



А. А. Белоусов
**ПАРАШЮТ
И ПАРАШЮТИЗМ**

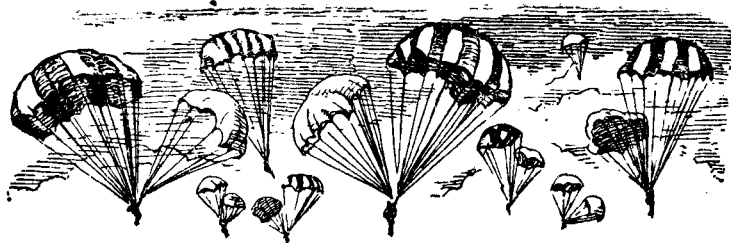


НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА

МАСТЕР СПОРТА
А. А. БЕЛОУСОВ

ПАРАШЮТ И ПАРАШЮТИЗМ

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
Москва — 1957



ВВЕДЕНИЕ

Авиационный спорт получил в Советском Союзе массовое развитие. Тысячи юношей и девушек добились значительных успехов в овладении самолетом, планером, парашютом и идут по пути завоевания новых всесоюзных и мировых рекордов.

Особой любовью и популярностью у советской молодежи пользуется парашютный спорт. В нашей стране многие юноши и девушки успешно овладевают технически тонким и сложным искусством прыжка с парашютом, развивающим у спортсменов высокие морально-боевые качества — смелость, отвагу и мужество.

Советские спортсмены-парашютисты из года в год упорно повышают уровень своего мастерства. Они отлично понимают, что парашютизм играет важную роль в обороне нашей социалистической Родины.

Парашютно-десантные части, созданные впервые в нашей стране и принимавшие участие в боях с врагом в годы Великой Отечественной войны, являются могучим родом войск, способным решать сложные задачи современного боя.

Советский Союз — родина не только массового парашютного спорта, крупных парашютных десантов, но и также широкого применения современных парашютов в науке, технике и различных отраслях народного хозяйства.

В брошюре «Парашют и парашютизм» рассказывается о создании отечественных парашютов, дается понятие

об устройстве спортивного парашюта и приводятся основные правила выполнения прыжка с парашютом.

Читатель найдет в брошюре сведения об успехах парашютостроителей и испытателей советских парашютов, о спортивных достижениях в развитии массового парашютного спорта, завоевании рекордов и о разнообразном применении современной парашютной техники для военных и мирных целей.

Брошюра «Парашют и парашютизм» рассчитана на солдат, матросов, сержантов и офицеров Советской Армии, Военно-Морского Флота, членов ДОСААФ и на широкий круг читателей, интересующихся парашютным спортом.

Глава I

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ПАРАШЮТА

Безбрежный воздушный океан с давних времен привлекал к себе внимание человечества. Стремление подниматься в воздух и передвигаться в воздушном пространстве с помощью искусственных средств у разных народов осуществлялось по-разному, своим собственным путем.

О полетах человека по воздуху сохранилось немало разных былин, легенд и сказаний, возникших еще в глубокой древности. Во всех описаниях аппаратов для летания по воздуху упоминаются крылья, машущие и неподвижные, воздушные шары, зонтичные поверхности и другие примитивные приспособления, применявшиеся для плавного спуска человека с высоты на землю.

Мысль о возможности летания по воздуху жила в народе, переходя из поколения в поколение.

В древней рукописи Даниила Заточника, относящейся к началу XIII века, упоминается о том, что наши предки славяне совершали с помощью крыльев, сделанных из шелка, своеобразные спуски с высоты, планируя или парашютируя в воздухе.

К числу преданий следует отнести рассказ о том, как во второй половине XVI века пытался летать на само-

дельных деревянных крыльях русский человек по имени Никита, боярского сына Лупатова холоп. Как говорится в предании, Никита поднимался на этих крыльях в Подмоскowie над Александровской слободой в присутствии большого стечения народа. Однако полет человека, подражавшего полету птиц, в те времена считался противоестественным, и поэтому Никита по приказу царя Ивана Грозного был жестоко наказан.

Из старинных записок Желябужского известно, что один крестьянин, приведенный в Москве 30 апреля 1695 г. в стрелецкий приказ, заявил, что он, сделав крылья, станет летать, как журавль. Крестьянин сделал слюдяные крылья с мехами для нагнетания воздуха, для этого ему было выдано из казны восемнадцать рублей. Его попытка летать по воздуху при помощи этих крыльев окончилась неудачей, так как крылья оказались тяжелыми и у крестьянина не хватило мускульной силы для управления ими.

Начальник стрелецкого приказа князь И. Троекуров хотя и разгневался на крестьянина за его неудачную попытку летать по воздуху, но все же разрешил, по просьбе смельчака, сделать другие, более легкие крылья, на которые им было истрачено пять рублей, полученных из казны. Но и на этих крыльях крестьянин не полетел.

Разрешить проблему летания по воздуху с помощью крыльев и мускульной силы людям не удавалось. Но использование для спуска на землю зонтичных поверхностей разной площади все же позволяло человеку некоторое время находиться в воздухе. Поэтому не случайно первые полеты люди пытались осуществить при помощи крыльев, прыгая с возвышенностей, с последующим планированием (скольжением) и парашютированием (замедленным спуском по наклонной прямой).

Немало отважных людей совершили рискованные прыжки с высоты, используя при этом обычные зонты, служившие для защиты от солнечных лучей или дождя.

До наших дней сохранились старинные легенды и сказания, которые подтверждают, что наши предки славяне выполняли смелые прыжки с зонтичными устройствами с высоких деревьев и крутых обрывов во время народных гуляний и празднеств.

Таким образом, можно считать, что идея парашюта зародилась в далекие времена.

Научное обоснование идеи парашюта принадлежит великому итальянскому ученому Леонардо да Винчи, жившему в конце XV — начале XVI века в небольшом итальянском городе Винчи.

В течение многих лет Леонардо да Винчи изучал полеты птиц, строил расчеты и производил разные опыты. В результате многочисленных исследований Леонардо да Винчи пришел к мысли, о возможности безопасного снижения человека с высоты на землю на специальном аппарате. Ученый сделал набросок, на котором изобразил фигуру человека, подвешенную на четырех веревках к большому шатру в виде четырехгранной пирамиды (рис. 1).

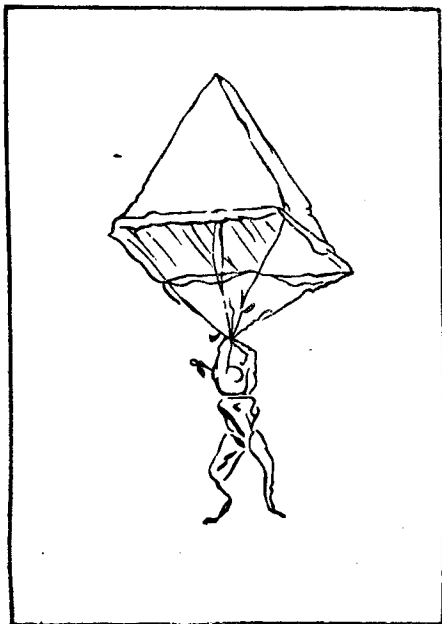


Рис. 1. Эскиз парашюта, сделанный итальянским ученым Леонардо да Винчи в 1495 году

В собрании сочинений Леонардо да Винчи, опубликованном в 1495 году, имеется расчет такого приспособления. О нем говорится следующее: «Если у человека имеется палатка, каждая сторона которой имеет 20 локтей¹ в ширину и высота которой равна также 20 локтям, то он может броситься с какой угодно высоты, не рискуя подвергнуть себя ни малейшей опасности»².

Это приспособление получило название парашют, которое произошло от французского обозначения «Parag-

chute», что в переводе означает «parag» — предотвращать и «chute» — падение.

Построить летательный аппарат ученому не пришлось — смерть Леонардо да Винчи в 1519 году унесла с собой его первые мысли о создании парашюта.

Оригинальная идея парашюта, высказанная ученым, не только не была претворена в жизнь, но долгое время находилась в неизвестности. В разных странах изобретатели и ученые по-своему решали эту проблему, используя при этом разнообразные зонтичные поверхности.

Спустя сто лет после смерти Леонардо да Винчи венецианский инженер-механик Фауст Веранчио издал в Венеции составленный им сборник машин. В этом сборнике был приведен рисунок парашюта с надписью «Летающий человек». В 1617 году Ф. Веранчио совершил на своем примитивном аппарате спуск с крыши невысокой башни в Венеции (рис. 2).

В русской рукописи А. Сулакадзева «О воздушном летании в России» сообщается, что в 1731 году в Рязани подьячий нерехтец Крякутный совершил короткий подъем на воздушном шаре, наполненном подогретым воздухом.

Это был первый воздушный шар, на котором русский человек впервые поднялся в воздух. В 1783 году во Франции повторили подъем в воздух на воздушном шаре братья Монгольфье.

В тридцатых годах XVIII века в России некий Симеон представил на рассмотрение императрицы Анны Иоанновны изобретенный и проверенный им летательный аппарат, предназначавшийся для прыжков с высоты.

Этим изобретением намеревался воспользоваться всеильный временщик императрицы Бирон. Он отдал тайный приказ своим приближенным схватить Симеона и заморить его голодом. Однако, как говорится в рукописи А. Сулакадзева, «несмотря на содействие механиков, никто без Симеона не мог постичь секрета управления и равновесия этого аппарата».

Французский физик Себастьян Ленорман сконструировал аппарат для спуска с высоты, снабдив его жестким конусообразным куполом. С этим парашютом он спрыгнул 26 декабря 1783 г. с крыши одноэтажного дома, а спустя несколько дней повторил прыжок

¹ Локоть — мера длины, равная 0,44 метра.

² Леонардо да Винчи. Кодекс о полете птиц, 1495.

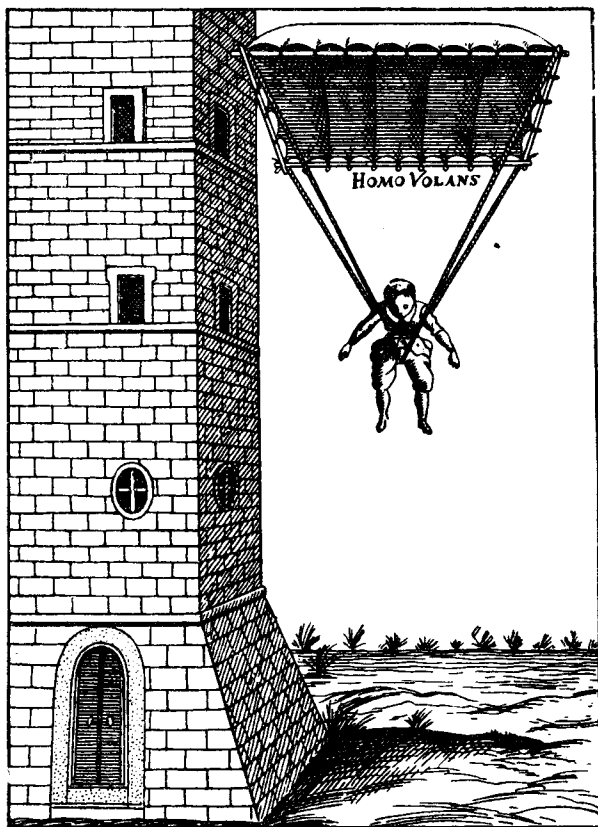


Рис. 2. Прimitивный парашют. Ф. Веранчио, на котором он совершил в 1617 году спуск с крыши невысокой башни в Венеции (Италия)

с крыши высокой башни обсерватории во французском городе Монпелье (рис. 3).

Появление летательных аппаратов легче воздуха — воздушных шаров — явилось мощным толчком в развитии парашюта и парашютизма.

С 1783 года были предприняты первые попытки практически применить парашют. Вначале производилось сбрасывание на парашюте домашних животных. Так, например, французский воздухоплаватель Жак Бланшар в

1784 году сбрасывал на уменьшенной модели парашюта кошку и собаку.

Впервые спуск на парашюте с воздушного шара совершил 22 октября 1797 года французский воздухопла-

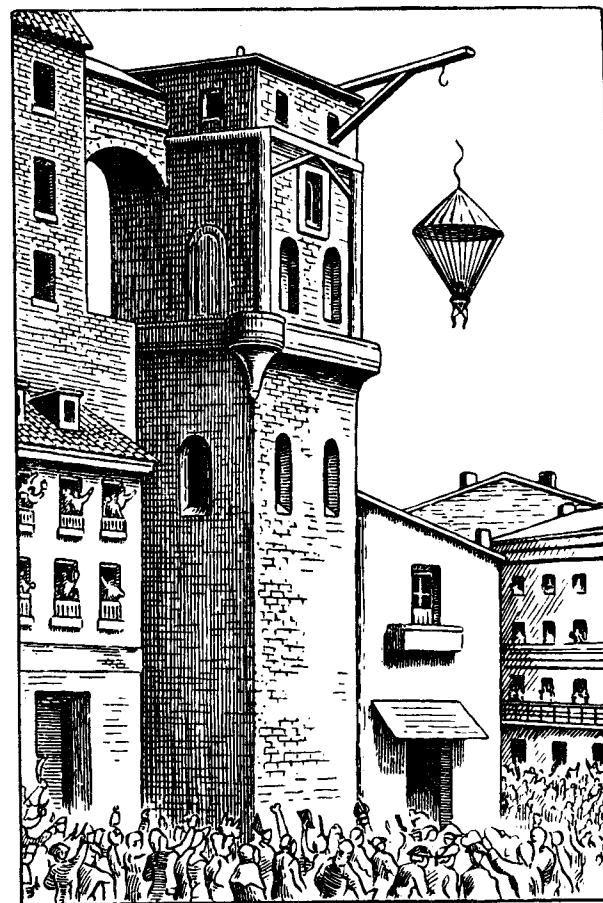


Рис. 3. Спуск С. Ленормана в декабре 1783 года с крыши обсерватории в г. Монпелье (Франция) на парашюте с твердым каркасным куполом

ватель Жак Гарнерен. Конструкция его парашюта во многом отличалась от примитивных аппаратов Веранчио и Ленормана. По своему внешнему виду и принципу рас-

крытия парашют Гарнерена имел сходство с воздухоплавательным парашютом нашего времени (рис. 4).

Ж. Гарнерен совершил несколько десятков прыжков с парашютом с воздушного шара. Вместе с ним выпол-

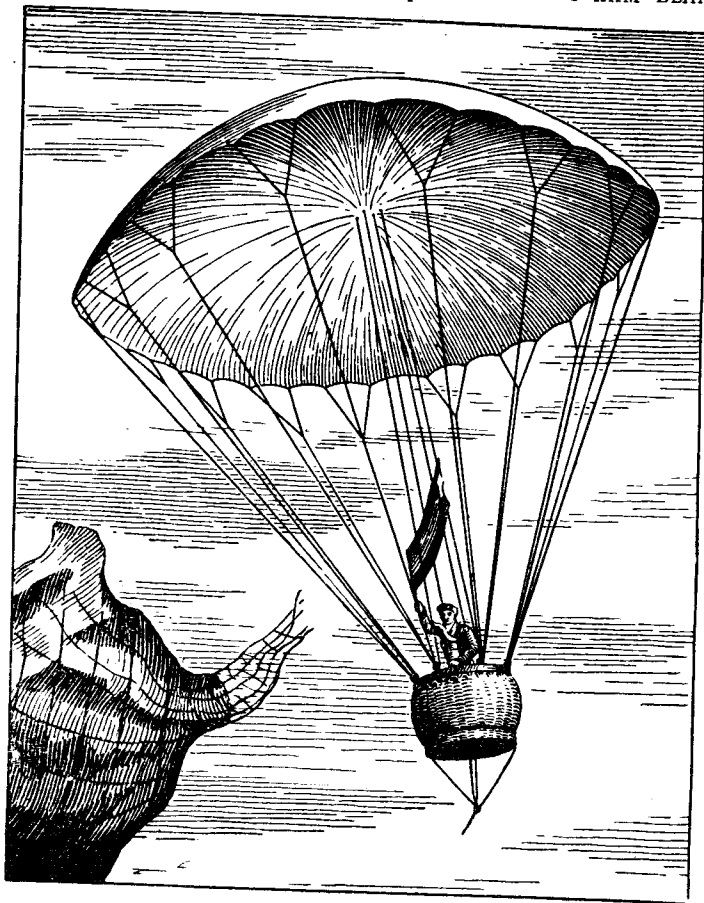


Рис. 4. Первый спуск с воздушного шара Ж. Гарнерена 22 октября 1797 г. в парке Монсо (близ Парижа) на парашюте собственной конструкции. Слева отдельно падает оболочка воздушного шара, от которой отделился парашют.

няли прыжки его жена и племянница Элиза Гарнерен. Смелые прыжки Гарнеренов с парашютом с воздушных шаров привлекали внимание зрителей, некоторые из них

стали им подражать. Появились смелые воздушные акробаты, выполнявшие перед спуском рискованные трюки в воздухе, показывавшие головокружительные упражнения на подвешенной к парашюту трапедии, прыжки с подожженного воздушного шара и с парашютной вышки (рис. 5).

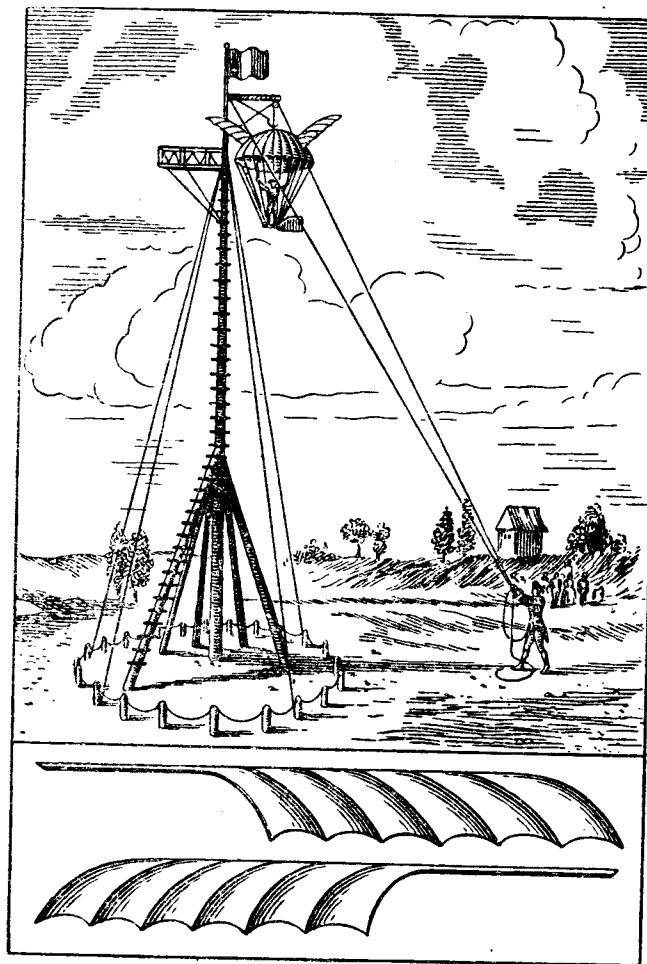


Рис. 5. Спуск акробата с парашютной вышки, сконструированной во Франции в 1784 году (по современной гравюре)

В 1803 году Ж. Гарнерен вместе с женой приезжал в Россию. Здесь они совершили три воздушных путешествия на воздушном шаре, привезенном ими из Франции. В один из таких полетов вместе с Гарнереном поднимался в воздух генерал-от-инфантерии С. Львов, выполнивший первым в России длительное путешествие на воздушном шаре.

Полеты на воздушном шаре Ж. Гарнерена и его жены были повторены в России в мае 1804 года. В качестве пассажира 8 мая 1804 года вместе с Гарнеренами поднималась русская женщина Тушенинова. В том же году жена Гарнерена, совершившая около тридцати прыжков с парашютом, показывала москвичам спуск с воздушного шара на парашюте.

В России побывал в 1804—1806 годах иностранный воздухоплаватель Робертсон со своими учениками Александром и Мишо. Они совершали прыжки с парашютом с воздушных шаров в Петербурге, Москве и Риге.

В те же годы опыты по сбрасыванию парашютов с воздушных шаров предпринимали некоторые русские любители, строившие по собственной инициативе воздушные шары для полетов и спусков с парашютом.

Так, в конце июля 1805 года московский купец Матвей Колесников для развлечения москвичей пускал с территории Нескучного сада, что близ Калужской заставы, бумажный воздушный шар с парашютом, на котором спускал на землю разных мелких животных.

Тогда же предпринимал полеты на воздушном шаре штаб-лекарь Лефортовского госпиталя Кашинский. Он ставил себе целью, поднявшись в воздух из Нескучного сада (ныне Парка культуры и отдыха им. А. Горького), выполнить в полете опыт по сбрасыванию парашюта и исследовать затем на большой высоте состояние атмосферы.

Полеты Кашинского в Москве на воздушном шаре были большим событием, в связи с этим отменили спектакль в Петровском театре.

Спустя три года, в 1808 году, в Москве совершал полеты на воздушном шаре некто Ф. Никитин. О его полете сообщалось, что московский купец Федор, сын Никитина, отправится из Нескучного сада в путешествие на воздушном шаре, наполненном «спиртовым духом». Поднявшись на высоту, Никитин должен был выполнить разные

упражнения на канате, а затем спуститься на землю с парашютом.

В воскресенье 19 августа 1828 г. в Москве совершала полет на воздушном шаре первая русская женщина воздухоплавательница Ильинская, жившая в Пресненской части. Поднявшись в воздух на высоту около 300 саженей, Ильинская приветствовала зрителей ракетами, после чего выпустила два аэростатических шара — первый из них с балластом, а второй — с человеческой фигуркой, спускавшейся на парашюте.

Из сада Маврокордато, в селе Всехсвятском, под Москвой, некто Свищевский в июне 1829 года пускал в воздух два аэростатических шара. Один из них был с человеческой фигуркой, которая спускалась на землю с большой высоты на парашюте, а другой — с фейерверком.

Позднее полеты на воздушном шаре предпринимал русский воздухоплаватель Древницкий¹. В августе 1892 года он совершал подъем на воздушном шаре в г. Вильно из местного ботанического сада. Оболочка воздушного шара перед полетом наполнялась подогретым воздухом. Для этого на большом кругу сада был разведен большой костер. Громадный матерчатый шар, наполнясь теплым воздухом, медленно покачивался. Солдаты местного гарнизона удерживали воздушный шар за канатные стропы. Одни держали их руками, а другие ногами.

Когда воздушный шар наполнился подогретым воздухом, Древницкий легко вскочил в корзину и подал команду солдатам отпустить канаты. После того как канатные стропы были отпущены, шар взмыл над костром и начал подниматься вверх.

В момент взлета воздушного шара произошло неожиданное событие, которое вызвало тревогу у всех зрителей. Один из солдат, державший петли канатных строп ногами, не успев своевременно освободиться от них и оказался поднятым в воздух вместе с воздушным шаром.

Наблюдавшие за подъемом шара видели висевшего на одном из канатов беспомощного человека. Это увидел из корзины воздушного шара и Древницкий. Оказать

¹ Александра Бруштейн. Страницы прошлого, издательство «Советский писатель», 1956, стр. 39—44.

помощь солдату он не мог, так как шар был не управляем.

Остановить полет или совершить посадку Древницкий также был не в силах. Для всех было ясно, что спасение солдата возможно только в том случае, если он не растеряется, не выпустит из рук канатных строп воздушного шара и будет крепко держаться за них.

Древницкий имел возможность спуститься на парашюте, но он не захотел покинуть на произвол судьбы случайного спутника — солдата и решил вместе с ним продолжать полет до конца. Стараясь подбодрить солдата, Древницкий громко подсказывал ему: «Держись, братец, держись крепче! Не бойся — не пропадешь! Держись, не отпускай из рук каната!»

Воздушный шар продолжал подниматься и, наконец, скрылся из виду.

Несколько часов о судьбе воздушного шара и путешественников не было никаких известий. Лишь поздно ночью по городу разнесся слух о благополучном исходе полета.

Когда из оболочки шара вытек теплый воздух, рассказывал Древницкий, он стал стремительно терять высоту. У самой земли шар зацепился канатными стропами за деревья, и это задержало его стремительное падение.

Благополучно приземлившись, Древницкий и солдат вскоре добрались до ближайшей деревни, а оттуда их привезли на лошадях в город.

На следующий день по 27-й пехотной дивизии был объявлен приказ о награждении невольного спутника воздухоплавателя Древницкого — солдата местного гарнизона по фамилии Путырчик — за проявленную смелость и присутствие духа.

После этого случая Древницкий неоднократно совершал смелые полеты на воздушном шаре и выполнял прыжки с парашютом. Как-то в Риге во время прыжка с парашютом Древницкого отнесло ветром далеко в море, и он принужден был совершить посадку на воду. Он легко держался на поверхности воды благодаря тому, что перед прыжком надел пробковый пояс, позволивший ему спокойно и уверенно ждать подхода спасательной лодки.

В другой раз Древницкий, прыгая с парашютом в Петербурге, зацепился за трамвайные провода высокого напряжения и едва не погиб.

Отважный воздухоплаватель и смелый парашютист, Древницкий имел своих учеников. Как-то в Вильно вместе с ним совершала полет и прыжок с парашютом молодая женщина, фамилия которой, к сожалению, осталась неизвестной.

С каждым годом воздухоплавание все больше развивалось и крепло, но летательный аппарат легче воздуха — воздушный шар — не мог удовлетворить человека, который искал пути для создания более совершенного воздушного транспортного средства.

Больших успехов в деле создания самолета (аппарата тяжелее воздуха) добился русский изобретатель морской офицер А. Можайский. В 1882 году сконструированный и построенный им аппарат с использованием тяги винтов поднялся в воздух.

В конце 1903 года появился самолет братьев Орвила и Вильбура Райт, также совершивший ряд коротких взлетов. Вслед за самолетом братьев Райт был создан ряд других конструкций летательных аппаратов тяжелее воздуха.

С изобретением самолета была открыта новая эра в покорении воздушного океана. Однако победа над воздушной стихией не давалась без жертв. Наряду с изобретениями о новых выдающихся достижениях в воздухоплавании и авиации нередко приходили и тяжелые вести о гибели во время воздушных катастроф авиаторов, которые летали на недостаточно совершенных аппаратах того времени.

Естественно, что уже тогда возникла мысль о необходимости обеспечить полеты по воздуху, для чего нужны были спасательные средства. Попытки применить на самолете воздухоплавательные парашюты подтвердили непригодность их.

Десятки зарубежных изобретателей и конструкторов работали над созданием авиационного спасательного парашюта. Решая эту сложную задачу, все они принимали за основу существовавшие в те времена громоздкие воздухоплавательные парашюты и каждый по-своему старался приспособить их для использования на самолете.

Французский изобретатель Вассер в 1909 году сконструировал первый авиационный парашют. По своей конструкции он был похож на зонтик. В сложенном виде этот парашют должен был размещаться на фюзеляже самолета позади сиденья летчика. Изобретатель теоретически предполагал, что в случае надобности авиатор сможет легко освободить спицы зонта, обтянутые тканью, после чего образуется зонтичная поверхность. Наполнившись встречным потоком воздуха, парашют извлечет из кабины авиатора вместе с его сиденьем.

Авиационный парашют системы Вассера испытывался на земле с помощью специально устроенной установки на автомобиле и показал некоторые положительные результаты, но из-за сложности конструкции применить его на самолете оказалось невозможным.

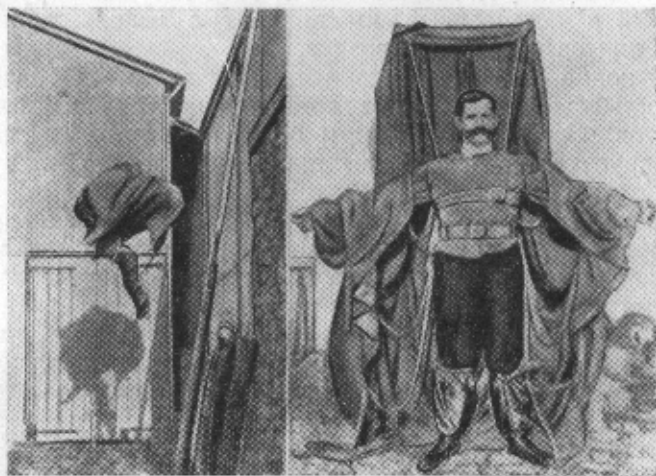


Рис. 6. Ф. Рейхельт (Франция) с изобретенным им «плащом-парашютом» (снимок справа); испытательный прыжок с «плащом-парашютом» с крыши небольшого здания в 1912 году (снимок слева)

Громоздкие и неудобные парашюты для самолета были сконструированы иностранными изобретателями Ганслером, Эрвье и другими.

Австрийский портной Франсуа Рейхельт, работавший в Париже, сшил своеобразный «плащ-парашют» (рис. 6).

После удачных испытаний аппарата с небольшой высоты Рейхельт решил совершить испытательный прыжок с площадки Эйфелевой башни. «Плащ-парашют» во время этого испытательного прыжка не раскрылся, и смелый изобретатель Рейхельт погиб на глазах многочисленных парижан.

В России над созданием парашютов работали изобретатели Карманов, Г. Котельников, М. Поморцев, Н. Ягн и др.

Сложную и трудную проблему по созданию спасательного средства для авиации удачно разрешил русский конструктор Г. Котельников (рис. 7). Он разработал в 1910—1911 годах оригинальный по конструкции спасательный ранец для авиатора с автоматически выбрасываемым парашютом.

Первые испытания спасательного ранца показали безотказное действие миниатюрной модели. В 1911 году Г. Котельников подал заявку на получение патента и одновременно представил модель спасательного ранца на рассмотрение военного ведомства с предложением оснастить им летчиков русской авиации. Царские военные чиновники предвзято отнеслись к изобретению русского конструктора Г. Котельникова и, поверхностно ознакомившись с моделью парашюта, отклонили «за ненадобностью».

Настойчивый и энергичный изобретатель решил во что бы то ни стало построить парашют в натуральную величину и испытать его в воздухе. Он рассчитывал, что после этого военное ведомство примет парашют для оснащения авиации.

Не имея денег на изготовление парашютов, Г. Котельников с помощью и на средства частной петербургской авиационной торговой фирмы «Т-во Ломач и Компания» быстро изготовил два опытных парашюта и испытал их



Рис. 7. Изобретатель авиационного ранцевого парашюта Г. Котельников (1911 год)

6 и 19 июня 1912 г. в деревне Салюзи, близ Петербурга. Парашюты испытывались с привязного аэростата и с самолетов путем сбрасывания их с манекеном. Испытания подтвердили отличное действие парашютов, но в военном ведомстве по-прежнему не проявляли интереса к русскому изобретению и более того — закупали парашюты за границей.

В начале первой мировой войны 1914—1918 годов военное ведомство все же вынуждено было обратиться к изобретателю Котельникову с предложением изготовить несколько десятков парашютов для летчиков тяжелых бомбардировщиков «Илья Муромец».

Изготовленные в 1915 году несколько десятков спасательных парашютов конструкции Г. Котельникова были отправлены в эскадрилью «Илья Муромец». Парашюты практического применения на бомбардировщиках в боевой обстановке не нашли и частично были переданы в воздухоплавательные отряды.

Эти авиационные парашюты были приспособлены воздухоплавателями И. Когутым и Н. Анощенко для прыжков с привязных аэростатов. И. Когут сконструировал специальную подвеску для упаковки в нее купола и строп, дополнил подвесную систему ножными обхватами, а Н. Анощенко сделал чехол для купола. Чехол должен был предупреждать перехлестывание купола стропами, обеспечивать надежное действие парашюта и сохранять купол от преждевременной порчи.

Чехол для купола парашюта Г. Котельникова, предложенный Н. Анощенко, представляет собой прототип чехла купола, применяемого в настоящее время на современных советских спасательных и спортивных парашютах.

Плодотворные труды изобретателя Г. Котельникова по достоинству были оценены после Великой Октябрьской социалистической революции. В 1918 году парашют Котельникова был тщательно исследован в Летучей лаборатории, созданной в годы Советской власти и работавшей под руководством профессора Н. Жуковского.

В результате анализа, составленного начальником аэростатного отдела Летучей лаборатории Н. Анощенко, было отмечено высокое техническое качество парашюта Котельникова и преимущество его по сравнению с иностранными парашютами.

Комитет по делам изобретений и Оценочная комиссия при Высшем Совете народного хозяйства, рассматривая в 1921 году конструкцию парашюта Котельникова, также отметили преимущество русского парашюта по сравнению с французской системы «Жюкмесс», которыми были снабжены воздухоплавательные отряды, и выдали изобретателю Г. Котельникову поощрительную премию.

Заслуга Г. Котельникова как конструктора состояла в том, что он впервые в истории авиации создал ранец спасательного парашюта, который располагался на теле авиатора и не был связан с летательным аппаратом. Купол парашюта изобретатель изменил и усовершенствовал, предусмотрев крепление строп купола в двух точках на плечевых обхватах подвесной системы; он разработал подвесную систему, состоявшую из пояса, плечевых обхватов, а также приспособление для ручного раскрытия крышки ранца и отстегивания строп купола от подвесной системы.

Воодушевленный признанием своих трудов и высокой оценкой их, изобретатель Г. Котельников продолжал работу по усовершенствованию своего первого образца ранца. В 1923 году, т. е. спустя двенадцать лет после изобретения им спасательного ранца для авиаторов, Котельников разработал и сделал новый образец полужесткого ранца.

Металлический ранец он заменил брезентовым с жесткой спинкой и мягкими откидными боковыми клапанами и крышкой.

В 1924 году изобретатель предложил проект нового образца ранца мягкой конструкции, у которого имелись два боковых и два торцовых клапана со специальными ранцевыми резинками, а на дне ранца — соты для затяжки в них строп купола парашюта.

В том же году Г. Котельников построил и испытал грузовой парашют для корзины аэростата, рассчитанный на спуск груза весом до 300 кг. Кроме того, он предложил проект небольшого грузового парашюта — «авиапочтальон» для спуска почтовых отправок, парашютного тормоза для самолета и парашюта коллективного спасения пассажиров самолета.

Активная изобретательская деятельность Г. Котельникова была по заслугам отмечена Центральным Советом Осоавиахима СССР и РСФСР. Изобретателю

9 ноября 1936 г. был вручен нагрудный знак «Конструктор».

В 1944 году Советское правительство наградило Г. Котельникова в числе группы парашютостроителей орденом Красной Звезды.

Изобретатель Котельников жил и работал в Ленинграде вплоть до Великой Отечественной войны. В героическом Ленинграде он пережил тяжелые дни блокады, после чего в болезненном состоянии переехал из Ленинграда в Москву, где 22 ноября 1944 г. скоропостижно скончался на семьдесят втором году жизни.

Г. Котельников завоевал нашей Родине приоритет в деле изобретения авиационного ранцевого парашюта, принципиальная схема которого послужила основой для разработки современных типов авиационных ранцевых парашютов.

Коллектив советских конструкторов, продолжая развивать и совершенствовать отечественную парашютную технику, создал новые современные конструкции парашютов, в которых воплощена принципиальная схема авиационного ранцевого парашюта Г. Котельникова.

Глава II

СОВРЕМЕННЫЕ ПАРАШЮТЫ

Коммунистическая партия и Советское правительство всегда уделяли и уделяют внимание развитию парашютизма в нашей стране.

Под руководством КПСС советский народ в годы первой пятилетки создал отечественную парашютную промышленность, которая стала изготавливать разнообразные парашюты.

По заданию Советского правительства Научно-исследовательский институт военно-воздушных сил в 1928—1930 годах провел большую исследовательскую работу по испытанию различных типов парашютов с целью выявить их конструктивные особенности, достоинства и недостатки. В результате проведенных испытаний и анализа образцов спасательных парашютов всеобщее одобрение получила схема авиационного ранцевого парашюта свободного действия конструкции Г. Котельникова.

Перед легкой промышленностью страны тогда же была поставлена большая и важная задача — создать надежный и безотказно действующий советский спасательный парашют. Эта работа была поручена молодому коллективу парашютостроителей Опытной мастерской-лаборатории под руководством инженера М. Савицкого (рис. 8). После упорного труда и кропотливой работы всего коллектива 30 апреля 1930 г. были выпущены три образца советских спасательных парашютов.

Начиная с 1932 года советская парашютная промышленность стала выпускать, кроме спасательных парашютов, и другую современную парашютную технику.

В СССР создано немало разнообразных типов парашютов, которые применяются с различными целями, как, например: одни — для спуска людей, или людские парашюты; другие — для сбрасывания грузов, или грузовые; иные используются в качестве парашютного тормоза у скоростных самолетов и для других целей — это специальные парашюты.

