого успеха в 1960 г. добился днепропетровский планерист мастер спорта Михаил Веретенников. За два месяца он установил два мировых рекорда.

Инженер П. Цыбин и заслуженный мастер спорта СССР Виктор Ильченко (1973 г.)

Скоростной полет по стокилометровому треугольному маршруту для планеристов является своего рода спринтерской дистанцией, ибо здесь увеличить скорость на один километр в час так же тяжело, как для легкоатлета выиграть одну десятую секунды в беге на 100 м.

Долгое время никому не удавалось перешагнуть рубеж скорости 100 км/ч. Но улучшилось качество планеров, выросло мастерство парителей, и этот барьер был взят. В начале 1960 г. мировой рекорд скорости по 100-километровому маршруту принадлежал американскому планеристу Р. Шредеру и равнялся 107,040 км/ч.

М. Веретенников, летая на планере А-15, убедился, что на этой машине можно вступить в борьбу с американцем.
И вот 6 мая 1960 года Михаил делает попытку установить мировой рекорд. Полет был удачным. 100-километровую дистанцию удалось пройти со средней скоростью 111,388 км/ч. Прежний мировой рекорд американца превышен более чем на четыре километра!

Чемпионы и рекордсмены СССР
В. Ефименко (слева) и В. Гончаренко

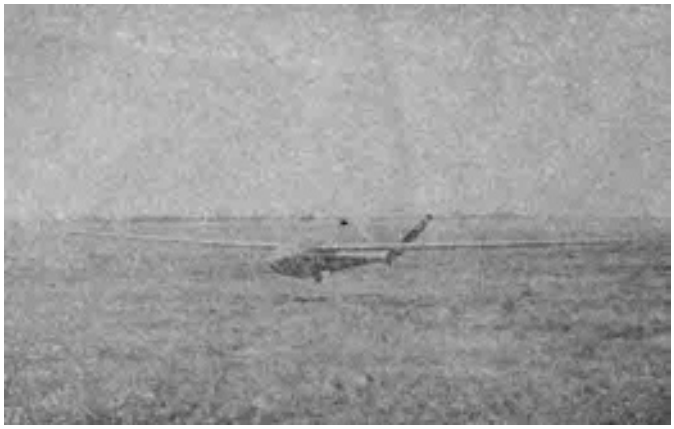
Полтора месяца спустя, 18 июня 1960 г., Веретенников решил вернуть Советскому Союзу и мировой рекорд дальности полета в намеченный пункт, который принадлежал тогда, французу Р. Фонтею. Пройдя в сложных условиях 714 км, днепропетровский спортсмен совершил посадку у намеченной цели. Таким образом, рекорд Фонтея был превышен на 36,4 км.

Счет достижениям в 1961 г. открыли «старики» Виктор Ильченко, Вячеслав Ефименко и Михаил Веретенников:
26 мая Ефименко и Веретенников вылетели в скоростной полет по замкнутому 200-километровому маршруту: Вячеслав – на двухместном, а Михаил – на одноместном планере. Оба парителя установили всесоюзные рекорды.
В. Ефименко прошел 200-километровую дистанцию со средней скоростью 80,924 км/ч, а М. Веретенников – 89,563 км/ч.

Несколько позже подобный полет состоялся по 300-километровому треугольнику. На этот раз на двухместном планере летел Ильченко, а на одноместном – Ефименко. Скоростной полет по большому треугольнику сложен. Если изменяется направление полета, то ветер из «попутчика» и «друга» становится «противником». Часто приходилось покидать хорошую гряду облаков, идущую вдоль одного из отрезков маршрута, и переходить в плохие парящие условия на другой стороне треугольника. Но опытные планеристы отлично справились с поставленной задачей, установив два новых всесоюзных рекорда. В. Ильченко показал среднюю скорость 77,215 км/ч, а В. Ефименко – 78,611 км/ч.

Вообще, июнь 1961 показался «урожайным» на рекорды. В полете на двухместном планере по 100-километровому треугольному маршруту вновь отличился В. Ильченко – он сумел показать скорость 96,12 км/ч,

В Душанбе молодой спортсмен Б. Керопян, с пассажиром на борту поднялся на высоту 5250 м, в Ашхабаде В. Першуков на двухместном планере добился выигрыша высоты 3640 м. Мастера спорта москвичи Ю. Лейфер и Э. Хусу пролетели в намеченный пункт с возвращением на старт по 438 км. Лейфер летел на «Бланике» в одноместном варианте, а Хусу – с пассажиром на борту.



Планер А-15 идет на посадку

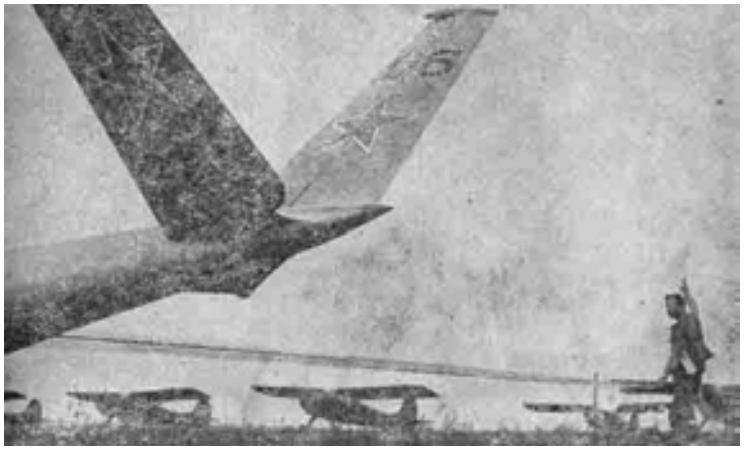
Не отставали от мужчин и наши женщины – серпуховчанка А. Самосадова, киевлянка З. Соловей и москвичка И. Горохова.

Особо следует отметить успех Зинаиды Соловей. За лето 1961 г. она установила три женских всесоюзных рекорда: на двухместном планере на дальность полета с возвращением на старт – 230 км,
а также на дальность полета в намеченный пункт – 280 км,
на одноместном планере дальность полета – 466,7 км.
В последующие годы замечательная спортсменка установила еще ряд всесоюзных и мировых рекордов.

Этот штурм рекордов показал, что у планеристов Страны Советов вновь выросли «большие крылья», и они готовы к самым серьезным испытаниям. Последующие события полностью подтвердили эти прогнозы.

БОЛЬШИЕ СТАРТЫ

В июле 1961 г. в городе Сумы на Украине состоялся розыгрыш 24-го Всесоюзного лично-командного первенства, и одновременно проводились финальные состязания! Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта. По количеству участников и команд, по наличию современных планеров и самолетов-буксировщиков эти соревнования стали самыми массовыми после войны. В них приняли участие команды союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике, Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова. Каждый из 59 участников имел свой планер «Бланик», 20 самолетов-буксировщиков Як-12 обеспечивали быстрый подъем в воздух, поэтому все спортсмены получили возможность выступать в равных условиях.



На старте…

В программу соревнований входили скоростные полеты по 100-, 200- и 300-километровым треугольным маршрутам и полет в намеченный пункт с возвращением на старт.

Проходили они в сложной метеорологической обстановке – частые грозы, ливневые дожди, сильные ветры. Но, несмотря на это, планеристы продемонстрировали возросшее мастерство.

Кульминационным пунктом соревнований явился скоростной полет по 300-километровому треугольному маршруту.

Целую неделю ожидали погоды. То безоблачное небо, то ливневые дожди с грозами мешали спортсменам выполнить одно из самых сложных упражнений программы. Наконец, в воскресенье 23 июля утром появились первые признаки «парящей погоды»: невидимая рука природы разбрасывала по небу белоснежные хлопья облаков.

Спортсмены заспешили с подготовкой к вылету. Все рвались в воздух, и вскоре 59 планеристов закружились под облаками. Однако, через несколько минут, буквально на глазах, погода начала портиться. Надвигалась гроза. Планеры начали спешно уходить на маршрут группами.

Пилоты по-разному строили план полета. Одни пошли в обход грозового облака, другие стали пробиваться вдоль его кромки. Стартовавшие последними оказались в тяжелом положении. Дождь и гроза преградили путь. Облака размыло, восходящие потоки исчезли. Двадцать планеров вынуждены были возвратиться на свой аэродром, но остальные продолжали полет. Судьи связались по радио со спортсменами, находящимися в воздухе. Те передали, что условия сложные, но лететь можно. Однако в судейскую коллегию начали поступать сведения, что планеристы один за другим совершают вынужденные посадки. Создавалось впечатление, что день опять пропал даром. Ведь прошло более шести часов, а финишную линию не пересек еще ни один планер. Судьи уже готовились убирать финиш, как вдруг на горизонте показались три едва заметные точки. На аэродроме все оживились...

Через несколько минут финишировал Виктор Гончаренко, вторым – Борис Старостин, третьим – Владимир Чувиков. Когда судьи подсчитали результаты, выяснилось, что эта тройка отважных прошла дистанцию с одинаковым временем – 6 ч 27 мин. Такого совпадения не было ни разу за всю историю советского планеризма. Что помогло им преодолеть грозы и ливни? Воля, выдержка, настойчивость, отличная физическая подготовка, природный талант – вот благодаря чему спортсмены сумели показать высокий класс безмоторного полета.

Золотая медаль чемпиона в этом упражнении была присуждена Б. Старостину, серебряная – В. Чувикову, бронзовая – В. Гончаренко.

Абсолютным чемпионом страны тогда стал представитель молодого поколения планеристов – Владимир Чувиков. Он одержал крупную победу. Восемь медалей (за призовые места в многоборье и по отдельным упражнениям) и приз журнала «Крылья Родины» явились достойной наградой талантливому спортсмену.

Сенсацией на соревнованиях стала и победа малоизвестного в то время литовского планериста Иозаса Ярушавичуса. Впервые выступая на всесоюзных состязаниях, он обошел многих опытных парителей и завоевал бронзовую медаль по сумме многоборья. Надо сказать, что и в целом внушительная победа литовской команды, занявшей второе место, для многих явилась неожиданностью. Участвуя во всесоюзных соревнованиях всего второй раз, она пропустила вперед себя только сильный коллектив украинских мастеров парящего полета. О литовских парителях заговорили, как о вероятных претендентах на первенство в следующих соревнованиях. Жизнь подтвердила такие предположения.

Хорошо зарекомендовали себя и тульские планеристы. Большую победу в 1962 г. одержал мастер тульского оружейного завода Александр Филюшин.

ЮБИЛЕЮ ПОСВЯЩЕННЫЕ

В 1963 г. исполнилось 40 лет советскому планеризму. Эту знаменательную дату готовились отметить все спортсмены. В республиках, краях, областях, городах проводились соревнования, причем предпринимались попытки добиться рекордных достижений. Почин сделали литовские парители.

В мае спортсмены Вильнюса и Каунаса проводили городские соревнования. Первого успеха добился техник Вильнюсского авиаспортклуба мастер спорта Леонид Емельянов. 16 мая на одноместном планере А-11 он установил сразу два всесоюзных рекорда – абсолютной высоты и выигрыша высоты в парящем полете.

Взлетев на буксире за самолетом, планерист набрал высоту около 1000 м и отцепился. Начался поиск подходящего облака. В одном из них ему удалось было набрать высоту 3100 м, но дальше подъем приостановился, и из этой «кучевки» пришлось уходить. В другое облако он вошел уже на высоте 2400 м и сразу же услышал, как по планеру забарабанили крупные градины.

Пришлось развернуться на 180 градусов и снова уходить.
Третье облако встретилось на высоте 2000 м. Подъем в нем был слабый – от одного до полутора метров в секунду.
Правда, с набором высоты скорость восходящих потоков стала расти. Когда же планер достиг 3500 м, началось сильное обледенение. Толщина льда на передней кромке крыла доходила до четырех сантиметров. Однако планер сохранял устойчивость, тряска отсутствовала. Это побудило спортсмена продолжать подъем.

Примерно на высоте 4000 м обледенение прекратилось, но начался снегопад. Подъем же все время усиливался. На высоте 6150 м планер поднялся на вершину облака. Восходящие потоки стали завихрятся, хаотически пошли в разные стороны. Тут-то и началась болтанка: А-11 то сильно бросало вниз, то резко поднимало вверх. Спортсмен испытывал значительные перегрузки. Оценив обстановку, Емельянов пришел к выводу, что набрать большую высоту в этом облаке ему не удастся и надо уходить.

Когда авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова обработала барограмму, то оказалось, что Леонид Емельянов набрал абсолютную высоту над уровнем моря 6110 м, а выигрыш высоты в парящем полете составил 5050 м.

Рекордсмен дал высокую оценку планеру А-11. Он отметил исключительную крепость и надежность конструкции, хорошую приспособленность для полетов в облаках.

В тот же день студент Каунасского политехнического института Видас Жукас на двухместном планере «Бланик» с пассажиром на борту установил всесоюзный рекорд выигрыша высоты – 4000 м. Но его рекорд продержался всего одни сутки. На следующий день он был побит инженером-конструктором Вильнюсского завода шлифовальных станков Зенонасом Бразаускасом.

Зенонас Бразаускас впервые поднялся в воздух на планере в 1945 г. Занимаясь в школе, в институте, работая инженером на заводе, энтузиаст планеризма около двадцати лет отдавал все свободное время полетам на легкокрылых машинах. Затем стал руководителем вильнюсского общественного планерного клуба при Министерстве легкой промышленности Литовской ССР.

Взлетев на «Бланике» с пассажиром Антанасом Килной, Бразаускас два часа кружил в районе аэродрома, выбирая облако с мощным кучевым развитием. Наконец оно сформировалось. Вершина «кучевки» уходила далеко ввысь. Признаков грозовых явлений не наблюдалось. Подойдя к облаку на высоте 800 м, спортсмен обнаружил потоки силой 2 м/с. Встал в спираль. С набором высоты подъем увеличивался и при переходе к основанию облака, на высоте 1500 м достиг 4 м/с.

Чем дальше уходил планер вверх, тем больше отклонялась стрелка вариометра. На высоте 3000 м скорость потока достигла 10 м/с. Набрав еще километр высоты, планер попал в зону обледенения. Но это неприятное явление продолжалось недолго. Аппарат неудержимо тянуло вверх со скоростью быстро идущего поезда. Правда, при обледенении отказал указатель скорости, стало «тугим» управление. Стрелка вариометра отклонилась до предела шкалы, но планер вел себя «спокойно». В кабине стало очень холодно. Снаружи слышался дробный стук кристаллов льда, ударяющихся об обшивку. Прибор скорости по-прежнему не действовал. Приходилось пользоваться лишь авиагоризонтом, работающим от аккумуляторов.

Высота продолжала быстро расти. Вдруг Бразаускас услышал за спиной восторженное «Ура!». Это Антанас Килна приветствовал установление нового рекорда страны – покорили более чем шестикилометровую высоту.

Несколько секунд спортсмены шли спокойно, по прямой. Но вскоре попали в сильную болтанку, Планер бросало вниз, вверх, в стороны, а некоторое время спустя начался относительно ровный спуск в нисходящем потоке со скоростью до 15 м/с. На высоте 4700 м планеристы из облака вышли, но земли еще не было видно, ее прикрывал нижний слой облачности.

Дышать стало легче. Напряжение спало, спортсмены, как говорится, осмотрелись, обратили внимание и на планер. Покрытый блестящей коркой льда, сияющий под яркими лучами солнца, он выглядел, как сказочная жар-птица. Покинутое облако клубилось, бурлило, жило, переливалось различными оттенками, а внизу шли целые караваны подобных облаков.

С потерей высоты становилось теплее, лед на планере таял, отламывался кусками и падал вниз. Антанас Килна открыл форточку кабины и отломил кусочек ледового панциря. Вскоре в облаках показалось «окно». И спустя несколько минут «Бланик» приземлился у посадочных знаков. Друзья горячо поздравили отважных спортсменов с победой, а те преподнесли им небольшой сувенир – еще не успевший полностью растаять кусок замерзшей воды из поднебесья.

В этом полете было установлено сразу два всесоюзных рекорда по классу двухместных планеров – абсолютной высоты 6137 м и выигрыша высоты 4977 м.