Людские парашюты в свою очередь подразделяются на спасательные, спортивно-тренировочные и десантные, а по способу раскрытия — на парашюты принудительного действия, раскрывающиеся с помощью вытяжной веревки, и свободного действия, раскрывающиеся с помощью вытяжного кольца с тросом при активном участии совершающего прыжок.

Спасательные, спортивно-тренировочные и десантные парашюты построены по одной общей принципиальной



Рис. 8. Инженер М. Савицкий, конструктор парашюта для стратостата «СССР-1» и других

схеме и во многом сходны между собой. Однако в связи с тем, что многообразные требования, предъявляемые к ним, невозможно объединить в одной общей конструкции, созданы разновидности парашютов. Среди них имеются парашюты наспинные, нагрудные, с одним и с двумя куполами, с увеличенной площадью и удлиненными стропами; с отцепным и стабилизирующим куполом; с куполами круглой, квадратной и треугольной формы.

К числу специальных парашютов особой конструкции принадлежит гондольный парашют стратостата «СССР-1», поднимавшийся 30 сентября 1933 г. на высоту 19 000 м. Купол этого парашюта, разработанный под руководством инженера М. Савицкого, имел в диаметре 30 м, а его площадь составляла около 1000 м². Купол был рассчитан на спуск конструкции стратостата весом 2500 кг.

В 1934 году большой коллектив конструкторов и парашютостроителей под руководством кандидата технических наук мастера спорта Н. Лобанова создал новую плоскую квадратную форму купола спасательного парашюта. Купол квадратной формы со срезанными углами обладает большой устойчивостью при спуске и легкостью управления им в воздухе.

В Дирижабельном учебном комбинате им. К. Циолковского в 1938 году инженером Т. Кулиниченко была разработана и построена модель первого в мире стратостата-парашюта, которая успешно выдержала летные испытания. Построенный в 1939 году стратостат-парашют «СССР-ВР-60», имевший оболочку объемом 19 800 м³, рассчитанную на полный полетный вес конструкции весом 2808 кг, поднялся на высоту 16 810 м и при спуске выполнил свое назначение.

С появлением самолетов, развивающих большие скорости полета, широкое применение получили парашюты тормозного действия. Кроме того, в связи со значительно возросшими скоростями полета реактивных самолетов появились парашюты с куполами повышенной прочности и катапультирующими устройствами, позволяющие совершать прыжки на повышенных скоростях полета.

Для общего ознакомления с конструкциями отдельных парашютов рассмотрим краткое описание некоторых из них.

Спасательный парашют летчика, как показала практика, должен быть компактным и легким, не стеснять движений летчика в полете, обеспечивать возможность покинуть самолет при любой скорости полета и при любом положении машины в воздухе, при этом он должен раскрываться ручным способом путем выдергивания вытяжного кольца или же с помощью парашютного автомата.

С учетом этих основных требований спасательный парашют имеет сравнительно небольшой ранец с упакованными в него куполом и стропами, причем ранец служит подушкой для сиденья летчика в полете.

Десантный, или боевой, парашют с одним главным куполом должен позволять совершать прыжки с малых высот (100—150 м), выдерживать максимальную нагрузку и раскрываться принудительным способом. Десантный парашют располагается на спине парашютиста.

Спортивно-тренировочный парашют состоит из двух отдельных парашютов — главного (наспинный) и запасного. Скорость спуска и приземления на одном главном куполе обеспечивается в пределах 4,5—5 м/сек, а на одном запасном — не более 7 м/сек.

Спортивно-тренировочный парашют раскрывается как принудительным, так и ручным способом. Парашют принудительного действия, как уже сказано выше, имеет вытяжную веревку для раскрытия ранца. Один конец ее зацепляется специальным карабином внутри самолета за трос, а другой прикрепляется петлей к вытяжному тросу или обрывной стропе, соединяющей купол парашюта с вытяжной веревкой.

Парашюты принудительного действия используются при выполнении прыжков с малых высот, а также начинающими парашютистами и в отдельных случаях при выполнении прыжков с парашютом на соревнованиях.

Как же устроен современный парашют?

Парашют состоит из купола со стропами, подвесной системы, ранца, вытяжного парашюта, раскрывающегося приспособления, переносной сумки и формуляра.

Купол является основной частью парашюта. Он служит несущей поверхностью и способствует уменьшению скорости снижения (на раскрытом куполе парашюта) до скорости, обеспечивающей безопасное приземление.

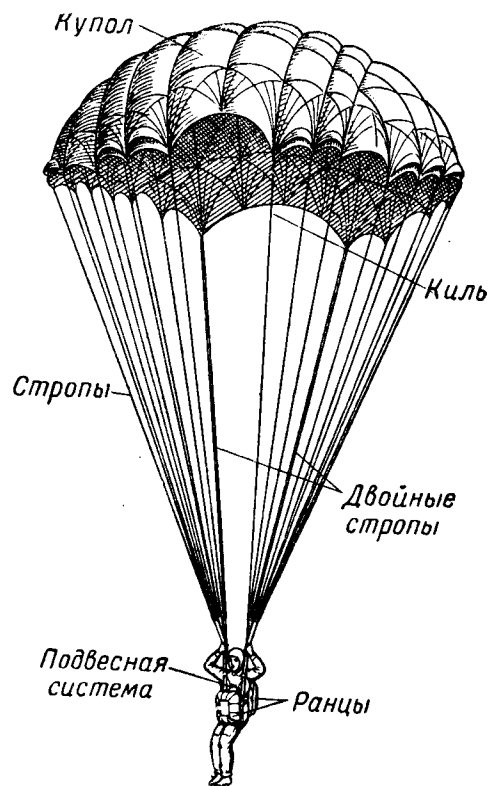


Рис. 9. Тренировочный парашют с квадратным куполом

Как уже сказано, купол может быть круглой, квадратной, треугольной или иной формы и разного размера. В советской авиации, например, применяются парашюты с куполами круглой и квадратной формы (рис. 9).

Купол парашюта может быть шелковый или хлопчатобумажный. Купол круглой формы состоит из отдельных полотнищ, сшитых из трех или четырех клиньев. Купол квадратной формы состоит из отдельных полотнищ.

В центре купола круглой формы делается круглый вырез — полюсное отверстие, служащее для уменьшения

силы действия динамического удара на тело парашютиста при раскрытии купола, а также способствующее наилучшей устойчивости парашюта при спуске.

Купол квадратной формы полюсного отверстия не имеет, а устойчивость парашюта при спуске обеспечивается за счет срезанных углов купола, которые создают реактивное действие купола.

Площадь купола современного парашюта колеблется в зависимости от конструкции от 60 до 82,5 м². У некоторых образцов спасательного и запасного парашюта площадь купола имеет 42,5 м².

Круглый купол главного парашюта состоит из 28 полотнищ, а запасной и спасательный парашюты из 24. Каждое полотнище имеет три или четыре клина. По числу полотнищ купол имеет стропы, служащие для соединения его со свободными концами лямок подвесной системы, к которым стропы крепятся при помощи металлических полуколец. Для изготовления строп применяется обычно шелковый или хлопчатобумажный шнур толщиной 4—6 мм, выдерживающий на разрыв 150 кг (шелковый) и 120 кг (хлопчатобумажный).

В свободном состоянии длина строп от нижней кромки купола до полуколец свободных концов лямок подвесной системы может иметь от 6,45 до 6,65 м.

У купола круглой формы стропы проходят внутри радиальных швов, соединяющих между собой полотнища, и образуют как бы каркас купола. У квадратных куполов стропы одним своим концом крепятся с помощью простого узла к петлям, пришитым у нижней кромки купола, а другим — к полукольцам на свободных концах лямок подвесной системы.

Подвесная система, на которой крепится парашют, надевается на тело парашютиста. При раскрытии парашюта в воздухе подвесная система обеспечивает равномерное распределение нагрузки по всему телу, получаемой при динамическом ударе в момент раскрытия и наполнения купола воздухом (рис. 10).

Конструкция подвесной системы советских парашютов проста по устройству и позволяет в случае надобности легко и быстро освободиться от нее. Она изготовляется из прочной льняной ленты и состоит из трех основных частей: главной круговой лямки, двух наспинных и двух ножных обхватов. Для застегивания подвесной системы служат три карабина и пряжки, находящиеся на ножных обхватах и грудной перемычке.

Главная круговая лямка сшита из ленты, сложенной вдвое, и в местах разветвления образует четыре свободных конца, заканчивающихся вшитыми полукольцами, к которым подвязываются стропы купола. К подвесной системе крепится ранец главного парашюта, карман для вытяжного кольца, а у тренировочных парашютов присоединяется к подвесной системе с помощью карабинов крепления запасного парашюта.

Ранец парашюта служит для упаковки в него купола, строп, чехла купола и вытяжного парашюта. В развернутом виде он имеет форму незаклеенного конверта. Четыре клапана, из них два боковых и два торцовых — один верхний, другой нижний — с металлическими люверсами и конусами, составляют замыкающее приспособ-

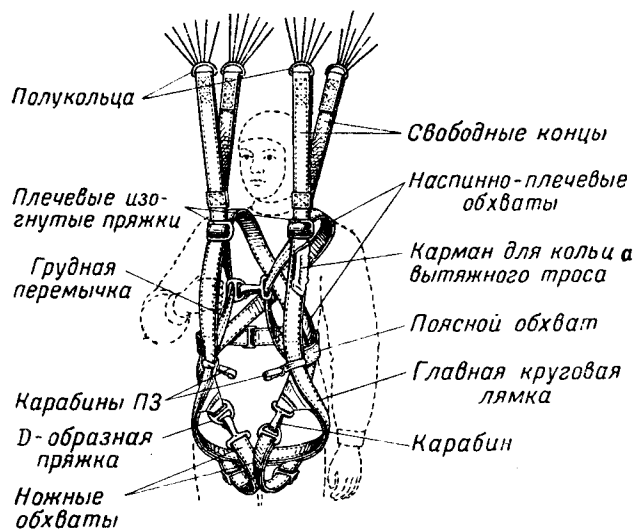


Рис. 10. Устройство подвесной системы тренировочного парашюта

ление ранца. Для быстреего раскрытия клапанов ранца после приведения в действие замыкающего приспособления служат восемь ранцевых резинок.

На дне ранца с внутренней стороны нашиты соты для укладки в них строп купола.

В зависимости от назначения парашюта ранец прикрепляется к подвесной системе по-разному: в комплекте тренировочного парашюта ранец главного купола прикреплен к подвесной системе на спине, а запасной — на груди.

Большинство современных парашютов имеет вытяжной парашют, который обеспечивает правильный выход

купола и строп из ранца, а также устраняет случаи возможного перехлестывания его стропами или выворачивания купола при раскрытии.

Вытяжной парашют состоит из шелкового купола круглой или квадратной формы, шелковых строп и пружинного механизма, обеспечивающего быстрое раскрытие и ввод в действие купола вытяжного парашюта, который соединен с основным куполом соединительной стропой в полюсной уздечке.

У современных спасательных парашютов применяется квадратный вытяжной парашют мягкой конструкции без пружинного механизма. Площадь купола вытяжного парашюта имеет от 0,3 до 0,8 м².

Запасные парашюты применяются без вытяжного парашюта.

Переносятся и хранятся парашюты в сумке, сшитой по размеру парашюта из водонепроницаемой ткани цвета хаки.

Неотъемлемая часть каждого парашюта — формуляр, в который записываются сведения об укладке и перекладке парашютов, о передаче и хранении их на складе. В формуляре регистрируются спуски, особые случаи при спуске, ремонт и испытания парашюта.

Имеется целый ряд других типов современных советских парашютов, созданных за последние годы. К числу новых оригинальных конструкций парашютов относится десантный парашют (Д-1) с круглым куполом, состоящим из четырех равных секторов и имеющим удлиненные стропы. Купол площадью 82,5 м² рассчитан на спуск с максимальной нагрузкой парашютиста (рис. 11).

Новый спортивно-тренировочный парашют с переменной скоростью снижения, разработанный коллективом конструкторов под руководством Н. Лобанова, впервые демонстрировался на воздушном параде в Тушино летом 1955 года и вызвал восхищение зрителей. Этот парашют состоит из купола со стропами, подвесной системы, ранца, чехла купола со стабилизирующим парашютом, вытяжного парашюта с пружинным механизмом, двух гибких шлангов, вытяжного троса, вытяжной веревки, вытяжного кольца, короткой обрывной стропы, регулируемого крепления, специального замка стабилизирующего

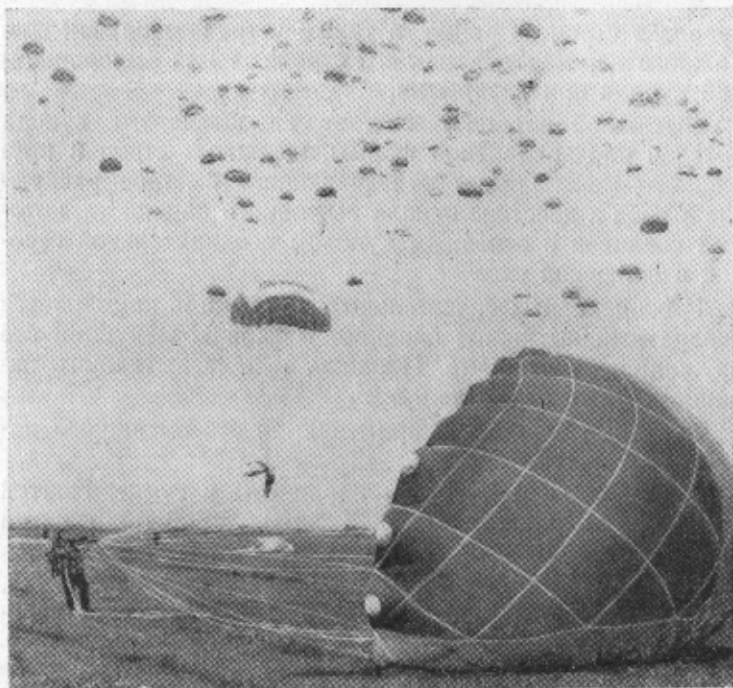


Рис. 11. Групповой прыжок с парашютом «Д-1»

устройства, отдельные части которого смонтированы на разных узлах парашюта (рис. 12).

Основной купол квадратной формы, площадью 70 м^2 . Обычная подвесная система дополнительно имеет двухлямочную пирамидку с замками для стабилизирующего устройства. Этот замок служит для отделения стабилизирующего купола с чехлом от подвесной системы.

Стабилизирующий купол, так же как и основной, имеет квадратную форму площадью $3,3 \text{ м}^2$. Посредством 16 строп, длиной каждая 1,6 м, стабилизирующий купол крепится к петлям у верхней кромки чехла основного парашюта (рис. 13).

Раскрытие ранца производится с помощью вытяжной веревки. Вытяжной парашют вытягивает из ранца стабилизирующий купол и чехол с уложенным основным куполом.

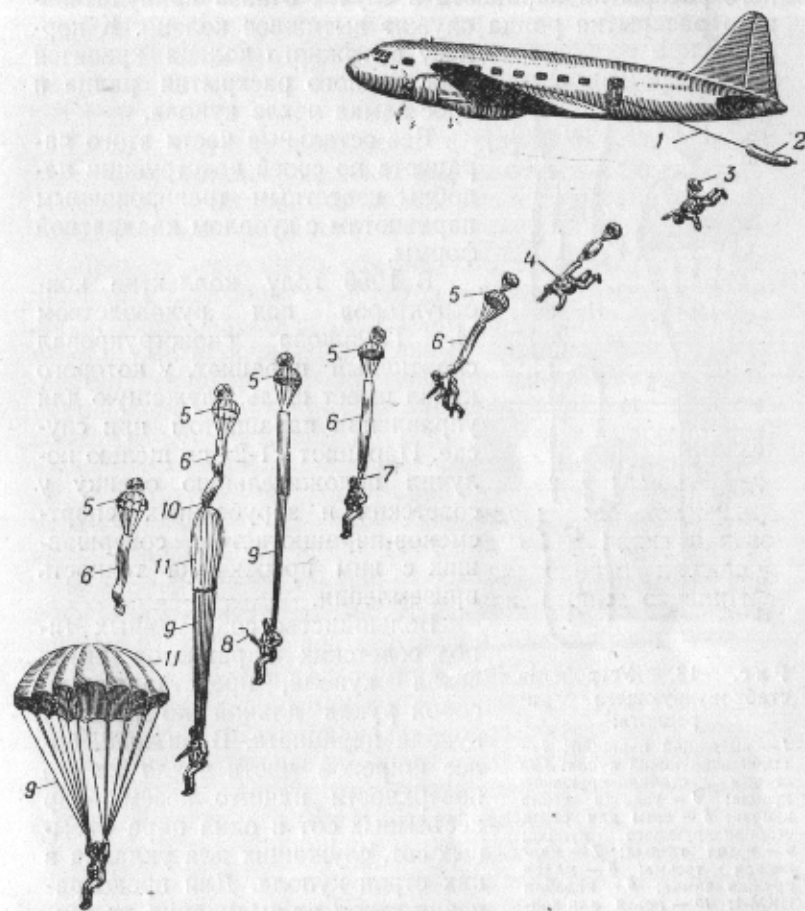


Рис. 12. Схема действия спортивного парашюта с переменной скоростью снижения:

1 — вытяжная веревка для принудительного раскрытия парашюта; 2 — предохранительный чехол для вытяжного троса; 3 — вытяжной парашют; 4 — ранец основного парашюта; 5 — стабилизирующий парашют; 6 — чехол купола парашюта; 7 — двухлямочная пирамидка для стабилизации парашюта; 8 — вытяжное кольцо для прекращения стабилизации; 9 — стропы основного парашюта; 10 — обрывные стропы (короткая и длинная); 11 — купол основного парашюта

Для прекращения стабилизированного снижения и введения в действие основного купола, а также для ручного раскрытия парашюта в случае отказа принудительного раскрытия ранца служит вытяжное кольцо. К корпусу вытяжного кольца крепится трос ручного раскрытия ранца и трос замка чехла купола.

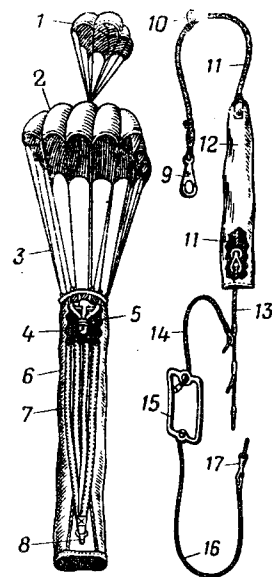


Рис. 13. Устройство стабилизирующего парашюта:

1 — вытяжной парашют; 2 — стабилизирующий купол; 3 — стропы стабилизирующего купола; 4 — уздечка чехла купола; 5 — соты для строп стабилизирующего купола; 6 — чехол купола; 7 — карасная тесьма; 8 — малая пряжка замка; 9 — карабин ПКМ-1; 10 — петля для контровки вытяжной веревки; 11 — вытяжная веревка для принудительного раскрытия ранца парашюта; 12 — предохранительный чехол для вытяжного троса; 13 — вытяжной трос принудительного раскрытия ранца парашюта; 14 — вытяжной трос ручного раскрытия ранца парашюта; 15 — корпус вытяжного кольца; 16 — вытяжной трос раскрытия замка чехла; 17 — шпилька замка

Все остальные части этого парашюта по своей конструкции подобны известным тренировочным парашютам с куполом квадратной формы.

В 1956 году коллектив конструкторов под руководством И. Глушкова сконструировал спортивный парашют, у которого купол имеет щель, служащую для управления парашютом при спуске. Парашют «Т-2» со щелью получил положительную оценку у советских и зарубежных спортсменов-парашютистов, совершавших с ним прыжки на точность приземления.

Большинство современных типов советских парашютов имеет чехол купола, представляющий собой рукав длиной по размеру купола парашюта. В нижней, более широкой части чехла на его поверхности нашито восемь пар несъемных сот и одна пара съемных сот, служащих для укладки в них строп купола. Для предохранения строп от выдувания их воздухом в процессе раскрытия купола чехол имеет фартук, прикрывающий нижнюю кромку купола, и клапан с завязками. Чехол надевается на купол парашюта после его укладки, а стягивается вытяжным парашютом после раскрытия ранца парашюта.

Вместе с разнообразной современной парашютной техникой в СССР созданы парашютные автоматы ПАС-1 (конструктор Л. Саввичев), КАП-3 (конструкторы братья Доронины — Николай, Владимир и Анатолий и Л. Саввичев). Эти приборы нашли широкое применение и обеспечивают безопасность вынужденных прыжков с парашютом.

После краткого знакомства с устройством отдельных типов современных советских парашютов необходимо познакомиться с основными правилами и приемами укладки парашюта для прыжка.

Прежде всего надо усвоить, что четкость работы парашюта и благополучный исход прыжка во многом зависят от правильности и тщательности укладки его. Неправильно или небрежно уложенный парашют для прыжка обычно раскрывается ненормально и вызывает длительное падение с нераскрытым парашютом или же перехлестывание купола стропами и пр. В то же время правильно уложенный парашют всегда действует безотказно. Поэтому парашют должен быть уложен так, чтобы он быстро, без всяких задержек и помех раскрылся в воздухе.

Осмотр, перетряхивание и укладку парашюта для прыжка выполняют два человека — укладывающий и помогающий, работая под контролем инструктора.

Укладка парашютов в помещении производится на специальном столе, имеющем в длину 12 м, а в ширину и высоту 1 м. Если укладка производится вне помещения, то вместо стола применяется походное полотнище такой же длины, как и стол, изготовленное из водонепроницаемой ткани (авиазент) цвета хаки.

Для укладки парашюта необходимо иметь специальный укладочный инструмент, в комплект которого входит металлический крючок для укладки строп в соты ранца; линейка деревянная для укладки купола в ранец, заправки клапанов и углов отворотов ранца; грузики для удержания уложенных полотнищ перед упаковкой их в ранец; вспомогательные шпильки для предварительной контровки конусов ранца и шнур для облегчения затяжки клапанов ранца.

Уложенные парашюты пломбируются с помощью ниток, пломбы и пломбира.

Перед началом укладки тщательно осматриваются стол, укладочные принадлежности и все детали парашюта.

Укладка парашюта с круглым куполом для выполнения прыжка состоит из следующих операций: осмотра и подготовки купола к укладке; укладки купола и строп в ранец; укладки вытяжного парашюта в ранец; затяжки ранца с уложенными в него стропами и куполом парашюта.

Парашют тщательно осматривается для определения его годности к прыжку и подготовки к укладке. Осмотр начинается с вытяжного парашюта, у которого осматривается ткань купола и стропы, пружинный механизм, карманы для спиц пружинного механизма, его крепление к вытяжной стропе.

Затем осматривается подвесная система со всеми металлическими деталями, ранец со шлангом, вытяжное кольцо и переносная сумка.

Обнаруженные при осмотре неисправности устраняются, изношенные детали заменяются новыми, после этого парашют допускается к укладке. Если обнаруженные неисправности нельзя устранить, то парашют снимается с эксплуатации и заменяется годным для прыжка.

После осмотра всех частей парашюта производится укладка купола. Сначала укладывается правая часть полотнищ купола, а затем левая. В процессе укладки полотнищ проверяется правильность ее выполнения по операциям. После укладки полотнищ выравнивается нижняя кромка правой и левой сторон купола. Кромка купола с правой и с левой стороны подгибается кверху под углом 30—40° по ширине ранца. На купол, подготовленный к укладке в ранец, накладываются грузики и производится проверка правильности укладки с помощью линейки. При правильном положении строп верхняя половина купола поднимается и разделяет полотнища на две равные части. Затем с помощью крючка укладываются стропы в соты ранца. После заполнения всех сот стропами остаток их не должен превышать длины ранца.

Укладываемый и помогающий с помощью линейки поднимают купол со стола и переносят его на ранец. Полотнища купола укладываются на дно ранца поверх строп по длине и ширине ранца, после чего начинается

последовательная затяжка всех клапанов ранца и укладка вытяжного парашюта.

После затяжки клапанов они расправляются, а углы отворотов заправляются линейкой во внутрь ранца.

Нижняя шпилька вытяжного троса контруется ниткой и пломбируется, затем застегивается предохранительный клапан.

Закончив укладку парашюта для прыжка, укладывающий заполняет паспорт и заносит данные об укладке парашюта в формуляр.

В паспорте указываются дата и срок действия укладки, а также подписи укладывающего, помогающего и проверявшего. Паспорт находится в кармане ранца.

Глава III

ПРЫЖОК С ПАРАШЮТОМ

В наше время трудно встретить человека, которому не приходилось бы видеть, как совершают прыжки с парашютом с аэростатов и самолетов. Миллионы людей читали рассказы об отважных и смелых парашютистах, смотрели кинокартины, в которых показаны спортивные будни наших спортсменов-парашютистов, овладевающих тонкой и сложной техникой разнообразных прыжков с парашютом. В нашей стране тысячи молодых людей испытывали ощущения прыжка с парашютом, прыгая с парашютных вышек, совершая прыжки с парашютом с аэростатов и самолетов.

Молодежь, увлекающаяся парашютным спортом, с интересом изучает устройство парашюта, правила укладки парашюта для прыжка. По окончании теоретической подготовки и тренировки в наземных условиях сдавшие зачеты допускаются к выполнению ознакомительного и тренировочных прыжков с парашютом.

Прежде чем выполнить ознакомительный прыжок с парашютом, обучающийся допускается к облету на самолете. Во время облета инструктор-летчик проверяет самочувствие и поведение обучаемого в кабине самолета. Ознакомительный облет, как правило, совершается нака-

нуне прыжка. В один и тот же день совершать облет и прыжок не разрешается.

Во время облета, который выполняется обычно над аэродромом на высоте 400—500 м, инструктор наблюдает за поведением и самочувствием обучаемых, обращает их внимание на характерные ориентиры, имеющиеся на аэродроме или вблизи летного поля. Пролетая над



Рис. 14. По команде «Вылезай!» парашютист встает в кабине самолета

посадочным знаком Т, выложенным на аэродроме, инструктор-летчик сбавляет обороты мотора и указывает будущему парашютисту, что при таком положении самолета производится вылезание из кабины, выход на плоскость и отделение от самолета.

Начинающие парашютисты выполняют прыжки с парашютом с двухместных или многоместных самолетов с горизонтального полета на высоте 800 м.

Раскрытие ранца производится принудительным или ручным способом. Ознакомительные прыжки, как правило, выполняются с принудительным раскрытием ранца парашюта.

После того как самолет наберет необходимую высоту, выйдет на расчетный курс и перейдет в режим планирования на скорости 90 км/час, инструктор-летчик подает команду голосом и условными знаками «Вылезай!». Парашютист громко и внятно повторяет команду и спокойно вылезает из кабины на левую плоскость самолета (рис. 14 и 15). Когда парашютист подойдет ко второй

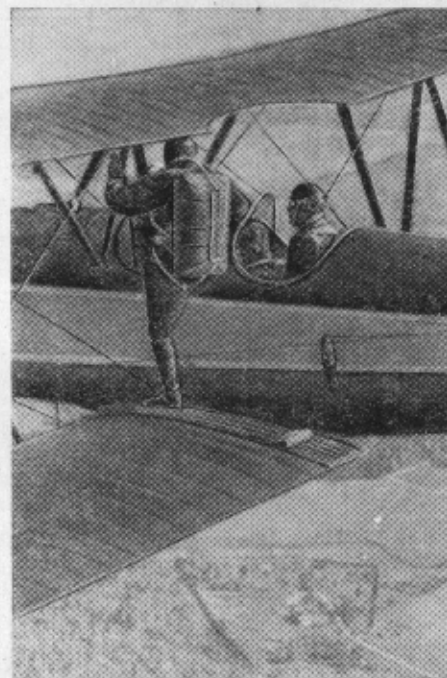


Рис. 15. Парашютист вылезает на левую плоскость самолета

кабине, инструктор подает команду «Приготовиться!». По этой команде парашютист делает разворот вправо от фюзеляжа под углом 45° и кладет правую руку на ранец

запасного парашюта, а левой удерживается за борт кабины (рис. 16).

Проверив полную готовность парашютиста, инструктор-летчик подает команду «Пошел!» в тот момент, когда самолет подойдет к расчетной точке отделения (рис. 17).



Рис. 16. По команде «Приготовиться!» парашютист разворачивается вправо под углом 45° и занимает исходное положение для выполнения прыжка

По этой команде парашютист переносит левую руку на ранец запасного парашюта и затем плавно, без резких движений, делает шаг правой ногой с плоскости самолета и, почувствовав свободное падение, выдергивает вытяжное кольцо (рис. 18).

После отделения от самолета при прыжке с принудительным раскрытием ранца парашютист через полторы — две секунды почувствует встряхивание — это означает,

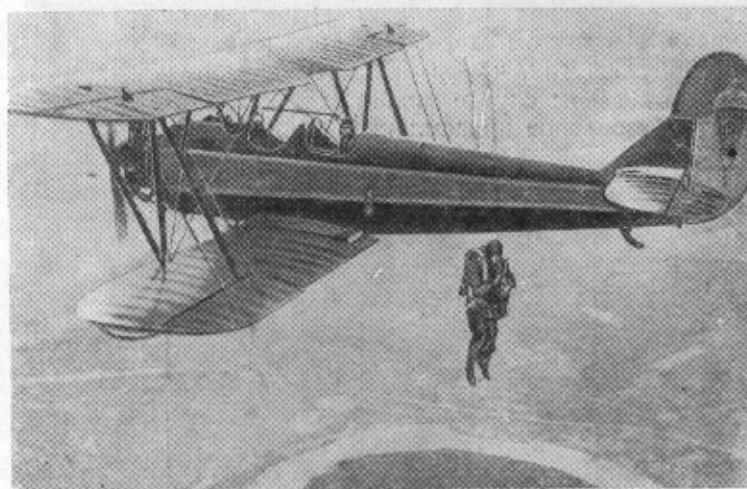


Рис. 17. По команде «Пошел!» парашютист отделяется от самолета

что парашют раскрылся. Парашютист сразу должен осмотреть купол парашюта, чтобы убедиться в его исправности и целости (рис. 19).

В том случае, если через 4—5 секунд резкого толчка не произойдет или если при осмотре купола парашютист обнаружит прорыв ткани или перехлестывание купола стропами и прочее, он должен немедленно раскрыть запасной парашют (рис. 20).

Убедившись в исправности купола и строп, парашютист должен принять удобное полусидячее положение в подвесной системе, для этого он поправляет главную круглую лямку. Затем парашютист ориентируется, определяя направление сноса и место приземления. Для определения сноса рекомендуется смотреть вниз, ближе к вертикали. Заметив какой-нибудь ориентир на земле, надо наблюдать за его движением. Если ориентир или другие характерные предметы движутся из-под ног, это значит, что снос происходит неправильно — спиной. Если предметы и ориентир движутся на парашютиста и уходят под ноги, это означает, что снос происходит правильно, т. е. лицом по ветру. Парашютист, снижающийся боком, будет наблюдать движение предметов из-под ног

или под ноги под некоторым углом: в одном случае справа, а в другом слева. При таком положении следует развернуться так, чтобы предметы двигались навстречу. Только в таком случае можно рассчитывать на правильное и безопасное приземление.



Рис. 18. Почувствовав свободное падение, парашютист выдергивает вытяжное кольцо

После разворота по ветру парашютист на высоте 100 м должен подготовиться к приземлению. Ноги должны быть сведены в коленях и ступнях, мышцы ног не следует напрягать, а ступни ног необходимо держать на одном уровне и параллельно земле.

Приземляться надо обязательно на обе ступни. После приземления падать в ту сторону, куда тянет купол парашюта.

Приземление является завершающим и ответственным этапом прыжка с парашютом. Оно требует от парашютиста особого внимания и строгого выполнения всех установленных правил, обеспечивающих технику безопасности.



Рис. 19. Основной купол парашюта раскрыт.

Нельзя, например, приземляться с разведенными ногами или на одну ногу, спиной или боком.

После приземления парашютист быстро встает на ноги и освобождается от подвесной системы. Купол и стропы парашюта собираются и аккуратно укладываются в переносную сумку.

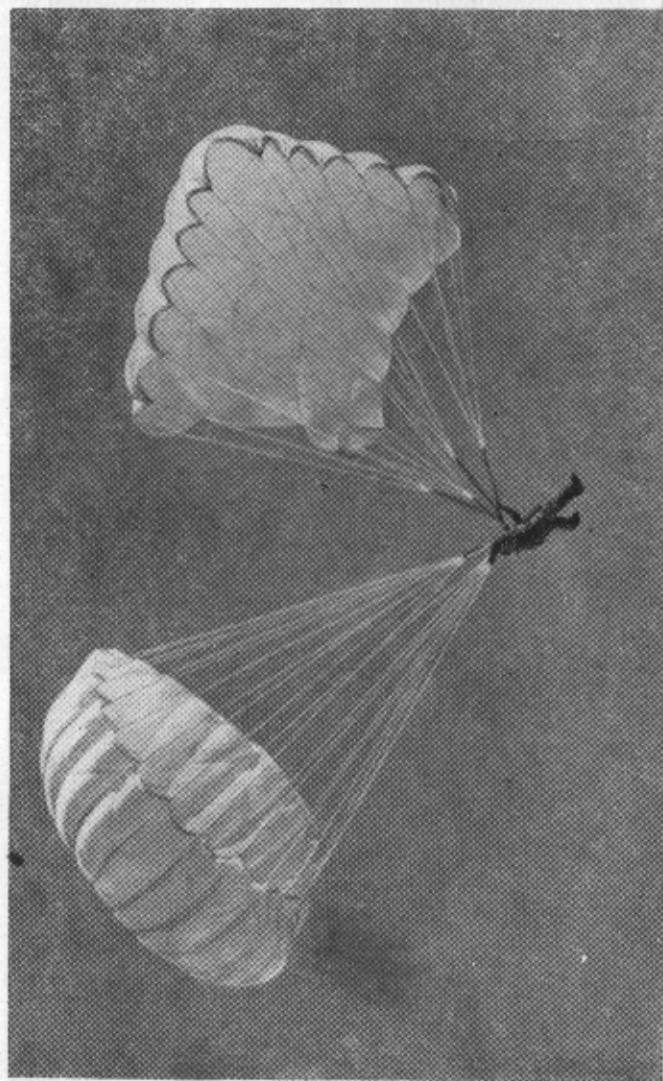


Рис. 20. Запасной парашют раскрыт по заданию

Для того чтобы правильно и точно приземляться в заранее намеченную точку, необходимо систематически тренироваться на земле и в воздухе, осваивать технику расчета прыжка и управления куполом парашюта.

Глава IV

КАК ДЕЙСТВУЕТ ПАРАШЮТ В ВОЗДУХЕ

Раскрытие парашюта в воздухе обычно разделяют на три этапа: вытягивание купола и строп из ранца, стягивание чехла купола и наполнение купола воздухом.

Если чехол купола не применяется, то раскрытие парашюта происходит в два этапа.

Рассмотрим раскрытие купола, у которого чехол не применяется. После раскрытия ранца принудительным или ручным способом из-под клапанов ранца освобождается вытяжной парашют. Попадая в поток воздуха, вытяжной парашют с помощью пружинного механизма быстро расправляется. Раскрывшись, вытяжной парашют почти мгновенно затормаживается сопротивлением воздуха и теряет скорость. Практически можно считать, что вытяжной парашют после выброски его из ранца останавливается, так как скорость его движения незначительна по сравнению со скоростью движения тела парашютиста. Таким образом, вытяжной парашют вытягивает из ранца сначала купол, а затем стропы парашюта.

Последующий этап раскрытия заключается в постепенном наполнении купола воздухом, который попадает во входное отверстие у нижней кромки. Купол начинает наполняться снизу. Наполнение купола происходит до тех пор, пока воздух, непрерывно поступающий через увеличивающееся входное отверстие, не развернет полностью всю поверхность купола.

Опытными советскими парашютистами прыжки с парашютом выполняются днем и ночью, зимой и летом, на суше и на воду, на лес и разные препятствия. Многие спортсмены-парашютисты освоили прыжки с парашютом с самолетов, выполняющих отдельные фигуры высшего пилотажа, а также при любой скорости полета современных самолетов.

Так, например, прыжки с парашютом с посадкой на воду совершаются спортсменами-парашютистами, достаточно овладевшими техникой прыжка на сушу (рис. 21).

При выполнении прыжков с парашютом на воду парашютист должен быть легко одет. Наиболее удобной одеждой в этом случае является летний комбинезон и шлем; спортивные туфли и спасательный жилет. Он обеспечивает безопасное пребывание на поверхности воды до подхода спасательных средств (лодки или катера).

Приемы вылезания на плоскость, отделения от самолета и действия по раскрытию парашюта ничем не отличаются от приемов, практикуемых при прыжках на землю.

После раскрытия парашюта при прыжках на воду парашютист должен освободиться от подвесной системы при спуске, для этого отстегиваются карабины правого и левого ногового обхвата, а затем грудной переключки, после этого надувается двумя — тремя глубокими выдохами спасательный жилет (рис. 22).

Подвесная система удерживается парашютистом до момента встречи ног с водой. Коснувшись ногами водной поверхности, парашютист слегка подтягивается на руках и, выпрямив корпус, соскальзывает с круговой лямки подвесной системы.

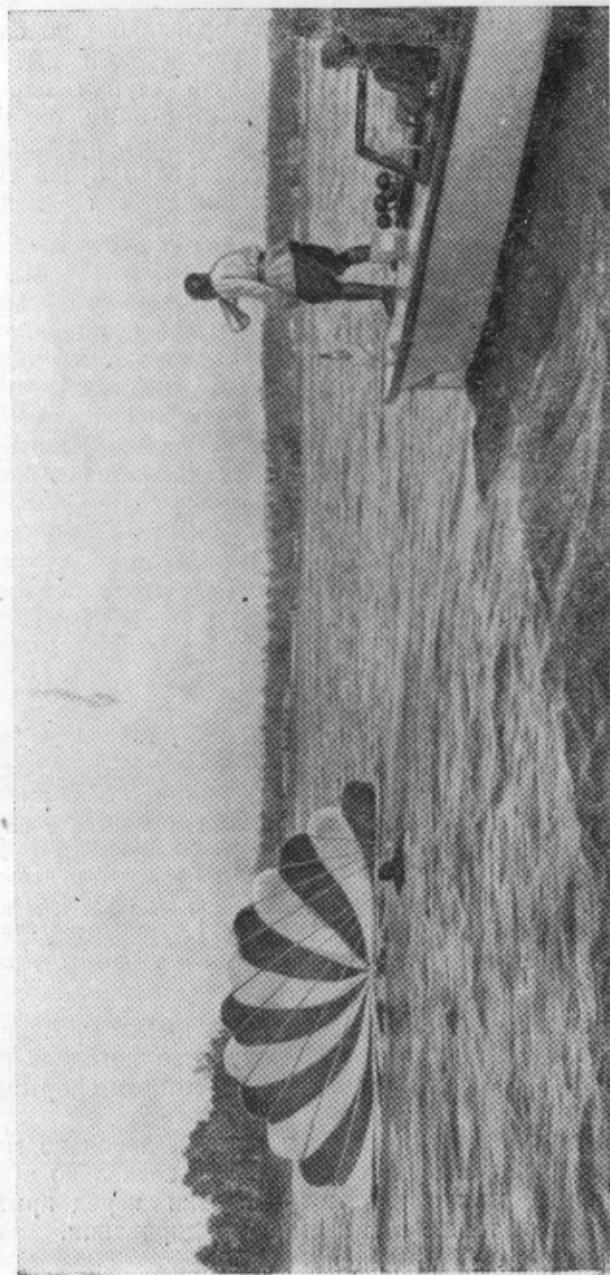
Выпускать подвесную систему и выскальзывать из круговой лямки раньше прикосновения ног к воде нельзя и опасно.

При сильном ветре, если он дует к берегу, купол парашюта может быть использован в качестве паруса и буксира. В таком случае подвесная система из рук не выпускается.

Прыжки в воду рекомендуется совершать при температуре воды не ниже $+19^{\circ}\text{C}$.

Вблизи места предполагаемой посадки на воду парашютиста сосредоточиваются спасательные средства, которые должны быть всегда в полной готовности для оказания помощи парашютисту выйти из воды и выловить парашют.

Совершая прыжок в ночных условиях, парашютист не видит земли, не знает, в какой момент встретится с ней. Поэтому во время отработки разворотов в воздухе обращается внимание на то, чтобы сразу после осмотра купола, заправки ножных обхватов и круговой лямки под-



Р и с. 21. Спуск парашютиста на водную поверхность.

весной системы парашютист принял правильное положение для приземления. Он должен свести ноги вместе, слегка согнуть их в коленях, вытянуть ступни параллельно земле и следить за сигнальными огнями, определяя по ним приближение земли. Определить приближение земли можно по уменьшающимся углам лучей сигнальных огней, по голосам, доносящимся с площадки приземления.

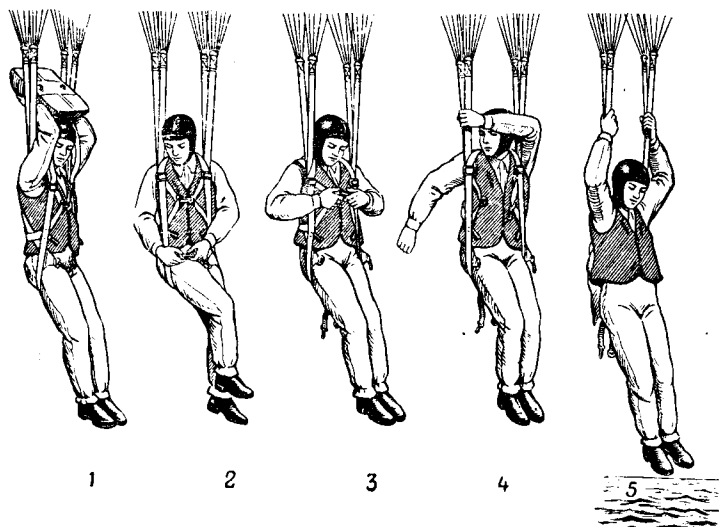


Рис. 22. Действия парашютиста при выполнении прыжка с парашютом на водную поверхность:

1 — запасной парашют отстегивается и перебрасывается через голову на спину; 2 — отстегиваются правый и левый карабины ножных обхватов подвесной системы; 3 — отстегивается карабин грудной перемычки; 4 — освобождается правая и левая рука из-под плечевых обхватов подвесной системы; 5 — в момент прикосновения ногами к водной поверхности отпускаются свободные концы лямок подвесной системы и парашютист соскальзывает с круговой лямки

Известную сложность и особенность имеют прыжки с парашютом в зимних условиях. Отработке прыжков зимой уделяется большое внимание в подготовке спортсменов-парашютистов.

Зимой парашютист прыгает в теплом, довольно громоздком обмундировании, его движения несколько стеснены. Поэтому важно, чтобы тренировки перед прыжками проходили также в зимнем обмундировании.

Зимнее обмундирование подгоняется по росту. Обувь крепится надежно с таким расчетом, чтобы она не могла сползти с ноги в момент динамического удара.

Однажды был такой случай. Во время прыжка зимой у парашютиста, выполнившего уже большое количество прыжков, в воздухе соскочили с ног меховые унты. Только благодаря тому, что на ногах парашютиста были шерстяные чулки, а спуск проходил очень недолго, он избежал обмороживания ног.

Подобный случай был и с другим парашютистом. При динамическом ударе у него сорвало с ног валенки, которые не были закреплены. Во время спуска с высоты парашютист остался в хлопчатобумажных носках, чтобы не обморозить ноги, он надел на них меховые рукавицы. Для того чтобы предупредить подобные случаи, перед посадкой в самолет меховые унты и перчатки должны прикрепляться тесьмой или шнурком.

Не менее важное значение имеет подгонка теплого шлема. Шлем большого размера может спускаться на глаза и будет мешать наблюдению за землей.

Подготовка подвесной системы парашюта производится так, чтобы ножные обхваты можно было легко поправить. Поэтому перед прыжками с парашютистами особо тщательно проводится наземная подготовка.

Прыжки с парашютом с современных реактивных самолетов, как показывает опыт, совершать не так легко и просто. Чтобы покинуть самолет на скорости полета свыше 600—700 км/час, известную трудность составляет преодоление встречного потока большой силы, который создает повышенные нагрузки на организм.

В настоящее время основным средством, обеспечивающим безопасность покидания самолета на больших скоростях, является катапультирующее сиденье. Оно устанавливается на роликах (одна или две пары), которые могут скользить по направляющим. К спинке сиденья прикреплен поршень с цилиндром; цилиндр в нижней своей части закреплен на самолете. Кинетическая энергия, необходимая для катапультирования сиденья, приобретает за счет энергии сжатого воздуха или пиропатрона, устанавливаемого в цилиндре.

При катапультировании член экипажа самолета, привязанный к сиденью ремнями, устанавливает ноги на упоры, прикрепленные к сиденью, опирается руками на

подлокотники и, откинув фонарь и предохранительный спуск, нажимает спусковой рычаг. Сиденье начинает поступательное движение по направляющим, приобретает значительное ускорение и в момент выхода поршня из цилиндра достигает необходимой для отделения от самолета начальной скорости.

Вследствие того, что кинетическая энергия приобретает на коротком пути, в момент катапультирования на организм человека действует значительная перегрузка, которая, однако, благодаря кратковременности ее действия переносится человеком безопасно.

Конструкция и тип выбрасывающегося сиденья должны выбираться применительно к каждому типу самолета с учетом двух основных условий: во-первых, должна быть обеспечена необходимая начальная скорость для безопасного отделения — в первую очередь следует предусмотреть, чтобы человек не ударился о хвостовое оперение, которое на современных реактивных самолетах высоко поднимается над фюзеляжем; во-вторых, перегрузки, действующие на человека в момент выбрасывания и после отделения от самолета, не должны превосходить предельных нагрузок, допускаемых физиологическими особенностями человека.

Следует отметить, что при катапультировании на организм человека действуют, хотя и кратковременно, достаточно большие перегрузки. Для того чтобы их легче преодолеть, перед катапультированием надо принять в сиденье необходимую позу, или, как принято говорить, «сгруппироваться», для чего необходимо выполнить следующее:

- поставить правильно ноги на подножке сиденья;
- убедиться в стопорении привязных ремней движением корпуса вперед, после чего прижаться к спинке сиденья;
- прижать голову плотно к подушке заголовника;
- подбородок прижать к шее и не спускать его на грудь;
- перенести на скобу (рукоятку) шторки правую руку, взяться за нее и натянуть до уровня глаз, а затем резким движением на себя натянуть шторку и произвести катапультирование.

В зависимости от типа и конструкций самолетов на них устанавливаются различные катапультирующие уст-

ройства. Одни из них действуют так, что сиденья экипажа выбрасываются из кабины вверх; другие, наоборот, — вниз, под самолет.

В настоящее время большее распространение получили системы катапультирования, выбрасывающие сиденья с летчиками вверх. Происходит это так. Решив покинуть самолет, летчик сбрасывает фонарь герметической кабины и, нажимая рычаг, разбивает капсулю пиропатрона; пороховой заряд стреляющего механизма воспламеняется, и сиденье выбрасывается. Отделившись от самолета, оно вылетает вверх и описывает кривую, проходящую выше хвостового оперения.

Прыжок с парашютом со скоростного самолета при помощи катапультирования дело не простое и требует тщательной тренировки на наземной аппаратуре (рис. 23).

Первым в Советском Союзе экспериментальный прыжок с катапультированием совершил 24 июня 1947 г. мастер спорта Г. Кондрашов, выполнивший ранее около 700 обычных прыжков (рис. 24).

Несмотря на то, что Кондрашов имел большой опыт по выполнению обычных прыжков с парашютом, перед прыжком с помощью катапультирующего устройства он долго тренировался на земле.

О своей подготовке к этому прыжку он рассказывал следующее: «В углу ангара стояла специальная наземная катапультная установка. Когда срабатывал ее стреляющий механизм, испытателя не выбрасывало в воздух, а стремительно выносило по рельсам вверх на двадцать метров. Надежными тормозами катапультное сиденье удерживалось в верхней точке подъема. Под строгим контролем и постоянным наблюдением врачей я несколько раз «выстреливался» на наземной катапультной установке. Величина порохового заряда постепенно увеличивалась, и каждый раз меня выбрасывало все выше и выше.

Но вот наземная тренировка подходила к концу. Первое воздушное испытание катапульты было поручено провести мне. Я был готов выполнить это трудное и ответственное поручение.

В день испытания я встал раньше, чем обычно, и после завтрака отправился на летную площадку.

На аэродроме собрались летчики, механики, парашютисты-испытатели и другие работники, проявившие интерес к испытанию. В воздух поднялся самолет, на

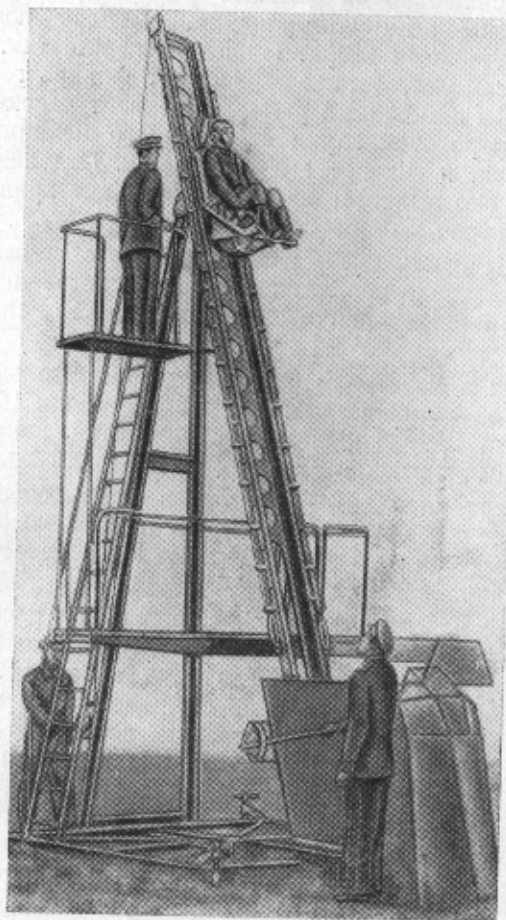


Рис. 23. Наземный тренажер для обучения катапультированию

борт которого находился кинооператор В. Лаврентьев с фотопулеметом. Он должен был зафиксировать на пленку мой испытательный прыжок от начала до конца.

Врач В. Левашов еще раз проверил мой пульс. В кабину самолета сел летчик-испытатель Герой Советского Союза С. Мошковский.

Заработал двигатель. Вот мы уже и в воздухе. Тщательная наземная подготовка сказывалась благотворно. Я был спокоен. По сигналу летчика принял нужную позу, не делая лишних движений. По сигналу «Пошел» нажал на спусковой механизм, и в тот же момент меня выбросило из кабины вверх вместе с креслом. Едва я успел ощутить перегрузку, как уже оказался вне самолета.

Отстегнув ремни кресла, я оттолкнулся от него, а когда увидел, что кресло падало от меня на необходимом расстоянии, выдернул вытяжное кольцо парашюта. Купол, как всегда, быстро раскрылся и наполнился воздухом. Осмотревшись в воздухе, я заметил самолет, с которого велось наблюдение за моим прыжком. Вскоре я благополучно приземлился. Медицинские исследования, проведенные на площадке приземления, показали, что мое состояние было таким же, как и при обычных прыжках с парашютом без катапультирования.

После этого прыжка я произвел еще несколько катапультирований с реактивных самолетов. Эти испытания полностью убедили меня в том, что этот способ покидания самолета вполне безопасен.

Немногим более чем через год, 13 ноября 1948 г., мастер спорта А. Быстров на высоте 1920 м при помощи



Рис. 24. Мастер спорта Г. Кондрашов, совершивший первым в СССР прыжок с парашютом методом катапультирования со скоростного самолета

катапультирующего устройства совершил прыжок с реактивного самолета на горизонтальной скорости 764 км/час, установив всесоюзный рекорд.

С дальнейшим ростом скоростей современных реактивных самолетов катапультное устройство стало все шире внедряться в авиацию и использоваться при покидании самолетов (рис. 25).

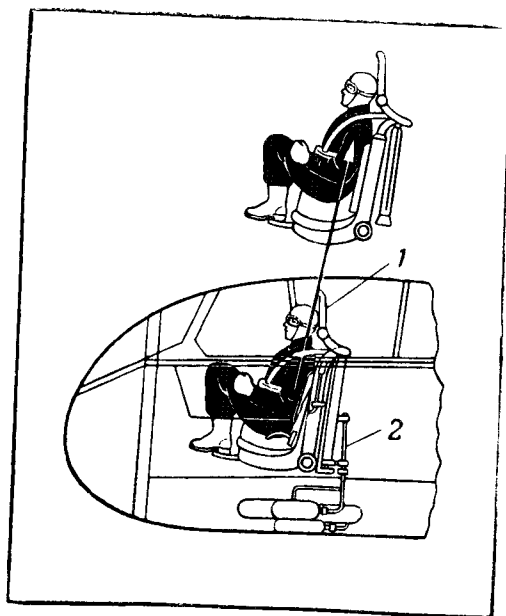


Рис. 25. Принципиальная схема устройства катапультируемого сиденья летчика:
1 — фонарь кабины самолета; 2 — направляющий рельс катапультируемого устройства

Не представляют большой трудности прыжки с парашютом со скоростных реактивных истребителей. Вот как они совершаются.

Учебно-тренировочный реактивный истребитель МиГ-15 поднялся в воздух и стал быстро набирать высоту. На борту истребителя вместе с летчиком — опытный парашютист мастер спорта офицер Ф. Rogozкин. Сегодня он будет демонстрировать катапультирование с реактивного истребителя. Собравшиеся на аэродроме внима-

тельно наблюдали за удаляющимся самолетом. Им предстояло увидеть и убедиться в том, что при современном состоянии спасательной парашютной техники катапультирование становится обыденным и вполне безопасным делом, овладеть которым может с успехом каждый летчик.

Самолет на высоте 1500 м. Он летит горизонтально. Летчик точно выдерживает скорость, высоту и направление полета.

— Смотрите на хвост самолета, — раздается голос одного из летчиков.

— Сейчас выпрыгнет, — говорит другой.

И действительно, вскоре от кабины вверх отделилась небольшая фигурка. Описав дугу, она камнем полетела вниз сзади хвостового оперения истребителя. Парашютист падает вместе с сиденьем. Затем он освободился от него и продолжает падать, не раскрывая парашюта. Через несколько секунд в воздухе вспыхивают два белых купола: один — над парашютистом, другой — над сиденьем. И только в этот момент до слуха присутствующих на аэродроме доносится громкий выстрел пиропатрона...

Вскоре парашютист приземлился. Отстегнув подвесную систему и собрав парашют, офицер Ф. Rogozкин пошел к летчикам.

Присутствующие сердечно поздравили парашютиста, отлично совершившего прыжок. Это был его девятьсот шестьдесят первый прыжок и двадцать седьмой с катапульты.

Какова же техника катапультирования? Что происходит в воздухе? Какую перегрузку испытывает парашютист?

На эти вопросы ответил офицер Ф. Rogozкин.

— Как только самолет достиг нужной высоты, — говорит он, — последовала команда «Приготовиться!» По этой команде я быстро расставил ноги на подножке. Спину плотно прижал к спинке сиденья, а голову — к заголовнику. Лево́й рукой ухватился за шторку сиденья.

— Готов? — спросил летчик.

— Готов! — ответил я.

Раздалась команда «Пошел».

Тут же я натянул шторку на лицо. Произошел выстрел. Вместе с сиденьем меня с силой выбросило вверх. Перегрузка в этот момент достигла двадцатикратной ве-

личины. Но поскольку она действует кратковременно, то для человека не представляет опасности.

Через полторы секунды после выстрела срабатывает автомат привязных ремней сиденья. Чтобы застраховать себя от всяких случайностей, парашютист правой рукой выдергивает кольцо и одновременно с автоматом освобождает ремни.левой же рукой он постепенно опускает шторку до первоначального положения, а затем переносит руку на поручни сиденья. Падая вниз головой, парашютист резким толчком рук и ног освобождается от сиденья. Спустя семь — десять секунд, когда парашютист будет ниже и в стороне от сиденья, он выдергивает вытяжное кольцо и открывает купол ленточного парашюта. Но, прежде чем выполнить это действие, парашютист должен сгруппировать свое тело: напрячь мускулы, шею втянуть в плечи. В таком положении парашютист почти не ощущает динамического удара при раскрытии парашюта. Спуск на раскрытом парашюте происходит так же, как и при обычном прыжке, со скоростью снижения 5—6 м в секунду.

— Для того чтобы в любых условиях успешно совершить катапультирование, — сказал в заключение Ф. Рогозкин, — надо прежде всего научиться правильно занимать исходные положения. Этого нетрудно добиться, если систематически заниматься на специальном парашютном тренажере. На нем можно до автоматизма отработать все приемы. Регулярные тренировки позволяют постоянно сохранять и совершенствовать их.

Опыт парашютиста Ф. Рогозкина убедительно говорит о том, что катапультировать может каждый летчик. Выработанная методика прыжка, сама парашютная техника вполне обеспечивают безопасность оставления человеком реактивного самолета, летящего на большой скорости.

Настойчивость, смелость, точный расчет многих советских парашютистов, совершивших прыжок с катапультированием, позволили им быстро преодолеть трудности. Катапультирование из стадии экспериментов перешло в практику и стало таким же учебным упражнением, как и обычные прыжки с парашютом. Ленточный парашют — надежный друг летчика при катапультировании.

Настал день, когда скорости реактивных самолетов конструкции А. Микояна и Г. Гуревича, а вслед за ним новые машины А. Яковлева, А. Туполева и других кон-

структоров перешагнули звуковой барьер. Опытный парашютист-испытатель В. Кочетков 22 августа 1951 г. успешно совершил с высоты 3240 м сложный прыжок с реактивного самолета, пилотируемого летчиком П. Югановым. С помощью катапультирующего устройства В. Кочетков покинул самолет на скорости 1036 км/час.

Полеты на сверхзвуковых скоростях заставили по-новому решать вопрос о средствах вынужденного оставления самолета летчиком.

Как указывалось выше, наибольшее распространение получили системы катапультирования, выбрасывающие летчика вместе с сиденьем.

Основной недостаток таких систем — большие скорости катапультирования, обусловленные высокой скоростью полета, и необходимость обеспечить летчика от удара о хвостовое оперение. Покидая самолет, летящий со сверхзвуковой скоростью, летчик испытывает большие физические перегрузки.

В иностранной печати сообщалось, что в феврале 1955 года американский летчик-испытатель Джорж Смит совершил прыжок на небольшой высоте с самолета-истребителя F-100 супер «Сейбр», летевшего со скоростью 1250 км/час. Сильный удар воздушного потока причинил серьезные повреждения летчику. По мнению врачей, Д. Смит по чистой случайности остался жив, так как прыжок на такой большой скорости требует устройства катапульти специальной конструкции.

Как указывается в иностранной печати, в США и в других странах ведутся работы по улучшению системы выбрасывания обычного сиденья, по усовершенствованию его конструкции, а также по созданию специальных выбрасываемых кабин. В армии США испытывались системы катапульти, в которых сиденье летчика выбрасывалось не вверх, а вниз. Применение сидений, выбрасываемых книзу, несколько усложняет конструкцию самолета, так как надо делать люк под фюзеляжем. Однако усложнения в конструкции самолетов компенсируются упрощением и облегчением сиденья, которое может выбрасываться как пороховым зарядом, так и падать под действием силы тяжести. Подобная конструкция сиденья обладает известным преимуществом — его выброска происходит с меньшими ускорениями, а следовательно, и с меньшими перегрузками, чем при катапультировании

вверх; кроме того, при этом способе нет опасности удара летчика о хвостовое оперение самолета. Для создания устойчивости при выброске вниз от самолета сиденье снабжено специальными стабилизирующими устройствами, а уменьшение горизонтальных перегрузок падающего сиденья достигается увеличением его веса.

Таким образом, если летчик катапультируется вниз на большой высоте, он вместе с сиденьем падает со значительной скоростью до высоты 4500 м, после чего сиденье автоматически отделяется, и летчик спускается на землю с парашютом. Если летчик покидает самолет на малой высоте, он освобождается от сиденья через 3 секунды.

Кроме разработки новых различных систем катапультирующих сидений, ведутся работы и по созданию выбрасываемых герметических кабин самолета. Установлено, что создание выбрасываемых кабин на военных самолетах представляет особую сложность, поэтому в ряде стран, в частности в США, в последнее время ведутся работы по изготовлению сидений летчика, закрывающихся при катапультировании специальной герметической оболочкой. Такие сиденья, называемые иногда «капсюльными», предназначены для самолетов, которые должны летать в стратосфере со скоростью порядка 1800—1900 км/час. «Капсюльное» приспособление испытывалось в Райтовском испытательном центре ВВС США.

Сиденье для летчика особой конструкции, нижняя часть его при помощи рычага поднимается вверх, герметически соединяется с фонарем кабины и образует таким образом герметический «капсюль», в котором находится летчик. «Капсюль» имеет в своей нижней части ракету. Эта ракета за время своей работы в течение $\frac{1}{4}$ секунды создает тягу, равную 5500 кг. Ракета, приведенная в действие, отделяет образовавшийся «капсюль» от самолета. Она включается автоматически немедленно после поднятия сиденья и перевода его с летчиком в горизонтальное положение. Вслед за первой ракетой включается вторая, действующая на протяжении 0,6 секунды. Эта ракета приводит в действие малый парашют размером 1000 мм², в задачу которого входит стабилизировать и замедлить движение герметического «капсюля» (рис. 26).

Когда скорость «капсюля» замедлится до 300 км/час, он опустится до высоты 4000—5000 м, после чего откры-

вается главный парашют диаметром 14 м, обеспечивающий нормальный спуск всего спасательного приспособления на землю.

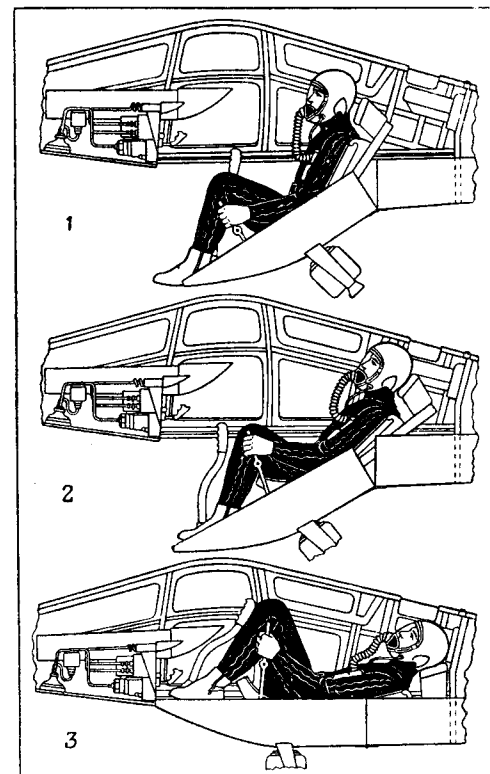


Рис. 26. Катапультируемое сиденье летчика на самолетах, развивающих сверхзвуковые скорости полета:

1 — летчик приводит в действие сиденье; 2 — сиденье начинает переходить в горизонтальное положение; 3 — сиденье в горизонтальном положении, при котором герметизируется образуемый капсюль

Движение нижней части сиденья вверх и герметизация «капсюля» занимают доли секунды. Действие отбрасывающей ракеты создает двенадцатикратную перегрузку, которую летчик может легко перенести, нахо-

дьясь в лежащем горизонтальном положении. Все действие приспособления состоит из четырех стадий:

1. Летчик приводит в действие сиденье и переводит в горизонтальное положение, чем герметизирует образующий «капсюль».

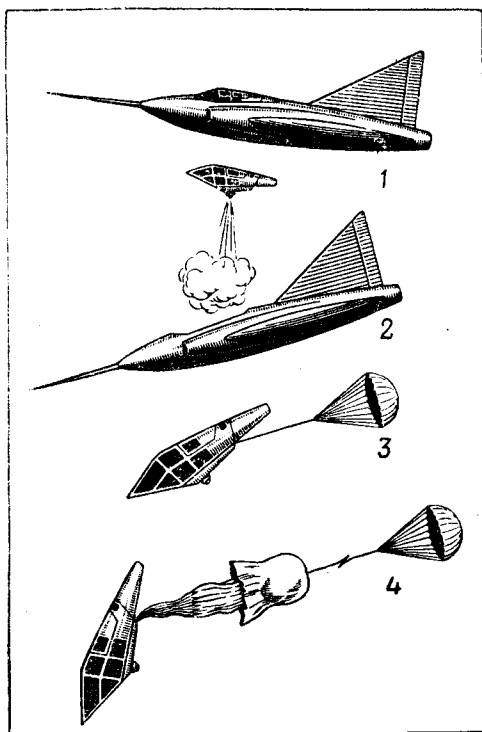


Рис. 27. Принципиальная схема действия «капсального» устройства:

1 — современный сверхзвуковой самолет в полете; 2 — действие ракеты, отделяющей капсулю от самолета; 3 — начало действия вытяжного (малого) парашюта; 4 — раскрытие основного (большого) купола парашюта

2. Вступает в действие ракета, отделяющая «капсюль» от самолета.

3. Приводится в действие малый парашют.

4. Раскрывается большой парашют и происходит спуск «капсюля» на землю (рис. 27).

Однако созданием катапультируемых «капсулей» не ограничивается разработка проблем аварийного покидания самолета на сверхзвуковых скоростях. Одной из последних разработок в этом направлении является сбрасывание в случае необходимости целой секции самолета, например носовой части фюзеляжа истребителя. Летчик при этом остается в том же положении, как и в полете. Автоматически раскрывающийся парашют обеспечивает безопасный спуск летчика до земли вместе с отделяемой секцией фюзеляжа.

Решив покинуть самолет, летчик включает автоматическую аварийную систему, которая производит все необходимые действия. При этом вначале срабатывают пиропатроны, установленные в местах соединения отделяемой секции с остальной конструкцией фюзеляжа. Пороховые заряды разрушают эти соединения. Одновременно включаются аварийная система кислородного питания и система, поддерживающая заданное давление в кабине. Затем выстрел мощного пиропатрона, так же как и в обычных системах катапультирования, отбрасывает отделяемую секцию вместе с летчиком вверх или вниз от самолета (в зависимости от его конструкции).

При достижении определенной скорости и высоты полета выбрасывается парашют, на котором секция и находящийся в ней летчик опускаются на землю.

Интересно отметить, что с подобным предложением (сбрасывать для спасения пассажиров отдельную секцию самолета) еще в 1923 году выступил изобретатель авиационного ранцевого парашюта Г. Котельников. Способ «коллективного спасения на парашюте», так назвал его изобретатель, был им запатентован 4 октября 1923 г. (патент № 2107).

В Советском Союзе ведутся большие работы, связанные с дальнейшим повышением безопасности катапультирования из самолета на сверхзвуковых скоростях.

С летным составом систематически проводятся занятия по катапультированию. Появление самолетов, развивающих сверхзвуковые скорости, поставило перед всеми парашютистами новые сложные задачи по овладению техникой катапультирования. Прежде всего для прыжков с реактивных самолетов требуется спасательный парашют особой конструкции. Он должен выдерживать большой силы динамический удар при раскрытии. Такой па-

парашют был создан коллективом советских инженеров и парашютостроителей. Это так называемый ленточный парашют. Особенность его конструкции заключается в том, что купол парашюта состоит из отдельных лент. Сделано это было для большей проницаемости воздуха в целях ослабления динамического удара на корпус спортсмена. При выполнении катапультирования ленточный парашют работает хорошо, и парашютист спокойно спускается на землю. Правда, скорость снижения на ленточном парашюте несколько выше, чем у спортивных и других спасательных парашютов, но она вполне гарантирует безопасность приземления.

Известно, что скорость и высота полета реактивных самолетов неуклонно растут. Уже сейчас намного превышена скорость звука. Очень высок потолок. Попробуем представить, как будут проходить прыжки с борта самолета в недалеком будущем.

Реактивный истребитель новой конструкции проходит летные испытания на высоте 25 тыс. м. Обгоняя шум своих двигателей, самолет мчится в темно-голубом небе стратосферы.

В герметической кабине истребителя поддерживается нормальная атмосфера. На летчике специальный костюм, предохраняющий организм от воздействия низкого атмосферного давления в том случае, если ему придется оставить самолет. Ведь на высоте свыше 20 тыс. м атмосферное давление очень низкое.

Стрелка прибора показывает максимальную скорость, предусмотренную конструктором. Внезапно обстоятельства заставляют летчика немедленно покинуть кабину. Он уверенно поворачивает аварийный рычаг. Сразу же автоматически включается индивидуальное кислородное питание и приходит в действие специальный защитный костюм.

Одновременно катапультное сиденье закрывается предохранительными шторками из прозрачного, но очень прочного материала. Летчик оказывается как бы в жестком футляре, который предохраняет его от удара встречного потока воздуха. Стоит ему только нажать на спуск стреляющего механизма — и катапультное сиденье взлетает вверх.

Через несколько секунд свободного падения защитный футляр автоматически раскрывается. В это время

вступает в действие стабилизатор, который придает телу пилота устойчивое положение ногами вниз и постепенно гасит скорость до 20—30 м в секунду. На высоте 1500—2000 м летчик открывает парашют и благополучно приземляется.

Примерно так будет совершаться прыжок с парашютом в век сверхзвуковых скоростей полета на высоте в 20—25 тыс. м.

Глава V

ПАРАШЮТИЗМ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Советский парашютизм прошел большой и славный путь — от первых несовершенных парашютов до современных парашютов с катапультирующим устройством.

Известно, что по окончании первой мировой войны советская авиация получила небольшое количество старых воздухоплавательных парашютов, среди которых было несколько парашютов конструкции Г. Котельникова.

Старые воздухоплавательные парашюты применялись на привязных аэростатах в боевой обстановке и помогли некоторым воздухоплавателям спасти свою жизнь от верной гибели при аварии привязных аэростатов.

Первый спортивный прыжок с парашютом из корзины привязного аэростата совершил 23 октября 1919 года красноармеец 18-го отдельного воздухоплавательного отряда А. Эдельштейн. Свой первый прыжок он посвятил празднованию первой годовщины Красной Армии, которая была отмечена 23 февраля 1919 г. (рис. 28).

Вот что рассказывал о своем первом прыжке с парашютом А. Эдельштейн: «Наш небольшой гарнизон стоял в местечке Ахтуба Сталинградской области. Тогда у меня родилась мысль совершить с аэростата прыжок с парашютом. Узнав о моем намерении, товарищи по отряду пытались уговорить меня отказаться от этой затеи, но я твердо решил выполнить прыжок и готовился к нему.



Рис. 28. А. Эдельштейн — первый советский парашютист, совершивший прыжок с парашютом с привязного аэростата 23 октября 1919 г. (снимок 1956 года)

Я обратился к командиру отряда за разрешением совершить прыжок с аэростата. Выслушав меня, командир разрешил сначала испытать в воздухе парашют.

В тот же день вечером я вместе с наблюдателем поднялся в воздух на аэростате и по его указанию выбросил парашют с грузом за борт корзины. Послышался хлопок. Парашют тотчас же развернулся, но начал стремительно падать на землю. Оказалось, что при раскрытии купол лопнул по шву. После долгого хранения без просушки шелковая ткань купола потеряла крепость и не выдержала нагрузки при наполнении купола воздухом.

У меня зародилось опасение, как бы после этого неудачного испытания парашюта мне не запретили прыгать. Прошу командира отряда разрешить проверить другой парашют.

Получив разрешение, поднимаюсь на высоту 900 м и выбрасываю с грузом второй парашют. На этот раз все произошло как надо. Парашют раскрылся и стал плавно спускаться на землю.

В день прыжка я встал раньше обычного. По дороге в отряд еще раз продумал план прыжка.

Вот аэростат вывели на бивуак и подготовили к подъему в воздух. Я занял место в корзине. Надел подвесную систему.

Подана команда: «В воздух!» — «Есть в воздух!»

Аэростат начал плавно подниматься на высоту. Когда стрелка высотомера показывала восемьсот пятьдесят метров, подъем аэростата был прекращен.

По телефону доложил командиру о том, что приступаю к выполнению прыжка. Вылезаю из корзины, уса-

живаюсь на борт и затем отделяюсь от борта ногами вниз. Через две — три секунды над головой заблестел белоснежный шелковый купол парашюта. Спокойно и плавно спускаюсь на землю.

Взглянув на землю, я увидел, что человек пятьдесят держат растянутый брезент в ожидании моего падения. Мне стало обидно и смешно. Я стал требовать немедленно убрать брезент.

А вот и земля. Я удачно приземлился и в возбуждении совершенно не ощутил толчка. Купол парашюта упал на землю. Я быстро собрал его в чехол.