Надо сказать, что качественный скачок в советском планерном спорте произошел еще в начале пятидесятых годов. Резко возрос парящий налет, заметно увеличилось количество маршрутных полетов, повысилось мастерство планеристов, росло число рекордов. Киев, Москва, Тула, Йошкар-Ола, Брянск, Рязань, Вильнюс, Каунас, Бобруйск, Серпухов и другие города становились «адресами» все новых всесоюзных рекордов. Поэтому к юбилейным соревнованиям серьезная подготовка велась повсеместно. Состав участников подобрался сильный. Почти половина из них – мастера спорта, остальные перворазрядники. Естественно, что одержать победу на таких крупных состязаниях было нелегко. Борьба шла острая и напряженная. Известные мастера парящего полета М. Веретенников, Б. Старостин, В. Гончаренко, В. Чувиков и другие хотели умножить счет своих спортивных побед, а молодежь не желала уступать «старикам».

Первый же день юбилейных баталий преподнес сюрпризы. В полетах по 200-километровому треугольному маршруту чемпионом страны стал молодой спортсмен, преподаватель детской спортивной школы города Львова Альберт Дурнов. Второе место занял капитан литовской команды Иозас Ярушавичус и третье – упоминавшийся уже Михаил Веретенников. В командном зачете лидерство захватили литовские планеристы.

Следующим разыгрывался 300-километровый треугольник. Победителем в скоростном полете стал абсолютный чемпион 1961 года Владимир Чувиков. Второе место завоевал молодой спортсмен харьковчанин Евгений Вачасов, третье – снова Михаил Веретенников. Среди команд первое место заняла литовская дружина.

В последующих упражнениях – полете по 100-километровому треугольнику и полете в намеченный пункт с возвращением на старт – первенство оказалось за молодежью. Чемпионами соответственно стали мастер спорта из Запорожья Анатолий Курило и Альберт Дурнов, завоевавший вторую золотую медаль.

Многодневная спортивная борьба под облаками закончилась победой литовских планеристов. Они увезли домой хрустальный кубок ЦК ВЛКСМ, дважды присуждавшийся на предыдущих соревнованиях украинской команде.

На вечере, посвященном 40-летию советского планеризма: на переднем плане (справа налево): Главный конструктор космических кораблей С. Королев, К. Арцеулов, М. Раценская

Золотую медаль и почетное звание абсолютного чемпиона СССР в упорной борьбе завоевал начальник Вильнюсского авиаспортклуба капитан литовской команды мастер спорта Иозас Ярушавичус. Михаил Веретенников, который на протяжении всех соревнований упорно боролся за первенство, остался вторым. Обладателем бронзовой медали стал молодой талантливый планерист старший инженер одного из вильнюсских заводов мастер спорта Ромас Висацкас.

Этот юбилейный год закончился праздником в столице. Участники торжественного вечера, посвященного 40-летию советского планерного спорта, собрались в московской гостинице «Юность».

– Алексей Владимирович! Здравствуйте!

– Здравствуйте, Константин Константинович!

Это приветствуют друг друга старейшие конструкторы и планеристы – Шиуков и Арцеулов. На вечере присутствовали также участники 1-х Всесоюзных планерных испытаний В. Пышнов, И. Толстых, М. Тихонравов, С. Люшин. Все они начинали с планеризма, а теперь стали крупными инженерами, известными учеными.

Трогательной была встреча старейшего планериста, заслуженного летчика-испытателя СССР Героя Советского Союза Сергея Николаевича Анохина со своим воспитанником Константином Васильевичем Сидякиным, бывшим командиром партизанского отряда. Начальник управления «Сельхозтранспорт» Министерства автотранспорта Белоруссии К. Сидякин приехал специально из Минска, чтобы вместе со своими друзьями отпраздновать эту знаменательную дату.

Поздравить юбиляров собрались также бывшие аэроклубовцы летчики-космонавты СССР Ю. Гагарин и В. Быковский, прославленные летчики нашей страны Герой Советского Союза Н. Каманин, дважды Герой Советского Союза В. Коккинаки, Герой Советского Союза Г. Мосолов, авиаконструкторы О. Антонов, Б. Шереметев, конструктор космических кораблей С. Королев.

Председатель Всесоюзного планерного комитета Федерации авиационного спорта СССР М. Раценская выступила с докладом. Она рассказала о росте советского планерного спорта, о людях, начавших свой путь в большую авиацию с планеризма.

Торжественные вечера, посвященные 40-летию советского планерного спорта, состоялись также на Украине, а Литве, в других республиках и многих городах страны.

ПО НЕИЗВЕДАННОЙ ДОРОГЕ

Планерный спорт в Литве приобрел большую популярность. Спортсмены этой республики все чаще стали увозить с соревнований кубки и «золото». А вскоре литовскому спортсмену Иозасу Ярушавичусу удалось на планере «Бланик» с пассажиром на борту впервые в СССР в волновых потоках подняться на высоту 6896 м. Полет представлял исключительный интерес. Вот как он готовился и осуществлялся.

К освоению волновых потоков Кавказа и достижению в них больших высот литовские планеристы начали готовиться еще в 1962 г. Получив разрешение ЦК ДОСААФ СССР, первая группа спортсменов прибыли в Майкоп. До этого все они прошли тренировку в барокамере. Своими силами установили на планеры кислородное оборудование и приступили к полетам. Однако подняться в волновых потоках им не удалось ни в 1962 г., ни весной 1963 г. Неудача не смутила планеристов. Волевые, настойчивые, не боящиеся трудностей, спортсмены не отступили от своего намерения и, вернувшись с победой с очередных всесоюзных соревнований, они вновь отправились в Майкоп.

Снова смонтировали на «Бланиках» систему кислородного оборудования, приступили к тренировкам. 12 октября 1963 г. синоптики предсказали приближение теплого фронта, а за ним – сильного ветра. Это было как раз то, что нужно, ибо наиболее благоприятные условия для развития волновых потоков создаются как раз в период приближения теплого или окклюдированного фронтов к горному хребту.

Иозас Ярушавичус подал заявку на разрешение совершить рекордный полет на абсолютную высоту и на выигрыш высоты. Заявка была принята, к полету подготовились, назначили судей.

Синоптики не ошиблись – ночью начались сильные ветры, а утром над горами поплыли чечевицеобразные облака. Было решено лететь на двухместном «Бланике». Своим пассажиром Иозас Ярушавичус избрал спортсмена-перворазрядника Антанаса Килну, большого любителя планерного спорта. Работая начальником лаборатории вильнюсского завода шлифовальных станков, он все свободное время отдавал планеризму. К тому же Килна уже имел опыт парящих полетов на большие высоты, когда летал пассажиром с З. Бразаускасом.

В 11 часов аэропоезд взлетел и взял курс на юг, где «стояла волна». Самолет Як-12м пилотировал командир планерного звена Вильнюсского авиаспортклуба мастер спорта Антанас Арбачаускас. Расстояние до гор 75-80 км аэропоезд преодолел при сильном встречном ветре за двадцать минут.

Подлетев к первому облаку, планеристы испытали «болтанку», но стрелка вариометра выше нуля не поднималась: поток оказался слабым. Самолет с трудом потащил планер к следующему облаку. Однако здесь попали в широкую зону нисходящих потоков. Началось снижение со скоростью 6 м/с. Спортсмены заволновались. Неожиданно Ярушавичус увидел, как из двигателя буксировщика появился выхлоп дыма и самолет начал резко снижаться. Создалось критическое положение. Надо было немедленно отцепляться, хотя в нисходящем потоке делать это крайне невыгодно.

Резкий рывок за рычаг замка. Щелчок. Планер заметно начал отставать от самолета и снижаться. Высота – 2850 м. Скорее прочь от этой «воздушной ямы». На скорости 110 км/ч, теряя за каждую секунду 6-7 м так необходимой высоты, «Бланик» продолжал путь по намеченному курсу.

– Я решил так лететь, – рассказывал после Иозас Ярушавичус, – до высоты в две тысячи метров. Думаю, если не найду восходящей стороны этого ротора, то развернусь на сто восемьдесят градусов и сяду...

Железная воля, выдержка, хладнокровие, хорошая тренированность помогли планеристу в этих исключительно сложных условиях добиться победы. Посадка в горах, в сильный порывистый ветер не предвещала ничего хорошего. Высота неумолимо падала, приближались горные отроги, а планер еле-еле продвигался вперед. Дрогни пилот в этот момент, допусти нерешительность, не прояви самообладания – не известно, чем бы мог закончиться полет. Но спортсмен не дрогнул. На высоте 2100 м он заметил, что скорость стала возрастать, хотя траектория планирования не изменилась. Ярушавичус ослабил давление на ручку управления. Скорость снижения стала уменьшаться. Стрелка вариометра поползла вверх и вскоре, пройдя заветный ноль, остановилась около единицы. Шел подъем один метр в секунду... Планеристы облегченно вздохнули.

С этой минимальной скоростью они, летя против ветра, набрали 2900 м. Потерянную высоту удалось восстановить, и теперь можно было переходить от ротора в волну.

Опыта полетов в волновых потоках спортсмены не имели. Однако Ярушавичус знал из литературы, что такой переход осуществляется строго против ветра в направлении горного хребта. Так он и сделал. Через некоторое время Иозас заметил, что подъем стал увеличиваться.

Когда планер вышел вперед облака, подъем увеличился до 2-2,5 м/с. Дальнейший набор высоты пилот продолжал, ориентируясь по расположению горного хребта и границам огромного облака, которое стояло над ним.

Интересно, что ветер над хребтом дул со скоростью 65-70 км/ч, а облако стояло на месте, словно невидимая рука крепко держала его над горной вершиной.

Подобное явление объясняется тем, что облако одновременно с разрушением непрерывно восстанавливается, словно живой организм, у которого одни клетки отмирают, другие рождаются. До высоты 5000 м такие облака состоят из переохлажденных капелек воды и имеют темный цвет. На большой высоте эти капельки превращаются в иглообразные льдинки, а облака принимают белую окраску. Их вертикальный разрез, между прочим, похож на профиль крыла планера. Утолщенная часть облака всегда направлена навстречу ветру.

Ярушавичус летел против ветра по прямой. Высота продолжала расти. Периодами скороподъемность доходила до 3-4 м/с, но большую часть времени она составляла только 2 м/с. На высоте около 4000 м «Бланик» достиг основания первого облака. Спортсменам предстояло найти ответ на другой неизвестный вопрос – как перейти к облакам, стоящим выше и дальше?

– Я принял решение, – говорил потом Ярушавичус, – немного выйти вперед этого облака против ветра. Высота не терялась, стрелка вариометра постоянно показывала подъем два метра в секунду. Поравнявшись с первым слоем, продолжал набор, как и раньше, на прямой в направлении гор. Это были чрезвычайно интересные минуты полета – одно крыло «Бланика» опустилось в белое облако, а другое поблескивало в чистом небе. Правда, любоваться этой картиной было некогда и не совсем удобно. Фонарь с внутренней стороны покрылся инеем, и видимость ухудшилась до минимума. Приходилось одной рукой все время очищать нарост. Для того чтобы уверенней пилотировать, включил электрический указатель поворота и скольжения и авиагоризонт. Но, в основном, все же вел планер визуально. С каждой минутой в кабине становилось холоднее. Мы дрожали от мороза и пронизывающего ветра, однако и не думали о снижении...

Вскоре облако осталось внизу. На высоте 4500 м стало трудно дышать. Спортсмены надели кислородные маски. Живительные струи кислорода добавили бодрости. Основания второго облака достигли на высоте 5000 м, прошли его и продолжали набор. Когда поднялись на 6200 м, Антанас Килна первым поздравил Иозаса Ярушавичуса с новым рекордом страны. Поздравлял, а сам краешком глаза посматривал на следующее облако, находящееся хотя и впереди по курсу, но значительно выше. Посматривал на него и Ярушавичус. «Эх, была не была», – махнул он рукой. Килна правильно понял жест, в ответ кивнул головой, дескать, давай...

Поток оказался ровным, и планер все время поднимался вверх. Однако кислорода становилось все меньше. Давление в баллонах упало со 120 до 50 атмосфер: ведь они не были рассчитаны на длительное питание двух пилотов. Антанас Килна экономно делал только редкие вдохи – старался оставить побольше живительных глотков Ярушавичусу.

Стрелка высотомера подошла к 7000 м. Дышать стало совсем тяжело. Но планер продолжало тянуть вверх. Хорошее чечевицеобразное облако висело на высоте 10-12 тыс. м и до него можно было бы подняться. Но здравый смысл подсказывал, что дальнейший подъем опасен. Да и зачем? Ведь барографы на борту рассчитаны только до 7000 м, значит, большая высота все равно останется незафиксированной. Да и кислорода вряд ли в таком случае хватит на спуск.

– Довольно! – сказал Ярушавичус и, развернув планер на 180 градусов, взял курс на Майкоп.

«Бланик» быстро мчался с попутным ветром. Свист рассекаемого крыльями воздуха слышался спортсменам, как победная песня. Только сейчас они увидели, какая красота вокруг. Внизу раскинулись горы, далеко на западе виднелось море, рядом с планером плыли белые, как лебеди, облака.

Снизившись до 4500 м, спортсмены сняли кислородные маски. Ярушавичус связался по радио с Майкопом, сообщил об успехе, выяснил, что случилось с самолетом-буксировщиком, который, конечно, благополучно долетел до аэродрома после отцепки планера. Оказалось, что перебои в работе двигателя произошли из-за быстрой потери высоты в нисходящей части ротора при открытом высотном корректоре. Все внимание летчика-буксировщика было сосредоточено на облаках, и он даже не успел подумать, что при такой резкой потере высоты немедленно требовалось «дать» двигателю обогащенную смесь.

Через два часа после вылета отважные парители совершили посадку на своем аэродроме, где их ожидала теплая встреча друзей. Так был установлен всесоюзный рекорд абсолютной высоты на планере. Тем самым литовские планеристы доказали, что над Кавказским хребтом при определенных метеорологических условиях возникают мощные волновые потоки, в которых можно подниматься на весьма значительные высоты.

Мы подробно рассказали только о нескольких, наиболее интересных рекордах юбилейного 1963 года, а всего их было установлено восемнадцать, причем один – Мировой: спортсмен-планерист из города Бобруйска А. Ковширко на двухместном планере в полете по 100-километровому треугольному маршруту добился средней скорости выше 100 километров в час.

ТРЕНЕР УСТАНАВЛИВАЕТ РЕКОРД

Участвуя в III Всесоюзной спартакиаде по военно-техническим видам спорта, планеристы добились новых успехов. Уже начало спортивного сезона ознаменовалось установлением новых мировых и всесоюзных рекордов. Причем хороший пример, как говорится, своим спортсменам показал главный тренер ЦК ДОСААФ СССР по планерному спорту Павел Антонов.

Еще в 1963 г. он стал готовиться к побитию рекорда дальности полета в намеченный пункт на двухместном планере.

История этого рекорда интересна. В 1940 г. советский паритель И. Карташев пролетел до заранее намеченного пункта 495 км. Рекорд держался тринадцать лет. Только в июле 1953 г. польский планерист Е. Попель сумел его перекрыть, пролетев 541 км. А семь лет спустя советские спортсмены вновь оказались впереди: сначала В. Ильченко пролетел более 607 км, а через два года А. Филюшин – около 622 км. Однако Филюшину в рекордсменах пришлось «ходить» всего месяц. Поляк Ф. Кемпка достиг дальности более 636 км. Так рекорд переходил «из рук в руки». Советские парители решили, во что бы то ни стало добиться победы – вернуть его себе.

В 1963 г. П. Антонов сделал первую попытку. Но тогда ему удалось пролететь только 560 км. И вот 24 апреля 1964 г. его намерение увенчалось успехом – на двухместном планере он долетел из Днепропетровска в Волгоград, преодолев расстояние в 690 км.

Вот как проходил этот интересный полет.

Накануне над Украиной прошел холодный воздушный фронт – предвестник хороших парящих условий для полетов на дальность. Планеристы сборной команды страны, находившиеся на тренировочном сборе в Днепропетровске, стали готовиться к выполнению рекордного полета. Правда, кое-кто сомневался в возможности установления рекорда. Лететь решил тренер сборной П. Антонов.

На утро подготовили «Бланик», судьи опломбировали и поставили на борт барографы. Проложили маршрут Днепропетровск – Волгоград. Пилот и пассажир Валерий Оплачко заняли места в кабинах. В десять утра аэропоезд поднялся в воздух. Небо было почти чистым, только кое-где на горизонте виднелись белые барашки облаков.

На высоте 900 м планер отцепился от самолета-буксировщика. Потоки вначале были слабыми, но спортсмены надеялись, что с развитием кучевых облаков они возрастут.