Присутствовавшие на летной площадке приветствовали меня и кричали «Ура!» Многие хватали меня за руки, ощупывали шелк купола парашюта, задавали десятки вопросов, и все это одновременно и вместе.

На мотоцикле меня доставили к командиру отряда, которому я рапортовал о благополучном выполнении первого прыжка с парашютом.

Приказом по 18-му воздухоплавательному отряду мне была объявлена благодарность за совершенный прыжок с парашютом.

Спустя несколько месяцев выполнил второй показательный прыжок с аэростата.

Это были первые показательные одиночные прыжки с парашютом в Красной Армии...»

Через некоторое время была предпринята попытка организовать специальную подготовку парашютистов в Петроградской воздухоплавательной школе. В программу подготовки курсантов было включено выполнение прыжков с парашютом с аэростата. Начались первые занятия, которые, к сожалению, закончились неудачей. На одном из очередных занятий при выполнении прыжка с высоты 800 м погиб курсант Молчанов. В момент раскрытия парашюта не выдержали нагрузку стропы купола. Этот случай заставил отказаться от дальнейшего применения воздухоплавательных парашютов, отслуживших свою службу.

С каждым годом советская авиация все больше и больше развивалась и оснащалась новыми самолетами. Летный состав обеспечивался спасательными парашютами, которые служили для летчиков средством техники безопасности. Однако некоторые летчики вначале относились к спасательному парашюту с недоверием.

Случаи спасения летчиков-испытателей с помощью спасательного парашюта при аварии самолетов в воздухе подтвердили большое значение парашюта как надежного средства для безопасного спуска с высоты на землю. Спасательный парашют становится постоянным спутником летчика и обязательным снаряжением при полетах и особенно при испытании самолетов.

Летчик-испытатель М. Громов (ныне Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации) 23 июня 1927 г. первым в советской авиации совершил вынужденный прыжок с парашютом с самолета.

В тот день М. Громов испытывал в воздухе новый самолет. Машина была введена преднамеренно в штопор. Когда было сделано несколько витков штопора, летчик-испытатель попытался вывести самолет в горизонтальный полет, но попытка оказалась безуспешной. Самолет не слушал рулей управления и перешел в плоский штопор. Катастрофа была неминуемой. Испытателю пришлось оставить машину и воспользоваться спасательным парашютом.

О своем вынужденном прыжке с парашютом М. Громов впоследствии рассказывал:

«Вывести самолет из штопора никак не удавалось. Я решил прыгать. Взял в правую руку вытяжное кольцо парашюта, отстегнул ремень, которым был привязан к сиденью, и попытался встать в кабине. Встать не мог, так как меня сильно прижимало к сиденью. Прибор показывал высоту шестьсот — пятьсот метров. Терять время и высоту было рискованно. Нужно было прыгать. Оставив вытяжное кольцо, собрал последние силы, с трудом выбрался из кабины и сел на борт. Теперь вновь крепко схватил в правую руку кольцо и оттолкнулся от самолета. Падая, выдернул кольцо. Над головой развернулся купол парашюта. Начался плавный спуск. Вскоре я приземлился».

Весь воздушный флот узнал о спасении летчика-испытателя М. Громова с помощью парашюта. Вскоре спаслись на парашютах летчики-испытатели Б. Бухгольц, В. Писаренко и другие.

Первые случаи спасения летчиков-испытателей при помощи парашютов во время аварии самолетов заставили обратить серьезное внимание на обучение летного состава правилам выполнения прыжков с парашютом.

Парашютизм в нашей стране получал все более широкое развитие. Для ознакомления с постановкой парашютного дела в США, где к тому времени тоже имелись известные успехи в парашютизме, был командирован военный летчик Л. Минов. Во время короткого пребывания в США он поделился опытом советских парашютистов и познакомился с опытом применения парашюта в США. Л. Минов лично совершил несколько показательных тренировочных прыжков. В США Л. Минов принял участие в соревнованиях американских инструкторов парашютного дела по прыжкам на точность приземления, где занял третье место.

Выдающийся советский парашютист Л. Минов много сделал для массового развития парашютизма в советской авиации. Группа летного состава, подготовленная под руководством Л. Минова, Я. Мошковского (рис. 29) и В. Баранова, 26 июля 1930 г. совершила в Воронеже первые групповые прыжки с многоместного самолета.

Этими прыжками было положено начало массовым тренировочным и спортивным прыжкам, а поэтому дату 26 июля 1930 года принято считать началом развития массового парашютного спорта в СССР.

В 1931 году на специальном сборе в Гатчине была подготовлена первая группа инструкторов парашютного дела в составе: В. Александрова, В. Баранова, В. Березкина, Я. Мошковского, В. Ольховика, Б. Петрова, Н. Евдокимова и А. Фотеева. Эта группа инструкторов проводила в авиационных частях беседы о парашютизме и



Рис. 29. Известный мастер парашютного спорта СССР Я. Мошковский — один из первых организаторов массового парашютного спорта



Рис. 30. Л. Кулешова (Епишева) одна из первых советских женщин, совершившая 9 июля 1931 г. прыжок с парашютом

Инициатива, проявленная ленинским комсомолом в создании аэроклубов в каждой области страны, была поддержана широкой советской общественностью.

Аэроклубы стали центром массовой подготовки кадров планеристов, летчиков и парашютистов.

Парашютный спорт развивался быстрыми темпами, приобретая характер подлинно массового, народного вида спорта.

9 июля 1931 г. впервые в СССР совершила прыжок с парашютом советская женщина Л. Кулешова (Епишева) (рис. 30). Вслед за ней 19 августа 1931 г. прыжки с парашютом выполнили В. Федорова и Л. Чиркова.

В том же году инструкторы парашютного спорта В. Березкин и Б. Петров впервые прыгали с парашютом ночью.

К концу 1931 года в СССР было совершено свыше 600 тренировочных и показательных прыжков с парашютом. На основе накопленного опыта были разработаны

демонстрировала показательные и агитационные прыжки с парашютом.

Парашютный спорт приобретал популярность и привлекал в ряды парашютистов молодежь.

На IX съезде ВЛКСМ 25 января 1931 г. ленинский комсомол принял шефство над Военно-Воздушным Флотом СССР и явился застрельщиком распространения авиационных знаний среди советской молодежи. По призыву комсомола сотни тысяч комсомольцев включились без отрыва от производства в учебу по овладению техникой полетов на планерах, самолетах.

Инициатива, проявленная ленинским комсомолом

основные правила методики подготовки к прыжку и способы его выполнения.

Практически был разрешен ряд важных вопросов: выбран тип самолета для выполнения учебно-тренировочных и спортивных прыжков с парашютом; определена наивыгоднейшая высота и скорость пользования запасным парашютом; определены метеорологические условия, при которых можно безопасно совершать тренировочные прыжки, и т. д.

В 1932 году в Евпатории состоялся второй специальный сбор по подготовке инструкторов. На этом сборе впервые были выполнены прыжки с задержкой раскрытия парашюта, прыжки из виража и групповые прыжки на сушу, на воду (в море). На этом же сборе впервые проводились соревнования по парашютному спорту инструкторов Военно-воздушных сил Советской Армии.

Здесь же 22 мая 1932 г. Н. Евдокимов выполнил с высоты 1200 м первый прыжок с задержкой раскрытия парашюта. Он падал с нераскрытым парашютом 600 м. Этот результат явился первым всесоюзным рекордом в прыжках с задержкой раскрытия парашюта.

Первый всесоюзный рекорд высотного прыжка с парашютом без кислородного прибора установил Б. Петров 18 августа 1932 г. Он отделился от самолета на высоте 5200 м (рис. 31).

С. Афанасьев 29 сентября 1932 г. завоевал первый мировой рекорд прыжка с задержкой раскрытия парашюта. Отделившись от самолета на высоте 2000 м, он свободно пролетел, не раскрывая парашюта, 1600 м за 33,5 сек.

За 1932 год в СССР было совершено в общей сложности более 2000 прыжков с парашютом.



Рис. 31. Заслуженный мастер спорта Б. Петров, установивший 18 августа 1932 г. первый всесоюзный рекорд высотного прыжка с 5200 м (снимок 1956 года)

В 1933 году советский парашютный спорт получил свое организационное оформление. Руководство им было возложено на ЦК ВЛКСМ и Центральный Совет Осоавиахима СССР.

30 мая 1933 г. в Москве была организована Высшая парашютная школа, подготовившая большое количество инструкторов, мастеров спорта и мировых рекордсменов. С этого же года при аэроклубах Осоавиахима начали создаваться парашютно-планерные станции. В городах, селах, парках культуры и отдыха, в колхозах и совхозах развернулось строительство парашютных вышек. Прыжок с парашютом был включен в комплекс норм ГТО 2-й ступени.

Парашютный спорт завоевал симпатии у рабочей и колхозной молодежи.

В течение 1933 года советские спортсмены-парашютисты осваивали технику выполнения разнообразных прыжков с парашютом. Были совершены прыжки в зимних условиях, ночью, на воду, в сильный ветер; освоены прыжки с аэростатов и дирижаблей, при выполнении самолетом фигур высшего пилотажа и с различных точек самолета.

К концу 1933 года советские спортсмены-парашютисты, как мужчины, так и женщины, завоевали и прочно удержали мировые достижения по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта.

Парашютист Н. Зворыгин 15 февраля 1933 г., совершая прыжок с задержкой раскрытия парашюта, отделился от самолета на высоте 2500 м и падал, не раскрывая парашюта, 41 секунду. За это время Н. Зворыгин пролетел 2200 м, это было мировое достижение¹.

Через пять месяцев, 15 июля 1933 г., парашютист К. Кайтанов установил новое всесоюзное достижение. Совершая прыжок с высоты 3270 м, он падал с нераскрытым парашютом 61,5 секунды. За это время Кайтанов находился в свободном падении 3170 м, превывсив таким образом рекорд Н. Зворыгина.

¹ Регистрацию авиационных рекордов проводит в СССР Центральный аэроклуб ДОСААФ СССР имени В. Чкалова. Утверждение мировых рекордов проводит Международная авиационная федерация (ФАИ). Сетка парашютных рекордов была введена ФАИ в 1951 году, и только с конца 1952 года ФАИ стала регистрировать достижения по парашютному спорту.

Прыжки с длительной задержкой раскрытия парашюта привлекали внимание многих советских парашютистов, стремившихся освоить их в совершенстве. Особенно больших успехов в этой области добился Н. Евдокимов. Выполняя 2 августа 1933 г. прыжок без кислородного прибора с высоты 6920 м, он падал с нераскрытым парашютом 115 секунд и пролетел в свободном падении 6440 м.

Еще более высокие результаты показал парашютист В. Евсеев. Он совершил 10 октября 1933 г. прыжок с задержкой раскрытия парашюта с высоты 7200 м, находясь в свободном падении 132,5 секунды. За это время он пролетел, не раскрывая парашюта, 7050 м.

П. Балашов 12 августа 1933 г. установил мировой рекорд прыжка с парашютом с минимальной высоты горизонтального полета самолета. Он отделился от самолета на высоте всего 80 м и совершил благополучное приземление на стадион «Динамо» в Москве в разгар футбольного состязания (рис. 32).

Впервые в СССР в 1933 году были выполнены прыжки с парашютом с свободных аэростатов и дирижаблей. В выполнении этих прыжков принимали участие опытные инструкторы парашютного дела Н. Евдокимов, К. Кайтанов, Я. Мошковский, П. Полосухин, С. Щукин и другие.

Начиная с 1933 года стало традицией демонстрировать наши спортивные достижения в области парашютного спорта. На первом авиационном празднике в День Воздушного Флота СССР, который состоялся в Мо-



Рис. 32. Мастер парашютного спорта СССР П. Балашов, установивший мировой рекорд прыжка с парашютом с наименьшей высоты (80 м) на стадионе «Динамо» в Москве, участник Великой Отечественной войны

скве на Тушинском аэродроме 18 августа 1933 г., 62 спортсмена-парашютиста, воспитанники Осоавиахима, совершили групповой прыжок с многоместных самолетов (рис. 33).

В спортивном сезоне 1934 года советскими парашютистами были установлены три мировых рекорда по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта. Н. Евдокимов 16 июля 1934 г. совершил затяжной прыжок с высоты 8100 м. Отважный парашютист падал, не раскрывая парашюта, 142 секунды и пролетел в свободном падении 7900 м.

11 августа 1934 г. молодая парашютистка З. Бушева, совершая прыжок с задержкой раскрытия парашюта, оставила самолет на высоте 2700 м и пролетела с нераскрытым парашютом 2500 м. Через два дня, 13 августа 1934 г., парашютистка Н. Камнева превысила рекорд своей подруги. Она падала с высоты 3000 м, не раскрывая парашюта 58 секунд, и пролетела за это время 2750 м.

В конце 1934 года Центральный Совет Осоавиахима СССР и РСФСР установил почетное спортивное звание «мастер парашютного спорта СССР», которое присваивалось спортсменам за выдающиеся спортивные достижения. Это звание впервые было присвоено пионерам советского парашютного спорта — Л. Минову, Я. Мошковскому и спортсменам-парашютистам С. Афанасьеву, П. Балашову, Н. Евдокимову, В. Евсееву, К. Кайтанову, Н. Камневой, А. Лукину, Н. Острякову, Б. Петрову, Н. Полежай и А. Фотееву.

1935 год был ознаменован новыми выдающимися спортивными событиями и достижениями.

По решению Советского правительства в 1935 году в Москве был организован Центральный аэроклуб СССР, а Советский Союз вступил в члены Международной авиационной федерации (ФАИ). Центральному аэроклубу СССР было поручено представлять в ФАИ нашу страну. В связи с вступлением СССР в члены ФАИ Совет Народных Комиссаров СССР 5 апреля 1936 г. установил порядок регистрации мировых и международных авиационных рекордов в нашей стране, возложив ответственность за развитие авиационного спорта в Советском Союзе на Центральный аэроклуб СССР.

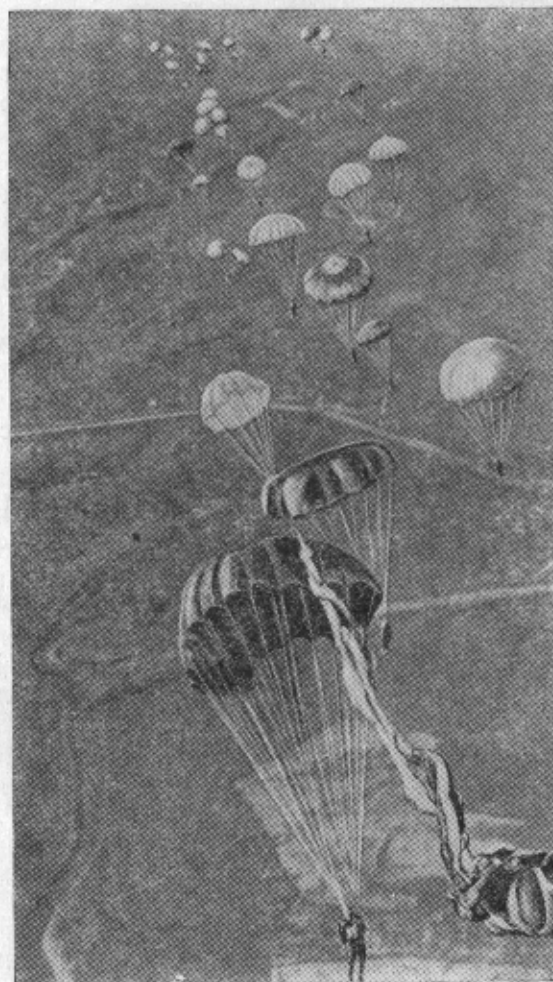


Рис. 33. Групповой прыжок с парашютом шестидесяти двух спортсменов-парашютистов на первом авиационном празднике в День Воздушного Флота СССР 18 августа 1933 г. в Тушино, под Москвой

К 1935 году в СССР было организовано более 140 аэроклубов, 115 парашютных станций, а в городах и селах построено 400 парашютных вышек.

Парашютист К. Кайтанов 4 марта 1935 г. совершил прыжок с парашютом с высоты 6800 м, установив мировой рекорд высотного прыжка без кислородного прибора.

Одна из первых советских парашютисток В. Федорова 31 марта 1935 г. совершила высотный прыжок без кислородного прибора с высоты 6356,5 м; ее спуск с этой высоты продолжался 22 минуты. При спуске В. Федорова была отнесена на 25 км от аэродрома, над которым она прыгала.

Рекордный прыжок с парашютом без кислородного прибора ночью с высоты 5500 м 6 июня 1935 г. выполнил Н. Лисичкин, а 8 июня того же года В. Козуля совершил рекордный дневной высотный прыжок с парашютом без кислородного прибора, отделившись от самолета на высоте 7445 м.

В 1935 году советские парашютисты начали совершать не только одиночные рекордные прыжки с парашютом, но и групповые. Первый групповой прыжок с парашютом с высоты 7035 м без кислородных приборов 17 июня 1935 г. выполнила под руководством инструктора парашютного спорта О. Яковлевой группа советских парашютисток: Н. Бабушкина, М. Барцева, С. Блохина, М. Малиновская и А. Николаева.

Вслед за этим были установлены рекорды одиночных высотных прыжков. Так, 30 июля 1935 г. студентка Ленинградского института физкультуры и спорта Т. Куталова установила всесоюзный рекорд высотного прыжка без кислородного прибора с высоты 7750 м, затем 2 августа 1935 г. такие прыжки совершили Г. Пясецкая и А. Шишмарева — с высоты 7923 м. Эти рекордные прыжки выполнялись в сложных метеорологических условиях и были мировым достижением. Советское правительство наградило отважных парашютисток орденами Красной Звезды.

Спортивные достижения многих советских парашютисток и их заслуги в массовом развитии парашютного спорта, а также установлении мировых парашютных рекордов были отмечены правительственными наградами.

Знаменательный день для всех спортсменов-парашютистов Советского Союза — 6 мая 1935 года. В этот день было опубликовано постановление о награждении выдающихся парашютистов орденами Советского Союза.

Орденом Ленина были награждены: Н. Евдокимов, В. Евсеев, Н. Камцева, К. Кайтанов, Л. Минов и В. Федорова; орденом Красной Звезды: А. Лукин, Я. Мошковский, Б. Петров, Л. Савченко, П. Стороженко, В. Чеколин и О. Яковлева.

Вскоре была награждена орденами Советского Союза еще одна группа спортсменов-парашютистов и в числе их: Н. Аминтаев, Н. Бабушкина, Н. Остряков (рис. 34), Т. Куталова, Г. Пясецкая, В. Харахоннов, А. Шишмарева и А. Фотеев.

День 12 июля 1935 г. вошел в историю советского парашютизма как знаменательная дата. В этот день руководители партии и правительства посетили Центральный аэроклуб СССР и познакомились со спортивной работой членов аэроклуба. Спортсмены-парашютисты продемонстрировали в этот день свои достижения. Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов, выступая перед авиационными спортсменами, дал высокую оценку их достижениям в авиационном спорте и выразил горячую благодарность от имени Центрального Комитета Коммунистической партии и Советского правительства.

«Вам, сынам нашей Великой, прекрасной Родины, — сказал К. Е. Ворошилов, — делаемое свое дело не для



Рис. 34. Мастер парашютного спорта СССР Н. Остряков, впоследствии Герой Советского Союза, генерал-майор авиации, совершивший 12 августа 1935 г. рекордный прыжок с парашютом с высоты 80 м на стадионе «Динамо» в Киеве

забавы, а в интересах обороны Советского государства, от лица Центрального Комитета — большое спасибо».

В 1935 году спортивная парашютная общественность Советского Союза отмечала пятилетие со дня развития массового советского парашютизма. В ознаменование этого события в Москве на Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба СССР с 6 по 15 августа был проведен Первый Всесоюзный слет парашютистов. В программу соревнований входили прыжки с парашютом на точность приземления, на точность задержки в раскрытии парашюта, спортивно-парашютная игра с выполнением тактических задач не только днем, но и ночью. В соревнованиях принимали участие представители разных областей, краев и республик Советского Союза. Первенство Советского Союза по парашютному спорту оспаривала 21 команда спортсменов-парашютистов.

В ходе соревнований многие участники показали высокие спортивно-технические результаты, продемонстрировав растущее спортивное мастерство.

Первый Всесоюзный слет (соревнования) парашютистов Советского Союза положил начало работе спортивно-парашютных отрядов Осоавиахима.

В день торжественного закрытия Первого Всесоюзного слета парашютистов было объявлено постановление Президиума Центрального Совета Осоавиахима о присвоении звания «мастер парашютного спорта СССР» Н. Аминтаеву и С. Ефимову.

В последующие годы советские парашютисты совершили много рекордных прыжков с больших высот и с длительной задержкой раскрытия парашюта. Они тщательно отработывали сложную технику выполнения этих прыжков, обучаясь в спортивно-парашютных отрядах Осоавиахима, что позволило им успешно выполнять прыжки с парашютом с больших высот (рис. 35).

В 1937 году парашютистами был начат штурм нижних слоев стратосферы. Так, 28 июля 1937 г. К. Кайтанов совершил высотный прыжок с парашютом, покинув самолет на высоте 9800 м, а 24 августа этого же года он улучшил свое достижение, выполнив прыжок с высоты 11 037 м.

Мастер парашютного спорта СССР Н. Аминтаев 20 октября 1937 г. совершил прыжок с парашютом с высоты 10 000 м.



Рис. 35. Массовый прыжок с парашютом на одном из воздушных парадов в Москве на аэродроме Тушино

Бурное развитие советской авиации, увеличение скоростей и высоты полета современных самолетов, полеты в стратосферу обязывали советских парашютистов разрабатывать технику выполнения прыжков с максимальной высоты. Эта задача была нелегкой, но тем не менее советские парашютисты готовились к выполнению высотных прыжков с парашютом. С этой целью 29 лучших военных парашютистов страны собрались в районе Ростова-на-Дону для проведения сбора, перед которым была поставлена задача изучить технику прыжка с парашютом с самолета, летящего на большой высоте.

С 15 мая по 11 июня 1939 г. на этом сборе были выполнены групповые прыжки с парашютом с высоты 2000, 5000 и 7400 и ночной прыжок с высоты 5200 м.

Участники сбора, опытные парашютисты А. Зигаев, В. Козуля, А. Лукин, А. Мухортов, В. Романюк, А. Федюнин и Н. Цвылев, совершили 9 июня 1939 г. групповой прыжок с высоты 8200 м с кислородным прибором, явившийся мировым достижением.

Вскоре после этого сбора, 31 июля 1939 г., парашютисты А. Барков, К. Кайтанов и Н. Нуреев совершили групповой прыжок с высоты 9100 м.

Группа парашютистов Советской Армии и Военно-Морского Флота в составе 16 человек под руководством мастера спорта С. Сырцова впервые в СССР совершила 13 мая 1940 г. дневной групповой прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта. Оставив самолет на высоте 8400 м, участники прыжка падали в среднем, не раскрывая парашюта, 7400 м. Эта группа 19 мая 1940 г. совершила ночной групповой прыжок также с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 6242 м. На этот раз парашютисты падали, не раскрывая парашютов, в среднем 4242 м.

На следующий день, 20 мая 1940 г., группа парашютистов в составе Н. Патракова, В. Ромашика, С. Сырцова и В. Харахонова совершила групповой дневной прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 9648 м, падая с нераскрытыми парашютами в среднем 8848 м.

Мастер спорта И. Костев 21 июля 1940 г. выполнил одиночный ночной прыжок с парашютом без кислородного прибора с высоты 7750 м, превысив на 2050 м вы-

соту ночного прыжка, выполненного 6 июня 1935 г. Н. Лисичкиным.

Мастер парашютного спорта СССР В. Харахонов 19 июля 1940 г. совершил прыжок из стратосферы с длительной задержкой раскрытия парашюта. Он отделился от самолета на высоте 13 025 м и падал, не раскрывая парашюта, 12 145 м.

Вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз прервало на время развитие парашютного спорта. Спортсмены заняли свои места в рядах Советской Армии. Драгоценные качества, приобретенные в мирные годы, — твердая воля, смелость, находчивость и выносливость, помогли военным-спортсменам выполнять боевые задания.

После окончания Великой Отечественной войны советские парашютисты снова вернулись к занятиям любимым спортом. Мастера советского парашютизма в послевоенные годы взялись за создание новых конструкций парашютной техники, парашютных приборов, кислородной аппаратуры и приступили к выполнению рекордных прыжков с больших высот.

В первые послевоенные годы советскими парашютистами были установлены новые рекорды.

Известный мастер парашютного спорта СССР офицер воздушно-десантных войск Н. Аминтаев, имевший до этого 1643 прыжка с парашютом, 11 августа 1945 г. совершил прыжок из кабины субстратостата «СССР-ВР-79» с высоты 10 436 м и падал, не раскрывая парашюта, 9726 м, которые он пролетел за две с половиной минуты свободного падения (рис. 36),



Рис. 36. Выдающийся рекордсмен, мастер парашютного спорта СССР подполковник Н. Аминтаев



Рис. 37. Заслуженный мастер спорта полковник В. Романюк — мировой рекордсмен по прыжкам с парашютом из стратосферы и на точность приземления. В. Романюк совершил более 2600 прыжков с парашютом

Вслед за ним офицер ВВС В. Романюк 25 сентября 1945 г. совершил прыжок с парашютом с высоты 13 108,5 м, падал с нераскрытым парашютом 12 141 м. Это расстояние он пролетел за 167 секунд (рис. 37).

Своим рекордным прыжком В. Романюк вписал в историю советского парашютного спорта новую большую спортивную победу — с такой высоты не совершал прыжков ни один из парашютистов мира.

Вот что В. Романюк рассказывал об этом прыжке: «К установлению рекорда по затяжному прыжку я готовился постепенно. Вначале был выполнен прыжок с высоты 8000 м и парашют был открыт в 700 м от земли. Наконец, после войны, в

сентябре 1945 года, мне была предоставлена возможность совершить прыжок из стратосферы. Самолет я оставил на высоте более 13 000 м, свободным падением покрыл свыше 12 000 м. Я падал, не раскрывая парашюта, более двух с половиной минут, точнее 167 секунд.

День этого прыжка навсегда запомнился мне до самых мельчайших подробностей.

Самолет быстро набирал высоту. Все ниже опускалась земля, подернутая легкой сизой дымкой. Самолет покрывался блестками инея. На такой высоте температура минус 60°, но холода не чувствовалось. Специальная одежда хорошо защищала от мороза. Самолет теперь медленно, но непрерывно набирал высоту, оставляя за собой белую инверсионную дорожку.

Высотомер показывал уже 13 000 м. Мы в стратосфере. Это заметно не только по прибору, но и по самочувствию. Тело кажется тяжелым, непослушным, чужим...

В стратосфере оставить самолет не так-то просто. Для этого требуется много энергии, а ее следует расходовать крайне экономно, ведь самое трудное настанет потом. Чтобы не делать лишних движений, весь процесс вылезания из кабины я тщательно продумал задолго до полета и неоднократно прорепетировал. Жадно глотаю кислород, резко отталкиваю ногами и переваливаюсь через борт.

На это последнее движение я затратил много сил. Сразу же колкие струйки холодного воздуха каким-то образом проникли под воротник комбинезона. Земли не видно, ее скрывают перистые облака. Сверху они кажутся молочно-белыми, твердыми, будто коваными. На мгновение их поверхность представляется пределом моего падения, почти землей. Но тут же вспоминаю, что от них до земли еще 7—8 тыс. м.

Меня начинало вращать. Я пытался прекратить вращение, но на такой высоте для этого надо затратить слишком много энергии. До земли еще далеко. Продолжал падать и так врезался в облака. Глаза застилала серая муть. Вот уже облака остались выше, но я продолжал их видеть.

Я падал плашмя, лицом к земле, движением рук удерживал это удобное положение. Пытался ориентироваться, но панорама подо мной казалась совершенно незнакомой. Темный хвойный лес с желтыми пятнами лиственных деревьев и линия шоссе, разветвляющаяся надвое, ничем не напоминали предполагаемого места приземления.

Звон в ушах продолжался, но это не мешало чувствовать радостное возбуждение, охватившее меня. Все чувства были обострены до крайности. Я видел не только шоссе, но и ползущие по нему крошечные автомашины. Чтобы осмотреться вскруг, балансировал руками, постепенно поворачиваясь. Наконец, увидел хорошо знакомый аэродром. А мне казалось, что он совершенно не там, где, по моим расчетам, должен был находиться.

Земля с нарастающей скоростью приближалась ко мне. Все ориентиры увеличивались, будто росли на гла-

зах. Скоро земля, до нее оставалось не более тысячи метров. Пора. Открыл парашют.

Знакомый рывок. Воздух перестал свистеть в ушах. Покачиваясь под шелковым куполом, я снижался к земле. После стремительного падения плавное снижение парашюта было почти неощутимо. Поправил ножные обхваты подвесной системы, устроился удобнее и наметил точку приземления. Я приземлился на небольшую полянку, среди остроконечных вершин елок и золотистых берез».

Групповой высотный прыжок с парашютом, выполненный 31 июля 1947 г. советскими спортсменами Н. Гладковым, П. Ищенко, А. Колосковым, А. Петкевичем, В. Романюком, И. Савкиным, В. Скрыпником и П. Стороженко с высоты 11 200 м, явился рекордным достижением.

Вслед за этим групповым прыжком офицер ВВС Н. Гладков 8 августа 1947 г. совершил одиночный высотный прыжок с парашютом с высоты 12 240 м, а 12 августа 1947 г. мастер спорта А. Петкевич прыгнул с высоты 12 520 м и, наконец, В. Романюк 13 августа 1947 г. совершил прыжок с парашютом с высоты 13 400 м. Рекорды В. Романюка до последних дней остаются непревзойденными.

В борьбе за овладение парашютными рекордами активно участвуют советские женщины-парашютистки.

Е. Владимирская 4 августа 1947 г. совершила прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 4500 м. Она падала с этой высоты с нераскрытым парашютом 71 секунду и пролетела за это время 3720 м. Е. Владимирская превысила рекорд Н. Камневой, который был установлен 13 августа 1934 г.

Через месяц, 14 сентября 1947 г., Е. Владимирская улучшила свое достижение. Она оставила самолет на высоте 5840 м и падала, не раскрывая парашюта, в течение 86 секунд. За это время она пролетела 4800 м.

Группа спортсменов-парашютистов Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова — Г. Освальд, К. Ерпичев, В. Иванов, С. Коробов, А. Ночевный — 21 октября 1948 г. совершила ночной высотный прыжок с 6680 м без кислородного прибора.

В ту же ночь с высоты 6680 м женский одиночный ночной прыжок с парашютом без кислородного прибора

совершила Е. Владимирская. Эти прыжки утверждены в качестве всесоюзных рекордов.

Большим спортивным достижением 1949 года явился групповой ночной прыжок с парашютом спортсменов-парашютистов П. Полосухина, К. Ерпичева, В. Доросева, В. Иванова, С. Коробова и В. Кривого, совершенный ими 22 июня с высоты 10 370 м.

В ту же ночь одиночный прыжок с парашютом с высоты 10 730 м совершила Е. Владимирская.

Впервые после окончания Великой Отечественной войны на Тушинском аэродроме в Москве в августе 1949 года состоялись третьи Всесоюзные соревнования по парашютному спорту. В борьбе за завоевание первенства соревновались 132 участника, из них 19 женщин — представители ряда городов, областей и республик.

На этих соревнованиях разыгрывались именные призы — переходящий серебряный кубок ЦК ДОСААФ СССР, учрежденный для победителей командного первенства; приз имени Г. Котельникова — за личное первенство по прыжкам на точность приземления; приз Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова (переходящий кубок) — за личное первенство по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта.

В результате соревнований переходящий приз ЦК ДОСААФ СССР — серебряный кубок и диплом первой степени — завоевала вторая команда Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова.

Приз имени Г. Котельникова завоевал спортсмен Рязанского аэроклуба В. Волков.

У женщин по этому виду соревнований личное первенство завоевала Н. Есионова (Москва).

Приз Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова и диплом первой степени был вручен офицеру ВВС И. Савкину, завоевавшему личное первенство по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта.

В день закрытия соревнований, 27 августа 1949 года, группа парашютисток — Е. Владимирская, Н. Есионова и Г. Пясецкая (ныне заслуженные мастера спорта) — установила всесоюзный рекорд группового прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта. Они отделились от самолета на высоте 6200 м и падали, не раскрывая своих парашютов, 95,7 секунды, пролетев за это время в свободном падении 5400 м.

В 1950 году авиационная спортивная общественность отмечала двадцатилетие массового парашютного спорта и парашютостроения в СССР, исполнившееся 26 июля 1950 года. Этой дате были посвящены четвертые Всесоюзные соревнования парашютистов. Они проходили с 27 августа по 7 сентября 1950 года на Тушинском аэродроме в Москве. В этих юбилейных соревнованиях участвовало 80 лучших спортсменов-парашютистов, в том числе 18 женщин. В ходе соревнований впервые разыгрывались звания чемпионов СССР по парашютному спорту.

В итоге соревнований победителями вышли: офицер ВВС А. Меняйло (ныне заслуженный мастер спорта), завоевавший среди мужчин звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту на 1950 год; Л. Волкова — молодая спортсменка Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова, имевшая всего 81 прыжок с парашютом; она завоевала среди женщин звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту и звание чемпиона СССР по парашютному спорту по прыжкам на точность приземления среди женщин; А. Калинин — мастер спорта того же аэроклуба, завоевал среди мужчин звание чемпиона СССР по парашютному спорту на 1950 год по прыжкам на точность приземления; офицер ВВС морской авиации А. Соколовский завоевал также среди мужчин звание чемпиона СССР по парашютному спорту на 1950 год по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта.

В честь двадцатилетнего юбилея спортсменами-парашютистами было установлено шесть новых всесоюзных рекордов по парашютному спорту.

Первый из них установила 29 сентября 1950 г. группа парашютисток в составе Е. Владимирской, А. Гусаровой, И. Коняевой, Г. Пясецкой, В. Селиверстовой и А. Султановой, совершив групповой прыжок ночью с высоты 5600 м с задержкой раскрытия парашюта, равной 3533,3 м.

Другая группа парашютисток в составе А. Василенок, В. Вологжаниной, А. Гусаровой (Кольчугиной), М. Никитиной и В. Селиверстовой 30 сентября 1950 г. совершила групповой ночной высотный прыжок с парашютом с высоты 6300 м.

Спортсмены-парашютисты А. Калинин, П. Косинов, В. Марюткин, Е. Науменко и А. Попов 1 октября 1950 г. совершили дневной групповой прыжок с высоты 6500 м. Они падали, не раскрывая парашюта, 5400 м. Та же группа в полном своем составе 2 октября 1950 г. совершила ночной групповой прыжок с парашютом с высоты 6400 м, падая с нераскрытым парашютом 4660 м.

В ту же ночь прыжок с парашютом с высоты 6000 м совершила Е. Владимирская, она падала с нераскрытым парашютом 4820 м.

Ночью 5 октября 1950 г. мастер спорта А. Калинин выполнил одиночный прыжок с парашютом с высоты 6300 м, падая с нераскрытым парашютом 5100 м.

Большая заслуга в деле овладения техникой прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта и управлением телом в воздухе принадлежит известным мастерам, зачинателям парашютного спорта в нашей стране, военным парашютистам Н. Евдокимову, В. Евсееву, Н. Аминтаеву, В. Харахонову, С. Афанасьеву, заслуженному мастеру спорта В. Романюку и другим. Еще в первые годы развития парашютного спорта они тщательно отработали методы выполнения этих интересных и сложных спортивных прыжков и овладели способом управления телом в воздухе, а также и способом отсчета времени свободного падения.

В последние годы много нового и ценного в методику прыжков с длительной задержкой раскрытия парашюта внес заслуженный мастер спорта П. Сторчиенко. Он доказал возможность управления куполом парашюта в воздухе при спуске и отработал методику выполнения при свободном падении таких фигур, как развороты на 360° в правую и левую сторону падения и занятие стабильного положения тела после отделения от самолета в заданном направлении (рис. 38).

Вместе с молодыми спортсменами-парашютистами он практически отработал приемы управления куполом и выполнения фигур.

П. Сторчиенко лично и вместе со своими учениками — молодыми спортсменами-парашютистами продемонстрировал высокое мастерство в выполнении как одиночных, так и групповых прыжков с длительной задержкой раскрытия парашюта, с соблюдением стабильного стиля падения и выполнения при этом разворота.

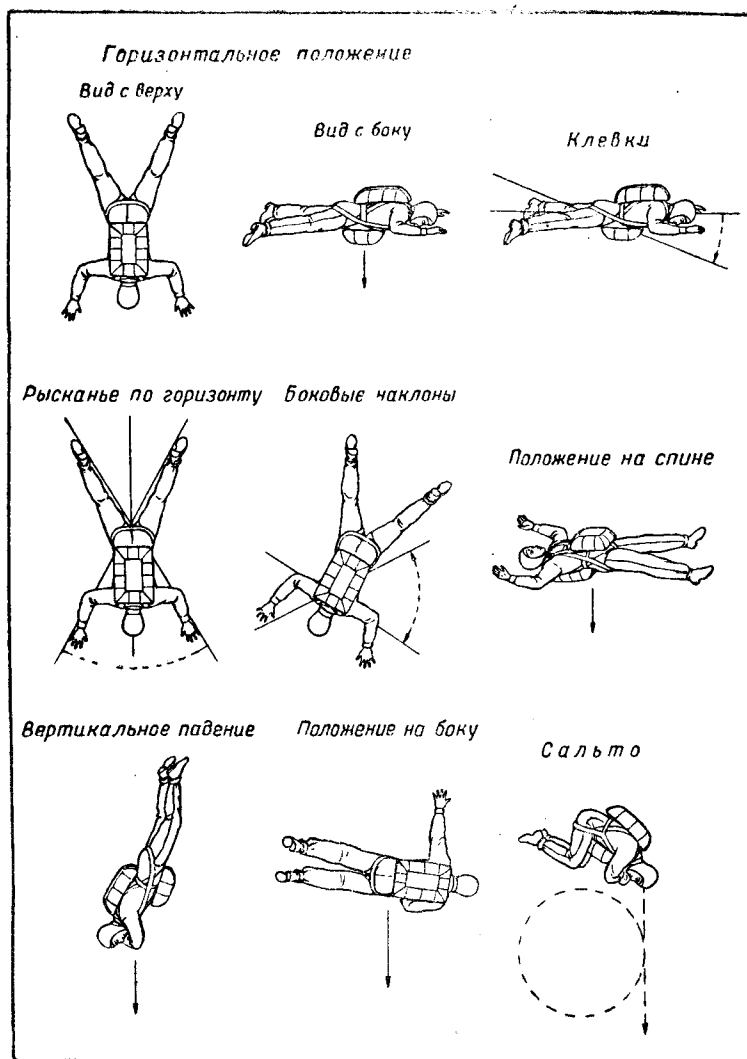


Рис. 38. Разнообразное положение тела парашютиста при свободном падении с нераскрытым парашютом

П. Сторчиенко совершил ночной прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 7500 м, падая с нераскрытым парашютом 6500 м. Это было 25 июля 1951 г., а двумя днями позже, 27 июля 1951 г., В. Селиверстова совершила дневной прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 7140 м, падая с нераскрытым парашютом 6180 м. Это расстояние она пролетела за 124 секунды. Своим прыжком В. Селиверстова превысила на 1300 м достижение Е. Владимирской, которое она показала в 1947 году.

Группа спортсменов-парашютисток — И. Орлицкая, А. Султанова, О. Сушинская и Н. Швейнова — 25 июля 1951 г. совершила ночной высотный прыжок с парашютом с высоты 7100 м.

Эти прыжки были утверждены Международной авиационной федерацией (ФАИ) в качестве мировых рекордов.

В 1951 году были проведены первые Всесоюзные соревнования на первенство ДОСАВ СССР по парашютному спорту и пятые Всесоюзные соревнования парашютистов.

В ходе розыгрыша первенства ДОСАВ СССР по парашютному спорту звание абсолютного чемпиона ДОСАВ СССР по парашютному спорту на 1951 год у мужчин завоевал Е. Наumenko. Ему же было присуждено звание чемпиона ДОСАВ СССР по прыжкам на точность приземления.

Звание абсолютного чемпиона ДОСАВ СССР по парашютному спорту на 1951 год среди женщин завоевала молодая спортсменка-парашютистка В. Орехова. Ей же было присуждено и звание чемпиона ДОСАВ СССР по прыжкам на точность приземления.

Звание чемпиона ДОСАВ СССР по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта у женщин завоевала спортсменка-парашютистка И. Орлицкая.

Победителями розыгрыша всесоюзного первенства по парашютному спорту на 1951 год вышли в командном соревновании мужчин команда Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова в составе мастеров спорта В. Иванова (капитан), А. Калинина, К. Лушников и А. Попова, удержавшая за собой переходящий приз ДОСАВ СССР — серебряный кубок.

У женщин на первое место по многоборью вышла также команда Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова в составе Е. Владимирской (капитан), И. Коняевой, М. Никитиной и Н. Сковородневой. Команде также был вручен переходящий приз ДОСАВ СССР — серебряный кубок.

Звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту на 1951 год у мужчин завоевал П. Косинов, а среди женщин — Н. Сковороднева.

Звание чемпиона СССР по парашютному спорту на 1951 год по прыжкам на точность приземления завоевал у мужчин мастер спорта офицер морской авиации А. Петров, у женщин — заслуженный мастер спорта Н. Есионова; по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта — мастер спорта А. Калинин у мужчин и М. Никитина — у женщин.

Первое место по комбинированному упражнению занял спортсмен-парашютист А. Бушуев из команды «Лесавиа», завоевав приз — кубок имени мастера парашютного спорта СССР Н. Аминтаева.

По окончании пятых Всесоюзных соревнований в СССР был установлен ряд новых всесоюзных рекордов по одиночным и групповым прыжкам на точность приземления.

Мастер спорта В. Иванов 9 августа 1951 г. установил первый всесоюзный рекорд одиночного прыжка на точность приземления с высоты 600 м. В результате двух прыжков он показал среднее расстояние отклонения от центра круга 27 м 57 см.

Вскоре был установлен первый всесоюзный рекорд группового прыжка на точность приземления с той же высоты. Группа спортсменов-парашютистов Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова — В. Иванов, А. Калинин и С. Коробов, совершая 1 октября 1951 г. два прыжка, приземлились в среднем от центра круга на расстоянии 42 м 10 см.

Этими прыжками было положено начало спортивной борьбы за завоевание рекордов по прыжкам на точность приземления с высоты 600, 1000 и 1500 м, по комбинированным прыжкам с тех же высот и по прыжкам ночью на точность приземления.

В упорной спортивной борьбе принимали участие как мужчины, так и женщины. Они добились высоких спор-

тивно-технических результатов, устанавливая все новые и новые парашютные рекорды по этим видам прыжков с парашютом.

Всесоюзные и мировые рекорды советских парашютистов по прыжкам на точность приземления приведены в отдельной сводной таблице, по которой можно наглядно убедиться в том, как шла борьба за установление этих рекордов, как росло спортивное мастерство советских парашютистов, предпринимавших попытки установить новые рекорды, и с каким упорством они стремились к завоеванию мирового первенства Советского Союза по парашютному спорту.

Сводная таблица всесоюзных и мировых рекордов по прыжкам на точность приземления приведена в конце брошюры в приложении.

В августе 1952 года в Советском Союзе были проведены шестые Всесоюзные соревнования по парашютному спорту. Они проходили под Харьковом с 19 по 26 августа.

В розыгрыше командного первенства на соревнованиях победу одержала команда спортсменов-парашютистов ДОСААФ г. Москвы в составе мастеров спорта — И. Козлова (капитан), Е. Лебекина, Ф. Неймарка и В. Першина. Команда заняла первое место среди мужчин и завоевала переходящий приз ЦК ДОСААФ СССР — серебряный кубок.

У женщин в командном соревновании первое место заняла команда спортсменок-парашютисток ДОСААФ УССР: заслуженный мастер спорта А. Гусарова (Кольчугина) — капитан, Л. Беспятая, М. Карасева и Н. Катасанова, которая также завоевала переходящий приз ЦК ДОСААФ СССР — серебряный кубок.

Звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту на 1952 год у мужчин завоевал Е. Науменко (УССР) и среди женщин Н. Швейнова (УССР).

Звание чемпиона СССР на 1952 год по программе соревнований завоевали: по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м у мужчин Н. Климов, у женщин — В. Селиверстова; по прыжкам на точность приземления с высоты 1000 м у мужчин Е. Науменко, у женщин — Э. Чернышева; по комбинированным прыжкам у мужчин Ф. Неймарк, у женщин — Е. Владимирская; по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта

звание чемпиона СССР присуждено у мужчин П. Косинову, а у женщин — И. Лавровой.

По прыжкам на точность приземления ночью звание чемпиона СССР завоевал Ф. Неймарк.

В отличие от предыдущих соревнований в ходе розыгрыша первенства при выполнении прыжков с 30-секундной задержкой раскрытия парашюта учитывалось не только умение точно вести отсчет времени свободного падения, но и сохранять стиль падения.

В ходе этих соревнований участниками было установлено 16 новых всесоюзных парашютных рекордов, из них часть по прыжкам на точность приземления и часть — с длительной задержкой раскрытия парашюта с больших высот.

В числе рекордов были установлены: рекорд дневного прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта 30 сентября 1952 г. мастером спорта А. Султановой. Она отделилась от самолета на высоте 8356 м и падала, не раскрывая парашюта, 142 секунды. За это время она пролетела в свободном падении 7246 м.

Спортивное достижение А. Султановой по этому виду прыжков с парашютом утверждено не только в качестве всесоюзного, но и мирового рекорда. Вслед за А. Султановой в тот же день групповой дневной прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта совершили молодые спортсменки-парашютистки В. Вологжанина, А. Каспарова, Л. Панкевич, Н. Трушкина и Э. Чернышева. Они покинули самолет на высоте 7606 м и падали, не раскрывая парашютов, 6500 м, установив также всесоюзный и мировой рекорд.

10 сентября 1952 г. всесоюзный и мировой рекорд прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта днем установила группа спортсменов-парашютистов — Ю. Архангельский, И. Козлов, В. Першин и В. Усатый. Отделившись от самолета на высоте 8516 м, они падали с нераскрытыми парашютами 7476 м.

Новый всесоюзный и мировой рекорд прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта 11 сентября 1952 г. установила группа спортсменов-парашютисток — А. Мишустина, Г. Пясецкая, А. Султанова и Н. Швейнова. Они совершили прыжок ночью с высоты 8316 м, при этом падали, не раскрывая парашюта, 7051 м.

Группа парашютистов в составе опытных спортсменов В. Марюткина, Л. Масленникова, И. Федчишина и Н. Щербицина 12 сентября 1952 г. установила еще один новый всесоюзный и мировой рекорд с длительной задержкой раскрытия парашюта с высоты 9416 м, падая с нераскрытыми парашютами 8268,5.

В этот же день В. Селиверстова, совершая прыжок с высоты 9416 м, падала с нераскрытым парашютом 150 секунд, пролетев за это время в свободном падении 8326 м, а П. Сторчиенко, поднявшись на высоту 10 836 м, после отделения от самолета падал, не раскрывая парашюта, 9726 м.

В спортивно-парашютном сезоне 1953 года были проведены седьмые Всесоюзные соревнования по парашютному спорту и состоялась первая международная товарищеская встреча советских парашютистов с парашютистами Болгарии и Чехословакии.

Седьмые Всесоюзные соревнования по парашютному спорту проходили в столице Мордовской АССР г. Саранске с 30 августа по 10 сентября 1953 года.

В итоге соревнований по отдельным упражнениям были показаны следующие результаты. Первое место по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м заняла команда ДОСААФ-1: Д. Жорник (капитан), Д. Аристов, Н. Брейкин и В. Марюткин. Среди женщин первое место по этому виду соревнований заняла команда ДОСААФ-1: А. Султанова (капитан), В. Вологжанина, А. Мишустина и Н. Швейнова.

В спортивно-парашютном сезоне 1953 года советскими спортсменами-парашютистами было установлено 8 новых всесоюзных и мировых рекордов по прыжкам на точность приземления.

В розыгрыше личного первенства звание чемпиона СССР на 1953 год по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м у мужчин завоевал В. Прокин, у женщин — М. Никитина.

В прыжках на точность приземления с высоты 1000 м первое место занял Я. Клевченко, единственный из всех участников, приземлившийся в пределах круга. У женщин это упражнение не разыгрывалось.

В розыгрыше группового комбинированного прыжка с парашютом с высоты 1000 м с 10-секундной задержкой раскрытия парашюта у мужских команд первое место

заняла команда ДОСААФ СССР в составе: Е. Науменко (капитан), П. Банникова, С. Митина и Ю. Пеклина. Среди женских команд победу одержала команда ДОСААФ СССР: А. Гусарова (Кольчугина) (капитан), Л. Беспятая, Н. Катасанова и Л. Мазниченко.

Звание чемпиона СССР на 1953 год по комбинированным прыжкам с парашютом у мужчин завоевал Ф. Черепанов (Лесная авиация, г. Новосибирск); у женщин молодая спортсменка-парашютистка Л. Мазниченко (ДОСААФ СССР) (рис. 39).



Рис. 39. Победители седьмых Всесоюзных соревнований по парашютному спорту (1953 год):

слева направо: чемпион СССР по прыжкам на точность приземления среди мужчин В. Прохин; чемпион СССР по комбинированным прыжкам среди женщин Л. Мазниченко; чемпион СССР по прыжкам на точность приземления среди женщин М. Никитина; чемпион СССР по комбинированным прыжкам среди мужчин Ф. Черепанов и чемпион СССР по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта среди женщин А. Султанова

Большим спортивным событием 1953 года явилась первая международная товарищеская встреча советских парашютистов с парашютистами Болгарии и Чехословакии на соревнованиях, проходивших на аэродроме г. Острава (Чехословакия) с 30 августа по 2 сентября.

Команда парашютистов СССР впервые в истории советского парашютизма защищала спортивную честь Советского Союза на международных соревнованиях. В ее состав входил Н. Климов, П. Косинов, В. Селиверстова, П. Сторчиенко (капитан) и Н. Щербинин.

В соревнованиях по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м И. Федчишин приземлился в 2 м 68 см от центра прицельной мишени, а П. Косинов — в 1 м 70 см от центра мишени.

По прыжкам на точность приземления с высоты 1000 м личное первенство завоевал болгарский парашютист П. Парапунов.

В розыгрыше комбинированного прыжка с пятнадцатисекундной задержкой раскрытия парашюта лучший личный результат показал представитель команды парашютистов СССР Н. Щербинин. По всем трем упражнениям команда парашютистов СССР заняла первое место, команда Болгарии — второе, а команда Чехословакии — третье.

Таким образом в итоге розыгрыша трех упражнений международной встречи команда СССР уверенно завоевала общее первое место, а в розыгрыше личного первенства три первых места заняли представители команды СССР: первое место — И. Федчишин, второе — Н. Щербинин и третье — П. Косинов.

Команде парашютистов СССР, завоевавшей лучшие места, были вручены ценные призы и индивидуальные подарки (рис. 40).

В ходе международных соревнований парашютисты Болгарии, СССР и Чехословакии получили возможность взаимно обменяться спортивным опытом и установить тесную спортивную связь.

Обмен опытом спортивной работы был одинаково полезен как советским парашютистам, так и нашим друзьям.

Советские парашютисты с началом спортивного сезона 1954 г. добились новых больших успехов. Группа парашютистов — Е. Забояркин, В. Марюткин, С. Митин, Н. Ткаченко и М. Федоровский — установили рекорд, совершив 25 января 1954 г. групповой высотный прыжок с высоты 7421 м. Выполняя одновременно с мужчинами высотный прыжок с парашютом с высоты 7421 м, Л. Мазниченко установила женский рекорд.

Большая группа парашютистов во главе с Е. Забояркиным 30 мая 1954 г. установила новый рекорд, совершив групповой прыжок с высоты 7191 м, а 1 июня 1954 г. та же группа превысила предыдущее достижение, прыгая с высоты 8664 м. В тот же день спортсмен-парашю-

тист Е. Забояркин совершил прыжок с парашютом с высоты 9164 м и установил новый парашютный рекорд. Наконец, 5 августа 1954 г. группа белорусских парашютистов в составе девяти человек во главе со спортсменом-парашютистом В. Нехорошевым установила рекорд прыжка с парашютом с высоты 10 515 м.



Рис. 40. Команда парашютистов СССР — победителей международной товарищеской встречи в Чехословакии:

слева направо: И. Федчишин, Н. Щербинин, П. Косинов, Е. Степанов (руководитель спортивной делегации), П. Сторчченко (тренер и капитан команды), Н. Климов и В. Селиверстова. На столе призы и подарки команды

Парашютные рекорды, установленные спортсменами Е. Забояркиным, Л. Мазниченко и группой белорусских парашютистов, утверждены в качестве мировых парашютных рекордов.

Успехи советских парашютистов — результат их растущего мастерства, прихода молодых, способных спортсменов.

В 1954 году решением Советского правительства на авиационных спортсменов всех видов было распространено положение о награждении золотыми медалями, серебряными и бронзовыми жетонами победителей первенства СССР — чемпионов СССР и рекордсменов.

Спортсмены-парашютисты Е. Бурьян, М. Демиденко и Н. Шидловский за установленный ими 27 мая 1954 г. рекорд по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м с результатом среднего расстояния от центра круга 9 м 50 см награждены первыми золотыми медалями.

В 1954 году впервые за многолетнюю историю советского парашютизма команда парашютистов СССР принимала участие в розыгрыше второго первенства мира по парашютному спорту, проходившего во Франции.

В розыгрыше первого мирового чемпионата по парашютному спорту, состоявшегося в 1951 году, советские парашютисты не участвовали. Победу в соревнованиях завоевали тогда парашютисты Франции.

В состав команды парашютистов СССР, защищавшей спортивную честь Советского Союза, входили спортсмены-парашютисты П. Косинов, В. Селиверстова, И. Федчишин, В. Марюткин, Г. Мартыненко и Ф. Неймарк. Кроме того, на соревнования выезжали спортсмены М. Лохтин, С. Митин, А. Мишустина и Н. Климов, который принимал участие в работе судейской коллегии.

Розыгрыш второго мирового чемпионата по парашютному спорту проходил на аэродроме в Сент-Ян, близ Парижа, со 2 по 7 августа 1954 г.

Кроме команды парашютистов СССР, в соревнованиях принимали участие команды парашютистов Англии, Италии, США, Франции, Чехословакии и Югославии.

В состав команд входило по пять участников и лишь только Соединенные Штаты Америки были представлены одним парашютистом.

О своих спортивных противниках советские парашютисты знали немного. Известно было, что в состав команды парашютистов Франции входили два победителя первого чемпионата мира по парашютному спорту 1951 года. Было известно также, что в составе команд других стран были опытные спортсмены.

По отзывам французской печати, основными претендентами на победу в розыгрыше мирового первенства считались парашютисты Франции. Газеты называли их «профессорами» парашютного спорта.

Советских парашютистов французские журналисты называли «великими неизвестными» и сомневались в возможности их победы над своими соперниками.



Рис. 41. Чемпион мира по парашютному спорту на 1954—1956 годы — заслуженный мастер спорта И. Федчишин

Официальное открытие мирового чемпионата состоялось 2 августа 1954 г. в 18 часов по парижскому времени.

Соревнования проходили в очень острой и упорной спортивной борьбе. По спортивно-техническим результатам, достигнутым в розыгрыше первенства мира, зафиксированным судейской коллегией чемпионата, на первое место вышла команда парашютистов СССР, на второе — Чехословакии. Команда парашютистов Франции оказалась на третьем месте.

В розыгрыше личного мирового первенства первое место и звание чемпиона мира завоевал И. Федчишин (рис. 41); второе место занял В. Марюткин и третье — представитель Франции С. Шозак.

В. Селиверстова оказалась на девятом общем месте, а представитель команды Франции М. Лярош — на двенадцатом.

Победа советских парашютистов в розыгрыше мирового чемпионата высоко оценивалась французской и английской печатью. Руководитель команды парашютистов Англии в журнале «Флайт» в номере за 20 августа 1954 г. писал: «С самого начала соревнований не было никакого сомнения, что русские займут первое место.

Снабженные первоклассным снаряжением и имея прекрасную подготовку, они приземлялись в центр круга, часто при наличии сильного ветра.

Русские парашютисты управляют парашютом, как будто они играют на арфе».

Французская газета «Фигаро» писала, что «русские подтвердили свое мастерство, в то время как французы

считали себя непобедимыми при выполнении прыжков с свободным падением. Поражение французов было тем более чувствительно, что наши парашютисты выступали как учителя. Они охотно допускали превосходство русских, чехов и югославов в прыжках на точность приземления, но в то же время давали понять, что это их мало интересует, так как в стиле свободного падения они уже покажут себя!»

Чемпионат мира проходил в дружественной и товарищеской обстановке. Международные соревнования помогли еще крепче и больше укрепить связи с парашютистами других стран. Трудящиеся Франции оказали советским парашютистам теплый и радушный прием. В Сент-Яне команду СССР посетили делегации французских трудящихся, которые, узнав о победе советских парашютистов в соревнованиях, преподнесли победителям подарки. Делегаты рабочих просили советских парашютистов передать народам СССР привет и пожелания успехов в труде и мирном строительстве, а также в активной борьбе за мир во всем мире.

В 1954 году по предложению Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова Международная авиационная федерация (ФАИ) учредила золотые, серебряные и бронзовые памятные именные медали для награждения авиационных спортсменов, занявших первое, второе и третье места в розыгрыше первенства мира по различным видам авиационного спорта.

В 1955 году первые памятные медали были получены из ФАИ и вручены победителям второго первенства мира по парашютному спорту — И. Федчишину и В. Марюткину.

В течение спортивно-парашютного сезона 1955 года советские спортсмены-парашютисты проводили усиленную воздушную тренировку к предстоящим очередным всесоюзным соревнованиям по парашютному спорту. Одновременно многие из спортсменов предпринимали попытки установления парашютных рекордов и незадолго до начала восьмых Всесоюзных соревнований по парашютному спорту порадовали советский народ новыми успехами. Группа опытных военных парашютистов-испытателей во главе с мастером спорта Н. Никитиным 18 мая 1955 г. установила рекорд группового прыжка с длительной задержкой раскрытия парашюта. Восемь пара-

шютистов отделились от самолета на высоте более 11 000 м и падали с нераскрытыми парашютами 10 455 м. Своим достижением они преysили всесоюзный и мировой рекорд, установленный в 1952 году при выполнении прыжка со свободным падением 7447 м.

Через несколько дней эта же группа спортсменов совершила ночной групповой прыжок с длительной задержкой раскрытия парашюта. На этот раз семь парашютистов во главе с офицером ВВС Н. Никитиным оставили самолет на высоте более 11 000 м и падали, не раскрывая парашютов, 10 433 м. Этот результат также превышал мировой рекорд группового прыжка с задержкой раскрытия парашюта 8268,5 м, установленный советскими парашютистами в 1952 году. Оба рекорда зарегистрированы ФАИ в качестве мировых.

Группа московских спортсменов-парашютистов — В. Афанасьева, Р. Байкова, З. Жаринова, Л. Розанова и Т. Сорокина — 20 июля 1955 года установила женский групповой высотный прыжок с парашютом с высоты 5505 м, зарегистрированный ФАИ как мировой рекорд.

В 1955 году состоялись восьмые Всесоюзные соревнования по парашютному спорту. Они были проведены с 21 по 27 августа.

Программа этих соревнований отличалась от всех предыдущих тем, что сна была дополнена новыми упражнениями, в которые входили: комбинированный прыжок с двадцатисекундной задержкой раскрытия парашюта с оценкой стиля падения и прыжок с тридцатисекундной задержкой раскрытия парашюта также с оценкой стиля падения, причем во время свободного падения участник соревнований должен был выполнять правый и левый разворот на 360°.

В итоге розыгрыша многоборья по пяти упражнениям программы соревнований звание абсолютного чемпиона СССР по парашютному спорту на 1955 год завоевали: у мужчин — мастер спорта Ф. Неймарк, офицер ВВС, а у женщин — заслуженный мастер спорта В. Селиверстова.

Второе место по многоборью занял мастер спорта П. Банников у мужчин и спортсменка перворазрядница Г. Мухина — у женщин. На третье место вышли у мужчин — мастер спорта А. Калинин и у женщин — спортсменка перворазрядница Л. Беспятая.

По отдельным упражнениям программы соревнований звание чемпионов СССР на 1955 год завоевали: по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м у мужчин — А. Калинин; у женщин — Н. Прякина.

В очень острой спортивной борьбе протекал розыгрыш комбинированного прыжка с 1500 м с двадцатисекундной задержкой раскрытия парашюта.

В розыгрыше этого упражнения звание чемпионов СССР на 1955 год завоевали: у мужчин — офицер ВВС Ф. Неймарк, у женщин — Г. Мухина.

Одним из наиболее трудных упражнений был прыжок с тридцатисекундной задержкой раскрытия парашюта с условием выполнения разворотов при свободном падении в правую и левую сторону на 360°.

Успешно выступали в этом упражнении и завоевали звание чемпиона СССР на 1955 год: офицер ВВС Н. Никитин — у мужчин и заслуженный мастер спорта В. Селиверстова — у женщин.

В итоге розыгрыша финальных прыжков с парашютом на точность приземления с высоты 1000 м звание чемпионов СССР на 1955 год у мужчин завоевал спортсмен перворазрядник М. Дмитриев, у женщин — снова В. Селиверстова.

Серьезным испытанием для участников соревнований явился прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, который по справедливости можно отнести к «воздушному марафонскому состязанию», так как успешное выполнение этого упражнения зависело прежде всего от физической подготовки, тренировки и закалки участника.

Победителями этого интересного упражнения оказались у мужчин мастер спорта Н. Ткаченко, у женщин — В. Селиверстова. По решению судейской коллегии соревнований им было присуждено звание чемпионов СССР по этому виду прыжков на 1955 год.

Опыт соревнований и особенно розыгрыш прыжков на точность приземления с высоты 1000 и 1500 м показал, что спортсмены-парашютисты, имеющие лучшую физическую подготовку и тренировку по управлению куполом парашюта, добивались более высоких спортивно-технических результатов по сравнению с теми, кто не имел такой физической подготовки и тренировки. Некоторые участники «воздушного марафонского состязания»

оказались бессильными вести спортивную борьбу при спуске до конца длинного и тяжелого воздушного пути и, не имея физических сил, отказывались от дальнейшей борьбы, приземляясь значительно дальше от своих соперников.

На восьмых Всесоюзных соревнованиях по парашютному спорту впервые в истории советского парашютизма все чемпионы СССР были награждены золотыми меда-



Рис. 42. Группа победителей восьмых Всесоюзных соревнований по парашютному спорту, награжденных золотыми медалями, серебряными и бронзовыми жетонами (1955 год):

слева направо: Г. Мухина — чемпион СССР по комбинированным прыжкам с парашютом среди женщин; А. Калинин — чемпион СССР по прыжкам на точность приземления с высоты 600 м среди мужчин; В. Селиверстова — абсолютный чемпион СССР, чемпион СССР по прыжкам на точность приземления с высоты 1000, 1500 м и по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта среди женщин; офицер Ф. Неймарк — абсолютный чемпион СССР, чемпион СССР по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта среди мужчин; Н. Прякина — чемпион СССР по прыжкам на точность приземления с 600 м среди женщин; Н. Ткаченко — чемпион СССР по прыжкам на точность приземления с высоты 1500 м среди мужчин; М. Дмитриев — чемпион СССР по прыжкам на точность приземления с высоты 1000 м среди мужчин; Н. Никитин — чемпион СССР по прыжкам на точность задержки раскрытия парашюта среди мужчин

лями, а участники, занявшие вторые места — серебряными жетонами и третьи места — бронзовыми жетонами (рис. 42).

В спортивном сезоне 1955 года советские парашютисты принимали участие в международной товарищеской встрече по парашютному спорту в Болгарии близ Софии.

В состав команды парашютистов СССР вошли заслуженные мастера спорта П. Косинов и В. Селиверстова, мастера спорта Н. Климов, Н. Щербинин и спортсмены первого разряда М. Дмитриев. Тренер команды — П. Сторчиенко.

Помимо основных участников команды, на международной товарищеской встрече присутствовали мастер спорта В. Марюткин и Ф. Неймарк, а также спортсмены перворазрядники В. Галайда и Н. Прякина (Сквороднева).

Летчиком у команды парашютистов СССР был чемпион мира по парашютному спорту, заслуженный мастер спорта И. Федчишин.

В розыгрыше первенства на этих соревнованиях участвовали команды парашютистов Болгарии, Венгрии, Китая, Польши, Румынии и Чехословакии.

Каждая страна была представлена одной командой, за исключением Болгарии, от которой участвовали две команды парашютистов. Всего участвовало в соревнованиях 50 парашютистов, в том числе 12 женщин.

В качестве наблюдателей на соревнованиях присутствовали представители парашютистов Германской Демократической Республики и Монгольской Народной Республики.

При розыгрыше первого упражнения — прыжок на точность приземления с высоты 600 м — участники соревнований выполнили 100 прыжков, из них 99 с приземлением в границах зачетной мишени и только один участник оказался вне границ мишени. Этот факт свидетельствовал о том, что на соревнованиях встретились отлично подготовленные спортивные соперники.

В прыжках на точность приземления с 600 м высокое мастерство показали болгарские парашютисты Г. Гельбов, приземлившись в 6 м 90 см от центра мишени, и К. Киров — в 3 м 23 см. Еще более лучшего результата добился парашютист Лю Цзян-шен (команда Китая), он приземлился в 1 м 37 см от центра мишени.

Высокие спортивно-технические результаты показали советские парашютисты — М. Дмитриев, приземлившись в 1 м 24 см, и Н. Климов — в 2 м 07 см от центра мишени.

В результате двух зачетных прыжков болгарские парашютисты Г. Гельбов и К. Киров заняли первое и второе места. На третье место вышел чехословацкий пара-

шютист Я. Йехличка и на четвертое — парашютист команды СССР В. Галайда.

Среди женщин первое место заняла В. Селиверстова (СССР), второе — болгарская парашютистка М. Крыстелева и третье — И. Макслова (Чехословакия).

В итоге розыгрыша первого упражнения первая команда парашютистов Болгарии заняла первое место, второе — команда СССР и третье — команда Чехословакии.

Вторым упражнением разыгрывался групповой прыжок на точность приземления с высоты 1000 м.

Спортивная борьба по этому упражнению носила также острый характер. Лучшие результаты показали парашютисты польской команды, занявшей первое место, на втором месте оказалась команда СССР и на третьем — команда Румынии.

Третьим выполнялся прыжок на точность приземления с высоты 1500 м, с 20-секундной задержкой раскрытия парашюта с оценкой стиля свободного падения.

Первое место по этому виду прыжков занял чехословацкий парашютист Я. Йехличка, на второе место вышел советский парашютист П. Косинов, на третье — Н. Климов.

Первое место среди команд по этому упражнению заняла команда СССР, второе место — команда Чехословакии и третье — первая команда Болгарии.

В заключение разыгрывался прыжок на точность задержки раскрытия парашюта через 30 секунд после отделения от самолета.

Результаты розыгрыша этого прыжка оказались следующими: первое место заняла вторая команда Болгарии, второе место — команда СССР, третье — первая команда Болгарии.

Личное первенство в этом упражнении выиграл болгарский парашютист К. Киров, занявший первое место, на второе место вышел чехословацкий парашютист Я. Йехличка, на третье — советский парашютист В. Галайда.

В розыгрыше личного первенства среди участниц соревнований по всем упражнениям первое место заняла советская парашютистка В. Селиверстова, второе — советская парашютистка Н. Пряхина (Сковороднева) и третье — чехословацкая парашютистка Д. Клоубцова.

Первое место в личном соревновании среди мужчин выиграл чехословацкий парашютист Я. Йехличка, второе — В. Галайда (СССР), третье — К. Киров (Болгария).

По сумме всех выполненных упражнений общее командное первенство выиграла команда парашютистов СССР; второе — команда парашютистов Чехословакии; третье — первая команда парашютистов Болгарии, на четвертое место вышла команда Польши и на пятое — вторая команда Болгарии, на шестое — Венгрия, на седьмое — Китай и на восьмое место — Румыния.

В международной товарищеской встрече команда парашютистов СССР победила, но это была трудная победа, она потребовала напряжения сил всех участников.

В спортивно-парашютном сезоне 1956 года состоялись два интересных спортивных события: первые республиканские соревнования спортсменов-парашютистов ДОСААФ РСФСР и третье первенство мира по парашютному спорту.

В соревнованиях на первенство ДОСААФ РСФСР по парашютному спорту, которые проходили на Тушинском аэродроме в Москве с 16 по 19 июля, были представлены 38 аэроклубов ДОСААФ, спортивную честь которых защищали 51 парашютист.

В итоге соревнований в личном первенстве победу одержал у мужчин командир парашютного звена Ижевского аэроклуба ДОСААФ В. Баженов. Он занял первое место по многоборью и завоевал звание чемпиона ДОСААФ РСФСР по парашютному спорту на 1956 год.

У женщин первое место по многоборью заняла инструктор-летчик Калининского аэроклуба ДОСААФ М. Григорьева. Ей присуждено звание чемпиона ДОСААФ РСФСР по парашютному спорту на 1956 год среди женщин.

Особый спортивный интерес представлял розыгрыш третьего первенства мира по парашютному спорту, который проходил на Тушинском аэродроме Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова с 29 июля по 5 августа.

В течение восьми дней в Тушино развевались государственные флаги десяти стран мира — Болгарии, Венгрии, Польши, Румынии, СССР, Чехословакии, Югосла-

вип, Соединенных Штатов Америки, Израиля и Франции, приславших свои команды парашютистов. Каждая из стран выставила по одной мужской команде парашютистов в составе пяти человек и по одной женской — в составе трех спортсменок. От США и Югославии в соревнованиях принимали участие только мужские команды.

Чемпионат мира привлек к себе большое внимание национальных аэроклубов многих стран.

В соревнованиях на первенство мира по парашютному спорту участвовали сильнейшие команды парашютистов, неоднократно выступавшие в крупных международных соревнованиях по парашютному спорту.

В итоге розыгрыша личного первенства у мужчин победу одержал Г. Коубек (Чехословакия). Он занял первое место и завоевал звание чемпиона мира по парашютному спорту.

В личном первенстве победителем у женщин оказалась спортсменка перворазрядница И. Максова (Чехословакия). Она заняла первое место и завоевала звание чемпиона мира по парашютному спорту, которое разыгрывалось на третьем первенстве мира среди женщин впервые.

В розыгрыше командного первенства мужских команд первое место заняли парашютисты Чехословакии, команда парашютистов СССР вышла на второе место (рис. 43), команда парашютистов Болгарии — на третье.

Среди женских команд первое место завоевала женская команда СССР в составе мастеров спорта Г. Мухиной, Н. Пряхиной (Сковородневой) и заслуженного мастера спорта В. Селиверстовой (рис. 44).

Женская команда парашютисток Чехословакии вышла на второе и Болгарии — на третье место.

Победителям розыгрыша первенства мира по парашютному спорту в торжественной обстановке было вручено шесть памятных медалей ФАИ и 37 медалей Советского Союза. Из них советские парашютисты завоевали 16 медалей, чехословацкие — 14, болгарские — 7, польские — 3, французские — 2 и югославские — 1 медаль.

Розыгрыш третьего первенства мира по парашютному спорту проходил в исключительно острой спортивной борьбе и в дружественной атмосфере.