В 10 ч 13 мин судьи Л. Петрянов и Н. Пугачев отметили старт. Как и ожидалось, через некоторое время погода стала улучшаться, сформировались кучевые облака, и спортсмены с попутным ветром стали быстро продвигаться вперед.

Однако в районе Донбасса погода снова ухудшилась, восходящие потоки слабли, путевая скорость планера уменьшилась. Парителям пришлось идти осторожно, не допуская излишней потери высоты.

При подлете к Калачу небо расчистилось. Лететь дальше было рискованно: отсутствие облаков, а следовательно, и восходящих потоков могло привести к преждевременной посадке. Антонов решил повернуть обратно и подождать облака, идущие следом.

Подождать облака! Это легко сказать. Двигателя-то на планере нет, а высота теряется, тем более что обратный путь предстояло проделать против ветра. Но здесь-то и сказалось тактическое мастерство опытного летчика.

Пролетев назад около 50 км, спортсмен «привязался» к одному ориентиру и стал ожидать облака. Полчаса, умело маневрируя и используя малейшие восходящие потоки, он терпеливо кружился на одном месте, пока не подошла мощная «кучевка».

Восходящие потоки возросли до 5–6 м/с. Соблазн скорей отправиться дальше был велик. Но Антонов не спешил: опыт подсказывал, что можно опять оказаться впереди неторопливо плывущих облаков и снова потерять высоту.

Выждав еще минут 15-20, он отправился по намеченному маршруту.

Полет проходил хорошо. На отдельных этапах скорость достигала 190 км/ч. Перед Волгоградом планеристы вновь обогнали облака. Тогда Антонов набрал у последнего облака максимальную высоту и полетел в намеченный пункт. В 17 ч 55 мин «Бланик» совершил посадку на аэродроме Аэрофлота. Итак, пройдено 690 км. Мировой рекорд оказался вновь у советских планеристов!

Свой путь в авиацию П. Антонов начал с планеризма. В 1938 г. окончил Московский планерный клуб, затем учился в Ногинском аэроклубе, оттуда поступил в Качинское авиационное училище. Во время Великой Отечественной войны летчик-истребитель Павел Антонов храбро сражался с фашистскими захватчиками. На его счету 19 сбитых самолетов противника.

Демобилизовавшись в 1961 г. из Советской Армии, он поступил на работу в Московский планерный клуб. Планеризм, как и в юные годы, завладел душой Антонова. Имея богатый летный опыт, Павел Николаевич умело передавал его молодежи. Впоследствии, будучи главным тренером ЦК ДОСААФ СССР по планерному спорту, П. Антонов на деле показывал, как надо покорять маршруты, проложенные по облачным дорогам.

П. Антонов стал инициатором и другого сложного полета, но уже в Подмосковье.

Шла первая половина мая, погода не радовала спортсменов. Над центральными областями стояла низкая облачность, непрерывные осадки не позволяли подниматься в небо. 17 мая дождевые тучи рассеялись, но парящих условий все равно не было. Метеорологи не обещали ничего хорошего и на следующий день. Начала действовать тыловая часть гребня антициклона, с запада подходил фронт окклюзии. Совершать маршрутные полеты, тем более рекордные, в этих условиях казалось невозможным. И, тем не менее, тренер приказал готовить планеры к полетам.

Вот как рассказывал впоследствии об этом сам Антонов:

– У меня давно сложилось мнение, что парящие полеты можно выполнять вдоль периферии гребня антициклона. Восемнадцатого мая представилась возможность проверить свои доводы. Метеоусловия как раз соответствовали этому. К десяти часам сформировались кучевые облака четыре-пять баллов, прикрывавшиеся сверху перистой облачностью, возникшей за счет фронта окклюзии. Сильный южный ветер позволял лететь только на север. Пересеченная лесистая местность усложняла условия парящего полета, создавала дополнительные трудности. Мы решили вылететь на двух «Бланиках» с целью выполнения попыток на установление рекордов дальности по классу двухместных планеров. Подали заявки. Со мной полетел мастер спорта Альберт Дурнов из Львова, на втором планере летели москвички – мастер спорта Ольга Манафова с перворазрядницей Анной Пивоваровой. Взлетели в одиннадцать часов. Первое время шли с боковым ветром, чтобы обойти большой лесной массив – ведь в случае отсутствия потоков совершить посадку негде, потом с попутным ветром полетели вдоль периферии гребня антициклона.

Надо сказать, что гребень этот условный. Увидеть его нельзя. Это не горная вершина, которую можно рассмотреть за десятки километров. И планеристы определяют гребень, как говорится, «чутьем», по многим факторам и явлениям, происходящим в воздухе.

До половины пятого вечера полет продолжался по намеченному графику. Потом парящие условия значительно ухудшились. Перистая облачность, как огромное покрывало, все время висела над головой и не давала возможности кучевым облакам иметь более мощное развитие. А после этого времени прогрев земли уменьшился, «кучевка» не образовывалась, и восходящие потоки почти совсем исчезли. Поэтому полет пришлось прекратить и совершить посадку в ста тридцати километрах северо-восточнее Костромы...

Пройдя 490 км по прямой, Ольга Манафова значительно превысила всесоюзный женский рекорд дальности полета на двухместном планере, принадлежавший с 1940 г. планеристке Ольге Клепиковой. Та же, узнав, что ее достижение перекрыто, прислала О. Манафовой поздравительную телеграмму и пожелала спортсменке дальнейших успехов.

Полеты Манафовой и Антонова показали, что при соответствующих условиях на планерах можно летать в любых направлениях.

ИЗ ПОДМОСКОВЬЯ – К АЗОВСКОМУ МОРЮ

Год от года росло мастерство планеристов. Повсеместно выполнялись сложные маршрутные полеты. Центром планерного спорта стал Орел, где открыли Центральный спортивный планерный клуб ДОСААФ. С тех пор здесь стали проводиться все всесоюзные соревнования и международные встречи. Дальнейшие события показали, что место было выбрано удачно.

26-е Всесоюзные соревнования, проведенные в Орле, дали стране новых рекордсменов. За время соревнований планеристы прошли по маршрутам около 50 тыс. км. Таких успешных полетов не было еще ни на одних предыдущих состязаниях.

Звание абсолютного чемпиона Советского Союза в 1964 г. завоевал солист Киевской филармонии известный спортсмен-планерист Виктор Гончаренко. Он же был удостоен и специального приза Генерального конструктора О. Антонова, учрежденного за лучшие результаты, показанные в скоростном полете по 300-километровому треугольному маршруту.

Виктор Владимирович Гончаренко – один из ветеранов советского и мирового планерного спорта, посвятил ему более тридцати лет. Его и сейчас можно часто встретить на аэроклубовском аэродроме. Как общественный инструктор и тренер, Гончаренко подготовил не один десяток молодых планеристов, дал путевку в небо сотням юношей и девушек.

Тогда же большого успеха добилась инженер из города Жуковского Марина Африканова. Она пролетела на одноместном планере по прямой 609 км, установив тем самым новый женский мировой рекорд.

Киевская спортсменка Зинаида Соловей на двухместном планере преодолела расстояние почти в 620 км, а ее товарищ по клубу Евгений Литвинчев пролетел из Бобруйска до Одессы 750 км, что значительно превысило всесоюзный рекорд дальности полета в намеченный пункт. Он же установил всесоюзный рекорд и в полете по 100-километровому треугольному маршруту, преодолев эту спринтерскую дистанцию со средней скоростью 126 км/ч.

В 1965 г. в Орле проходили 27-е Всесоюзные планерные соревнования и III Всесоюзная спартакиада по военно-техническим видам спорта. Это были самые массовые состязания. В них приняли участие 70 спортсменов. Званий абсолютных чемпионов и победителей Спартакиады были удостоены москвичка Изабелла Горохова и орловский планерист Анатолий Курила.

В следующем году на 28-х Всесоюзных соревнованиях разыгрывалось только личное первенство. Абсолютными чемпионами стали москвичка Ольга Манафова и серпуховчанин Олег Суслов. Это была своеобразная репетиция перед ответственной международной встречей.

В июле 1966 г. Орел стал местом проведения первых в Советском Союзе международных соревнований планеристов, в которых участвовали спортсмены социалистических стран. Тысячи жителей города и близлежащих сел собрались на зеленом поле, чтобы приветствовать посланцев стран социалистического содружества и посмотреть захватывающую борьбу под облаками.

Утром у своих национальных флагов выстроились команды Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, Советского Союза, Чехословакии и Югославии.

После подъема флага соревнований представители орловских заводов, фабрик и учреждений преподнесли участникам букеты цветов, сувениры, памятные подарки, а команды обменялись вымпелами и значками.

Как по заказу небо покрылось кучевыми облаками, образовались гряды на многие километры.

– Фантазия! – говорили иностранные планеристы. – О такой погоде можно только мечтать!

На соревнованиях было разыграно семь упражнений, в том числе одно из самых сложных – скоростной полет по 500-километровому треугольному маршруту. Впервые «королевский треугольник» (так называют это упражнение планеристы) был покорен на международных соревнованиях в Польше в 1962 г. Тогда победу одержал советский паритель Владимир Чувиков, признанный лучшим из иностранных спортсменов. С тех пор редко кому удавалось «раскусить» этот крепкий орешек.

Перед полетом страсти накалились до предела. Разрыв в очках у команд был небольшой, поэтому каждый надеялся улучшить свое положение в «королевском треугольнике». В этом же полете решался вопрос, кто будет обладателем приза, установленного журналом «Крылья Родины» за лучшие показатели, достигнутые в двух последних упражнениях.

Спортсмены стартовали один за другим и шли кучно, стараясь обогнать друг друга, вырваться вперед. Каждый стремился как можно быстрее отметиться на поворотных пунктах и выйти на финишную прямую. Да иначе и нельзя было. Ведь для преодоления «королевского треугольника» требовалось более шести часов лета при устойчивой погоде с хорошими восходящими потоками. А кто мог дать гарантию, что кучевые облака будут устойчиво держаться все это время по всему маршруту?

Через пять часов полета по радио поступило сообщение от судей о том, что второй поворотный пункт прошли 30 планеров. Значит, они вышли на последнюю прямую длиной в 170 км – такова одна из сторон этого «треугольника»: недаром же его назвали «королевским»! Но 170 км и для самолета – путь неблизкий, а для планера – и подавно. Как и опасались, погода «не дождалась», когда финишируют эти тридцать, стала ухудшаться. Облака рассеивались, восходящие потоки слабели. Лететь становилось все труднее и труднее.

Группа наиболее сильных планеристов во главе с чемпионом мира Яном Врублевским (Польша) оторвалась от основной массы спортсменов. Но метеорологическая обстановка оказалась настолько сложной, что в одиночку идти никто не решался, поэтому пошли к финишу вместе. Несмотря на спортивную борьбу, соперники, выстроившись фронтом, сообща искали восходящие потоки.

За 70-80 км до финиша показалось чистое небо. Только слева и справа вдалеке виднелись небольшие облака. Что делать? В. Чувиков, Л. Пилипчук (СССР), М. Круликовский (Польша), М. Свобода (ЧССР) и другие пошли к правой группе облаков, Я. Врублевский же решил идти влево. И оказался прав. Ему, единственному из всех участников, удалось пересечь финишную линию. Планеристы, пошедшие к правой группе облаков, вынуждены были приземлиться, не долетев до аэродрома всего 15-20 км.

В итоге по сумме всех семи упражнений абсолютной чемпионкой международных соревнований среди женщин стала Марина Африканова. Второе место заняла известная польская планеристка Пелагея Маевская, третье – Регина Гармуте из Литвы.

На планерах открытого класса победу также одержал поляк – Мирослав Круликовский, а на планерах стандартного класса – его соотечественник Франтишек Кемпка. Они летали на новых, более высококачественных машинах. Из наших планеристов наиболее удачно выступил В. Чувиков. Он занял третье место.

Большинство наших спортсменов впервые встречались с иностранными планеристами, и им принесло несомненную пользу то, что они познакомились и «обстрелялись» в борьбе с лучшими бойцами международного класса. Заслуженную славу советскому планерному спорту принес 1967 г. Московские спортсмены, правильно оценив метеорологическую обстановку, совершили целую серию дальних полетов.

Так, группа планеристов, стартовав в Подмосковье, приземлилась на берегу Азовского моря. Юрий Кузнецов на двухместном планере, имея на борту пассажира, пролетел по прямой около 922 км. Его достижение в течение многих лет значится в таблице мировых авиационных рекордов. Вместе с ним на другом двухместном планере прошел эту дистанцию и мастер спорта Анатолий Зайцев. К сожалению, из-за неисправности барографа его достижение как мировой рекорд дальности полета в намеченную цель осталось не зарегистрированным.

Изабелла Горохова в этот день долетела на двухместном планере до намеченной цели, пройдя по прямой 864,8 км. Ее мировой рекорд значится не только в графе женских мировых рекордов, но и мужских.

Татьяна Павлова, также на двухместном планере, пролетела 864,8 км и тоже установила мировой рекорд дальности полета.

Юрий Слепой на одноместном планере, преодолев 836 км, установил новый всесоюзный рекорд дальности полета.

Но самыми интересными были, конечно, полеты Юрия Кузнецова и Анатолия Зайцева.

– К рекордному полету на дальность, – рассказывали позже спортсмены, – мы готовились давно. С большим нетерпением ждали благоприятную метеорологическую обстановку. Наконец первого июня появились признаки «рекордной» погоды. Восточная периферия мощного антициклона обеспечила отличные парящие условия.

– Антициклон развивался, новые порции холодного арктического воздуха быстро продвигались на юг, способствуя возникновению большой конвекции вдоль предполагаемой трассы полета.

– Второго июня к вечеру стало ясно, что выжидать больше нельзя. Антициклон занял почти всю Европейскую часть территории Советского Союза. Надо лететь. Было разработано несколько вариантов полета на дальность при всевозможных изменениях погоды, и, в конце концов, мысль о его успешном выполнении уже не вызывала у нас сомнений.

– Выбрали самую южную точку побережья Азовского моря – село Степановку, что под Мелитополем. Крымский перешеек был совсем рядом. Мы в какой-то степени надеялись – а вдруг фронт в этом месте слабенький, не будет дождя, сопутствующего ему, и сохранятся восходящие потоки? Тогда одному из нас можно лететь в Крым с надеждой перешагнуть заветный тысячекилометровый рубеж. Бросили жребий – кому лететь к цели, то есть в Степановку. Выпало – Зайцеву.

– Решили воспользоваться «Бланиками» – тихоходными, но зато двухместными планерами. Ведь за восемь-девять часов летного времени при такой скорости мы как раз догоним теплый фронт, а он к концу дня должен подойти к самому морю. Конечно, на планере А-15 при такой погоде можно было развить приличную путевую скорость – в сто сорок – сто пятьдесят километров в час. Но что толку? Ведь облететь море со стороны Таганрога все равно не удастся – по всему побережью растянулся фронт, а за ним нет парящих условий. И если там совершать посадку, то дальность получится километров на сто меньше.

Рекордсмен мира Ю. Кузнецов

– Рано утром третьего июня сделали прикидочные расчеты. Метеоданные и опыт говорили нам, что погода должна улучшиться. Кромка облачности поднимется, потоки будут устойчивее, усилившийся ветер позволит даже на «Бланиках» достичь путевой скорости не менее ста десяти километров в час.

– Время шло, однако разрешения на вылет мы все еще не получили. Второпях завтракаем, с нетерпением поглядывая то на небо – нет ли первой «кучевки», то на телефон. В девять утра появились первые облака. Они быстро росли, количество их увеличивалось. Через пятнадцать-двадцать минут стали появляться уже целые облачные гряды.

– Наконец получили разрешение на вылет. Быстро уточнили задание. Как и планировалось, на рекорд, кроме нас, в том же направлении собрались лететь Изабелла Горохова и Татьяна Павлова, тоже на двухместных «Бланиках». А Юрий Слепой на А-15 надеялся пробиться на юг через Таганрог.

– Взлетели в девять пятьдесят. Ветер сильный, у земли большая турбулентность. Поднявшись на триста метров, наши аэропоезда попали в зону восходящих потоков под грядой облаков. Высота быстро росла. На высоте примерно пятисот метров мы отцепились от буксировщиков. Вариометр показывал сначала подъем в два, а затем в два с половиной метра в секунду. Высота достигла восьмисот метров. Нас снесло уже на линию старта. Мы пересекли ее в спирали с набором трех метров в секунду. Выбрались под кромку, взяли заданный курс – вперед, вдоль восходящей зоны гряды облаков.