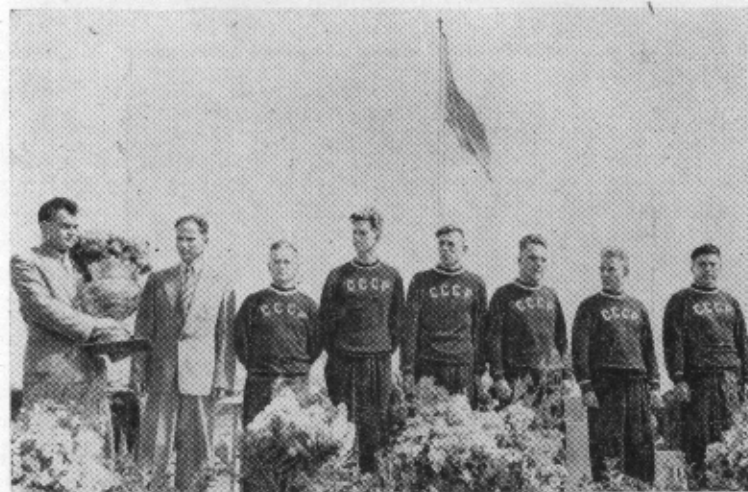


Рис. 43. Команда парашютистов СССР — участников розыгрыша третьего первенства мира по парашютному спорту в 1956 году, занявшая второе место среди мужчин:

слева направо: П. Сториченко (тренер команды), Н. Ткаченко (летчик), Н. Никитин (капитан команды), А. Скопинов (укладчик парашютов), В. Ракон, П. Косинов, Ю. Пеклин и И. Федяшин



Рис. 44. Женская команда СССР, занявшая первое место среди женщин в розыгрыше третьего первенства мира по парашютному спорту в 1956 году:

слева направо: Г. Мухина, В. Селиверстова (капитан команды) и Н. Пряхина

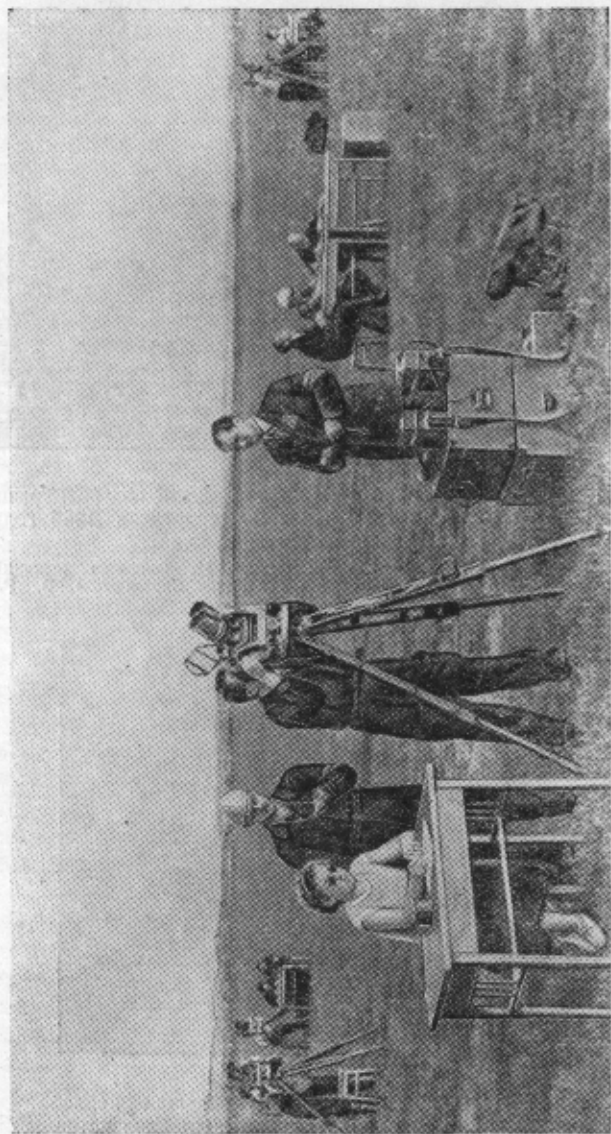


Рис. 45. Судейская коллегия третьего переноса мира по парашютному спорту за работой по фиксации спортивно-технических результатов по прыжкам с задержкой раскрытия парашюта

В ходе соревнований все парашютисты имели возможность познакомиться с новыми конструкциями современных спортивно-тренировочных парашютов, которые применяли участники чемпионата.

Команды парашютистов Болгарии и Венгрии при выполнении прыжков на точность приземления пользовались спортивным парашютом с щелевым отверстием в одном из 28 полотнищ купола круглой формы, идущим от нижней кромки до третьего клина полотнища. С помощью специальных строп управления парашютисты ставили щелевое отверстие в наиболее выгодное положение, уточняя расчет точности приземления.

Французские парашютисты совершали прыжки также на парашютах новой конструкции, отличавшихся достаточно большой устойчивостью при спуске. Особенность французского парашюта заключается в том, что нейлоновые полотнища купола круглой формы сшиты из клиньев прямого раскроя. Швы, соединяющие между собой, клинья, расположены параллельно нижней кромке купола и в плане имеют вид концентрически расположенных кругов.

Парашютисты Соединенных Штатов Америки на соревнованиях использовали новый тренировочный парашют оригинальной конструкции. Купол парашюта круглой формы, изготовленный из нейлоновой ткани, имеет два щелевых отверстия. Щели расположены одна по отношению к другой примерно под углом 90° (рис. 46).

К нижней кромке трех полотнищ, находящихся между щелевыми отверстиями, пришиты четыре волана. По замыслу конструктора, воланы должны выполнять работу килевого устройства и обеспечивать легкое управление куполом для перемещения по горизонту в заданном или выбранном направлении. Однако практика показала, что замысел конструктора не оправдался: купол инертен в управлении и вяло реагирует на действия стропами при попытке выполнить развороты.

Парашютисты США имели тренировочный парашют более новой конструкции фирмы «Пионер».

Купол круглой формы, изготовленный из нейлона, снабжен двумя боковыми стабилизаторами с сетчатыми отверстиями и щелевым отверстием, сделанным в двух



Рис. 46. Американский парашют с круглым куполом из нейлона с щелевыми отверстиями и четырьмя воланами на нижней кромке купола, служащими для управления парашютом при спуске

смежных полотнищах (рис. 47). Стабилизатор сообщает поступательное движение. Это происходит за счет попадания воздуха из-под нижней кромки купола в стабилизатор и выхода из него через сетчатое отверстие, что помогает перемещению вперед.

Щелевое отверстие купола позволяет управлять парашютом путем натяжения специальных строп.

Площадь купола парашюта составляет 134 кв. м при диаметре 10,7 м. Средняя скорость снижения 4,6 м/сек,

Как оказалось, этот управляемый парашют был разработан и изготовлен американской фирмой «Пионер» для команды парашютистов США, принимавшей участие в третьем первенстве мира по парашютному спорту. По неизвестным причинам, американские парашютисты прыжков с этим парашютом не совершали.

У парашюта, применявшегося на соревнованиях спортсменами Югославии, первые и четвертые клинья изготовлены из гладкого, а третьи из каркасного шелка.

Это нововведение обеспечивает значительно большую устойчивость парашюта в воздухе при снижении, так как каркасный шелк обладает высокой воздухопроницаемостью.

Внимание участников соревнований привлекло специальное приспособление для раскрытия ранца, разработанное югославским спортсменом И. Белошевичем, принимавшим участие в розыгрыше

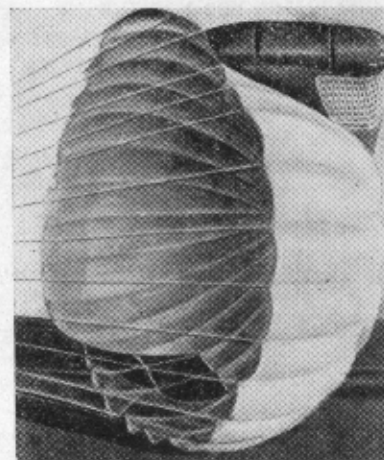


Рис. 47. Новый американский парашют фирмы «Пионер» с двумя стабилизаторами для управления парашютом при спуске

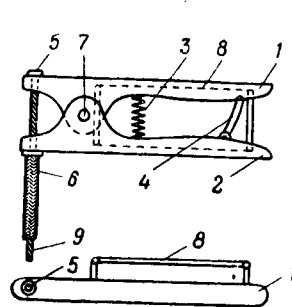
мирового чемпионата.

Приспособление состоит из трех основных частей: спускового механизма, находящегося во время свободного падения в руке парашютиста, гибкого троса в боуденовской оболочке и силового цилиндра.

Спусковой механизм по внешнему виду напоминает пломбир. Он состоит из двух шарнирно соединенных рычагов (первого рода), между длинными рукоятками которых вставлены раздвигающаяся цилиндрическая пружина и ограничитель хода рычагов. На одном из коротких концов рычага укреплен конец троса с ограничителем, а к другому присоединен гибкий шланг в боуденовской оболочке, в котором проходит трос. У спуско-

вого механизма имеется плоская резинка для прикрепления прибора на правой руке парашютиста (рис. 48).

Гибкий трос имеет длину, достаточную для соединения спускового механизма, находящегося в руке парашютиста, с силовым цилиндром, который крепится в кожаном чехле с правой стороны на подвесной системе. Этот чехол размещается на том же уровне, что и обычное вытяжное кольцо.

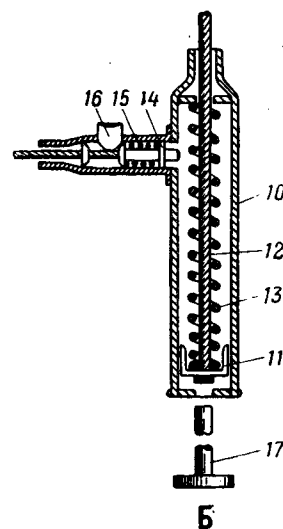


А

Рис. 48. А — принципиальная схема спускового механизма для раскрытия ранца парашюта:

1 — верхняя рукоятка рычага механизма; 2 — нижняя рукоятка рычага механизма; 3 — цилиндрическая пружина; 4 — ограничитель хода рычагов рукоятки; 5 — ограничитель вытяжного троса; 6 — гибкий шланг в буюденской оболочке; 7 — ось рукоятки спускового механизма; 8 — плоская резина для крепления спускового механизма на руке; 9 — вытяжной трос;

Силовой цилиндр крепится непосредственно к гибкому шлангу вытяжного троса и состоит из корпуса цилиндрической формы, силовой пружины (30 кг при сжатии) и поршня, соединенного с вытяжным тросом для раскрытия ранца парашюта. Сбоку, в верхней части корпуса силового цилиндра, смонтированы гибкий шланг в буюденской оболочке с тросом от спускового механизма, на конце которого укреплены шептало, его пружина и предохранитель.



Б

Б — принципиальная схема силового цилиндра:

10 — корпус механизма; 11 — поршень; 12 — вытяжной трос; 13 — силовая пружина; 14 — шептало; 15 — пружина шептала; 16 — предохранитель; 17 — приспособление (шток) для взвода силовой пружины

После укладки парашюта клапаны ранца затягиваются и конусы законтриваются вспомогательными шпильками. Перед снаряжением парашюта для прыжка вспомогательные шпильки заменяются шпильками троса, соединенного с приспособлением силового цилиндра, поставленного в рабочее положение.

Перед оставлением самолета парашютист левой рукой откидывает предохранители, имеющиеся на силовом цилиндре и спусковом механизме, а затем берет в правую руку прибор спускового механизма, закрепляя его резинкой. Во время свободного падения, сжав рычаги спускового механизма, парашютист приводит его в действие. В результате сжатия рычагов шептало освобождает поршень, и силовая пружина, выдергивая трос со шпильками, раскрывает ранец парашюта.

Приспособление для раскрытия ранца вполне обеспечивает надежную работу основного парашюта.

Применение прибора позволяет спортсмену сохранять стабильное положение тела, исключает необходимость браться за вытяжное кольцо. Кроме того, динамические нагрузки при раскрытии купола более равномерно распределяются на тело.

Американские, французские и югославские парашютисты применяли компактные и достаточно легкие запасные парашюты. Вес их не превышал 5 килограммов.

На ранцах запасного парашюта почти во всех командах прикреплялась небольшая приборная доска с различными высотомерами и секундомерами. Эти приборы, находящиеся в полете перед глазами спортсмена, позволяют легко вести наблюдения за их показаниями, контролируя время свободного падения и высоту. В свою очередь контроль за показаниями приборов обеспечивает выполнение прыжков с длительной задержкой раскрытия парашюта более точно как по времени, так и по высоте.

Американские парашютисты имели компактный набор принадлежностей для укладки и ремонта парашютов. Привлекли внимание отдельные предметы снаряжения участников соревнований ряда стран, как, например, шлемы и очки американских и югославских парашютистов; комбинезоны польских и французских спортсменов; обувь чехословацких, американских и других парашютистов.

Американские и французские парашютисты проявили большой интерес к щелевым парашютам типа Т-2 и ПД-47, изготовленным в СССР (рис. 49 и 50). Советские спортсмены познакомились с парашютами иностранных конструкций. На Тушинском аэродроме были организованы прыжки для взаимного ознакомления с новыми конструкциями парашютов.

Перед посадкой в самолет парашютисты помогали друг другу надевать парашюты, подгонять подвесную систему по росту и советовали, как лучше пользоваться в воздухе незнакомой конструкцией парашюта.

Прыжки совершались с самолетов АН-2 с высоты 600 м. Спортсмены один за другим покидали машины, раскрывали парашюты и спускались на зеленое поле Тушинского аэродрома.

Спортсмен-парашютист Центрального аэроклуба СССР имени В. Чкалова В. Антюхин одновременно с американским парашютистом Ф. Хобби покинул самолет. Они падали вместе несколько секунд, не раскрывая парашюта. Примерно через пять секунд свободного падения первым раскрыл парашют американский спортсмен, а его «попутчик» продолжал падать, не раскрывая парашюта; еще несколько секунд. Через 8—10 секунд советский спортсмен раскрыл парашют, и спустя 1,5—2 минуты оба они приземлились в границах прицельной мишени в непосредственной близости от креста.

После выполнения прыжков американские и французские спортсмены высказывали удовлетворение работой нового советского щелевого парашюта и его высоким качеством.

Советские спортсмены, впервые выполнявшие прыжки с американскими и французскими парашютами, в свою очередь также отмечали их положительные качества. Американский парашют отличался тщательностью отделки деталей и особенно карабинов, пряжек и вытяжных колец.

Таким образом, после окончания соревнований спортсмены познакомились с современными типами спортивных парашютов и обменялись опытом применения их в воздухе.

Перед советскими парашютистами стоят большие и почетные задачи. Неустанно овладевать новой техникой, совершенствовать свое мастерство, повышать поли-



Рис. 49. Перед приземлением на советском щелевом парашюте Т-2. На снимке заслуженный мастер спорта И. Федчишин



Рис. 50. Перед приземлением на парашюте ПД-47 с квадратным куполом. На снимке болгарский парашютист К. Киров

тическую подготовку, крепить дисциплину и бдительность — таков долг советских патриотов. Необходимо воспитывать все новые и новые кадры парашютистов (рис. 51), выковывать в них волю, мужество, решимость, добиваться от них отличной выучки. Нужно еще шире развивать советский парашютизм, повседневно множить ряды наших отважных воздушных спортсменов.

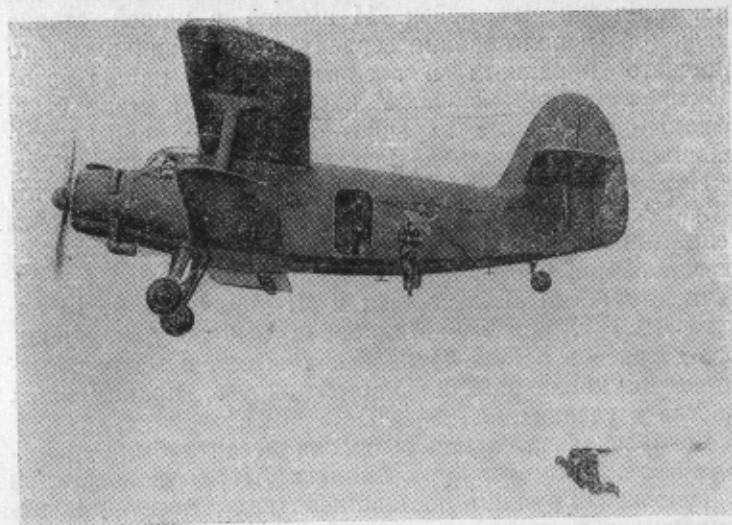


Рис. 51. Групповой прыжок спортсменов-парашютистов с самолета АН-2

Глава VI

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ПАРАШЮТИЗМА

Парашютизм в Советском Союзе начиная с 30-х годов нашего столетия получил массовое развитие. Советские спортсмены, с каждым годом преумножая свои успехи, раскрывали большие технические возможности парашютизма. За сравнительно короткий срок были освоены разнообразные одиночные и групповые прыжки со средних и больших высот. Кроме того, советские пара-

шютисты овладели техникой прыжка с задержкой раскрытия парашюта. Все это не могло не привлечь внимания к парашютизму военных специалистов. Они считали, что можно расширить рамки применения авиационного спасательного средства, которое, если им снабдить пехотинцев, способно оказать влияние на дальнейшее изменение способов и форм ведения боевых действий войск. Так возникла мысль о создании «крылатой пехоты» парашютно-десантных войск. И именно в нашей стране мысль об использовании спасательного авиационного ранцевого парашюта в военных целях нашла свое практическое применение. У нас впервые в мире были созданы специальные парашютно-десантные войска, сыгравшие важную роль в Великой Отечественной войне.

Первые опыты по сбрасыванию парашютных десантов в СССР были проведены в 1931 году на учениях войск Ленинградского военного округа. Группа инструкторов, возглавляемая пионерами советского парашютизма военными летчиками Л. Миновым и Я. Мошковским, 15 августа 1931 г. продемонстрировала выброску парашютного десанта в районе Пулковских высот, в месте сосредоточения кавалерийских частей округа, принимавших участие в учениях.

Вскоре показательная выброска десанта была произведена с многомоторного самолета АНТ-9 конструкции А. Туполева. Группа в составе девятнадцати военных парашютистов приземлилась в районе Красного Села. Такие опыты по выброске небольших парашютно-десантных отрядов для участия их в учениях войск Советской Армии были не единичны. Советское командование хотело проверить, какое место в бою и операции могут занять воздушные десантники, насколько будут эффективны их действия.

В ходе учений, например, возник вопрос, как усилить вооружение парашютистов. Индивидуальное оружие и боеприпасы, которые мог брать с собой десантник, естественно, не могло иметь большого веса. Следовательно, чтобы повысить огневую мощь парашютного десанта, ему надо доставлять боеприпасы и дополнительное вооружение также по воздуху. Для этой цели было решено использовать специальные грузовые парашюты.

В сентябре 1931 года проходили учения войск Киевского военного округа. Для развития успеха «стороны

наступающих» в район деревни Могилевки, вблизи Киева, был выброшен парашютный десант, а затем на грузовых парашютах сброшены две пушки, пулеметы и боеприпасы. Придание боевой техники в значительной степени усилило огневую мощь десантников, которые успешно выполнили поставленную перед ними задачу.

На развитие парашютно-десантных войск в Советском Союзе обращалось исключительно большое внимание. Уже в 1934 году на маневрах войск Белорусского округа было сброшено одновременно 900 вооруженных парашютистов, которые отлично выполнили боевую задачу, а через год на больших осенних маневрах под Киевом сброшенный десант имел численность 1200 человек.

После «захвата» плацдарма военными парашютистами для их усиления командование частей «наступающей стороны» решило перебросить самолетами некоторые части пехоты. Две тысячи пятьсот пехотинцев с полным вооружением и снаряжением были доставлены на тяжелых военных транспортных самолетах, совершивших посадку в районе действия парашютного десанта. Так стал внедряться в боевую практику метод комбинированного десанта — парашютного и посадочного.

На больших маневрах войск Киевского военного округа в 1935 году присутствовало много иностранных военных представителей, которые впервые наблюдали за десантированием и действиями военных парашютистов (рис. 52). Впечатление, которое произвели на них советские парашютно-десантные войска, было настолько велико, что вскоре в ряде стран стали форсированно создаваться парашютно-десантные части.

О масштабах подготовки парашютно-десантных войск в Советской Армии можно судить хотя бы по тому, что через месяц после окончания Киевских маневров на учениях войск Белорусского военного округа одновременно было сброшено на парашютах 1800 десантников и 5700 пехотинцев переброшено на самолетах как посадочный десант.

Комбинированному парашютно-посадочному десанту в ходе этих учений пришлось решать серьезные боевые задачи, успешное выполнение которых наглядно показало исключительную мобильность и силу нового рода войск.

В 1936 году на осенних учениях войск Московского военного округа участвовало в выброске десанта 2200 парашютистов. Среди них было 150 курсантов Всесоюзного парашютного центра Осоавиахима. Парашютистам Осоавиахима была поставлена задача захватить аэродром истребителей в тылу войск «синей стороны». Ночью отряд был скрытно сброшен на парашютах в тылу «синих». Неожиданно парашютисты напали на аэродром, захватили находившиеся на нем самолеты и личный состав. Таким образом, истребительный авиационный полк «синих» и аэродром были «выведены из строя».



Рис. 52. Приземление парашютного десанта на осенних учениях Киевского военного округа (1935 год)

Успешные действия воздушно-десантных частей на войсковых маневрах показали, что этому новому роду войск предстоит сыграть большую роль в бою и операции. В парашютно-десантные войска отбирались волевые, мужественные и решительные люди. Они учились быстро вступать в бой, смело маневрировать и действовать из засады. От парашютистов-десантников требова-

лась отличная стрелковая подготовка, умение обращаться с холодным оружием, пользоваться техническими средствами связи, применять взрывчатые вещества.

Еще в 1935 году М. И. Калинин, вручая ордена особо отличившимся парашютистам, сказал: «Вы сами понимаете, что одно дело — быть хотя бы тем же парашютистом, действующим на территории своей родной страны, и другое дело — быть парашютистом, которому приходится действовать на чужой территории. Одно дело — спрыгнуть с аэроплана у себя в стране, где вас встречают аплодисментами, где вас народные массы принимают с восторгом, другое дело — спускаться на вражеской земле. В этих условиях умение ориентироваться, принимать наиболее правильное решение имеет огромное значение. Вот почему нашим товарищам нужно всячески развивать в себе эти способности».

Умение ориентироваться в обстановке, быстро принимать правильные решения, действовать смело, спортивно — именно эти качества постоянно воспитывали офицеры у воинов-десантников. Они умели внушать воинам уверенность в свои силы, подбодрить их, показать, как важно десантнику не теряться в трудной обстановке. Тысячи и тысячи парашютистов, в прошлом спортсмены, участвовали в Великой Отечественной войне, стойко защищали нашу Родину.

Нападение гитлеровской Германии на Советский Союз в 1941 году прервало на время дальнейшее развитие массового парашютного спорта в нашей стране. Советские парашютисты заняли свои места в рядах нашей Армии, Авиации и Флота. Высокие морально-боевые качества, смелость, твердая воля, находчивость и выносливость, приобретенные советскими людьми в мирные дни, при занятии парашютным спортом, помогли воинам-парашютистам успешно выполнять боевые задания и стойко защищать свою Родину.

В период Великой Отечественной войны 1941—1945 годов спасательные парашюты и другая разнообразная современная парашютная техника нашли широкое применение в боевой обстановке.

Спасательные парашюты использовались летным составом советской авиации для выполнения вынужденных прыжков. Тысячи летчиков, штурманов советской авиа-

ции, умело используя парашют, спасли свою жизнь и продолжали затем бить врага.

Чаще всего к помощи спасательного парашюта прибегали летчики, применявшие таранные удары для уничтожения вражеских самолетов. Для многих из них авиационный спасательный парашют оказал неоценимую услугу.

Вот некоторые примеры, взятые из героической боевой деятельности советских летчиков в годы Великой Отечественной войны.

Старший лейтенант А. Терехин в июле 1941 года, израсходовав в воздушном бою все боеприпасы, таранил вражеский бомбардировщик и выпрыгнул из кабины самолета, воспользовавшись парашютом. Отважный летчик благополучно приземлился и вскоре снова принял участие в бою.

Четыре воздушных тарана в годы войны совершил замечательный летчик-истребитель Герой Советского Союза Б. Ковзан. И в критическую минуту одного из боев, когда от удара о самолет противника был поврежден истребитель Ковзана, он прибегнул к парашюту, который спас ему жизнь.

Герой Советского Союза младший лейтенант П. Харитонов в августе 1941 года на подступах к Ленинграду встретил вражеский бомбардировщик и атаковал его. В трудном воздушном бою летчик-истребитель П. Харитонов израсходовал комплект боеприпасов. Вражеский самолет загорелся, но продолжал полет. Советский патриот пошел на таран бомбардировщика, который от удара рассыпался в воздухе и упал на землю.

После тарана истребитель перешел в крутое пикирование и не слушал рулей управления. Летчику П. Харитонову ничего не оставалось делать, как прыгать с парашютом. Харитонов благополучно приземлился на своей территории.

Младший лейтенант И. Старцев на своем истребителе атаковал вражеский бомбардировщик и таранным ударом сбил его. После тарана истребитель И. Старцева свалился в штопор. Усилия летчика вывести самолет в горизонтальный полет оказались безуспешными. Младшему лейтенанту И. Старцеву пришлось покинуть свой истребитель и воспользоваться спасательным парашютом, на котором он и совершил приземление.

Это было весной 1943 года, во время кубанского воздушного сражения, в котором участвовали отборные части фашистской авиации. Герои Советского Союза известные летчики-истребители братья Борис и Дмитрий Глинка сражались в составе одного авиационного полка. Их высокое мастерство проявлялось в каждой воздушной схватке с врагом.

Особенно быстро увеличивался счет побед над врагом у младшего брата — Дмитрия. Боевая обстановка на участке фронта, где действовал авиаполк, в котором служили братья Глинки, была очень напряженной.

Наши пехотные части, овладев новым боевым рубежом, еще не успели хорошо закрепиться. К передовой подтягивались резервы. Учитывая это, вражеская авиация значительно повысила свою активность, стремясь мощными бомбардировочными ударами сорвать дальнейшее продвижение советских войск. В воздухе шли тяжелые бои.

Когда поступило сообщение о том, что свыше шестидесяти «юнкеров» под прикрытием истребителей идут в направлении расположения наших наземных войск, в воздух поднялась шестерка советских истребителей под командой Дмитрия Глинки.

Обнаружив вражеские самолеты, Д. Глинка, не задумываясь, ринулся в атаку и завязал с ними бой. Силы были не равными, но отважные советские летчики, захватив инициативу, постепенно расстроили боевые порядки гитлеровских самолетов. Важно было прорваться через истребительное прикрытие и обезвредить «юнкеры».

Не отвечая на огонь «мессершмиттов», а лишь умело уклоняясь от огневых трасс врага, Д. Глинка атаковал флагмана гитлеровских бомбардировщиков. В результате дерзкой и стремительной атаки на максимальной скорости первый вражеский самолет в дыму и пламени стал падать на землю.

Потеряв флагмана, «юнкеры» стали метаться из стороны в сторону, но их настигали меткие очереди советского летчика.

На этот раз Дмитрий Глинка не вернулся на свой аэродром. Многие думали, что он погиб. Его старший брат Борис поклялся отомстить гитлеровцам за гибель Дмитрия. Только за один день он сбил в воздушном бою два

вражеских самолета и продолжал храбро сражаться с гитлеровскими летчиками.

Однако Дмитрий Глинка не погиб. Выполнив боевую задачу со своей небольшой группой, он сорвал вражеский налет, но истребитель Д. Глинки был настолько поврежден, что его пришлось покинуть. И в этот раз парашют оказался верным другом и спас жизнь летчику.

Широкое применение в годы Великой Отечественной войны нашли парашютно-десантные войска. Советская страна послала в десантные части своих лучших парашютистов — наиболее неустрашимых и выносливых сынов Родины. Парашютно-десантные войска проводили свои операции в тесном взаимодействии с другими родами войск (с пехотой, артиллерией, бронетанковыми войсками и авиацией). Советские десантники своими смелыми действиями дезорганизовывали тылы врага, помогали отважным народным мстителям — советским партизанам в их героической борьбе с противником. Наши кавалерийские части уверенно шли в глубокие рейды по тылам врага, поддерживаемые группами военных парашютистов.

В разгроме гитлеровских захватчиков под Москвой, в боях за освобождение Белоруссии, Украины, в боевых действиях на Дальнем Востоке против японских империалистов и во многих наступательных операциях во взаимодействии с другими родами войск активное участие принимали наши парашютно-десантные войска. История Великой Отечественной войны знает множество примеров героической деятельности советских десантников (рис. 53).

В одну из августовских ночей 1941 года в глубоком тылу гитлеровских захватчиков был сброшен советский парашютный десант. Быстро собравшись в условном месте, десантники приступили к выполнению боевой операции.

Засады заняли свои места вдоль двух дорог, проходивших параллельно лесу. На высоких соснах замаскировались снайперы. В кюветах дорог залегли секреты, готовые в любую минуту забросать врага гранатами и бутылками с горючей жидкостью.

Ждать врага долго не пришлось. Чуть только забрезжил рассвет, как на дороге показалась неприятельская конная разведка. Кавалеристы двигались по дороге без

боевого охранения. Советские десантники пропустили разведку и, как только она скрылась из виду, быстро установили на дороге мощные фугасы.

Вскоре на дороге появились два вражеских танка, несколько бронемашин и автомобилей с пехотой. Колонна гитлеровцев уверенно двигалась по дороге вперед, надеясь, очевидно, на свою конную разведку.



Рис. 53. Бойцы парашютного десанта перед посадкой в самолеты в период Великой Отечественной войны 1941—1945 годов

Вдруг неожиданно раздался оглушительный взрыв фугасов. Первый танк врага оказался подорванным, второй резко затормозил. Его водитель пытался повернуть машину обратно, но из-за укрытия на него и колонну гитлеровцев полетели связки гранат и бутылки с горючей жидкостью. Среди врагов поднялась паника.

Десантники стреляли редко, но метко. Оба вражеских танка и машины загорелись. На дороге лежали десятки трупов вражеских солдат.

Во всех операциях советские парашютисты-десантники действовали решительно, дерзко и смело. Особенно прославились парашютисты-десантники под командованием майора И. Сторчака. Волевой, смелый офицер во главе группы десантников в трудные дни 1941 года за-

держал на подступах к Москве неприятельскую мотомеханизированную колонну. Было это так. Парашютисты-десантники заняли оборону на берегу реки у переправы. Броневики и грузовые автомашины с вражеской пехотой подходили все ближе и ближе. Коварный враг хитрил: немецкие солдаты были переодеты в советские плащ-палатки. На броневиках и автомашинах были уставлены красные флажки. Однако эти уловки не помогли им обмануть советских десантников. Они знали, что приближается враг.

Как только броневики появились на мосту, заработали пулеметы советских парашютистов.

Меткий огонь остановил головную машину на мосту и сразил фашистского офицера, поспешившего выскочить из броневика. Колонна грузовых автомашин с вражеской пехотой остановилась на шоссе. Неприятель пытался прорваться через мост, но огонь пулеметов заставлял гитлеровцев отступать с потерями. На мосту оставалось много убитых солдат и офицеров врага. Повернув назад, немцы из-за укрытий открыли по парашютистам сильный огонь из пушек, минометов и пулеметов. Они вновь и вновь бросались вперед, стараясь очистить мост от убитых солдат и расчистить дорогу машинам. Несколько ожесточенных атак врага окончились неудачей.

Советские парашютисты вели ожесточенный бой в продолжение нескольких часов. Не один раз им приходилось переходить в рукопашную. Наконец, наши подрывники взорвали переправу, окончательно затормозив продвижение врага к Москве.

У парашютистов не хватало боеприпасов. Подкрепление не прибывало, но десантники стойко удерживали боевой рубеж. Истекая кровью, неся потери, советские воины не оставляли своих позиций, а когда пришло подкрепление, группа смельчаков проникла в тыл врага и напала на ближайший аэродром.

Парашютисты подожгли два тяжелых самолета, а один, стоявший наготове к полету, решили угнать на свою территорию. Моторы самолета были запущены, и машина на глазах растерявшихся гитлеровцев поднялась в воздух. За рулем вражеского самолета сидел бывший летчик Центрального аэроклуба СССР им. В. Чкалова, мастер парашютного спорта СССР П. Балашов.

Много дней парашютисты провели в тылу врага, взорвав несколько мостов и уничтожив немало солдат и офицеров противника.

При выполнении одной из очередных десантных операций командир части майор И. Сторчак, ныне заслуженный мастер спорта, будучи в глубоком тылу врага, обморозил себе ноги. В полевом госпитале Сторчаку ампутировали пальцы на обеих ступнях. Поправившись после перенесенной операции, отважный советский офицер вернулся в свою часть и вновь продолжал принимать участие в десантных операциях.

Наши военные парашютисты успешно действовали не только в оборонительных боях Советской Армии, но и оказывали большую помощь наступающим советским наземным войскам.

Зимой 1942 года на одном из участков Западного фронта наступающие советские войска, встретив ожесточенное сопротивление противника, вели упорные бои. Чтобы облегчить и ускорить продвижение главных сил фронта, советское командование приняло решение ударить по врагу с тыла. Выполнение этой задачи поручалось крупному парашютному десанту. Парашютисты были сброшены неподалеку от большого населенного пункта в тылу гитлеровцев. Через этот пункт проходили две важные коммуникации, связывавшие фронт противника с его тылом (рис. 54).

С юго-западного направления гитлеровцы подвозили по железной дороге свои резервы, боеприпасы и технику, а с северной стороны перебрасывали в тыл награбленное ими на оккупированной советской территории продовольствие и разное народное добро.

Первой и основной задачей парашютного десанта был срыв перевозок живой силы и техники противника. Надо было немедленно овладеть населенным пунктом, который был сильно укреплен и господствовал над окружающей местностью. Вражеский гарнизон населенного пункта состоял из нескольких сотен солдат и располагал достаточным количеством огневых средств.

После приземления советские десантники собрались в лесу. Уже светало. Сильный снегопад скрывал парашютистов от вражеской авиации.

С рассветом бойцы двинулись на лыжах по направ-

лению к укрепленному пункту врага, развернувшись в боевой порядок.

Командир парашютного десанта решил вести наступление одновременно со всех сторон, применив при этом маневр глубокого обхода через лесные массивы. Атака населенного пункта началась по сигналу двух красных ракет одновременно со всех сторон. Вражеский гарнизон



Рис. 54. Парашютисты-десантники закладывают фугасы для подрыва железнодорожного пути во время боевых действий в тылу врага (1942 год)

оказывал упорное сопротивление. Во время затянувшегося боя советские десантники получили подкрепление. Приземлились новые отряды парашютистов. К вечеру следующего дня удалось обойти противника с востока, но гитлеровцы также успели подтянуть резервы, и бой разгорелся с новой силой. Группа десантников, преодолев упорное сопротивление врага, ворвалась на окраину населенного пункта, и это решило исход боя: вскоре населенный пункт полностью был очищен от гитлеровцев. Гитлеровское командование, обеспокоенное серьезным поражением своих войск в тылу, вынуждено было оттянуть с фронта крупные силы, так как захват советскими парашютистами важного опорного пункта угрожал полной ликвидацией вражеской группировки.

Гитлеровская авиация стала наносить по десанникам удары с воздуха. Одновременно враг открыл по населенному пункту сильный артиллерийский и минометный огонь. Против советских десантников выступили отборные фашистские части в сопровождении танков.

Развернулось вновь крупное сражение, в котором, несмотря на превосходство в силах, фашисты успеха не имели и несли большие потери.

Советские воины не только удержали занятый ими населенный пункт, но, отбросив врага, значительно расширили плацдарм для своих действий. С каждым днем в тылу врага увеличивалась территория, занятая советскими десанниками. В окрестных районах парашютисты организовали партизанские отряды и вместе с ними стали наносить еще более серьезные удары по врагу. Вскоре подошли главные силы Советской Армии, которые стали быстро продвигаться на запад.

С большим успехом в наступательных операциях Советской Армии действовало парашютно-десантное соединение им. С. Кирова. Вот как проходила одна из крупных десантных операций, которой руководил капитан К. Суржик.

Это было у деревни Горлово, вблизи Медыни. В первом часу ночи транспортные самолеты, имея на борту парашютистов, подлетели к назначенному месту выброски. Десантники были готовы к прыжку и ждали сигнала. Первым оставил кабину флагманского корабля офицер И. Горячев. За ним бросился в темноту ночи командир отряда капитан К. Суржик. Они благополучно приземлились. Вслед за своими командирами начали прыгать воины-парашютисты.

Темное небо покрылось белыми куполами. На землю опускались отважные советские десантники, вооруженные автоматами, пулеметами, минометами. Рядом с ними на грузовых парашютах плавно опускались на землю тюки с продовольствием и боеприпасами.

Вокруг все было тихо. Стараясь не нарушать тишины, советские воины собирали парашюты и ползком выбирались из глубокого снега. Они направлялись к сборному пункту, откуда капитан К. Суржик подавал им сигналы.

Выброска парашютного десанта прошла успешно. Вскоре парашютисты приступили к выполнению боевой задачи. Надо было захватить прилегающие деревни,

оседлать дороги, перерезать коммуникации от Медыни на северо-запад. Три деревни — Грибово, Маслово и Горлово — были заняты советскими парашютистами. Небольшие фашистские гарнизоны, находившиеся там, разбежались в леса. Без единого выстрела советские воины дошли до деревни Гусево, расположенной на узле дорог. Отряд занял круговую оборону. Группа десантников взорвала мост через реку. Капитан Суржик узнал, что несколько дней назад гитлеровцы заставили население очистить от снега дорогу, чтобы по ней провести отступающие части.

«Теперь не пройдут», — твердо решил капитан.

Все, кто проезжали по дороге, попадали в руки советских десантников. Советские парашютисты захватили несколько небольших групп вражеских солдат и двигавшиеся к фронту груженные подводы. У одного из неприятельских солдат был найден приказ, в котором говорилось, что некоторые подразделения будут двигаться по проселочным дорогам. Капитан немедленно выслал засады на эти дороги, и путь гитлеровцам был отрезан.

На следующий день был захвачен неприятельский ефрейтор, рассказавший о том, что против советских парашютистов немецкое командование направило два крупных отряда. Десантники приготовились встретить противника.

Действительно, со стороны деревни Гиреево вскоре появилось до 200 солдат. Парашютисты встретили их огнем. Завязался ожесточенный бой, который был завершен смелой атакой десантников. Штыками и прикладами уничтожали они вражеских солдат и офицеров. Воины бережливо расходовали боеприпасы, которые так ценны во вражеском тылу.

Атака была стремительной и неудержимой. Советский воин Руденко, атлетического телосложения человек, напал на группу солдат противника. От его штыковых ударов погибло более десятка гитлеровцев. Бой длился сравнительно недолго, и отряд врага был разбит наголову.

Советские парашютисты приготовились к встрече другого вражеского отряда. Но до гитлеровцев дошел слух о силе советских десантников. По округе разнеслась молва, что их действует много тысяч, и противник в панике стал отходить. Рассеявшись на мелкие группы, гитлеровцы лесами старались пробиться на запад.

Весь район контролировался советскими парашютистами. Фронт приближался к району Гусево. Капитан К. Суржик принял решение пойти на соединение с частями Советской Армии. Отряд десантников направился к деревне Федоровке, где, по данным разведки, находилась более значительная группа солдат противника и остатки штаба 183-й германской пехотной дивизии. Однако, узнав о приближении советских парашютистов, противник боя не принял и беспорядочно разбежался по лесам. Большинство гитлеровцев замерзло в лесах и на проселочных дорогах. Парашютисты всюду находили окоченевшие трупы врага.

Отряд капитана К. Суржика отлично выполнил боевую задачу. Советские парашютисты посеяли панику в тылу врага, содействовали овладению селением Кременским и Медынью, перерезали дороги на запад. В проведенной боевой операции потери советских десантников были незначительны.

Среди парашютистов-десантников хорошо известны имена командиров А. Казанкина и А. Онуфриева. Их парашютно-десантные части особенно успешно действовали на Западном фронте. В любой обстановке воины смело ввязывались в длительные неравные бои с противником, занимали деревни, организовывали крепкую оборону, сражались с вражескими танками.

Парашютисты хорошо знали и представляли себе всю сложность и опасность любой операции. Кругом действовал жестокий и коварный враг. Покидая самолет, можно было попасть в трудные условия: приземлившись вдалеке от товарищей, парашютист мог оказаться один среди врагов, не имея возможности укрыться и обогреться. Но никакие трудности не могли сломить боевого наступательного духа советских десантников. Такими их воспитала Коммунистическая партия, Советская власть, умелые и мужественные офицеры Советской Армии.

В великой битве под Москвой, в результате которой гитлеровцы были отброшены далеко от советской столицы, окончательно был развеян миф о «непобедимости» гитлеровской армии. Под Москвой были уничтожены лучшие немецкие танковые и пехотные дивизии и потерпел полный крах гитлеровский план молниеносной войны. Весь мир убедился в высокой боевой способности наших Вооруженных Сил, которые смогли сокрушить перво-

классную гитлеровскую военную машину и отбросить ее назад. Наступил перелом в борьбе. В зиму 1942 года Советская Армия нанесла врагу ряд очень чувствительных ударов и на важных направлениях отбросила его на сотни километров к западу. В ноябре 1942 года был нанесен глубокий охватывающий удар по сталинградской группировке немцев. Отборная немецкая ударная группировка в 330 тыс. человек была разбита и пленена. Эта победа коренным образом изменила обстановку в ходе войны в пользу Советского Союза.

В начале лета 1943 года гитлеровское командование пыталось вновь вернуть утраченную инициативу и повернуть ход войны в свою пользу. Оно в последний раз перешло в решительное наступление большими силами, для чего использовало почти все свои танковые дивизии, вооружив их новыми тяжелыми танками и самоходными артиллерийскими установками типа «Пантера», «Тигр» и «Фердинанд». Развернулась самая ожесточенная и кровопролитная Курская битва, в которой столкнулись главные силы сторон. Советским командованием были точно определены и предугаданы направления главных ударов немецких войск, на этих направлениях была построена сильная, глубокая оборона, предусмотрительно подготовлены и подведены стратегические резервы.

Советская Армия сломала в этой битве становой хребет гитлеровским полчищам. Окончательно рухнули надежды гитлеровцев и их союзников на благоприятный исход военных действий в условиях лета, они понесли жесточайшее и непоправимое поражение, которое до основания потрясло гитлеровскую военную машину и продемонстрировало перед всем миром могучую и непобедимую силу Советского социалистического государства.

Несмотря на то что гитлеровское командование бросило на советско-германский фронт свыше 250 своих лучших дивизий, оно не смогло сдержать наступления советских войск, развернувшегося на обширных просторах советско-германского фронта в 1943—1945 годах.

В ходе этого наступления все возрастали и масштабы действий парашютно-десантных войск. Тесно взаимодействуя с наземными войсками, особенно с пехотными и бронетанковыми частями, парашютисты-десантники завоевывали плацдармы в тылу врага, помогали успешно форсировать большие водные преграды.

Неувядаемой славой покрыли себя десантники, принимавшие участие осенью 1943 года в борьбе за освобождение Левобережной Украины и в захвате плацдармов на правом берегу нижнего течения Днепра. Эти опорные пункты были необходимы частям Советской Армии для дальнейшего развития наступления с целью скорейшего освобождения Правобережной Украины и Крыма. Перед началом операции в Днепропетровские леса была сброшена крупная десантная группа. С помощью партизан и местных жителей, укрывавшихся в лесах, парашютисты вышли на дорогу и перерезали ее. Используя элемент внезапности, советские парашютисты захватили ряд важных опорных пунктов врага. Гитлеровцы бросили против советских десантников значительные силы, однако они успеха не имели. Другие отряды парашютистов, умело взаимодействуя с партизанами, создали угрозу основным коммуникациям гитлеровцев и дезорганизовали вражескую оборону. Вскоре советские войска в районе города Черкассы форсировали водную преграду. Плацдармы на правом берегу стали быстро расширяться. Гитлеровские захватчики под ударами наших войск поспешно отступали на запад.

В боях за освобождение советской земли многие наши воины проявили образцы подлинного героизма и самоотверженности.

В одной из частей воздушно-десантного соединения под командованием генерала А. Казанкина в 1943 году произошел такой случай.

Транспортный самолет подходил к месту, где должен быть сброшен парашютный десант. По команде штурмана корабля парашютисты приготовились для прыжка в тылу врага. Они выстроились у двери самолета, зацепив карабины вытяжных веревок, с помощью которых раскрываются парашюты, за трос, натянутый внутри фюзеляжа. По команде штурмана десантники один за другим бросались в открытую дверь. На раскрывшихся парашютах они спускались на землю, соблюдая в воздухе полную тишину. В тот момент, когда парашютисты покидали корабль, у младшего лейтенанта П. Кравченко случайно раскрылся ранец парашюта и из него вывалился купол.

«Как же быть? — думал Кравченко. — Не прыгать — нельзя: могут подумать, что испугался, струсил десант-

ник. Нет, этого не бывает. А главное, надо выполнить задание».

Не долго раздумывая, младший лейтенант П. Кравченко решил прыгать. Он быстро собрал купол парашюта, прижал его к груди, подошел к двери и прыгнул. Во время свободного падения П. Кравченко, собрав силы, отбросил в сторону купол парашюта. Расчет смелого десантника оказался верным: через несколько секунд купол наполнился воздухом. После приземления офицер П. Кравченко вскоре присоединился к своему отряду и пошел с ним на выполнение боевого задания.

Так героически сражались с врагом советские воины. В сражении под Москвой и Сталинградом, под Курском и Белгородом, на Днестре и Немане, на Украине и в Белоруссии, в Прибалтике и Восточной Пруссии, на Висле и Одере, под Будапештом и Веной и, наконец, в знаменитой, венчающей дело битве за Берлин наши воины, предводительствуемые воспитанными партией замечательными советскими полководцами, одержали выдающиеся победы. Советская Армия нанесла жестокие поражения врагу в замечательных боевых операциях и водрузила красное Знамя Победы над рейхстагом в Берлине. 8 мая 1945 г. Германия безоговорочно капитулировала.

В августе 1945 года, вступив в войну против империалистической Японии, Советская Армия и Флот за короткий срок разгромили и пленили основную и лучшую часть вооруженных сил Японии — Квантунскую армию. Действия Советской Армии, Народно-освободительной армии Китая и армий союзников вынудили Японию к безоговорочной капитуляции.

Большую роль сыграли советские парашютные и посадочные десанты в битве против империалистической Японии. Взаимодействуя в наступлении с другими родами войск, парашютисты-десантники захватывали для них плацдармы в тылу врага. После захвата группами парашютистов мест посадки туда направлялись транспортные самолеты с пехотой. Первый посадочный десант был высажен 18 августа 1945 г. в городе Харбине. 18 и 19 августа десантники приземлились на аэродромы Гирина, Чанчуня, Мукдена, а затем и во многих других крупных городах Маньчжурии и Северной Кореи. Десантники и пехотные части в короткий срок подавили

последние очаги сопротивления врага и ускорили полную капитуляцию империалистической Японии.

Парашютно-десантные войска Советской Армии в Великой Отечественной войне получили свое первое боевое крещение. Они впервые были применены в столь больших масштабах как в оборонительных, так и в наступательных операциях. И этот новый род войск, получивший боевую зрелость, постепенно превратился в большую силу.

Самая тяжелая война из когда-либо пережитых в истории нашей страны победоносно завершилась. Воины Советской Армии и Военно-Морского Флота, сражаясь за правое дело, показали свои высокие моральные и боевые качества, мастерство, беспредельную преданность своей Родине, Коммунистической партии, Советскому правительству. Они проявили исключительное упорство в достижении цели, самоотверженность, массовый героизм.

Советский Союз вышел из войны с мощной военной экономикой, могучими и хорошо оснащенными вооруженными силами. Еще более укрепились внутреннее единство и сплоченность советского народа.

* * *

За послевоенные годы техническое оснащение армии шагнуло далеко вперед. Благодаря постоянным заботам Коммунистической партии и Советского правительства об укреплении обороноспособности страны наши Вооруженные Силы коренным образом преобразованы и в качественном отношении далеко ушли от того уровня, на котором находились в конце Великой Отечественной войны. Возросшие возможности советской экономики, прежде всего крупные достижения тяжелой промышленности, позволили перевооружить нашу Армию, Авиацию и Флот и оснастить их первоклассной боевой техникой отечественного производства. Организация Вооруженных Сил Советского Союза и боевая подготовка их приведены в соответствие с условиями применения новейшей боевой техники.

Будущая война, если ее развяжут враги мира, будет характеризоваться массовым применением современных военно-воздушных сил, разнообразного ракетного оружия и различных средств массового поражения, таких, как

атомное, термоядерное, химическое и бактериологическое оружие. Однако новейшее оружие, в том числе и средства массового поражения, не умаляет решающего значения сухопутных армий, авиации и флота. Без сильных сухопутных войск, без стратегической, дальней, фронтовой авиации и современного военно-морского флота, без хорошо организованного взаимодействия их успешно вести современную войну нельзя.

Советская наука в послевоенный период сумела обобщить опыт последних войн, последующее развитие техники и на основе этого принято правильное направление в строительстве и подготовке наших Вооруженных Сил.

Учитывая дальнейший научно-технический прогресс, появление новых средств поражения и современной военной техники, мы обязаны и впредь своевременно определять наиболее целесообразные способы и формы вооруженной борьбы, всесторонне исследовать их и вводить в учебную практику наших войск.

Творчески осваивая богатейший опыт минувших войн, личный состав воздушно-десантных войск настойчиво совершенствует свое боевое мастерство.

Большое значение для повышения боевой выучки воинов-десантников имеет парашютная подготовка. Вот как проходят занятия в одном подразделении Н-ской части.

Зимний морозный день. Над заснеженными полями плавно поднимается серебристый аэростат. Молодые солдаты внимательно смотрят, как от его гондолы один за другим отделяются воины, над ними распускаются белые купола парашютов. Это отважные парашютисты совершают пристрелочные прыжки. Затем аэростат опускается и поднимает новую группу воинов. Приземлившись, они делятся опытом с молодыми воинами, рассказывают, как следует поступать в том или ином случае.

Наконец, подходит очередь и до молодых десантников. Еще совсем недавно они боязливо трогали купол парашюта, робко поглядывали на тренажер, а сейчас смело входят в гондолу аэростата, чтобы совершить свой первый прыжок. Вместе с ними поднимаются опытные парашютисты, которые в воздухе еще раз покажут солдатам, как надо оставить аэростат. Звучит команда:

— Отдать гондолу!

Аэростат поднимается вверх. Вот уже достигнута заданная высота. Воины четко выполняют все указания ин-

структора и по команде «Пошел» смело отделяются от гондолы.

Приземлившись, они быстро освобождаются от подвесной системы, собирают парашют и умело маскируют его. Это только начало боевой учебы.

Прыжки с самолета являются как бы следующим этапом обучения десантников. Вот один из примеров.

Соблюдая установленные правила, совершают посадку в самолет десантники. Несколько человек прошли к правому борту самолета, столько же к левому. По команде инструктора воины зацепили карабины за трос и сели. Старший прошел к командиру экипажа, вручил ему списки десантников.

Транспортный самолет, набирая скорость, стремительно побежал по взлетно-посадочной полосе, вот он уже в воздухе. Сделав круг над аэродромом, самолет лег на заданный курс. Сопки, зеленые массивы тайги, селения, пахотные поля то и дело сменяли друг друга.

Воины ждали команды. Самолет приближался к месту десантирования. Штурман, сверив маршрут, произвел вычисления, послышался звук сирены. Это сигнал приготовиться. По команде инструктора десантники встали со своих мест, построились в затылок один другому. Через некоторое время штурман выбросил белый флажок. Воины, стоящие у правого борта, приподнимая запасные парашюты, идут к дверям, принимают положение для отделения от самолета.

Первым должен совершить прыжок пулеметчик.

— Пошел! — командует инструктор.

Авиадесантник выставил вперед левую ногу, согнулся, положил руки на запасной парашют. Затем сделал правой ногой шаг вперед, поставил ее на порожек, оттолкнулся. Какое-то мгновение слышался свист ветра; падение длилось долю секунды. В следующее мгновение последовал динамический удар. Парашют раскрылся. Десантник поднял голову вверх, осмотрел купол, поправил подвесную систему. Снижение проходило нормально. Все воины произвели отделение от самолета без задержки. Небо было усеяно белыми куполами парашютов.

Внизу, на площадке приземления, виднеется сигнал — стрела. Это указатель направления ветра у земли. Надо сделать так, чтобы ветер дул в спину, а сейчас он дует

с правой стороны. Умело действуя стропами подвесной системы, десантники разворачиваются по ветру.

Земля приближалась. Вспомнились советы инструктора, наставления. Приземление — важный этап прыжка. Здесь нужно быть внимательным, осторожным, не допускать «лихачества». Слегка подтянув ноги, воины свели вместе колени и ступни, внутренние собрались.

Удар. Это земля. Десантники отсоединяют оружие, быстро освобождаются от подвесной системы, расстегают грудную перемычку, ножные обхваты. Затем резким движением перебрасывают через голову запасной парашют, высвобождают руки.

Невдалеке слышится звук сирены. Пружинисто вскочив на ноги, взяв оружие на изготовку, десантники поспешили на сигнал, к месту сбора.

После короткого перерыва занятия возобновляются. Десантники разбиты на мелкие группы. В каждой из них назначен старший. Группы двигаются по намеченным маршрутам. Различными путями шли группы воинов, и все прибыли к месту сбора, которым явилось стрельбище части.

Здесь смена старослужащих десантников отстрелялась отлично. Хорошие результаты по стрельбе показали также и молодые воины.

Учения с практическим десантированием и отработкой тактических задач в сложной наземной обстановке — лучшая школа боевой закалки парашютистов-десантников.

Об одном из таких учений писала газета «Красная звезда».

Наступающие подразделения пехоты прорвали оборону «противника», и он с боями стал отходить к реке. Чтобы помешать «противнику» занять выгодные позиции и обеспечить танкистам форсирование реки с ходу, было решено высадить в его тылу воздушный десант.

Перед парашютистами стояла ближайшая задача: приземлиться на правом берегу и внезапным ударом уничтожить живую силу и технику «противника», а затем захватить переправу. Последующая задача — перейти к обороне, во что бы то ни стало удерживать переправу в своих руках до прихода передовых частей.

Командир подробно рассказал десанникам, в какой

обстановке придется выполнять трудную задачу. По данным воздушной разведки было установлено, что «противник» принимает энергичные меры к тому, чтобы закрепиться на выгодном для обороны рубеже. Здесь «противник» вырыл траншеи, ходы сообщения, на выгодных позициях установил минометы, зенитные батареи. Сюда была стянута и пехота.

Безусловно, все это усложняло действия десанта.

В ходе подготовки к операции парашютисты до мельчайших деталей разработали план боя. Они во всех подробностях изучили обстановку для того, чтобы действовать наверняка.

Наступила ночь. Самолеты подошли к району выброски десанта. Парашютисты покинули самолеты. После приземления десантники быстро освободились от подвесных систем. Увидев сигнал своего командира, они тут же направились к нему.

Заняв боевой порядок, воины приступили к выполнению ближайшей задачи. Десантники во главе с командиром с ходу, под прикрытием батарей противотанковых орудий, атаковали «противника» и прорвались к переправе. С противоположного берега обороняющиеся открыли огонь, но приостановить наступление им не удалось. Тогда «противник» взорвал понтонный мост.

Командир приказал одной группе десантников переправиться на противоположный берег. Переправившись, группа открыла огонь по «противнику» и тем самым дала возможность остальным парашютистам преодолеть водную преграду. Под прикрытием артиллерийского огня подразделение расширило плацдарм и перешло к обороне. Быстрее положенного срока десантники отрыли окопы полного профиля.

В то время как десантники окапывались, саперы-парашютисты быстро заминировали участки дорог, идущие к переправе.

Вскоре к десанникам подошли танкисты. Командир парашютного десанта, руководивший боем, указал им броды, разведанные десанниками. Танкисты двинулись вперед и форсировали водный рубеж. «Противник» был отрезан и потерпел крупное поражение.

Этот эпизод из учений говорит о творческом подходе парашютистов-десантников к решению задачи, об их растущем боевом мастерстве.

В строительстве Советских Вооруженных Сил учитывается, что способы и формы будущей войны во многом будут отличаться от всех минувших войн.

Стрелковые соединения перевооружены новым, более эффективным оружием и полностью моторизованы. В их состав организационно включены высококачественные танки и самоходные артиллерийские установки. Механизированные и танковые соединения по своей боевой мощи, маневренности и способности к самостоятельным действиям превосходят механизированные и танковые соединения периода минувшей войны.

За последние годы в сухопутных войсках, авиации и флоте проведена большая работа по обучению войск искусству ведения боевых действий в условиях применения атомного оружия и других новых средств борьбы. Соединения и части всех видов Вооруженных Сил получили необходимую практику в решении боевых задач в сложной наземной, воздушной и морской обстановке.

Надо твердо помнить, что военная техника, даже самая эффективная, сама по себе не может решить участь боя и операции, не может добиться победы. Исход вооруженной борьбы и в будущих войнах будут решать люди, в совершенстве владеющие боевой техникой, верящие в правоту целей войны, глубоко преданные своему правительству и всегда готовые отстоять интересы своего народа.

* * *

Большое место воздушно-десантным войскам отводится в системе вооруженных сил многих европейских государств, в том числе и в США.

В ряде зарубежных армий всесторонне изучается вопрос использования воздушно-десантных войск в бою и операции, в условиях применения атомного оружия. В США высказываются взгляды о повышении роли воздушно-десантных войск в будущей войне. Так, в редакционной статье одного из номеров американского военного журнала «Милитэри ревью» указывалось: «Если мы признаем концепцию глобальной (всеобщей, мировой) войны, следовательно, мы должны быть в состоянии перебрасывать войска с территории США на любой театр военных действий и с одного заокеанского театра на другой в течение очень короткого промежутка времени».

По мнению бывшего начальника штаба армии США генерала Коллинса, высказанного им на страницах военного журнала «Комбат Форсез»: «...Воздушно-десантные войска приобретают стратегическое значение и будут служить средством для закрепления удаленных от континента США территорий, а также для операций глобального (всеобщего, мирового) масштаба».

Американские военные специалисты считают, что в условиях применения атомного оружия возрастает значение подвижности и маневренности войск. Поэтому воздушно-десантные войска благодаря использованию транспортно-десантной авиации являются, по мнению американцев, идеальным средством для осуществления современных операций.

Параютысты способны осуществить внезапное нападение на избранный объект с рассредоточенных баз, что дает возможность избегать больших скоплений войск, являющихся выгодными целями для атомного оружия противника.

Подчеркивая возросшее значение воздушных десантов в современной войне, американская газета «Арми Таймс» в передовой статье отмечает, что «бронетанковые и воздушно-десантные войска являются единственными элементами армии, которые могут дать ей мобильность».

В будущей войне, говорится в журнале «Армор», «...массы танков, умело используемые во взаимодействии с воздушно-десантными войсками и атомным оружием, могут и будут господствовать на поле боя».

Журнал «Милитэри ревью» в статье «Некоторые суждения о воздушно-десантных операциях» отмечает, что, несмотря на мощь атомного оружия, наступающий должен послать войска в район взрыва атомной бомбы для того, чтобы использовать результат ее действия. При проведении операции в современных условиях следует придерживаться принципа рассредоточения войск, ибо сосредоточение, которое имело место в Нормандии в 1944 году, явится выгодной целью для атомной бомбы противника. Поэтому войска должны уметь сочетать рассредоточение со способностью быстрого сосредоточения, что достигается переброской значительного количества войск по воздуху и сосредоточением их в пунктах имеющих стратегическое значение.

Появление новых средств массового уничтожения, как, например, атомного, водородного, химического и бактериологического оружия, поставило перед воздушно-десантными войсками новые задачи. «Выгодными целями для воздушных десантов в атомной войне, — пишет в книге, озаглавленной «Военно-десантные операции», генерал Гейвин, — будут являться стартовые площадки самолетов-снарядов, источники стратегического сырья, используемого для изготовления атомных бомб, военные заводы, где производятся атомные бомбы, аэродромы исходного района воздушно-десантных войск противника, а также местность, имеющая оперативно-тактическое значение, как-то: группа аэродромов, вокруг которых можно создать плацдарм воздушного десанта».

В проведении наступательных операций крупных соединений с применением атомного оружия на парашютно-десантные войска может возлагаться следующая задача: не допустить подхода резервов противника в районы, поражаемые атомными бомбами, чтобы создать благоприятные условия для успешного использования последствий атомной подготовки бронетанковыми войсками с целью их быстрого продвижения в глубину неприятельской обороны. Это положение было проверено в ходе маневров американских войск.

После взрыва атомной бомбы наступающая сторона выслала в район взрыва на автомашине и вертолете специальные команды, снабженные дозиметрическими приборами. Когда было установлено, что район взрыва безопасен, наземные войска двинулись вперед к «эпицентру взрыва», откуда они атаковали «противника». Одновременно части воздушно-десантной дивизии были сброшены в тылу района взрыва с задачей не допускать резервов противника к району, подвергнутому атомному удару.

Таким образом, в современных условиях ведения атомной войны воздушно-десантные войска, как определяет журнал «Милитэри ревью», могут решать следующие задачи:

- захват или разрушение заводов, изготавливающих атомное оружие;
- захват районов добычи стратегического сырья;
- захват аэродромов и посадочных площадок;
- уничтожение атомной артиллерии и стартовых площадок для беспилотных средств;

— содействие войскам, наступающим с фронта или находящимся в окружении;

— разгром крупных штабов с целью дезорганизации управления войсками;

— борьба с резервами противника и недопущение их подхода к районам, пораженным атомными бомбами (снарядами);

— захват переправ через водные пространства;

— совершение диверсионных актов.

В свете решения перечисленных выше задач парашютно-десантные войска, как указывается в журнале «Милитэри ревью», способны выполнить четыре вида операций.

К первому виду операций относятся воздушные десанты, выполняющие задачи тактического и оперативно-тактического характера. Эти операции рассчитаны на быстрое соединение десантных отрядов с наступающими с фронта наземными войсками.

Ко второму виду операций относятся самостоятельные действия воздушно-десантных войск оперативно-стратегического характера. Ближайшей задачей этого вида операции является захват и создание значительного плацдарма в тылу противника, с которого в дальнейшем могут действовать наземные войска, доставляемые на плацдарм воздушным или морским путем. В этих операциях не предусматривается быстрое соединение воздушно-десантных войск с наземными частями, наступающими с фронта, поэтому должны тщательно отрабатываться вопросы сосредоточения войск и накопления боеприпасов и других предметов материально-технического обеспечения. Снабжение десанта в течение длительного периода осуществляется воздушным путем. Утверждается, что для проведения самостоятельных воздушно-десантных операций необходимо выделять нужные силы (корпус — армия) при поддержке других видов вооруженных сил. Сторонники таких действий считают возможным высаживать крупные воздушные десанты на глубину до 1600 км. Однако эта точка зрения подверглась критике в журнале «Армор», в котором отмечается, что в операциях против армий, обладающих современными военно-воздушными силами, «практически невозможно доставлять воздушно-десантные войска на значительное расстояние в глубь территории, контролируемой противником. Потери в ма-

териальной части и людском составе при попытке осуществления такой операции будут настолько велики, что приведут ее к срыву». В другом номере того же журнала утверждается, что воздушные десанты в условиях применения атомного оружия имеют возможность высаживаться на глубину от 30 до 80 км, короче говоря, отвергается возможность проведения самостоятельных воздушно-десантных операций.

К третьему виду операций воздушно-десантных войск относятся рейды с диверсионными целями. Особенность рейдовой операции состоит в том, что при ее планировании предусматривается эвакуация частей десантников после выполнения ими боевых задач. Воздушным десанникам, участвовавшим в таких рейдах, могут ставиться задачи по уничтожению огневых средств противника, а также атомной артиллерии, разрушению всевозможных оборонительных сооружений и даже захвату в плен отдельных офицеров и генералов.

К четвертому виду относятся специальные воздушно-десантные операции, предусматривающие оказание помощи отдельным группам, находящимся в тылу противника, а также другие действия, имеющие политический характер.

Считается, что перед высадкой крупного комбинированного десанта район десантирования может быть подвергнут атомному удару. Выброска парашютистов, а также посадка самолетов с воздушной пехотой при приближении их к району десантирования с наветренной стороны возможны через 10—30 минут после взрыва атомной бомбы. Подтверждая это положение, американский журнал «Юнайтед стейтс нэйви инститют просидингс» пишет: «Для развития успеха атомной бомбардировки должны быть привлечены воздушно-десантные войска. При взрыве атомной бомбы в воздухе не возникает никакой опасности от радиации, как бы быстро ни оказались десантные войска близ эпицентра взрыва. Поэтому нет никакой опасности для высадки или выброски десанта спустя несколько минут после взрыва атомной бомбы».

Наиболее важным требованием, которое предъявляется воздушно-десантным войскам, действующим в условиях применения атомного оружия, — это быстрое их рассредоточение после выброски (высадки), чего добиваются американцы от своих десантных частей в ходе

проводимых учений. Так, журнал «Юнайтед Стейтс ньюс энд Уорлд рипорт» сообщал, что на одном из учений воздушно-десантная дивизия смогла рассредоточиться за 29 минут после выброски и уже не являлась удобной целью для ее поражения атомным оружием.

О необходимости рассредоточения воздушного десанта после выброски (высадки) высказываются мнения во многих других военных журналах. Так, во французском журнале «Ревю милитэр де информасьон» отмечается, что «крупный воздушный десант, высадившись на суше, может рассредоточиться лишь на ограниченном участке местности, но достаточном для того, чтобы не быть подвергнутым эффективной бомбардировке обычными бомбами, особенно при наличии прикрытия десанта с воздуха. Если же предположить, что район высадки десанта имеет площадь в 100 кв. км, то достаточно небольшого количества атомных бомб для того, чтобы уничтожить высадившиеся войска, которые обычно не успевают рассредоточиваться на обширной местности и находятся в состоянии неорганизованности».

Американская военная печать высказывает различные мнения о времени проведения десантирования в условиях применения атомного оружия. Если противник располагает истребительной авиацией и атомным оружием, высадка десанта в дневное время исключается. Поэтому воздушную пехоту в современных условиях предлагается выбрасывать (высаживать) ночью или в условиях ограниченной видимости. Лучшим временем для скрытной высадки десанта считается вторая половина ночи.

На страницах иностранных военных журналов уделяется большое внимание также вопросу взаимодействия воздушно-десантных частей с другими родами войск, в частности с бронетанковыми войсками.

По американским взглядам, использование воздушно-десантных войск в наступательных операциях может быть успешным при условии взаимодействия их с бронетанковыми частями. Считается, что соединение воздушно-десантных войск с наземными войсками, наступающими с фронта, должно осуществляться быстро. Эту задачу могут выполнить бронетанковые войска, которые после ввода их в бой устремляются на соединение с воздушно-десантными войсками. Для организации и поддержания

взаимодействия в ходе операции от бронетанкового соединения выделяются офицеры связи, которые выбрасываются на воздушно-десантный плацдарм вместе со штурмовым эшелоном воздушного десанта с задачей информировать об обстановке на плацдарме передовые части бронетанковых войск, продвигающиеся на соединение с десантом. Кроме того, офицеры связи, обеспеченные радиосредствами, указывают направление движения танковых частей, а с приближением последних к воздушно-десантному плацдарму корректируют огонь артиллерии.

На страницах военных журналов США уделяется также внимание вопросу взаимодействия воздушных десантов с другими родами войск. Например, в журнале «Армор» говорилось: «Бронетанковые войска, поддерживаемые тактической авиацией и атомной артиллерией, во взаимодействии их с воздушно-десантными войсками в состоянии выполнить важные боевые задачи в наступательных действиях».

• Большое внимание придается вопросу авиационного обеспечения высадки и высадки воздушной пехоты. Считается, что важным условием эффективных действий воздушно-десантных частей является завоевание превосходства в воздухе.

На маневрах и учениях войск отрабатывается взаимодействие тактической авиации с воздушно-десантными войсками. По данным журнала «Милитэри ревью», для обеспечения такого взаимодействия при штабе воздушно-десантной оперативной группы создается центр совместных действий, который осуществляет планирование, организацию взаимодействия с сухопутными войсками и управление действиями авиационных частей. Этот центр поддерживает связь с командованием воздушно-десантного соединения и определяет потребность авиации для ведения как воздушной разведки, так и обеспечения непосредственной поддержки воздушного десанта.

Однако, по высказываниям американской печати, проблема взаимодействия тактической авиации с воздушно-десантными войсками в современных условиях чрезвычайно сложна и требует всестороннего изучения.

В печати ставится вопрос о том, что в условиях применения атомного оружия необходимо сократить сроки подготовительного периода воздушно-десантной операции. Во вторую мировую войну на подготовку к такой

операции отводилось как минимум 5 суток. В настоящее время считается, что подготовительный период к проведению воздушно-десантной операции должен исчисляться не днями, а часами. При этом выдвигается требование, чтобы штабы еще в мирное время научились планировать эти операции в самые сжатые сроки, а парашютные войска — достигать района целей, расположенных в тылу противника, за 24 или 36 часов после получения приказа. Внезапность, по американским взглядам, является важнейшим условием, обеспечивающим успех воздушно-десантной операции в современной войне. Поэтому командование армии США предусматривает проведение мероприятий по сохранению военной тайны и введению противника в заблуждение как во время подготовки воздушно-десантной операции, так и в период ее проведения.

Во всех военных училищах США производится обучение организации и ведению воздушно-десантных операций, а также изучению опыта воздушно-десантных операций второй мировой войны.

«Мы, — пишет в журнале «Арми информасьон дайджест» американский генерал Коллинс, — придаем пехотной дивизии способность передвигаться по воздуху. Недавно мы перебросили по воздуху наши легкие танки Т-41 («Уолкер бульдог») с горючим, боеприпасами и экипажем. Это даст возможность усилить воздушно-десантные войска танками на первой стадии их операции. Мы сбрасывали на парашютах 90-мм противотанковые пушки, 105-мм и 155-мм гаубицы, бульдозеры и 2,5-тонные грузовые автомобили. Таким образом, наши войска, участвующие в воздушно-десантной операции, будут иметь артиллерийскую и танковую поддержку» (рис. 55).

Для обеспечения парашютно-десантных войск вооружением, боеприпасами и снаряжением применяются парашютные контейнеры. Крупногабаритные и тяжелые грузы сбрасываются на нескольких парашютах, соединенных между собой. При этом для сбрасывания автомашины, артиллерийского орудия или танка на полу грузовой кабины монтируются две роликовые дорожки, груз устанавливается и закрепляется на специальной платформе с полозками. Сбрасывание производится либо под действием собственного веса груза, либо с помощью вытяжного парашюта.

Большого совершенства достигла техника сбрасыва-

ния также и на боевых самолетах. Здесь предметом особой заботы конструкторов явились устройства для аварийного оставления самолета его экипажем. В этих целях применяется как катапультирование отдельных членов экипажа, так и аварийное отделение с последующим спуском на парашютах герметизированных пилотских кабин самолетов.

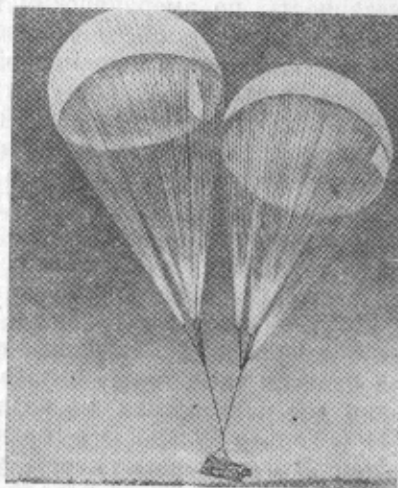


Рис. 55. Сбрасывание на современных грузовых парашютах различной военной техники для усиления отрядов парашютистов (США)

Внимание, которое уделяют в США и других странах развитию и боевой подготовке воздушно-десантных войск, свидетельствует о том, что военные круги этих государств видят в них одно из важных средств для достижения успеха в современном бою и операции.

* * *

Многолетний опыт учебной и боевой деятельности воздушно-десантных войск Советской Армии со всей убедительностью подтверждает, что только сильные духом

воины-десантники, умело владеющие своим личным оружием и современной боевой техникой, побеждают врага.

Советская военная наука в послевоенный период сумела обобщить опыт войны и последующее развитие техники и на основе этого дать правильное направление в строительстве и подготовке наших Вооруженных Сил.

В подготовке войск мы должны исходить из характера войны будущего. Мы считаем, что будущая война во многом будет отличаться от минувшей войны. Если она возникнет вопреки желаниям миролюбивых народов, она будет вестись в крайне напряженной обстановке как на суше, на море, так и в воздухе. Она охватит не только непосредственно театры военных действий, но и весь глубокий тыл воюющих сторон. Успех ее будет зависеть от ряда факторов, в частности, от технического уровня и качества вооруженных сил, от морального духа, боевой выучки и мастерства войск.

Американские империалисты, организуя свои военные базы в Европе и других частях света, снабжая некоторые капиталистические страны атомным оружием, видимо, рассчитывают, что в случае войны в Европе или Азии им удастся, как и прежде, отсидеться за океаном и избежать разрушительных и уничтожающих ударов. Но это слишком наивные расчеты.

Сейчас в мире нет такого уголка, где мог бы укрыться агрессор. Советские Военно-воздушные силы способны нанести сокрушительные удары по любому противнику, где бы он ни находился, где бы он ни прятался.

Возросшие возможности советской экономики, прежде всего развитие тяжелой индустрии, позволили Советскому государству перевооружить свою Армию, Авиацию и Флот новым совершенным оружием и боевой техникой. Советские Вооруженные Силы имеют теперь замечательную авиацию и современный военно-морской флот, разнообразное атомное и термоядерное оружие, мощное ракетное и реактивное вооружение разных типов, в том числе и ракеты дальнего действия.