– Еще на земле мы условились «работать парой», помогая друг другу отыскивать и центрировать потоки. Нас ждало впереди много сложных ситуаций, неожиданностей, и эта тактика – тактика взаимовыручки и поддержки – была единственно правильной в предстоящих испытаниях. По радио мы слышали, что девушки тоже летят парой.

– Прошел час полета. Все складывалось как нельзя лучше: позади осталось уже сто двадцать километров пути, кромка облаков поднялась до тысячи семисот метров. Мы делали длинные переходы под грядами – по двадцать-тридцать километров, причем местами почти без потери высоты, а если возникала необходимость поднабрать ее, то останавливались не менее чем в четырехметровом потоке.

– К двенадцати часам дня пролетели Орел. Погода – отличная. Шли почти строго по маршруту, все время выбирая гряды, наиболее четко сформированные, обеспечивающие максимальную путевую скорость. Разговаривали между собой по радио мало. Обстановка несложная, понимали действия друг друга и без слов. Сделали некоторые штурманские расчеты, получилось, что идем пока с опережением графика при попутном ветре. И скорость приличная: сто двадцать километров в час!

– Перед Курском гряды стали разваливаться, облака редеть. Вскоре они пропали совсем. Погоду – как ножом обрезало. Сзади полно облаков, впереди – чистое небо. Что это – задавали мы себе вопрос – поднялся уровень конденсации или здесь произошли местные изменения воздушной массы?

– Наше положение осложнилось. Принимаем решение идти только вперед. Под последним облаком набрали около двух километров высоты и полетели строго по курсу. Потом на высоте тысячи четырехсот метров встретили двухметровый термик. Вскоре наши планеры поднялись еще на четыреста метров. Настроение улучшилось, значит, здесь есть потоки, можно лететь дальше. Учитывая создавшуюся ситуацию, несколько изменили тактику. Раньше мы шли «крыло в крыло», с интервалом всего в пятнадцать-двадцать метров, чтобы легче было центрировать ядро восходящей зоны под грядами; теперь же интервал пришлось увеличить – термики в чистом небе не видны, очаги их зарождения по рельефу местности при таком ветре определить тоже невозможно.

Так, «прочесывая» полосу шириной двести-триста метров, мы летели около часа, опускаясь, порой, до высоты тысяча триста – тысяча четыреста метров, набирая ее в двух-трехметровых потоках.

–На подходе к Белгороду стали появляться редкие облака. Приблизились к одному из них – тает, поток очень слабый. Далеко в стороне увидели другое зарождающееся облако. Только к нему подошли – оно сразу же начало исчезать. А высота падает. Провели короткое совещание и пришли к выводу, что если будем гоняться за подобными разваливающимися облаками, а они действительно успевали развалиться за те пять – десять минут, пока мы к ним шли, то толку не будет. Решили идти строго по курсу в расчете, что в промежутках между вспышками должны возникать энергичные термики. Так оно и оказалось. На километровой высоте встретили поток около трех метров в секунду и снова стали хозяевами положения.

– В четырнадцать часов двадцать минут видим Волчанск. Знакомые места. Одному из нас несколько лет назад приходилось выступать здесь на соревнованиях по парашютному спорту. Над Волчанском набрали тысячу девятьсот метров. Попутно по сносу определили скорость ветра. Оказалось, сорок километров в час. Вскоре впереди начали обозначаться небольшие облачные грядочки. И чем дальше летели на юг, тем более четкими становились гряды, укрупнялись облака. Опять изменили тактику – уменьшили интервал между планерами на переходах, для набора высоты выбирали скороподъемность не менее четырех метров в секунду. Кромка облачности постепенно поднималась. Местами набирали высоту уже до двух тысяч трехсот метров.

– Гряды становились плотными, облака широкими, как нарисованными, правда, без вертикального развития. Стали делать переходы по тридцать – сорок километров, держа скорость по прибору до ста шестидесяти километров в час, снижались только до тысячи восьмисот метров.

– Путевая скорость составляла сто пятнадцать километров, несмотря на то, что сила ветра с продвижением к югу заметно упала. Его направление тоже несколько изменилось. Он стал подворачивать к западу. Мы, напротив, уклонялись несколько к востоку, там погода намного лучше, гряды мощнее. Это отклонение от маршрута должно было окупиться большей путевой скоростью. Ведь в таком полете путевая скорость – основной показатель.

– Гряды тянулись вдаль, насколько хватает глаз, видимость значительно улучшилась, средняя высота полета поднялась почти до двух километров. Лететь в таких условиях – большое наслаждение. Земля далеко-далеко внизу. Здесь же – только голубое небо, яркое солнце, ослепительно белые облака и планер. Трудно передать словами ощущения, испытываемые человеком в таком полете.

– Между тем уже давало себя знать время, проведенное в кабине. Ломило спину, мягкая подушка сиденья казалась каменной, мышцы затекли, ноги замерзли. Но наше внимание было целиком поглощено напряженной работой. И над всем довлела одна мысль – долететь. Долететь во что бы то ни стало! И чем меньше оставалось до цели, тем больше росла уверенность, что долетим.

– В пять вечера сделали прикидочные расчеты. Оказалось, что пройдено уже более семисот километров и в запасе оставалось не более трех часов летного времени. Должны долететь! Мы уже были уверены, что в Степановке-то будем. Затеплилась надежда, а может быть, в Крым удастся пробиться через перешеек? Может, фронт пропустит? Обсуждали, как перелететь Сиваш – значительный по размеру район, совершенно лишенный площадок, пригодных для посадки, почти сплошное болото. Вместе было бы легче. Но в Степановке одному из нас надо было садиться.

– Чем ближе подходили к морю, тем хуже становилась видимость. Хотя перед нами тянулись все еще мощные гряды, уменьшение видимости явилось нехорошим признаком.

– Когда до цели осталось километров пятьдесят, гряды внезапно оборвались. Мы шли под самой кромкой облачности, и условия впереди нам не были видны. Стало ясно: метеообстановка такая, какая должна быть по прогнозу – далеко впереди просматривалась перистая облачность, признак теплого фронта, и под ней – совсем плохая погода. Километрах в пятнадцати находилось одно приличное облако, и то со склонностью к дождевому. Когда приблизились к нему, убедились в правильности своего предположения. Отыскали с солнечной стороны полутораметровый поток.

Рекордсменка мира И. Горохова

– По правде говоря, чтобы долететь, высоты вполне хватало: уже был виден справа лиман, который вел прямо к Степановке. Результаты можно было считать рекордными, но очень жаль, что дорога на Крым отрезана. Действительно, площадки под нами сплошь мокрые, видно, недавно прошли сильные дожди, а облака – рыхлые и редкие.

– Пролетели еще немного в сторону моря – конвекция над ним полностью отсутствует. Вверху находились только перистая облачность и обрывки среднего яруса. В сторону Крымского перешейка пути тоже не было: там виднелись остатки растекшейся недавно грозы.

И вот – Степановка под нами. Высота – тысяча двести. Времени – только седьмой час вечера. Перелетели лиман, прошли немного в сторону Сиваша, встали в спираль. Некоторое время еще теплилась надежда прорваться на Джанкой. Однако, видимо, природа решила, что на этот раз на нашу долю и без того выпало достаточно успеха. Нельзя рисковать – впереди неважные места, а после дождей площадки совсем развезло.

Рекордсменка мира Т. Павлова

– Посоветовавшись, решили садиться вместе. Возвратились назад, сделали круг над Степановкой, выбрали, где удобней сесть. На краю поселка увидели рыбацкие постройки, сети, лодки и рядом, в пятидесяти метрах от берега, вполне приличное поле. Осмотрели его и с моря зашли на посадку. В шесть часов сорок минут вечера шасси наших планеров коснулись азовской земли. За восемь часов пятьдесят минут мы пролетели более девятисот двадцати одного километра.

– Через час, в пятидесяти километрах севернее, в намеченном месте, приземлились и наши девушки. Таня Павлова и Изабелла Горохова пролетели почти восемьсот шестьдесят пять километров.

– Юрий Слепой преодолел восемьсот тридцать шесть километров и совершил посадку под Таганрогом.

Возвращаясь домой из Степановки, участок длиной в четыреста шестьдесят пять километров пролетели своим ходом, в парящем полете. Отцепившись в одиннадцать ноль-ноль над аэродромом Харьковского авиаспортклуба, мы сели в шестнадцать часов сорок пять минут под Тулой, не долетев всего пятидесяти километров. В общем, полет к Азовскому морю оказался интересным. Успешному его завершению, на наш взгляд, способствовала хорошая слетанность в паре...

Московские планеристы порадовали спортивную общественность страны своими успехами и на соревнованиях. Летом 1967 г. разыгрывалось не только лично-командное первенство страны – одновременно проходил и финал IV Спартакиады народов СССР, посвященной 50-летию Великого Октября.

Москвичи выступали уверенно, ровно. Особенно Юрий Кузнецов и Анатолий Зайцев. Они часто улетали вместе, весь маршрут шли парой и финишировали крыло в крыло. Оба они «работали» в первую очередь на команду. И это дало прекрасные плоды. Кузнецов стал абсолютным чемпионом СССР, а Зайцев – серебряным призером IV Спартакиады. Их успех принес победу и всей московской команде, в которой, кроме них, выступала и рекордсменка мира Татьяна Павлова.

Среди женщин абсолютной чемпионкой страны и Спартакиады стала Марина Африканова. Она вновь продемонстрировала высокое мастерство и волю к победе.

В общем, эти состязания прошли на высоком спортивном уровне и выявили много талантливой молодежи.

ДВА ВИТКА ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА

Начало спортивного сезона 1968 г. ознаменовалось выдающимся спортивным достижением: орловская планеристка Тамара Загайнова стала первой в мире женщиной, покорившей «королевский треугольник» на двухместном планере. Имея на борту пассажира, она прошла 500-километровую замкнутую дистанцию с рекордной скоростью – 69,598 км/ч. Ее достижение в течение многих лет числится в таблице мировых авиационных рекордов. А двумя годами раньше Тамара, на планере А-15 пролетев из Орла до Волгограда расстояние 731,5 км, установила мировой рекорд дальности полета до намеченной цели.

Тамара Загайнова – одна из ведущих советских планеристок. Вот уже много лет она работает в Центральном спортивном планерном клубе ДОСААФ инструктором, охотно передает свой опыт и знания молодым парителям, учит их нелегкому искусству безмоторного полета.

1968 г. оказался знаменательным не только этим. На 30-х Всесоюзных соревнованиях, посвященных 50-летию Ленинского комсомола, во весь голос заявили о себе молодые спортсмены. Звания абсолютных чемпионов страны завоевали комсомольцы Станислава Судейките из Литвы и украинец Евгений Руденский.

Вообще юбилейные соревнования прошли четко, организованно и с хорошими показателями. Достаточно сказать, что из 21 перворазрядника, принимавших участие в состязаниях, 18 выполнили нормы мастера спорта. Если сложить весь километраж, пройденный планеристами в тех соревнованиях в парящих полетах, то его хватило бы на два витка вокруг земного шара.

И на международной арене наши парители стали систематически добиваться отличных результатов. Так, участвуя в международных соревнованиях планеристов социалистических стран, проходивших летом в 1969 г. в Германской Демократической Республике, мастер спорта международного класса Владимир Чувиков занял первое место, а его напарник Евгений Руденский – четвертое.

Две недели спустя любители безмоторного полета из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши и СССР снова собрались в Орле, чтобы помериться силами. И на этот раз наши планеристы одержали полную победу, заняв первые места в командном и личном зачетах в обоих классах планеров как среди мужчин, так и среди женщин. В открытом классе планеров победителем стал мастер спорта международного класса Евгений Руденский, в стандартном – мастер спорта международного класса Иллар Линк, у женщин – мастер спорта Ольга Манафова.

Соревнования прошли успешно и для иностранных спортсменов. В орловском небе ими были установлены шесть национальных рекордов. Между парителями царил дух дружбы, товарищества и взаимопомощи.

Болгарский планерист Жечко Станчев после состязаний сказал:
– Наша команда привезла с собой два планера «Фока-5», поэтому летать должны были только двое спортсменов. Хозяева любезно предложили нам свой планер А-15, тем самым предоставив возможность участвовать в состязаниях еще одному планеристу. На советском А-15 я установил три национальных рекорда. Пролететь пятисот-километровый треугольный маршрут было моей мечтой. И вот в Орле она осуществилась. Я приношу искреннюю благодарность организаторам соревнований за помощь и теплый прием. Руководитель венгерской команды Янош Салма тогда же заявил:

– Организация соревнований была хорошей. Особенно нам понравилась работа летчиков-буксировщиков, которые четко и быстро поднимали планеристов в воздух, оперативно забирали севшие планеры с площадок. Я был на многих международных соревнованиях и чемпионатах мира, но такую отличную организацию полетов встретил впервые.

Рекордсменка мира Тамара Загайнова

Капитан польской команды Андрей Кметек сказал перед отъездом:

– Очень доволен соревнованиями. Они проходили в сердечной товарищеской обстановке. В воздухе мы были соперниками, а на земле – друзьями. В Советском Союзе у меня и раньше были друзья, теперь их стало значительно больше...

1970 г. Советские планеристы очень тщательно готовятся к своему чемпионату. Ведь 32-е Всесоюзные соревнования и финал V Всесоюзной спартакиады по военно-техническим видам спорта посвящались 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. Каждый спортсмен считал для себя за большую честь поехать на финал в Орел, на такую ответственную встречу. Нечего и говорить, что состав участников финальных стартов подобрался очень сильный. О высоком мастерстве спортсменов говорит хотя бы тот факт, что 80 процентов всех участников соревнований выполнили или подтвердили нормы мастера спорта.

В острой и напряженной борьбе в командном зачете на первое место вышли украинские парители. Победителями V Спартакиады и абсолютными чемпионами СССР стали Марина Африканова и Евгений Руденский.

А через год планеристы оборонного Общества вновь собрались в Орле, чтобы разыграть уже 33-е лично-командное первенство страны. Надо сказать, что эти состязания проходили в несколько необычной обстановке. Большинство полетов выполнялось в чистом небе. Кучевые облака не появлялись, поиск восходящих потоков усложнялся.

Насколько интересны были такие полеты, можно судить по тому, что один из ветеранов планерного спорта, кандидат технических наук Арсений Дмитриевич Миронов, снимая парашют, сказал:

– За один такой полет не жалко отдать месяц отпуска.

Абсолютными чемпионами этих интересных соревнований стали молодые спортсмены – конструктор-чертежник Таллинского научно-исследовательского института Эда Лаан и командир планерного звена Усть-Каменогорского авиаспортклуба ДОСААФ Лев Кузнецов. В командном зачете победили планеристы Эстонии.

Вне конкурса выступала молодежная команда из Польши. В качестве гостей присутствовали спортивные делегации Кубы и Румынии, знакомившиеся с методикой обучения планеристов и организацией крупных соревнований. Кубинские и румынские товарищи выполняли в орловском небе тренировочные парящие полеты.

В 1971 г. советские планеристы выезжали на международные соревнования в Венгрию. В состав команды входили Юрий Кузнецов, Евгений Руденский, Иллар Линк, Альберт Дурнов и Ольга Манафова. Е. Руденский и А. Дурнов выступали на пластмассовых «Фебусах», которые были закуплены в ФРГ.

Ю. Кузнецов и И. Линк – на пластмассовых «АСВ-15» (стандартный класс), О. Манафова летала на «Фоке-5» польского производства.

Советские планеристы выступили довольно успешно. В стандартном классе И. Линк занял второе место, Ю. Кузнецов – третье. В открытом классе – Е. Руденский был вторым, а А. Дурнов четвертым. Однако Манафовой на этот раз не повезло. В первый день в воздухе у нее отказал фотоаппарат, и она не смогла сделать снимки поворотных пунктов, как результат – полет ее не засчитали. В итоге – пятое место. В общей же сложности наши планеристы завоевали в различных упражнениях 11 первых (из 20), 8 вторых и 3 третьих места. Такой набор призовых мест почетен для любой команды.

Убедительную победу одержали наши парители через год. О ней мы расскажем несколько подробнее.

Орел, июнь 1972 г. На зеленом поле аэродрома Центрального спортивного планерного клуба ДОСААФ ровными рядами стоят десятки планеров самых различных конструкций. Опираясь крылом о землю, они как будто отдыхают перед дальней дорогой. Тихо. На голубом небосклоне то здесь, то там вспыхивают белые хлопья облаков. Как былинные богатыри, они растут на глазах и приобретают причудливые очертания. Это первый признак благоприятных условий для парящих полетов.

Резкий хлопок – и над аэродромом засветилась зеленая ракета. Все ожило. Взревели моторы пятнадцати самолетов-буксировщиков. Спортсмены заняли места в кабинах планеров. В считанные секунды аэропоезда один за другим стали уходить в воздух. Так в третий раз на гостеприимной орловской земле начались международные соревнования планеристов из социалистических стран. В них приняли участие команды Болгарии, Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Румынии, Советского Союза (две команды) и Чехословакии. Спортсмены Корейской Народно-Демократической Республики и Кубы выступали вне конкурса.

Материальная часть была разнотипной, но приблизительно равной по качеству. Команда Венгрии летала на планерах «Фока-5» и «Кобра-15», спортсмены Германской Демократической Республики привезли с собой А-15, «Фоку-5» и «Кобру-15», планеристы Польши выступали в открытом классе на «Кобре-17», а в стандартном – на «Кобре-15». Чехословацкая команда имела планеры «Вега», «Орлик» и «М-35». В распоряжении советских спортсменов находились планеры «Фебус», «АСВ-15», А-15 и «Фока-5». Остальные команды выступали на планерах А-15, «Фока-5» и «Бланик» (спортсмены Кубы). Всего в состязаниях участвовало 48 человек, из них семь женщин, которые разыгрывали первенство между собой, отдельно от мужчин.

В числе участников международной встречи наравне с ветеранами планерного спорта выступала и молодежь. Так, если, например, авиационный инженер Мирча Финеску из Румынии за свои почти пятьдесят лет уже пятнадцать раз вступал в борьбу на международной арене, то 19-летнему студенту из Вильнюса Видмантасу Миколаускасу приходилось впервые встречаться в воздухе с зарубежными спортсменами; заслуженный мастер спорта Чехословакии Вера Гудцова начала летать на планере более 20 лет назад, когда Эда Лаан из Таллина делала еще свои первые шаги по земле.

В первый день планеристам предстояло преодолеть 210-километровый треугольник.

Острокрылые красавцы-планеры, отцепившись от самолетов-буксировщиков, подлетали под облака и заводили свою головокружительную карусель. Иногда под одним облаком собирались десятки машин, и в высоте они походили на растревоженный рой пчел.

Спортсмены не спешили со стартом. Они знакомились с воздушной обстановкой, присматривались друг к другу, сравнивали качества своих машин с планерами соперников. По радио то и дело слышалась разноязыкая речь.

Первым на изящной «Кобре-17» линию старта пересек один из ветеранов польского планеризма, инструктор аэроклуба из города Кросно Юлиан Зёбро. Еще в 1964 г. наши спортсмены встречались с ним на международных соревнованиях в Чехословакии. Тогда он завоевал звание чемпиона. Смелый, с большим опытом, летавший на пластмассовом планере высокого класса, он не нуждался в поводырях. Зёбро и финишировал первым, показав лучшее время дня – 2 ч 30 мин.

В стандартном классе хороших результатов добились спортсмены Германской Демократической Республики Бернд Нольте и Ханс Вернер Фосс, завоевавшие первое и второе места. Евгений Руденский и Юрий Кузнецов оказались соответственно на третьем и четвертом местах.

Среди женщин наиболее удачно выступили наши спортсменки. Полностью дистанцию удалось пройти только Эде Лаан, Марине Африкановой и Тамаре Загайновой. В такой последовательности они и поделили между собой призовые места.

Надо сказать, что начало соревнований для наших мужчин сложилось неудачно. Как и ожидалось, добиться победы на этой встрече оказалось нелегко. Ведь многие спортсмены прибыли сюда, чтобы пройти как бы последнюю тренировку перед поездкой на чемпионат мира в Югославию. И они с полной отдачей сил боролись за каждую секунду, за каждый километр.

Во второй день разыгрывался скоростной полет по 311-километровому треугольному маршруту. Синоптики обещали хорошую погоду.

И вот все 48 планеров поднялись в воздух. Спортсмены «метались» в небе в разные стороны, но сильных восходящих потоков не находили. Ожидавшаяся кучевая облачность не формировалась. Оказалось, что слой инверсии (теплый воздух на высоте) помешал этому процессу, и зародившиеся в небе белые барашки облаков таяли на глазах. Тогда планеристам пришлось поспешить со стартом. Планеры, как стая журавлей, вытянулись цепочкой и, пройдя над разноцветными полотнищами, выложенными на земле, устремились к первому поворотному пункту. Последним покинул аэродром лидер соревнований в открытом классе планеров Ю. Зёбро. Он не предполагал, что погода может так быстро испортиться. Планерист ждал усиления облачности. Но его ожидания не оправдались.

Вскоре стали поступать сведения, что некоторые спортсмены, не найдя восходящих потоков, садятся. Среди них был и Ю. Зёбро, пролетевший все же 209 км.

Прошло еще несколько часов. Со второго поворотного пункта сообщили, что 15 планеров отметились над контрольной точкой и взяли курс на аэродром. Долго ждала судейская коллегия их прилета, да так и не дождалась: тоже, видимо, сели по маршруту.

Солнце уже клонилось к закату, когда белоснежный «АСВ-15», пилотируемый Евгением Руденским, неожиданно вынырнул из-за горизонта и приземлился на зеленом ковре летного поля. Руденский, единственный из участников соревнований, пролетел всю дистанцию. Он и стал чемпионом среди спортсменов, летавших на планерах стандартного класса. Второй результат (292 км) показал его товарищ по команде Юрий Кузнецов.

В открытом классе планеров первое место занял спортсмен команды СССР Иллар Линк (292,5 км), второе – болгарский планерист Александр Русев (283 км).

Среди женщин победу одержала наша планеристка Эда Лаан, пролетевшая 257 км, второй результат показала спортсменка из ГДР И. Моргнер (234 км).

В район Орла пришел холодный фронт, погода испортилась. Сделали перерыв на один день. Потом руководство соревнований и судейская коллегия, возглавляемая судьей всесоюзной категории Иваном Федоровичем Бобарыкиным, решили организовать полеты в цель с возвращением на старт. Планеристам предстояло пройти 120 км до намеченного пункта и вернуться на старт. Синоптики обещали благоприятную погоду для парящих полетов, но и на этот раз их прогноз не оправдался. Планеристы встретили на облачных дорогах такие «ухабы», которые не позволили ни одному из них пройти всю дистанцию (240 км).

Вот что рассказала о своем полете победительница среди женщин Эда Лаан:

– Взлетела в двенадцать дня. Отцепившись от самолета-буксировщика, стала искать восходящие потоки. Они попадались редко и были настолько слабы, что так и не удалось набрать необходимой высоты для старта. Вместо тысячи метров пересекла линию старта всего на восьмистах метрах. Полет был очень тяжелым. Дважды пришлось терять высоту до двухсот метров. Казалось, вот-вот сяду, но все же в последний момент удавалось выпаривать и идти дальше. Посадку совершила в семь часов вечера, когда восходящие потоки затухли совсем. Весь полет продолжался ровно семь часов.

В тяжелых метеорологических условиях Э. Лаан все же сумела пролететь 212 км. Второе место заняла венгерская планеристка М. Болла (114 км).

В открытом классе планеров первое место занял паритель из города Чехова О. Пасечник (218 км), на второе вышел И. Линк (217 км). В стандартном первое и второе места поделили между собой венгерские парители Д. Петроцци и Л. Варкёзи, пролетевшие по 213 км.

Наши мужчины с каждым полетом укрепляли свои позиции, становились более осмотрительными, не допускали тактических просчетов. После розыгрыша третьего упражнения первая сборная СССР уверенно заняла лидирующее положение.

Планеристы летали и надеялись, что настоящая «орловская» погода все же будет. Иностранные спортсмены, приезжавшие в 1966 и 1969 гг. в Орел, знали, какими мощными бывают здесь кучевые облака и как быстро под ними планер набирает высоту. Тогда они называли такую погоду воздушной фантазией. Ждали они этой фантазии и теперь. Наконец их ожидания оправдались. Как будто в награду за долгое терпение и неудачи в четвертый летный день с раннего утра на небе стали появляться кучевые облака – извечные спутники планеристов. Тогда полет по 311-километровому треугольному маршруту решили провести во второй раз.

После отцепки от самолетов-буксировщиков спортсмены сделали разведку и вскоре группами и в одиночку начали уходить по маршруту. Они знали, что путь предстоит долгий и излишняя задержка может отрицательно сказаться на результатах. Погода обеспечивала равные метеорологические условия для всех участников соревнований. Поэтому успех зависел только от мастерства.

300-километровый треугольный маршрут является излюбленной дистанцией советских мастеров парящего полета. И они доказали это на деле. Лучшее время Дня (3 ч 18 мин 46 с) – у Юрия Кузнецова, летавшего на планере стандартного класса. На второе место вышел польский планерист Януш Гогала, опередивший Евгения Руденского, занявшего третье место, всего на три секунды.

В открытом классе планеров победил Иллар Линк. Второе место занял Олег Пасечник. Польский спортсмен Юлиан Зёбро стал третьим призером.

Эда Лаан, пройдя дистанцию в 311 км со средней скоростью свыше 80 км/ч, в четвертый раз подряд опередила всех своих соперниц. На второе место вышла венгерская планеристка Мария Болла, на третье – Марина Африканова.

Этот день был успешным для всех участников соревнований. Из 45 стартовавших планеров финишировали все до одного. Такого не было ни на одних международных соревнованиях!

Многие зарубежные спортсмены в этот день показали хорошие технические результаты и установили новые национальные рекорды. Среди них – болгарские планеристы Лиляна Андонова и Стефан Стефанов. Причем Л. Андонова стала первой планеристкой Болгарии, которой удалось преодолеть 300-километровый треугольник, Значительно превысили рекорды своих стран Мария Болла (Венгрия), Вера Гудцова (Чехословакия), Ирма Моргнер (ГДР), Мирча Финеску (Румыния).

Кубинские планеристы в этот раз выполняли полет до цели с возвращением на старт. Мехиас Рамиро, Чаппю Альберто и Херес Луис, пройдя дистанцию в 240 км; установили рекорды Кубы.

На следующий день предполагалось разыграть полет по 500-километровому треугольному маршруту – «королевскому треугольнику», но облака стали появляться поздно, их было так мало, что полеты пришлось выполнять, по существу, в чистом небе. Задание спортсменам изменили: им предписывалось пройти 60 км до намеченного пункта и вернуться на свой аэродром. Из 46 стартовавших финиша не достигли лишь двое. Лучше всех справились с задачей Юрий Кузнецов (1 ч 07 мин 38 с), Иллар Линк (1 ч 08 мин 03 с) и Мария Болла из Венгрии (1 ч 19 мин 56 с). Эда Лаан, пропустив вперед себя Марину Африканову, показала третий результат.

После пяти полетов наши планеристы Ю. Кузнецов и Е. Руденский в своей группе вышли вперед. Линку же удалось подняться только до третьего места. На первом прочно обосновался Ю. Зёбро. На протяжении всех соревнований между ними велась особенно острая борьба. На высшую ступеньку пьедестала Почета уверенно стремился и спортсмен ГДР П. Клозе, который изрядно «путал» их карты и постоянно, как говорится, подливал масла в огонь.

Всех интересовал вопрос – удастся ли Линку обойти основных своих соперников или нет? Выдержит ли ветеран сборной СССР предельное многодневное напряжение?

По всем данным, метеорологическая обстановка складывалась к тому, чтобы в очередной летный день покорить нелегкий «королевский треугольник».

Спортсмены проснулись раньше обычного и стали готовиться к дальнему полету. Казалось, ничто не омрачит их приподнятого настроения. Кругом, насколько видит глаз, по небу плыли кучевые облака – ориентиры и предвестники восходящих потоков. Старт был «без раскачки». Спортсмены после взлета вскоре покинули аэродром. Начало пути казалось многообещающим... Но на полпути их встретили дожди, кучевые облака размыло, и ни одному из участников соревнований не удалось преодолеть всю дистанцию. «Королевский треугольник» так и остался в тот раз непокоренным.

Судейская коллегия засчитала упражнение, как полет на дальность с проходом одного контрольного пункта. Э. Лаан осталась верна себе. Она пролетела 238 км – дальше всех женщин.

В открытом классе планеров на первом месте оказался К. Кёниг (ГДР) – 293 км, второе и третье места поделили И. Линк и П. Середаи (Венгрия), пролетевшие по 238 км. Хотя Линк и не занял первого места по упражнению, но он все же обогнал основного своего соперника Ю. Зёбро.

В стандартном классе планеров победителем стал Х. Фосс (ГДР) – 293 км.

В последний день соревнований разыгрывался скоростной полет по треугольному маршруту расстоянием в 210 км. К этому времени во всех группах первые места занимали наши планеристы Э. Лаан, И. Линк и Ю. Кузнецов. Лаан практически была вне конкуренции, но Линк и Кузнецов имели отрыв в очках от ближайших конкурентов относительно небольшой, им требовалось приложить максимум усилий, чтобы сохранить лидирующее положение.

С поставленной задачей отлично справился Ю. Кузнецов (стандартный класс): 210 км он пролетел быстрее всех – за 2 ч 33 мин 43 с. Всего на девять секунд отстал от него Е. Руденский, занявший второе место. Следует отметить, что эта пара на соревнованиях демонстрировала хорошую слетанность, взаимопонимание, товарищескую взаимопомощь. Не один раз они вместе пересекали линию старта и, пролетев сотни километров, строем приходили на финиш. А мотора-то ведь на планере нет. Отстанешь – не прибавишь обороты. Для того чтобы так летать, надо иметь отличную технику пилотирования, в совершенстве знать тактику парящих полетов, хорошо разбираться в метеорологической обстановке и, конечно, понимать друг друга. Всеми этими качествами и владеют авиационные инженеры, мастера спорта международного класса москвич Юрий Кузнецов и киевлянин Евгений Руденский.

В открытом классе лучший результат (2 ч 32 мин 30 с) показал Ю. Зёбро, но догнать Линка он так и не смог.

Чемпионы СССР и победители международных встреч (слева направо): Э. Лаан, Е. Руденский, И. Линк

Среди женщин первое место на этой дистанции заняла конструктор Чепельского металлургического завода (Венгрия) М. Болла. Показав среднюю скорость полета свыше 73 км/ч, она установила еще один национальный рекорд. Второе и третье места, с небольшим отрывом, соответственно заняли советские спортсменки Э. Лаан и М. Африканова.

По сумме многоборья, намного опередив своих соперниц, звание чемпионки завоевала мастер спорта Эда Лаан. Молодая талантливая планеристка выступала на соревнованиях на отечественном планере А-15, который уже двенадцать лет верой и правдой служил советским планеристам. Она изо дня в день показывала отличные результаты. Из семи упражнений выиграла пять, а в двух заняла призовые места. На второе место вышла неоднократная чемпионка СССР, одна из опытейших советских планеристок инженер из города Жуковский Марина Африканова. Третье место заняла Мария Болла (Венгрия).

В открытом классе планеров победу одержал мастер спорта международного класса учитель и тренер Эды Лаан Иллар Линк. Второе место занял польский спортсмен Юлиан Зёбро, третье – молодой планерист Германской Демократической Республики Петер Клозе.

В стандартном классе планеров призовые места по многоборью распределились так: на первое уверенно вышел Юрий Кузнецов, на второе – Бернд Нольте (ГДР), на третье – Евгений Руденский, для которого и оно было большой победой. Ведь Евгении почти год не летал. ...Беда пришла неожиданно.

После международных соревнований, проходивших в 1971 г. в Будапеште, советская команда возвращалась домой, везя разобранные планеры упакованными на специальных тележках-прицепах. На одном из поворотов оборвался болт крепления прицепа к автомобилю Руденского. Прицеп перевернулся в кювет и увлек за собой автомашину. Евгения доставили в больницу на носилках, сделали рентгеновский снимок. Врачи констатировали – травма позвоночника, надо немедленно наложить гипсовый корсет...

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

И вот, лишь незадолго до очередных соревнований, медицинская комиссия написала заключение: к летной работе годен. Поэтому соревнования для Руденского были своего рода началом. Он почувствовал, что вновь обрел крылья, что близок к своей лучшей спортивной форме.

В командном зачете первое место заняла сборная СССР в составе Э. Лаан, Е. Руденского, Ю. Кузнецова, И. Линка и А. Дурнова. На второе место вышла команда Германской Демократической Республики и на третье – Венгрии.

Наши планеристы одержали победу в острой и упорной борьбе. В лице спортсменов Венгрии, Германской Демократической Республики и Польши они встретили наиболее сильных соперников.

Соревнования в Орле прошли организованно и на высоком спортивном уровне: было установлено девять национальных рекордов, многие выполнили норматив на право получения бриллианта к золотому значку ФАИ. Стало ясно также, что добиться успеха можно только во взаимодействии с товарищами по команде и что полет парой или в составе трех-четырех однотипных планеров наиболее рационален. Спортсмены Венгрии, Германской Демократической Республики, Польши, Советского Союза и других стран многократно подтверждали это на практике. На этой встрече у нас впервые применялся метод фотоконтроля прохода поворотных пунктов.

Состязания дали много поучительного. Пример выдержки, хладнокровия, воли к победе показал Иллар Линк. Начало для него сложилось плохо. Попав в неблагоприятные метеорологические условия, он потерял высоту и не сумел долететь до финиша. Судейская коллегия засчитала ему всего 409 очков из 1000 возможных. Казалось, что такая потеря почти не восполнима, но Линк не спасовал, не потерял веры в свои силы и победил.

Вот как отзывались зарубежные планеристы об этих состязаниях. Заслуженный мастер спорта Румынии Мирча Финеску:

– Я летал в разных странах, но такого большого налета у меня не было давно. Мне удалось пройти по маршрутам около полутора тысяч километров. Могу сказать, что соревнования организованы отлично.

Болгарская планеристка Лиляна Андонова:

– Для меня орловское небо оказалось счастливым. Я впервые преодолела трехсоткилометровый треугольник и установила национальный рекорд. Летали мы много, я очень довольна.

Юлиан Зёбро (Польша):

– Хотя мне и не удалось занять первого места, однако соревнованиями я очень доволен. Наиболее сильными спортсменами считаю Иллара Линка, Юрия Кузнецова, Евгения Руденского, Альберта Дурнова и Олега Пасечника.

Тренер венгерской команды Петер Гёнци:

– Орловский аэродром расположен в прекрасном районе. На планере можно сесть в любом месте. Мне понравилась хорошая организация встречи во всех отношениях.

Ханс Вернер Фосс (ГДР):

– Я от соревнований в восторге. Еду на чемпионат мира, получив отличную тренировку...

Международная встреча планеристов в Орле явилась для всех участников большой школой спортивного мастерства и послужила укреплению дружбы между планеристами стран социалистического содружества.

ПРИЗНАНИЕ УСПЕХА

Вскоре после встречи в Орле наши планеристы выехали на чемпионат мира в Югославию. В нем принимали участие 89 спортсменов из 28 стран мира, в том числе Австрии, Аргентины, Англии, Венгрии, Австралии, Бельгии, Бразилии, ГДР, Голландии, Дании, Италии, Канады, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, Советского Союза, США, ФРГ, Швеции, Швейцарии, Югославии, Японии.

Соревнования проводились по двум классам планеров – стандартному и открытому. В стандартном размах крыла не должен превышать 15 м, в открытом – не ограничен.

Честь советского планеризма защищали Евгений Руденский и Юрий Кузнецов – в стандартном классе, Иллар Линк – в открытом. Первые двое летали на пластмассовых «АСВ-15», третий – на «Фебусе».

Состязания начались со скоростного полета по замкнутому маршруту на 358 км. Наши мастера выступили удовлетворительно. Руденский занял четвертое место, Кузнецов – четырнадцатое. Линк же оказался двадцать пятым. Уже первая проба сил показала, что ему придется нелегко. Его «Фебус» уступал по своим летным качествам остальным машинам открытого класса. Летавшие на чемпионате новые парители «Нимбус-2», «АСВ-17», «Кестрель-19» и «Янтарь» имели аэродинамическое качество от 44 до 49, тогда как у «Фебуса» оно не превышает 40. Значит, улучшить свое положение в турнирной таблице можно было только за счет мастерства. К тому же в каждый летный день организаторы первенства мира назначали предельно сложные маршруты, которые в большинстве оказывались не под силу даже самым опытным спортсменам.

Так, во втором упражнении планеристам предстояло пролететь 456 км до цели (город Битола) и совершить там посадку. Маршрут Вршац – Битола проходил над горной местностью. В некоторых районах высота скалистых вершин превышала 2000 м. Можно было лететь в обход гор по долинам, но тогда значительно увеличивалась протяженность маршрута, а, следовательно, повышалась вероятность проигрыша.

Наши спортсмены провели короткое «совещание» по радио и решили пойти на риск – лететь через горы, напрямую. С большим трудом преодолели первый горный хребет высотой 1400 м. За ним кучевые облака исчезли совсем. Поиск восходящих потоков усложнился.

Вначале мы шли вместе, – рассказывал Ю. Кузнецов. – Но потом случилось так, что каждому из нас пришлось лететь самостоятельно. Без привычки в горах чувствовали себя как-то «неуютно». Ориентировка там затруднена – кругом скалы, ущелья, пропасти, и все похожи друг на друга. Отдельные хребты пересекал на высоте не более двадцати метров. Подлетишь к нему и думаешь: хватит высоты перетянуть его или нет?

Наконец добрался до города Скопле. Он вновь отстроился, и следов недавнего землетрясения уже не было. Над Скопле набрал высоту две тысячи метров и пошел дальше. Впереди находились высокие горы, там бушевала гроза. Вскоре кругом потемнело. Создавалось впечатление, что наступила ночь, хотя время подходило только к шести часам вечера. Лететь дальше нельзя. Я развернулся на сто восемьдесят градусов и стал искать площадку для посадки.

Пролетев километров пятнадцать, увидел внизу маленькое скошенное поле. Его размеры, на взгляд, не превышали сорока пяти метров в длину и двадцати в ширину. Но лучшего ничего нет. Прикинул, сесть можно, однако расчет нужен абсолютно точный. После приземления планер остановился в пяти метрах от деревьев. Вытер испарину со лба и вылез из кабины. Достал карту, подсчитал – пролетел по прямой триста пятьдесят шесть километров.

– Через несколько минут по радио услышал голос Руденского, который набирал высоту над Скопле. Женя хотел обойти грозу стороной, но этого сделать ему не удалось. Я сказал: «Лети ко мне», – и стал ждать. Оттащил свой планер в сторону и поддерживал с Руденским по радио связь. Он прилетел минут через двадцать. После этого вся забота была о том, как вернуться на аэродром. За нами ехали автомобили с тележками, но в горах радиосвязь с ними прекратилась, и теперь наземные экипажи не знали, где мы находимся. Пришлось потратить немало усилий, чтобы отыскать друг друга. Встретились мы только утром следующего дня. В Вршац приехали поздно ночью. А наутро опять полеты...

Во втором упражнении наши планеристы выступили удачно. Юрий Кузнецов и Евгений Руденский в своей группе поделили первое – второе места.

Линк, пролетев 360 км, занял третье место в своем классе, пропустив вперед чемпиона мира 1968 г. американца А. Смита и его соотечественника рекордсмена мира Р. Джонсона.

Успех советских планеристов для многих оказался неожиданным. Их поздравляли. Корреспонденты некоторых западных стран показывали им телеграммы-молнии, посланные в свои газеты, в которых сообщалось: «Сенсация! Впервые в истории чемпионатов мира русские планеристы стали не только призерами, но и чемпионами по упражнениям».

Неудача постигла советскую команду в третьем упражнении. Предполагался скоростной полет по треугольному маршруту, но из-за плохих метеоусловий ни один спортсмен до финиша не долетел. Очки начисляли за пройденное расстояние. В итоге Руденский оказался на тридцать шестом, Кузнецов на тридцать пятом, Линк – на двадцать восьмом местах. Но наши ребята не дрогнули, не пали духом и в очередном упражнении, когда разыгрывался скоростной полет по 214-километровому треугольному маршруту, Кузнецов и Руденский вновь показали хорошие результаты. Они заняли второе и третье места. Линк на 309-километровой дистанции – двадцатое.

В этот день метеорологическая обстановка для парящих полетов была чрезвычайно сложной. Кучевые облака быстро превращались в мощно-кучевые, вскоре засверкали молнии, разразилась гроза, пошел сильный дождь с градом.

Венгерский спортсмен Л. Варкёзи, попав в такое облако, не смог его преодолеть и погиб, не долетев 40 км до аэродрома. Планер Х. Фосса из Германской Демократической Республики был так побит градом, что пилот едва совершил посадку. Шведский планерист А. Петерсон столкнулся с Д. Иннесом. Планеры разбились, а пилоты спаслись на парашютах. При столкновении Д. Иннес сломал обе ноги. Падающие обломки попали в машину бывшего чемпиона мира А. Смита (США) и повредили ее. Совершая вынужденную посадку, А. Смит окончательно вывел из строя свой планер (в этот раз в облаке одновременно набирали высоту около 50 спортсменов, вероятность столкновения была велика). Канадский спортсмен Вольфрам Макс, попав в сложную обстановку, хотел произвести посадку на шоссе, но при столкновении с грузовой автомашиной погиб.

Последним разыгрывался скоростной полет по треугольному маршруту. С самого утра кучево-дождевые облака не поднимались выше 600 м. Многие планеристы уже взлетели, а наши спортсмены ждали улучшения метеоусловий. Наконец погода несколько улучшилась. Выбрав удобный момент, они тоже поднялись и сразу же стартовали. Видят – впереди крутится группа планеров, значит, там есть воздушные потоки.

Подлетели. Конкуренты один за другим стали исчезать в облаке. Надо идти за ними – другого выхода нет.

Руденскому, перенесшему недавно серьезную травму, было нелегко заставить себя «лезть» в темную пучину, где, как растревоженный рой пчел, кружились более пяти десятков планеров, так что вероятность столкновения не исключалась. На высоте 800 м он вошел в скопление клубящихся водяных паров. С небольшим интервалом за ним последовал Кузнецов. Через каждые сто метров планеристы сообщали друг другу свою высоту и скороподъемность.

Чтобы выполнять полеты на планере в облаках, надо в совершенстве уметь вести машину по приборам, быстро делать штурманские расчеты в уме, отлично знать метеорологию и, конечно, иметь хорошую физическую подготовку.

...Стрелка указателя высоты перешла на 3600 м. Пилоты взяли курс на поворотный пункт. Вышли из облаков – земли не видно. По радио связались с помощником – навигатором Альбертом Дурновым и, получив от него нужные данные, уверенно продолжали полет.

Перед Белградом с земли передали – идет ураган. Ветер ломает деревья, рвет провода, ливень заливает дороги. Снижение равноценно гибели. Надо набирать высоту и уходить. Но как? Мотора-то на планере нет! Вот здесь и сказались выдержка, находчивость и мастерство советских спортсменов. Над столицей Югославии они умело вошли в мощное кучевое облако и, набрав в нем 4500 м, покинули опасный район. Этот полет помог Евгению Руденскому выйти на второе место по сумме многоборья. Он стал первым советским планеристом, завоевавшим серебряную медаль на чемпионате мира по планерному спорту.

Юрий Кузнецов занял общее восьмое место. Иллар Линк стал пятнадцатым. Тоже почетный результат, если учесть, что в соревнованиях принимали участие более пятидесяти человек.

Успешному выступлению нашей команды способствовала хорошая работа наземных экипажей. В положении о чемпионатах мира предусматривается, что доставка планеров с места посадки на аэродром вылета производится своим автотранспортом. Для этих целей каждая команда должна иметь автомашины и специальные прицепные тележки для перевозки планеров в разобранном виде. От того, как сработается наземный экипаж с пилотом, от их взаимодействия в значительной мере зависит успешное выступление каждого планериста в отдельности и команды в целом.

Нашим спортсменам помогали Альберт Дурнов, ездивший на чемпионат в качестве запасного пилота, Петр Лавриненко, Зенонас Бразаускас, Александр Ионушас, Пауль Юурма. Все они планеристы со стажем, хорошо управляют автомобилями, легко ориентируются на местности и отлично знают технику.

Особенно большую помощь пилотам оказывал А. Дурнов. Он по радио консультировал их о состоянии погоды, делал некоторые расчеты, обеспечивал необходимой информацией, разбирал и собирал планеры, подменял, если требовалось, водителей автомобилей.

Чемпионат в Югославии со всей очевидностью подтвердил, что в один ряд с лучшими парителями мира уверенно встали и советские планеристы. Их мастерство получило всеобщее признание.

Большим событием в жизни наших любителей безмоторных полетов стал также 34-й чемпионат страны по планерному спорту. Он посвящался «Золотому юбилею» Страны Советов – 50-летию образования СССР и был весьма представительным. На состязания в Орел прибыли десять сборных команд республик, городов Москвы и Ленинграда, четыре коллектива представляли различные ведомства. Состав участников подобрался сильный: 6 мастеров спорта международного класса, 29 мастеров спорта, остальные – не ниже перворазрядников.

Погода выдалась отличная. Уже в первый день спортсмены совершили полеты по 311-километровому треугольному маршруту, причем 29 человек закончили дистанцию, показав среднюю скорость более 70 км/ч, а отдельные из них даже превысили 80-километровый скоростной рубеж.

В последующих упражнениях спортсмены вели упорную борьбу, показывали хорошие результаты. Всех волновала судьба командного первенства. До пятого упражнения лидировали эстонцы, затем инициатива перешла к украинцам.

В заключительный день чемпионата двое из трех членов украинской команды не прилетели на аэродром. Команда Эстонии прибыла на финиш в полном составе. И все-таки ей не хватило нескольких секунд, чтобы победить. Снова (в который раз!) хрустальный кубок ЦК ВЛКСМ отправился в Киев. В этом была заслуга и Альберта Дурнова, и Екатерины Полях (Голенко) и особенно капитана команды Евгения Руденского.

Два последующих призовых места заняли соответственно коллективы Эстонии и Литвы.

Среди команд, представлявших ведомства, с первого до последнего упражнения лидировало трио в составе Тамары Загайновой, Анатолия Коваля и Николая Ланцова (Центральный спортивный планерный клуб). Им был вручен кубок ЦК ДОСААФ СССР.

Звания абсолютных чемпионов Советского Союза 1972 г. завоевали Эда Лаан и днепропетровский планерист Юрий Амочкин. И если имя талантливой эстонской планеристки, одержавшей в последние два года победы на крупнейших соревнованиях и установившей два всесоюзных рекорда, широко известно, то о победителе среди мужчин мало кто знал. Он ворвался в ряды сильнейших вихрем, опередил самих Евгения Руденского и Юрия Кузнецова, занявших соответственно второе и третье места.

ЗОЛОТОЙ ЮБИЛЕЙ

Славными победами встретили свой 50-летний юбилей советские планеристы. Как только наступил спортивный сезон 1973 г., в разных концах страны они начали штурм всесоюзных и мировых рекордов, Почин сделала молдавская планеристка, инженер-конструктор кишиневского тракторостроительного завода, мастер спорта Людмила Клюева. На двухместном планере «Бланик» с пассажиром на борту она пролетела до намеченной цели с возвращением на старт 422 км. Прежний всесоюзный рекорд, установленный пензенской планеристкой Натальей Поповой в 1971 г.. был превзойден на 34 км. Людмила планерным спортом занимается с 1961 г. Она – первая женщина в своей республике, ставшая чемпионкой и рекордсменкой Советского Союза.

Москвич Юрий Кузнецов на одноместном планере АСВ-15 пролетел до цели с возвращением на старт 586 км, что на 46 км выше всесоюзного рекорда, принадлежавшего орловскому мастеру спорта Анатолию Ковалю. Через день Ю. Кузнецов поднялся в воздух, чтобы побить аналогичный рекорд, но на двухместном планере. И на этот раз парителю сопутствовал успех. На «Бланике», имея на борту пассажира, он пролетел до намеченной цели с возвращением на старт 540 км. Таким образом, всесоюзное достижение, установленное также А. Ковалем, было превышено на 34 км.

В этих рекордных полетах Юрий Кузнецов продемонстрировал не только высокое мастерство, но и большую волю, выдержку и отличную физическую подготовку. В первый раз он находился в небе 8 часов, во второй – 8 часов 40 минут. Выдержать такую нагрузку и не потерять спортивной формы способен не каждый.

Одновременно с Кузнецовым на маршрут на двухместном планере, имея на борту пассажира, отправилась и инструктор 2-го Московского аэроклуба Изабелла Горохова. Она поставила своей целью побить женский Мировой рекорд дальности полета до намеченного пункта с возвращением на старт. Показав высокое мастерство, проявив исключительную волю и настойчивость, спортсменка, преодолев 518 км, более чем на 50 км превысила Мировой рекорд, установленный известной польской планеристкой Пелагией Маевской.

Рекорд Гороховой дался нелегко. Два раза до этого она вылетала на маршрут, по восемь часов боролась за победу и оба раза, не долетев до аэродрома каких-то сорока километров, была вынуждена садиться. И только с третьей попытки ей удалось пройти намеченную дистанцию. Для этого спортсменке потребовалось более девяти часов!

Подумайте только – девять долгих часов непрерывного напряжения, испытывая почти все время значительные перегрузки, когда планер беспрестанно бросает то вниз, то вверх. И вот в такой обстановке надо не только управлять им, но и быть внимательной, вести множество расчетов, чтобы не ошибиться, правильно оценивать обстановку и каждую секунду, именно каждую секунду, быть готовой ко всяким неожиданностям, которые подстерегают планериста в полете.

Еще будучи учительницей, И. Горохова увлеклась планеризмом. Было это 20 лет назад. Много летала сама. Большой опыт, незаурядные способности выдвинули спортсменку в число лучших парителей страны. Потом стала инструктором, а в 1975 г. назначена командиром отряда аэроклуба.

Вскоре радостные вести пришли и из Казахстана. В Целиноградский авиаспортклуб ДОСААФ приехали планеристы сборной команды страны на очередной тренировочный сбор. Готовясь к всесоюзным и международным соревнованиям, они одновременно делали попытки установить рекорды.

Строгальщица днепропетровского трубопрокатного Нижнеднепровского завода имени Карла Либкнехта Екатерина Полях (Голенко), пройдя 300-километровый треугольный маршрут со средней скоростью 92 км/ч, на 4 км/ч улучшила рекорд абсолютной чемпионки страны Эды Лаан.

Большого успеха добился Евгений Руденский. Он преодолел 500-километровый треугольный маршрут со средней скоростью 92 км/ч, что было на 8 км/ч больше прежнего достижения, установленного планеристом из Серпухова Владимиром Чувиковым в 1969 г.

20 мая 1973 г. состоялась традиционная встреча планеристов первого поколения с молодежью. На этот раз она проходила особенно интересно.

...Солнечное воскресное утро. Тихо. На небе едва заметно плывут облака. На зеленое поле подмосковного аэродрома непрерывно подходят автобусы, автомашины, мотоциклы. В гости к спортсменам общественного планерного клуба ЦАГИ приехали и убеленные сединой ветераны и совсем юные планеристы.

Долго длилась задушевная беседа. Участник и организатор первых всесоюзных планерных состязаний Константин Константинович Арцеулов рассказал, как 50 лет назад строил свои планеры и летал на них, как крымская гора Узун-Сырт стала колыбелью советского планеризма.

Один из руководителей планерного спорта тридцатых годов, известный паритель Леонид Григорьевич Минов говорил о бурном развитии любимого спорта молодежи, о людях, внесших большой вклад в его становление.

С большой теплотой вспоминали годы, связанные с планеризмом, авиационный конструктор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР Павел Владимирович Цыбин, заслуженный летчик-испытатель СССР Герой Советского Союза Михаил Александрович Нюхтиков, летчик-испытатель, автор книг «С крыла на крыло» и «Лечу за мечтой» Игорь Иванович Шелест и другие.

Потом все собравшиеся отправились на старт, где шли учебные подеты молодых планеристов. Гости даже получили возможность выполнить по одному полету. Надо было видеть, с какой радостью встретили это сообщение ветераны! Как в былые годы, они внимательно выслушали указание инструктора (он всем им годился бы в младшие сыновья) и, волнуясь, уселись в кабины самых простых учебных планеров «БРО», чтобы подняться всего на какие-то 15-20 метров. Но этот полет возвращал их к юности. Как же тут не волноваться!

Первым полетел один из организаторов этой встречи, заслуженный летчик-испытатель СССР Валентин Федорович Хапов, потом поднимались в воздух Вячеслав Чубуков, Борис Веселовский, заслуженный мастер спорта СССР Виктор Ильченко, командир эскадрильи в годы войны Виктор Жмулин, Игорь Шелест, Михаил Нюхтиков, Павел Цыбин и другие.

Вот что значит соприкоснуться с юностью! Будто помолодевшими покидали ветераны соревнования, а главное – довольными, что еще не утратили навыков, приобретенных десятилетия назад.

В августе того же года состоялся 35-й Чемпионат, посвященный 50-летию отечественного планеризма.

Лучшие спортсмены-парители по традиции снова собрались в Орле. На аэродром Центрального спортивного планерного клуба ДОСААФ кроме хозяев прибыли команды союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, Министерства авиационной промышленности.

Чемпионату страны предшествовали городские, областные и республиканские состязания. В Орел приехали лучшие из лучших, проверенные в спортивной борьбе. Среди них – рекордсмены мира и Советского Союза, мастера спорта международного класса москвичи Юрий Кузнецов и Изабелла Горохова, орловская спортсменка Тамара Загайнова и киевлянин Евгений Руденский, Марина Африканова из Жуковского и Леонид Пилипчук из Кишинева, Иллар Линк и Эда Лаан из Таллина и многие другие. Ожидалась серьезная борьба.

Рекордсменки мира М. Африканова, О. Клепикова и мастер спорта Г. Малиновский в городе Орле на соревнованиях, посвященных 50-летию советского планеризма.

Положение обострялось еще и тем, что соревнования проводились по новым правилам. Впервые мужчинам и женщинам предстояло летать раздельно и по разным маршрутам. Если раньше перед многими спортсменками ставилась задача не отстать от мужчин, что в известной степени сковывало их инициативу, то теперь им представлялась полная свобода действий. А это, как известно, и хорошо и плохо. Ведь надо было не ударить лицом в грязь, показать мастерство, тактическую зрелость, знания метеорологии, штурманской подготовки, умение самостоятельно решать сложные задачи парящего полета.

Введено было еще одно новшество, которое касалось не только женщин, но и мужчин. На всех предыдущих состязаниях проход поворотных пунктов спортсменами фиксировался судьями с земли, что усложняло их работу и требовало значительных материальных затрат. Теперь фиксация пролета поворотных пунктов стала проще: на борту планера устанавливается фотоаппарат, и достаточно было сделать снимок заданного объекта, чтобы судьи тебе поверили, что ты был над поворотным пунктом. Все это хорошо! Ну а если снимок не получится?

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

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

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

Руководство и судейская коллегия приняли решение разыграть полет по 100-километровому треугольному маршруту. Зеленая ракета возвестила о начале соревнований.

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

Не успели финишировать мужчины, как на горизонте с другого направления показались планеры, пилотируемые женщинами. Их шло сразу пять. Первой, на большой скорости, финишировала планеристка из команды РСФСР Тамара Загайнова. Она и стала чемпионкой страны. Второе место заняла мастер спорта из Усть-Каменогорска Валентина Кузнецова, третье – мастер спорта из Кишинева Людмила Клюева.

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

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

На 35-м чемпионате все летали на однотипных планерах, и приз предназначался за наивысшую скорость полета. Скорость 74,635 км/ч, достигнутую Леонидом Пилипчуком в первый день, потом никому не удалось превысить. Он и получил приз «Огонька».

Во второй летный день мужчины разыгрывали полет по 200-километровому треугольному маршруту, а женщины – полет в цель с возвращением на старт общим расстоянием 165 км. Но погода вновь испортилась. На пути планеристов встали ливневые дожди и грозы. Никому не удалось достигнуть финиша. Поэтому у мужчин упражнение засчитали как полет на дальность с проходом двух поворотных пунктов, у женщин же эти полеты вообще не фиксировались.

На следующий летный день выполнялись полеты по 100-километровому треугольному маршруту. Среди женщин вновь одержала победу Т. Загайнова. Второе место заняла Л. Клюева, третье – В. Кузнецова.

Мужчины на этой дистанции показали очень плотные результаты. Так, разница между чемпионом Е. Руденским и Е. Вачасовым (Харьков), занявшим пятое место, составила всего 1 мин 46 с.

Серебряную медаль завоевал молодой спортсмен из Усть-Каменогорска, дебютант всесоюзных соревнований мастер спорта Евгений Федотов. Кстати, он ученик В. Кузнецовой, вместе с ней приехал на чемпионат защищать спортивную честь Казахстана. На третьем месте оказался капитан эстонской команды И. Линк.

Таким образом, из 37 стартовавших планеристов финишировало 34, причем почти все показали очень высокие результаты.

...Соревнования близились к концу. В гости к парителям приехали ветераны советского планеризма. Среди них: организатор и участник первых планерных испытаний К. Арцеулов, авиационный конструктор В. Грибовский, заслуженные летчики-испытатели СССР Герои Советского Союза П. Стефановский, М. Нюхтиков и другие. Они прибыли на старт, чтобы посмотреть полеты своих преемников.

В этот день первыми взлетели и ушли по 200-километровому маршруту женщины. Наиболее опытные спортсменки стали выжидать, стремились пропустить соперниц вперед, чтобы потом использовать их как ориентиры для поиска восходящих потоков. Такой тактический прием применяют многие. Но здесь важно не попасть в цейтнот: ведь для старта отводится строго определенное время.

В азарте спортивной борьбы серьезный просчет допустили Л. Клюева и В. Кузнецова. Они пересекли стартовую линию на 25 секунд позже ее закрытия. Полет им не засчитали.

Чемпионкой по упражнению стала Р. Гармуте (Литва), серебряным призером – Т. Загайнова, бронзовым – И. Горохова.

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

Прошло пять часов после старта. Все больше и больше поступало сведений о преждевременных посадках планеристов. Солнце клонилось к закату. Горизонт заволокло дымкой. Казалось, что лететь уже невозможно. И вдруг судьи, наблюдавшие за воздухом в специальные оптические трубы, заметили планеры.

Через несколько минут под аплодисменты присутствовавших на аэродроме гостей эффектно финишировали московские планеристы Юрий Кузнецов и Александр Болдин. Этот полет принес Юрию Кузнецову золотую медаль чемпиона по упражнению и большую золотую медаль абсолютного чемпиона СССР, Александру Болдину серебряную по упражнению и по сумме многоборья и обеспечил москвичам победу в командном зачете.

Вот как, по словам победителей, проходил этот интересный и сложный полет:

– После отцепки от самолетов-буксировщиков, – рассказывал Ю. Кузнецов, – мы стали «прощупывать» облака и выжидать удобный момент для старта. Хотелось, чтобы на маршрут ушло как можно больше спортсменов и особенно В. Панафутин и Е. Руденский. Оба они имели хорошую сумму очков.

– Время поджимало со стартом. Вижу – Панафутин и Руденский пошли. Знаю, что они хотят выманить меня, чтобы потом стартовать вторично и выиграть преимущество. Говорю Саше – спешить не будем. Смотрю на часы: прошло десять минут. Больше тянуть нельзя. Направляемся к стартовой линии. Следом за нами устремились возвратившиеся с маршрута Руденский и Панафутин. У них появилось некоторое преимущество. У нас же на выполнение повторного старта времени не осталось; мы и так опаздывали. Большую часть пути шли группой в пять планеров. Где-то в середине маршрута Панафутин отстал, а Руденский летел с нами до второго поворотного пункта. Туда наша группа пришла первой, успела отметиться и уйти из этого района, здесь начался распад облачности, восходящие потоки как ветром сдуло. Лететь дальше по маршруту становилось рискованно. Судя по обстановке, впереди восходящих потоков могло не быть.

– Мы вернулись назад, где перед этим набирали высоту. Набрав еще несколько сот метров, сделали переход к появившимся облакам на линии нашего маршрута. Там скорость потока оказалась всего полметра в секунду.

– Сделали еще один переход. Под облаком увидели Льва Кузнецова из Казахстана. Его планер кружился в спирали на одной и той же высоте. Вскоре он ушел, а мы остались под этим облаком. Подъема не было, но не наблюдалось и снижения. Ветерок хотя и слабый, но сносил нас к аэродрому. Обменялись мнениями – уходить нельзя. Высота всего семьсот метров. Надо ждать.

– Раз нет снижения, то может возникнуть восходящий поток. Наши надежды оправдались. Правда, ждать пришлось долго. Более сорока минут мы находились в непрерывной спирали. Вначале «скребли» высоту, буквально по сантиметрам. Потом скороподъемность увеличилась, и только после того как стрелка высотомера показала тысячу пятьсот пятьдесят метров, а подъем прекратился, я установил скорость девяносто километров в час и пошел к цели.

– Расчеты показали, что высоты вполне хватит, чтобы преодолеть сорок километров, оставшихся до финиша...

Победный финиш москвичей внес существенное изменение в распределение призовых мест, как в личном, так и в командном зачете. В итоге по сумме многоборья первое место заняла команда Москвы, второе – РСФСР, третье – Литвы.

Звание абсолютной чемпионки завоевала Тамара Загайнова (РСФСР), на второе место вышла Марина Африканова (Министерство авиационной промышленности СССР), на третье – Эда Лаан (Эстония).

Среди мужчин со значительным отрывом в очках на первое место вышел Юрий Кузнецов, на второе – Александр Болдин, на третье – Евгений Руденский.

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

Высокая оценка мастерства участников первенства была заслужена ими по праву. В самом деле, несмотря на капризы погоды, непривычные условия, вызванные введением новых правил, и некоторые организационные неурядицы, планеристы летали смело и уверенно. Абсолютное большинство спортсменов боролось на равных с ведущими планеристами страны. Об этом свидетельствовал хотя бы тот факт, что в число призеров попали представители девяти команд из двенадцати, участвовавших в чемпионате.

Хотелось бы поподробнее рассказать о том, как заканчивался этот юбилейный год для советского планеризма.

В начале сентября 1973 г. ветераны-планеристы встретились в Крыму, где открывали обелиск на горе Клементьева. На краю горного плато, на семиметровом постменте установлен цельнометаллический планер А-13. Как могучий горный орел, он широко раскинул крылья и, развернувшись против ветра, словно, парил, поддерживаемый воздушным потоком.

В день открытия обелиска состоялся большой авиационный праздник, посвященный 50-летию советского планеризма.
С раннего утра на гору направилось множество людей: на автобусах, легковых и грузовых автомашинах, мотоциклах, велосипедах. На километры тянулись непрерывные вереницы к возвышенности, где находилась трибуна, и стояли планеры.

К моменту открытия праздника на обширной площади перед трибуной собралось свыше сорока тысяч человек.

Один из ветеранов планерного спорта, неоднократный чемпион и рекордсмен страны В. Гончаренко выступил с рассказом об истории развития планеризма в Советском Союзе, о первооткрывателях безмоторного полета...

В воздухе появился вертолет Ми-8. Он мягко приземлился в сотне метров от трибуны. Под гром аплодисментов из него вышли участники Первых планерных состязаний, те, для кого гора Клементьева стала началом пути в большую авиацию.

На горе Клементьева. Сентябрь 1973 г.

Среди них непосредственный организатор массового планерного спорта К. Арцеулов, конструктор авиационной техники, доктор технических наук, лауреат Ленинской премии, Герой Социалистического Труда М. Тихонравов, конструкторы авиационной техники, лауреаты Государственной премии СССР С. Люшин и И. Толстых, начальник экспериментального конструкторского бюро С. Исаев, авиационный конструктор В. Грибовский, заслуженные летчики-испытатели СССР, Герои Советского Союза С. Анохин, М. Нюхтиков, И. Сухомлин, организатор и руководитель планерного спорта в тридцатые годы Л. Минов и другие.

Убеленные сединами ветераны шли сквозь людское море, сопровождаемые шквалом рукоплесканий. На этой земле начинался советский планеризм, здесь набирали силу крылья Родины, отсюда вышли прославленные летчики, герои военных лет, авиаконструкторы, создатели космических систем.

Праздничные торжества вступительным словом открыл первый секретарь Феодосийского горкома партии С. Обелов.

– Сегодня у нас знаменательный день,– сказал С. Обелов.– Мы встречаемся с зачинателями планеризма в СССР. У нас в гостях люди беспримерного мужества и героизма. Этот юбилейный праздник, несомненно, поможет нам в воспитании молодежи в духе преданности Родине, в духе советского патриотизма...

Звучит Гимн Советского Союза.

Слово предоставляется Константину Константиновичу Арцеулову. Он рассказал, как на горе Узун-Сырт 50 лет назад начал свое становление советский планеризм, как в начале тридцатых годов была организована Центральная планерная школа, переименованная потом в Высшую планерную школу Осоавиахима.

– Для тысяч юношей и девушек,– сказал К. Арцеулов,– полеты на планере стали школой труда, школой жизни, школой мужества и мастерства. Мы пришли сюда сегодня, чтобы вспомнить и отдать дань тем, кого уже нет рядом с нами, но кто, не щадя своей жизни, прокладывал первые тропы в воздушном океане...

С воспоминаниями выступили также Герой Советского Союза С. Анохин, первый комендант партизанского аэродрома в годы Великой Отечественной войны Г. Мапиновский, первая советская планеристка Е. Грунауэр...

С каждой минутой на планеродроме становилось многолюднее. Диктор объявил по радио о начале демонстрации полетов на планере. На старте планер А-1. Это копия тех планеров, которые много лет назад строил ныне прославленный авиаконструктор О. Антонов. Зрители и ветераны с большим вниманием наблюдали, как молодые планеристы готовили аппарат к полету, а также за парением его в воздухе.

Затем был показан взлет учебного планера, буксируемого автомобилем «Волга». Такую систему запуска сконструировал и освоил один из старейших планеристов, летчик-испытатель В. Виницкий, ныне (1975 г.) начальник общественного планерного клуба ЦАГИ.

Вслед за этим планеристы показали буксировку учебно-тренировочного «Бланика» за самолетом и выполнили на нем фигуры пилотажа.

Интересно, что, едва приземлился «Бланик», как над северным склоном горы появились две группы аистов. Это было, конечно, не запланированное, но очень впечатляющее зрелище. Они шли клином в парящем полете. Птицы летели над склоном, используя динамические восходящие потоки.

В заключение с вертолета и самолета парашютисты выполнили серию прыжков.

26 октября 1973 г. в честь 50-летия советского планеризма в Москве состоялся торжественный вечер. Сотни ветеранов и молодых спортсменов собрались в Центральном доме авиации и космонавтики СССР имени М. В. Фрунзе, чтобы отметить эту знаменательную дату.

В президиуме – председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А.И. Покрышкин, авиационный конструктор Герой Социалистического Труда О.К. Антонов, старейшие планеристы нашей Родины К. Арцеулов, А. Шиуков. Председатель Федерации авиационного спорта СССР, трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации И. Кожедуб рассказал собравшимся о полувековом пути советского планеризма, о его воспитанниках, прославивших свою Отчизну ратными и трудовыми подвигами. Большой группе ветеранов планерного спорта были вручены памятные медали, дипломы имени Ю. А. Гагарина и грамоты ЦК ДОСААФ СССР.

Конец юбилейного года ознаменовался новыми спортивными достижениями.

В начале ноября сборная команда планеристов в составе Е. Руденского, Ю. Кузнецова, Э. Лаан, И. Линка, О. Пасечника, Л. Кузнецова и тренера В.Г. Юрьева выехала в Болгарию, где вместе с хозяевами приняла участие в высотных полетах на планерах с использованием волновых потоков. Спортсмены предварительно прошли специальную подготовку. Они изучили район и режим полетов, специфику пилотирования «на волне», правила использования кислородного оборудования. Затем им представили возможность облетать планеры «Фока-5» и ознакомиться с местностью с высоты полета. Когда все было готово, стали ждать погоду.

Волновой поток, как мы уже говорили, возникает при обтекании воздухом большой горы. Причем для образования потока надо еще, чтобы метеорологическая обстановка соответствовала определенным условиям. Так, ветер наверху должен быть не менее 15 м/с, а распределение температуры по высоте тоже должно отвечать определенным требованиям. Характерным признаком наличия хорошего волнового потока всегда служат роторные облака внизу за горой и чечевицеобразные – вверху. «Чечевицы» часто располагаются на большой высоте в несколько ярусов. Несмотря на ураганный ветер наверху, они стоят над горой неподвижно.

Две недели спортсмены ждали погоды, но «чечевицы» не появлялись. Уже подходил к концу срок пребывания нашей команды в гостеприимной Болгарии. Наконец, 26 ноября, подул ветер. Однако все небо закрыто плотной десятибалльной облачностью. Только над горой Витоша – небольшое «окошко», сквозь которое просвечивает голубое небо. Планеристы начали обсуждать – откуда бы ему взяться? Ветер наверху очень сильный: видно, как несутся по небу облака. А это «окошко» как будто зацепилось за вершину Витоши.

На разведку полетел самолет с опытным инструктором Софийского аэроклуба С. Васильевым и нашим тренером В. Юрьевым. Вернувшись, они рассказали, что с высоты 1700 м начинается волновой поток, правда, не очень сильный, но вполне подходящий для тренировок.

Принимается решение «попробовать» волну на планере, тщательно следя за поведением «дырки» в облачности – единственного пути как вверх, так и обратно.

Первым взлетает Е. Руденский. На высоте 1700 м под «окном» он отцепляется в потоке силой 6 м/с. Скоро облачность оказывается уже внизу. Поток становится спокойнее, но чувствуется, что площадь его невелика – все время приходится то смещаться назад по ветру, то увеличивать скорость и продвигаться вперед против ветра. При этом скороподъемность то падает до нуля, а то и вовсе начинается спуск. Кроме того, заметно, что волна неустойчива – подъем то нарастает, то пропадает совсем. На ее поиск и ожидание уходит время, а вместе со временем – и запас кислорода. Руденский передает на землю, что высота 9000 м, поток кончился, кислород – тоже на исходе. Выпустив интерцепторы, Евгений быстро снизился к «окну» в облачности, проскочил через него и пошел на посадку. Есть первый всесоюзный рекорд! Да еще двойной – абсолютная высота 9000 м и выигрыш высоты – 7300 м!

Но в рекордсменах Евгений не пробыл и часу, потому что в это время Иллар Линк, взлетевший на полчаса позже, продолжал набор. «Окно» над Витошей становилось больше, его края приобретали характерные для волновых потоков очертания. Линку удалось достичь высоты 9100 м, но кислород кончился, и пришлось пойти на снижение.

Следующей взлетела Эда Лаан. Ей повезло несколько больше. С каждым часом волна становилась все устойчивее и мощнее. Меньше времени уходило на центрирование потока. За счет увеличившейся скороподъемности в волне Эде Лаан хватило бортовых запасов кислорода, чтобы подняться до высоты 9550 м. Вскоре ребята с радостью поздравляли новую рекордсменку страны. Теперь всесоюзный женский рекорд абсолютной высоты равняется 9550 м, а рекорд выигрыша высоты – 7000 м.

Спортсмены, взлетевшие в этот день последними, оказались в более выгодных условиях. Мощь волны нарастала вместе с усилением ветра. На земле его порывы начали доходить до 17-20 м/с.

Место пилота в освободившейся «Фоке» занял Олег Пасечник. Он отцепился в десятиметровом потоке и в течение 20 минут уже был на высоте 10 500 м над уровнем моря (выигрыш высоты 8250 м). Эти результаты и числятся ныне под его фамилией в таблице всесоюзных рекордов.

Участники международных соревнований планеристов социалистических стран. Орел, 1974 г.

1974 г. не часто радовал планеристов хорошей погодой. Повсюду были дожди, бушевали грозы, низкая облачность и сильные ветры мешали тренировкам. Поэтому и добиться высоких спортивных результатов на 36-м чемпионате СССР по планерному спорту не удалось. Абсолютными чемпионами в тот год стали литовская планеристка Регина Гармуте и украинец Владимир Панафутин.

37-й чемпионат и финальные старты по планерному спорту VI Всесоюзной спартакиады СССР были посвящены 30-летию Победы советского народа над фашистской Германией. Соревнования проходили раздельно: мужчины летали в Орле, женщины – в Каунасе.

В Орле погода благоприятствовала полетам. Было разыграно семь упражнений. В острой спортивной борьбе звание абсолютного чемпиона Союза и победителя VI Спартакиады завоевал инструктор-планерист Днепропетровского авиаспортклуба Владимир Панафутин. Среди женщин этого звания добилась кишиневская планеристка мастер спорта международного класса Людмила Клюева.

Владимир Панафутин – относительно молодой спортсмен. В свои 27 лет –дважды абсолютный чемпион страны. За годы участия в соревнованиях планеристов завоевал 11 медалей, из них шесть – золотых. Инженер-тракторостроитель Людмила Клюева планерным спортом занимается 15 лет. Ее успехи не раз отмечались золотыми, серебряными и бронзовыми медалями, но на высшую ступеньку пьедестала Почета она поднялась впервые в 1975 г.

Абсолютный чемпион СССР 1974-1975 гг. В. Панафутин

В командном зачете победу одержали московская «планерная дружина» в составе Олега Пасечника, Юрия Кузнецова и Изабеллы Гороховой. Все они – воспитанники столичного аэроклуба.

Абсолютная чемпионка СССР 1975 г. Л. Клюева

Характерная особенность этого чемпионата – высокое мастерство, показанное большинством спортсменов. Так, лучшие результаты предшествующей спартакиады здесь были на уровне посредственных.

Трудящиеся Страны Советов готовились достойно встретить XXV съезд Коммунистической партии Советского Союза. Готовились к этому и наши планеристы.

В начале лета сборная команда страны по планерному спорту выехала в Каунас на тренировочный сбор. Один из лучших планеров – пластмассовый «Нимбус-2» – закрепили за Евгением Руденским. Он его быстро освоил и приступил к маршрутным полетам. Вскоре выдался погожий день. Руководитель сборов А. Ионушас и старший тренер команды В.Г.Юрьев назначили скоростные полеты по 300-километровому треугольному маршруту. Этот полет Е. Руденский решил использовать для побития всесоюзного рекорда. Подал заявку, получил разрешение.

Взлетел он около 13 часов. От самолета-буксировщика отцепился на высоте 800 м. Восходящие потоки вселяли надежду на успех. Порой они доходили до 3-4 м/с.

Пилот сделал «разведку погоды» и убедился, что можно уходить на маршрут. Линию старта пересек на высоте около 1000 м на повышенной скорости.

Последний раз он восстановил высоту в 40 км от аэродрома и пошел на долет. Через 15 минут друзья уже поздравляли его со всесоюзным рекордом: 300-километровый треугольный маршрут удалось пройти за 2 ч 39 мин, показав среднюю скорость около 115 км/ч. Тем самым Евгений превысил свой же рекорд, установленный четыре года назад, на 9 км/ч.

На очередной тренировочный сбор спортсмены поехали в Кишинев. Пожалуй, осенью трудно найти лучшее место для парящих полетов. Поэтому именно здесь, в столице Молдавии, Руденский решил попробовать установить еще один рекорд скорости, который раньше, в полете по 100-километровому треугольному маршруту, не «поддавался». Так, будучи на сборах в Каунасе, он два раза проходил «сотку», но не укладывался во время, отведенное по графику.

Теперь в Кишиневе погода благоприятствовала полетам. И все же две попытки оказались безрезультатными. Лишь в третий раз весь маршрут длиной 101,5 км удалось преодолеть за 46 минут. Когда судьи сделали окончательный подсчет, оказалось, что средняя скорость полета составила 132 км/ч. Так прежний рекорд, принадлежавший с 1964 г. киевскому планеристу Е. Литвинчеву, был превышен почти на 6 км/ч.

Еще одним подарком спортсменов XXV съезду КПСС стал рекордный полет Юрия Кузнецова.

...Москвичи проводили свой чемпионат по планерному спорту. Шла острая борьба. Молодежь оказывала достойное сопротивление ветеранам. Но «старики» этому только радовались: хорошая выросла смена. Погода стояла отличная, «рекордная» – как называют такую погоду планеристы.

И Юрий Кузнецов – в который уж раз – решил попытаться установить рекорд скорости на 500-километровом треугольном маршруте. За этим треугольником он «охотился» давно.
В последний раз рекорд на «пятисотке» был обновлен орловским планеристом Анатолием Ковалем еще в 1968 г. Юрий четырежды пытался его улучшить, но все старания опытного спортсмена кончались неудачами, главным образом из-за погодных условий.

На этот раз лететь предстояло с пассажиром на борту. Возник вопрос: где его взять? Ведь спортсмены-то все заняты на соревнованиях. Выручили судьи, «присудив к полету» в качестве пассажира своего коллегу – инструктора-летчика Владимира Ларькина.

– В десять часов начала «вспыхивать» кучевка,– рассказывал после соревнований Ю. Кузнецов: Подождали, пока она хорошенько сформируется, и взлетели. На высоте восемьсот метров отцепились от буксировщика. Поток – полтора-два метра в секунду. Набрали высоту около полутора тысяч метров. Видим – условия для рекордного полета подходящие. Докладываю по радио судейской коллегии о готовности к старту и разгоняю планер для набора скорости. На высоте около тысячи метров пересекаю стартовую линию, многочасовой марафон начался....

Ю. Кузнецов правильно выбрал момент для старта.
В нескольких километрах от аэродрома он встретил поток до 2 м/с и восстановил в нем высоту до 1500 м, чтобы сделать переход к видневшемуся вдали «хорошему» облаку. Под ним планер резко потянуло вверх.

Через два часа полета планеристы строго по графику – в 13.05 – подошли к первому поворотному пункту. Сфотографировали ориентир и развернулись на Косоржу, ко второму поворотному пункту.

И тут-то Ю. Кузнецов впервые за все время полета забеспокоился. Ведь он не раз, пытаясь покорить заветную «пятисотку», летал раньше этим маршрутом, и именно здесь, где-то на полпути ко второму поворотному, на траверзе г. Ливны, планер обычно попадал в «развал» – так планеристы называют большой район с плохими восходящими потоками или вообще без них. Казалось, это место точно заколдованное. Какой же сюрприз преподнесет погода на этот раз? Вглядываясь вдаль, Юрий ждал чистого неба, но на горизонте кучилась мощная гряда облаков. К тому же дул легкий попутный ветер.

Для рекорда, действительно, складывалась хорошая обстановка. Спортсмены умело использовали «эффект гряды», иногда проходя без остановки для набора высоты по 30-40 км. Через полтора часа уже отметились на втором поворотном пункте, а к 17 часам вышли на рубеж долета. Еще через восемь минут финишировали. Таким образом, был установлен новый всесоюзный рекорд – около 508 км было пройдено со средней скоростью почти 78 км/ч.

В заключение хотелось бы сказать, что в планерном спорте много романтики, много непознанного и неизученного. Этот спорт требует постоянной, систематической, упорной учебы, стремления постигать все новые и новые тайны природы.

Наша Родина, как никакая другая страна в мире, имеет все возможности для того, чтобы осуществлять дальние и высотные полеты на планерах. Наличие больших горных хребтов в разных районах Советского Союза дает основание утверждать, что над ними возникают мощные волновые потоки, в которых можно подниматься на значительные высоты, а территория нашей страны позволяет совершать полеты в любых направлениях.

Сочетание всех разновидностей парящего полета, освоение спортсменами волновых потоков и других источников атмосферной энергии открывают новые возможности в борьбе за еще более высокие результаты.

Александр Дмитриевич Винокуров БОЛЬШИЕ КРЫЛЬЯ

Редакторы **Ф. П. Попенко, А. В. Островский** Художник **Л. П. Анисимов** Художественный редактор **Т. А. Хитрова** Технический редактор **З. И. Сарвина** Корректор **В. Н. Лапидус**

Г-81596. Сдано в набор 21/IV 1976 г. Подписано к печати 30/IX 1976 г. Изд. № 2/165. Формат 84x108 $^{1}l_{S2}$. Бумага типографская № 3, Тираж 59 000. Цена 18 коп. Зак. 6-192. Усл. п. л. 5,88. Уч.-изд. л. 6,03.

Ордена «Знак Почета» Изд-во ДОСААФ СССР. 107066, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26.

Харьковская книжная фабрика «Коммунист» республиканского производственного объединения «Полиграфкнига» Госкомиздата УССР. **Харьков,** Энгельса, 11.