Советские Вооруженные Силы должны быть в совершенстве подготовлены как к противоатомной защите нашей Родины и войск, так и для эффективного применения атомного и водородного оружия, и в случае необходимости немедленно нанести по агрессорам сокрушительные от-

ветные удары. В подготовке наших войск мы должны исходить из того, что у наших вероятных противников имеется достаточное количество этого оружия и средств доставки его на нашу территорию. Это обстоятельство обязывает наши Вооруженные Силы, особенно противовоздушную оборону страны, Военно-воздушные силы, быть всегда готовыми пресечь любую попытку агрессора осуществить внезапное нападение на нашу страну.

Советский народ, обеспечивая Вооруженные Силы новейшей боевой техникой и вооружением, верит, что личный состав Армии и Флота в совершенстве научится пользоваться ими и, когда потребуются, умело использует их для защиты Родины. Поэтому каждый воин обязан в совершенстве научиться применять свое оружие в самых различных условиях боевой обстановки.

Каким бы мощным оружием ни располагали армии, решающая роль в достижении победы над врагом принадлежит людям, обладающим высокими морально-боевыми качествами, умеющим на полную мощь использовать оружие и технику. Наша армия, впитав в себя моральную силу советского народа, развив и приумножив все лучшее, героическое, что было свойственно русской армии, всегда отличалась и отличается своей моральной стойкостью, доблестью и отвагой всинов.

Мы должны и впредь умножать эти славные традиции нашей Армии и Флота, воспитывать у каждого воина верность воинскому долгу, постоянную готовность отдать свою жизнь за нашу великую Родину, за наш героический советский народ.

Отличники пользуются у нас заслуженным уважением. Отличник боевой и политической подготовки — это, безусловно, настоящий патриот своей Родины, беззаветно преданный советскому народу, делу Коммунистической партии. В Вооруженных Силах мы имеем большое количество отличников. Но мы имеем все условия для того, чтобы их было значительно больше. В настоящее время в армию поступает высокограмотное пополнение, среди которого очень много различных специалистов, в том числе по новейшей сложной технике. Сейчас нельзя ограничиваться общим требованием — работать отлично или хорошо. Сейчас в армии и на флоте к каждому специалисту, сержанту или старшине можно предъявить требования добиться получения звания мастера, классного специали-

ста или отличного инструктора по обучению той или иной специальности. Если мы сумеем добиться этого положения, то каждый наш специалист, мастер или командир не на словах, а на деле сможет выжать из доверенной ему техники тот максимум, который она может дать по своим тактико-техническим свойствам.

Советские парашютисты-десантники (рис. 56), как и все воины Армии, Aviации и Флота, проникнуты созна-



Рис. 56. Массовый прыжок с парашютом парашютистов-десантников на одном из воздушных парадов в Москве на Тушинском аэродроме

нием своего долга перед Родиной. Беспредельно преданные Коммунистической партии и Советскому правительству, они прилагают все силы к повышению своего воинского мастерства, умения владеть самым современным оружием и совершенными средствами борьбы, всегда готовы отразить мощным ударом любое нападение врага.

Глава VII

ПРИМЕНЕНИЕ ПАРАШЮТА В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Наша Родина по праву считается инициатором и организатором применения современной парашютной техники для мирных целей. Разнообразные советские парашюты широко используются в СССР в интересах науки, техники и на службе различных отраслей народного хозяйства.

Специальные парашюты в сочетании с новейшими советскими аппаратами нашли практическое применение для научных целей при исследовании и изучении атмосферы на высотах, недоступных или малодоступных для человека. Шары-зонды с самопишущими приборами совершают регулярные рейсы в верхние слои стратосферы и спускаются на землю с помощью специальных парашютов, доставляя таким образом результаты различных измерений, зафиксированных автоматически на больших высотах. Эти измерения используются затем для научно-исследовательских работ и технических изысканий.

Спасательные парашюты для стратонавтов и специальные парашюты для гондол стратостатов обеспечивают безопасность полетов в стратосфере.

Грузовые парашюты разных типов широко применяются в народном хозяйстве в качестве транспортного средства для доставки с самолетов различных грузов, инструментов и пр. На таких парашютах практикуется, например, сбрасывание упакованных грузов: почты, горючего, продовольствия, точных приборов, инструментов, медикаментов, ампул с кровью, литературы и многих других предметов. Эти грузы обычно сбрасываются в на-

селенные пункты, расположенные среди недоступных лесных массивов, горных районов, где посадка самолета бывает невозможной.

На грузовых парашютах площадью от 0,1 кв. м до 3000 кв. м сбрасываются грузы весом от 30 г до 5000 кг.

В зависимости от условий и выполняемой задачи эти парашюты могут спускаться со скоростью от одного метра в секунду в одних случаях и до нескольких десятков метров в секунду — в других. Они нормально открываются при любой скорости полета летательного аппарата и на любой высоте.

При помощи тормозных парашютов современные самолеты сокращают пробег по земле при посадке и уменьшают посадочную скорость. Тормозные парашюты могут также применяться для вывода самолета в горизонтальный полет из штопора и пикирования.

Специальные парашюты обеспечивают безопасное выполнение прыжков с реактивных самолетов, развивающих огромные скорости.

Современные спасательные, тренировочные и грузовые парашюты впервые в мире нашли широкое использование в народном хозяйстве нашей страны и, в частности, на авиационной охране лесов от пожаров. Парашют приходит на выручку людям, терпящим бедствие и нуждающимся в неотложной помощи.

Используя советскую современную парашютную технику в мирных целях, парашютисты нашей страны показывают примеры исключительной смелости, отваги и мужества, а наряду с этим проявляют образцы высокого сознания гражданского долга и самопожертвования во славу нашей Родины, советского народа, во имя спасения жизни людей.

Об этом убедительно свидетельствуют многие интересные факты. Вот некоторые из них.

В августе 1934 года участники альпиниады РККА штурмовали Эльбрус. При восхождении на вершину им сбрасывались на парашютах свежие фрукты, питание, газеты и письма.

Большую помощь парашютная техника оказала альпинистам Памирской экспедиции, штурмовавшей три величайшие в СССР горные вершины — пики Ленина, Сталина и Корженевской. В места расположения временных бивуаков на большой высоте альпинистам сбрасы-

вались с самолетов продукты и разные предметы на грузовых парашютах.

При восхождении альпинистов на пик Победы в лагерь экспедиции, находившийся у языка большого ледника Иныльчек и на леднике Звездочка, с самолетов сбрасывались на грузовых парашютах тяжелые тюки с продовольствием, спальными мешками и пр. Большую помощь альпинистам оказала парашютная техника в штурме труднодоступных вершин. Применение парашютов позволяло альпинистам обходиться без каравана выючных животных с громоздким грузом, что значительно усложняло и без того тяжелое продвижение экспедиции в снежных горах и по ледникам.

Известный советский планерист С. Анохин, ныне Герой Советского Союза, заслуженный мастер спорта, совершил 2 октября 1934 г. выдающийся по смелости экспериментальный полет на планере «Рот-Фронт-1», испытывая на прочность его конструкцию. В полете Анохин развил на планере предельную скорость. В момент вывода машины из крутого пикирования планер рассыпался в воздухе, не выдержав максимальной нагрузки.

Падая некоторое время вместе с кабиной, С. Анохин спустя несколько секунд свободного падения отделился от нее, раскрыл парашют и вскоре благополучно приземлился.

В одном из горных районов Памира произошел большой снежный обвал. Огромные снежные глыбы засыпали единственную горную дорогу, соединявшую небольшое высокогорное селение с ближайшим районным центром. На расчистку завалов требовалось немало времени. У местных жителей кончались запасы продовольствия. Над селением нависла угроза общего бедствия. Требовалась немедленная помощь жителям селения, оказавшимся в тяжелом и безвыходном положении.

О случившемся обвале в горах стало известно в районном центре. Местные власти немедленно организовали оказание помощи жителям селения. В горы вылетел самолет, на борту которого было все необходимое. Сбросив грузы на парашютах, летчики оказали большую помощь советским людям.

В районе Астрахани ураганный ветер оторвал от берега большую льдину, на которой находилась группа рыбаков из местного рыболовецкого колхоза. Льдину с ры-

баками отнесло ветром в открытое море. Люди терпели бедствие. Их исчезновение было обнаружено только к вечеру, когда к месту лова рыбы приехали члены артели за добычей. Были немедленно организованы поиски рыбаков. В открытое море вышли боты и моторные катера. Однако поиски оказались безуспешными.

О случившемся сообщили в Астрахань. Правление артели направило на поиски рыбаков самолет. Несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, отважные летчики, вылетевшие на розыски рыбаков, обнаружили в открытом море льдину, на которой находились рыбаки. С самолета на парашютах им было сброшено продовольствие, пресная вода и теплая одежда, а через некоторое время все они были сняты с льдины.

Применение парашютной техники расширяется все более и более. Парашют приходит на помощь не только людям, терпящим бедствие в труднодоступных районах, но является надежным спасательным средством для больших воздухоплавательных аппаратов.

Стратостат «СССР-1-бис» 26 июня 1935 г. совершил экспериментальный полет. Во время полета экипажу пришлось воспользоваться спасательными парашютами для спуска на землю. Члены экипажа стратонавты профессор А. Вериге и инженер Ю. Прилуцкий покинули гондолу горящего стратостата на высоте 4000 м, раскрыли свои спасательные парашюты и благополучно опустились на землю.

Вынужденный прыжок с парашютом из гондолы стратостат-парашюта «СССР-ВР-60» «Комсомол» 12 октября 1939 г. совершил отважный экипаж в составе командира экипажа А. Фомина, пилота А. Крикуна и инженера М. Волкова при подъеме в воздух первого в мире советского стратостат-парашюта, достигшего в тот день высоты 16 810 м.

На высоте около 9000 м при снижении стратостат-парашюта инженер М. Волков неожиданно обнаружил через смотровой иллюминатор гондолы большое пламя, которое распространялось в верхней части оболочки.

Командир экипажа решил привести в действие приспособление, автоматически отцепляющее гондолу от оболочки стратостат-парашюта, но оно не сработало. Тогда А. Фомин выдернул вытяжное кольцо ручного раскрытия

гондольного парашюта, чтобы привести его в действие, однако гондола продолжала падать.

На высоте около 6200 м члены экипажа пристегнули к подвесной системе индивидуальные спасательные парашюты и приготовились покинуть гондолу.

В тот момент, когда прибор показывал высоту 4000 м, командир экипажа А. Фомин подал команду покинуть гондолу. Первым отделился инженер М. Волков, вслед за ним пилот А. Крикун. После десяти секунд свободного падения они, раскрыв спасательные парашюты, спустились на землю.

А. Фомин, оставшись в гондоле один, сначала сбросил все балластные мешки, а затем покинул гондолу на высоте 2000 м. При падении вместе с гондолой А. Фомин опередил спускавшихся на парашютах членов экипажа, а когда раскрыл свой парашют, то обнаружил их в воздухе значительно выше себя. М. Волков и А. Крикун медленно спускались на раскрытых парашютах.

Через несколько минут три стратонавта, совершив вынужденные прыжки из гондолы стратостат-парашюта, благополучно приземлились на поле неподалеку от горевшей гондолы.

В 1936 году в далекой Арктике были использованы грузовые парашюты для оказания помощи летчику Крузе, совершившему вынужденную посадку в районе Северного полюса.

Самолет Н-128 под управлением летчика Л. Крузе вылетел на выполнение ледовой разведки. В полете самолет попал в густой туман, летчик потерял ориентировку и вынужден был совершить посадку на льдину из-за недостатка горючего.

Благополучно посадив самолет на льдину, экипаж немедленно установил радиосвязь с базой экспедиции, находившейся на острове Рудольфа, указав координаты посадки самолета. Экипаж просил доставить бензин, продовольствие, теплую одежду и инструменты для расчистки взлетной полосы. При этом он предупреждал, что принять на льдину самолет не может.

На помощь пришел грузовой парашют. Для сбрасывания грузов был выделен самолет Н-166 под управлением летчика майора Я. Мошковского, принимавшего участие в работе воздушной экспедиции.

Для сбрасывания грузов на самолете были устроены специальные люки (отверстия). Бензин упаковали в резиновые мешки, подготовили для сбрасывания продукты, инструменты, снарядили грузовые парашюты, и самолет Я. Мошковского вылетел с острова Рудольфа. Вскоре самолет летчика Крузе был обнаружен на льдине по указанным координатам. Сюда были сброшены на грузовых парашютах бензин, инструменты и продукты.

Получив бензин и инструменты для расчистки взлетной полосы, летчик Крузе на следующие сутки возвратился на остров Рудольфа.

В сентябре 1938 года экипаж самолета «Родина» в составе отважных советских женщин-летчиц В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой совершил перелет из Москвы на Дальний Восток. Из-за удлинения маршрута перелета не хватило горючего. Вынужденная посадка в тайгу была неминуема и грозила жизни экипажа. Наиболее опасное положение было у М. Расковой, находившейся в штурманской кабине, которая была расположена в носовой части самолета и не имела сообщения с кабиной летчиц. Командиром корабля было приказано М. Расковой выпрыгнуть из кабины на спасательном парашюте. Раскова выполнила приказание и, раскрыв парашют, спустилась в глухую тайгу.

В. Гризодубова выбрала подходящую площадку в тайге и удачно посадила самолет. При посадке самолета вышел из строя радиопередатчик. Экипаж потерял связь со штабом перелета в Москве.

О вынужденной посадке самолета «Родина», однако, быстро стало известно Советскому правительству. Немедленно были организованы поиски экипажа, и вскоре летчики обнаружили его местонахождение в тайге.

Из Комсомольска к месту посадки самолета «Родина» был направлен тяжелый самолет. Он имел задание высадить на помощь экипажу «Родина» парашютный десант. На борту самолета находились четыре парашютиста: М. Еремин, Н. Полежаев, А. Олянишев и врач П. Тихонов. Они приготовились к прыжку с парашютом на болотистую местность в районе посадки самолета «Родина».

Самолет с десантниками пролетел над лагерем самолета «Родина».

По сигналу летчика Катулина парашютисты один за другим быстро отделились от самолета. Они сразу же после отделения раскрыли свои парашюты. Их белоснежные купола засверкали на солнце.

Парашютисты приземлились вблизи самолета «Родина». Они чувствовали себя счастливыми, так как им было оказано высокое доверие помочь отважному экипажу.

Находившийся среди десантников военный врач П. Тихонов, ныне генерал-майор медицинской службы, мастер спорта, совершая сто седьмой прыжок с парашютом, перед отделением от самолета говорил десанникам: «Вот видите, товарищи, как пригодился мне парашютизм. Врачу надо быть обязательно парашютистом, чтобы всегда, в любых условиях он мог оказать советским людям медицинскую помощь и всегда быть там, куда позовут его долг советского гражданина и врача».

Вскоре появились самолеты, которые должны были сбросить на грузовых парашютах одежду, продовольствие, подарки и прочее.

Парашютисты, совершившие прыжок в лагерь героического экипажа «Родина», помогли летчикам выбраться из тайги.

Советское правительство высоко оценило самоотверженный поступок десантников, наградив их орденами.

А вот еще один заслуживающий внимания пример.

Вдали от материка Большой земли, в районе Новосибирских островов, расположенных в Арктическом бассейне, на Земле Бунге несли метеорологическую службу четыре отважных советских полярника.

Один из них, восемнадцатилетний метеоролог В. Беляков, в результате несчастного случая получил тяжелое ранение лица. Он находился в тяжелом состоянии и нуждался в срочной медицинской помощи.

О несчастном случае полярники сообщили в Москву и просили оказать пострадавшему помощь. В радиограмме сообщалось, что посадка самолета на лед в районе Земли Бунге невозможна.

Сообщение полярников встревожило руководство Главсевморпути. Было принято решение немедленно послать на Землю Бунге врача-хирурга. Шел июль 1946 года, доставить врача на остров было нелегко, так как к острову не мог подойти пароход. Землю Бунге тесным кольцом окружали тяжелые льды. Нельзя было

добраться туда и на собачьих упряжках. Единственным средством транспорта мог служить воздушный путь, но самолет, как сообщалось, не мог приземлиться на остров. Последним средством доставки врача на полярную станцию оставался парашют.

Надо было отыскать врача-парашютиста, который согласился бы совершить прыжок с парашютом на Землю Бунге.

Вскоре нашелся энтузиаст, согласившийся выполнить трудное задание. Это был врач-хирург капитан медицинской службы П. Буренин.

Начались срочные сборы к полету. Они были очень короткими. Врача обеспечили всем необходимым для выполнения операции, теплыми вещами и парашютами. Гидросамолет под управлением опытного полярного летчика М. Козлова, много раз летавшего в арктических широтах, вылетел из Москвы на Землю Бунге по маршруту Москва, Архангельск, Нарьян-Мар, Игарка, Хатанга, имея на борту врача-хирурга П. Буренина.

Гидросамолет пролетел над тундрой и полярными водами 6500 км. Из Хатанги он пересек море Лаптевых, подошел к группе Новосибирских островов. Гидросамолет пролетел над островом Котельным, на небольшом соседнем острове был найден одинокий домик. Это была станция полярников, куда следовало попасть врачу П. Буренину.

Вокруг острова стояли громадные ледяные торосы. Гидросамолет не мог сесть на воду. Врач Буренин начал готовиться к прыжку с парашютом.

В 7 час. 25 мин. по московскому времени 2 июля 1946 г. П. Буренин покинул борт летающей лодки, совершая свой двадцать четвертый по счету прыжок с парашютом.

При спуске он был отнесен ветром в сторону от того места, на которое рассчитывал приземлиться, и опустился на ледяную воду, окунувшись в нее с головой. Намокшая меховая одежда своей тяжестью тянула Буренина под воду, а купол парашюта, превратившись в большой парус, тащил его по ветру к берегу. Через несколько секунд под ногами врача была твердая опора. Это оказалась прибрежная подводная льдина.

На помощь Буренину спешил один из полярников. Он помог врачу выбраться из воды, освободиться от подвес-

ной системы, вытащить парашют из воды и добраться в домик метеостанции.

Гидросамолет кружил над местом спуска врача до тех пор, пока он не выбрался из воды. После этого летчик М. Козлов сбросил на парашюте упакованные медикаменты, хирургические инструменты и личные вещи врача Буренина. Груз упал на лед и был подобран полярниками.

В домике метеостанции врач познакомился с пострадавшим и его товарищами. После небольшого отдыха врач Буренин начал готовиться к выполнению срочной операции глаза.

Купол парашюта был использован для обивки потолка и стен комнаты, которая после этого стала похожа на настоящую операционную. Операция прошла успешно. Пришлось удалить оставшуюся часть глазного яблока, которое было повреждено осколками пули при выстреле. После операции пострадавший В. Беляков сразу же почувствовал облегчение. К концу третьей недели метеоролог выздоровел и вновь приступил к своей работе.

Врачу П. Буренину пришлось жить на Земле Бунге до прихода шхуны, и только спустя несколько месяцев он возвратился в Москву.

Советское правительство высоко оценило патристический подвиг врача-хирурга, выполнившего долг гражданина и врача, рискуя собственной жизнью. Капитан медицинской службы П. Буренин был награжден орденом Красной Звезды.

Однажды произошел случай, когда наша воздушная пехота выполняла задачу по спасению жителей города Чистополя.

Было это во время весеннего разлива реки Камы в 1947 году. Несколько населенных пунктов оказались в этом районе под водой. Жители терпели бедствие.

В одно из подразделений воздушно-десантных войск Советской Армии пришел приказ об оказании помощи советским людям. Военным парашютистам была дана задача организовать спасение людей в затопленных районах.

Десантники, снабженные парашютами, были переброшены в район Чистополя на тяжелых самолетах. Под руководством известных мастеров спорта братьев Дорожных, Николая и Анатолия, воины-парашютисты смело

совершали прыжки с парашютом. На грузовых парашютах им были сброшены надувные резиновые лодки, продукты и другие грузы.

Десантники оказали большую помощь колхозникам, терпевшим бедствие. Они спасали детей, стариков и колхозное имущество, действуя исключительно смело и быстро, проявляя при этом мужество, присущее советским воинам.

Высокоширотная экспедиция в составе большой группы ученых — гидрографов, геофизиков, метеорологов и других специалистов — готовилась высадиться на Северном полюсе и начать научно-исследовательскую работу в Центральном бассейне Арктики. Но сколько ни искали летчики полярной авиации подходящую для этой цели площадку на льдинах, найти ее с воздуха они не могли. Лдины и торосы, засыпанные ровным слоем пушистого снега, коварно мелькали под крылом самолета и казались с высоты ровными и гладкими.

Поиски продолжались несколько дней, а площадку отыскать не удавалось. Тогда решили высадить на Северный полюс парашютистов с заданием выбрать и подготовить посадочную площадку для тяжелых самолетов.

Почетное и ответственное задание поручалось мастеру спорта А. Медведеву и майору медицинской службы В. Воловичу, находившимся на основной базе высокоширотной экспедиции.

Исключительную смелость, отвагу и мужество проявили два советских парашютиста, совершив 9 мая 1949 г. прыжки с парашютом на самую северную точку земного шара — Северный полюс.

Самолет полярной авиации под управлением опытного полярного летчика А. Метлицкого доставил отважных парашютистов на Северный полюс, где они совершили прыжки с парашютом с высоты 250 м и благополучно приземлились на небольшую заснеженную площадку.

Первым отделился от самолета мастер спорта А. Медведев, а за ним врач В. Волович.

После приземления парашютисты приступили к выбору площадки для посадки самолетов. После долгих поисков площадка была найдена в двух — трех километрах от места их приземления.

Вскоре над головами парашютистов появился самолет, которому было поручено вести наблюдение за ними

с воздуха и в случае надобности помочь смельчакам. Самолету не пришлось долго кружиться в воздухе. Парашютисты выложили посадочные знаки, и самолет благополучно совершил посадку на выбранную площадку. Командир корабля сообщил о посадке на базу экспедиции по радио, а через день здесь высадилась группа гидрологов и геофизиков, которая сразу развернула свои работы.

Парашютисты чувствовали себя счастливыми, успешно выполнив поставленное перед ними трудное задание. Мастер спорта А. Медведев совершил в тот день на Северном полюсе 970-й прыжок с парашютом, а майор медицинской службы В. Волович — 75-й прыжок.

Советское правительство высоко оценило смелость, отвагу и мужество советских парашютистов, совершивших первый в мире прыжок с парашютом на Северном полюсе, наградив мастера спорта А. Медведева орденом Трудового Красного Знамени, а майора медицинской службы В. Воловича орденом Красного Знамени.

Приведенные примеры, несмотря на их разнообразие, имеют одно общее сходство в том, что в них главную роль играет советский спортсмен-парашютист и даже просто парашютист. Парашютом воспользовался врач, совершивший прыжок, чтобы оказать помощь больному, воины-десантники, спасавшие жителей во время наводнения, участники экспедиции на Северный полюс, чтобы найти место для посадки самолетов. Но и это не все.

В 1950 году инструктор-летчик Калининского аэроклуба ДОСААФ агитатор коммунист И. Арсеньев в дни подготовки к выборам в руководящие органы Советской власти совершил прыжок с парашютом над селом Васильевское, Калининской области. После приземления парашютист-агитатор рассказал колхозникам, собравшимся на агитпункте, об Основном Законе Союза Советских Социалистических Республик — о советской Конституции.

Между колхозниками и агитатором завязалась оживленная беседа. Колхозники рассказывали о больших переменах в жизни колхозного села, о росте культуры и повышении благосостояния членов артели.

Все это стало возможным, пояснил один из членов артели, только благодаря мудрой политике Коммунистической партии Советского Союза и строгому соблюдению устава нашей колхозной жизни.

По окончании беседы молодые избиратели расспрашивали агитатора-парашютиста о советском парашютном спорте и о спортивных достижениях парашютистов.

Неоценимую услугу парашют и советские парашютисты оказывали и оказывают избирательным комиссиям по подготовке к выборам в Верховный Совет и в местные Советы депутатов трудящихся.

Избирательным участкам глухих и отдаленных районов страны неоднократно сбрасывались с самолетов на грузовых парашютах агитационные материалы, литература, газеты и пр.

Парашютисты-агитаторы, совершая в разных районах страны групповые прыжки с парашютом, проводят после приземления агитационно-массовую и разъяснительную работу среди избирателей.

Парашют нашел широкое применение в борьбе с лесными пожарами. Почетную и благородную работу по охране лесов выполняют парашютисты-пожарные, ликвидируя возникающие очаги огня. Они совершают смелые прыжки с парашютом в сложных и трудных условиях горно-таежных районов Урала, Сибири, Забайкалья, Якутии, Дальнего Востока.

Производственные будни парашютистов-пожарных наполнены напряженным трудом и подлинным героизмом. В этом нетрудно убедиться, познакомившись с отдельными эпизодами из их повседневной производственной жизни.

Лето 1953 года в Якутии стояло жаркое и сухое. В таежных районах возникло немало загораний. У парашютистов-пожарных лесного хозяйства была страдная пора. Ежедневно они участвовали в патрульных полетах и совершали прыжки с парашютом по ликвидации очагов огня в тайге.

Патрульный самолет АН-2 находился в полете более двух часов над лесами Алданского лесхоза. На борту самолета была группа парашютистов-пожарных. Ее возглавлял инструктор комсомолец А. Рогоза.

В глухом районе был обнаружен лесной пожар, угрожавший ценным породам деревьев. Надо было немедленно ликвидировать опасность.

Парашютистам-пожарным предстояло совершить прыжки с парашютов в сложных условиях и в незнакомой таежной местности.

Подходящей площадки для приземления обнаружить

с воздуха не представлялось возможным. Кругом сплошная тайга.

Выбор пал на узкую и длинную речную косу, заросшую травой и мелким кустарником.

Для расчета прыжка инструктор А. Рогоза сбросил в приоткрытую дверь самолета пристрелочный парашют. Он опустился на косу. Парашютисты-пожарные спокойно и уверенно отделились от самолета. Первым прыгал опытный парашютист П. Седякин, за ним П. Григорьев и бывшие десантники В. Макаров, И. Николюкин и Б. Озадовский.

Они раскрыли свои парашюты и, управляя куполом, опускались на выбранную площадку приземления. Приземляться парашютистам-пожарным пришлось в трудных условиях. Коса, казавшаяся с высоты полета самолета ровной, была покрыта крупными камнями, очевидно, нанесенными на нее в половодье реки Амги. Опытные парашютисты-пожарные приземлились благополучно и, сняв парашюты, переправились на противоположный берег, где уже бушевал лесной пожар.

Парашютистам-пожарным пришлось пробираться к месту пожара сквозь таежную чащу. Добравшись до кромки пожара, комсомольцы начали бороться с огнем.

Парашютисты окапывали канавой кромку огня, забрасывали пламя землей. Трудно было бороться с огненной стихией, но все же пожар был остановлен. Правда, помог небольшой дождь. Теперь оставалось дотушить отдельные дымовые точки.

Трудное задание парашютисты-пожарные выполнили. Комсомольцам предстояло выбраться из тайги. Путь был далекий и нелегкий. Усталые и измученные, парашютисты-пожарные несли на себе тяжелые парашюты. Бездорожье усложняло их продвижение. В пути у некоторых из них развалилась обувь, сгоревшая при тушении пожара. Запас продуктов подходил к концу.

Невзирая на трудности, комсомольцы продвигались вперед. Сто десять километров тяжелого пути были позади.

На шестые сутки они вернулись на летную площадку, с которой две недели назад вылетели на тушение лесного пожара.

Пожароопасный сезон 1950 года в Западной Сибири был напряженным. Патрульные самолеты, охранявшие лесные массивы, ежедневно совершали полеты с целью

разведки пожаров. Выполняя очередной патрульный полет над лесами Искитымского лесничества Бердского лесхоза Новосибирской области, лесной летчик-наблюдатель Б. Чемоданов обнаружил небольшой очаг огня в Черно-реченской даче Бердского лесхоза. У места начинавшегося пожара летнаб Чемоданов высадил парашютиста-пожарного А. Кондратьева, находившегося вместе с ним в патрульном полете.

Выполнив прыжок с парашютом, Кондратьев приступил к тушению пожара. Справиться самостоятельно с беглым низовым пожаром ему оказалось не под силу. Нужна была помощь.

Неподалеку от места пожара проходили пионеры В. Косицына, А. Наумова и С. Слепынин, возвращавшиеся из школы. Они заметили в лесной чаще клубы густого дыма и поспешили туда. Здесь школьники встретили парашютиста-пожарного Кондратьева, который боролся с огнем. Ребята принялись помогать Кондратьеву. Они срезали ветки деревьев и стали захлестывать ими кромку огня. После нескольких часов упорной борьбы с огнем лесной пожар был потушен.

Комсомолец А. Кондратьев горячо поблагодарил школьников за оказанную ему помощь в тушении пожара. О благородном поступке пионеров 6-й школы города Искитыма вскоре узнали в Управлении лесного хозяйства. Отличившиеся в тушении лесного пожара школьники Валя Косицына, Шура Наумова и Саша Слепынин были награждены ценными подарками.

Скромные труженики парашютисты-пожарные, охраняя лесные массивы, выполняют дело большой государственной важности.

В таежных лесах Карбанского лесничества Свердловской области возник лесной пожар. Как обычно, он начался с того, что из-за неосторожного обращения с огнем в лесу загорелась высохшая лесная «подстилка». Сильный ветер помог разгореться пожару. Огонь охватил большую площадь и продолжал расширяться. Бороться с пожаром обычными средствами — захлестывать пламя ветками или забрасывать землей — было бесполезно.

Решено было применить взрывчатые вещества.

На выбранное высохшее лесное болото прыгнули парашютисты-пожарные. Вслед за ними сюда сбросили ящики с взрывчаткой.

На пути распространявшегося пожара парашютисты-взрывники заложили заряды взрывчатки на расстоянии метра один от другого. Когда пламя было примерно в 7—8 м от цепи зарядов взрывчатки, они быстро подожгли огнепроводные шнуры зарядов и поспешили укрыться за стволами столетних деревьев.

Загremели один за другим десятки взрывов. Тонны земли взлетели высоко в воздух. Горевшую лесную подстилку присыпало плотным слоем земли. Взрывы образовали почти сплошную и глубокую заградительную полосу, которая преградила путь огню.

Пожар был ликвидирован.

В пожароопасный сезон 1956 года парашютисты-пожарные Уральской базы авиационной охраны лесов не только боролись с лесными пожарами, но и участвовали в защите леса от вредных насекомых.

Лесной вредитель бывает иногда не менее опасен, чем пожар. Вредные насекомые нападают на столетние хвойные деревья и уничтожают их на корню.

Опытные лесные летчики-наблюдатели и парашютисты-пожарные по характерным признакам, иногда едва заметным с воздуха, обнаруживают зараженные участки леса и сигнализируют об этом специалистам лесного хозяйства.

По заданиям лесопатологов парашютистам-пожарным поручается совершать прыжки с парашютом в зараженные участки леса для выполнения лесопатологической разведки.

По заданию летчика-наблюдателя А. Березовской парашютисты-пожарные А. Володин и А. Коровин, совершив прыжки с парашютом в одном из зараженных участков леса Ялуторовского лесхоза Тюменской области, обследовали площадь и определили границы зараженного вредителями леса, взяли образцы изъеденных хвойных ветвей, коры и помогли лесопатологам определить вредных насекомых и организовать опыление химикатами зараженных участков.

Май 1954 года в Забайкалье выдался сухим. Поля, луга, болота и лесные опушки были покрыты еще старой травой...

Самолет АН-2 под управлением пилота А. Немаева совершал очередной патрульный полет над лесами Забайкалья. Полет длился уже несколько часов. Пролетая

вдоль юго-восточного побережья Байкала, летчик-наблюдатель Л. Абрамов с борта самолета заметил клубы дыма, поднимавшиеся над лесом Кабанского лесхоза.

Тщательно разведав очаг лесного пожара, летнаб Абрамов решил высадить на тушение огня группу парашютистов-пожарных, находившихся вместе с ним в патрульном полете.

Высота 600 м. Группа парашютистов-пожарных — В. Березовский, А. Константинов, В. Махачкеев, А. Охупкин и инструктор М. Исидоров — выстроилась у двери в ожидании команды для отделения от самолета. По сигналу сирены первым покинул самолет М. Исидоров. Он приземлился точно в центре небольшого луга.

В следующий заход от самолета отделились А. Охупкин, за ним В. Махачкеев, затем В. Березовский и А. Константинов.

Парашютисты-пожарные раскрыли свои парашюты и плавно спускались к земле.

Неожиданно они попали в поток сильного ветра, который стал относить их в сторону Байкала. Пытаясь изменить снос, парашютисты-пожарные применяли скольжение. Шла упорная и напряженная борьба с ветром. Парашютисты старались избежать посадки на воду. Вскоре А. Константинов приземлился на берегу озера, В. Махачкеев и В. Березовский опустились на воду в двадцати метрах, А. Охупкин в двухстах метрах от берега. Они оказались в студеной байкальской воде.

Березовский и Махачкеев сумели быстро выбраться на сушу. В тяжелом положении был Охупкин, он не освободился от подвесной системы, в момент посадки запутался в стропях и начал тонуть.

На берегу оказалась девятнадцатилетняя девушка Е. Тупикова. Не раздумывая, она быстро скинула с ног туфли, взяла нож и бросилась в ледяную воду. Тупикова оказалась отличным пловцом. Даже в платье она быстро преодолела 200 м и, ныряя, освободила Охупкина от парашюта. Сначала Тупикова пререзала стропы, а затем, передохнув, снова погрузилась в воду и обрезала подвесную систему парашюта. На помощь девушке бросился в воду верхом на лошади лесник Л. Сайко.

Общими усилиями отважных советских людей парашютист Охупкин был спасен.

Е. Тупикову и Л. Сайко наградили ценными подарками, денежной премией и почетными грамотами.

Е. Тупикову заинтересовала работа парашютистов-пожарных, и она решила овладеть этой интересной и увлекательной специальностью. Вскоре она поступила на курсы парашютистов-пожарных Уральской базы авиационной охраны лесов и в мае 1955 года совершила первый в своей жизни прыжок с парашютом с самолета. Она включилась в работу по охране лесов от пожаров, и теперь на ее счету 43 прыжка, выполненных при тушении пожаров.

По отрогам Малого Хамар-Дабана, на горной цепи Саян, в трудных условиях продвигалась к месту работ группа изыскателей.

Вокруг раскинулись сопки, поросшие кедрами и лиственницами. Путь шел вдоль горной речки.

Начальник группы геодезист В. Брунов поднялся на косогор, чтобы осмотреть местность. Он двигался по звериной тропе, и вдруг раздался ружейный выстрел.

Брунов получил тяжелое ранение.

Оказалось, что, пробираясь тропой, он задел волосную нить, идущую к спусковому крючку ружья-самострела, установленного браконьерами на зверя, и произошел неожиданный выстрел.

Радист изыскательской партии раскинул радиостанцию и сообщил о случившемся в штаб экспедиции. Раненому нужно было оказать немедленную медицинскую помощь. Из штаба экспедиции о несчастном случае сообщили в Улан-Удэ. Здесь обратились к врачу Ф. Веретену, который находился в отпуске. Ему объяснили, что в лагерь изыскателей можно попасть только с воздуха.

После недолгого раздумья врач майор медицинской службы Ф. Веретен согласился совершить прыжок с парашютом, хотя и имел порядочный перерыв в прыжках.

В помощь врачу выделили парашютиста-пожарного Забайкальской базы авиационной охраны лесов Е. Пономарева, не раз совершавшего прыжки в тайгу.

Самолет АН-2 под управлением пилота Заикина появился над местом стоянки лагеря изыскателей, приютившегося у подножья скалистых сопки.

Прыгать надо было с высоты 2000 м, так как горы, окружавшие небольшую долину, не позволяли самолету спуститься ниже.

Первым покинул самолет парашютист-пожарный Е. Пономарев. Он опустился на склоне горы и повис на высокой лиственнице.

Затем отделился врач Ф. Веретен. Он снижался в нескольких метрах от скалистой сопки и тоже повис на дереве.

После приземления они вскоре добрались до лагеря.

Врач Веретен осмотрел пострадавшего Брунова и нашел ранение серьезным: несколько крупных картечей застряли в крестце. Требовалось оперировать раненого и удалить картечи, но сделать это в тайге было невозможно. Пришлось ограничиться переливанием крови, впрыскиванием пенициллина и перевязкой раны.

Пострадавшего решили эвакуировать на вьючных носилках через горы. На следующий день спасательная группа двинулась в путь. Раненого сопровождали врач Ф. Веретен, парашютист-пожарный Е. Пономарев и опытный таежный следопыт семидесятилетний охотник И. Усольцев.

Так благодаря самоотверженности врача майора медицинской службы Ф. Веретенова и бывшего воина-десантника Е. Пономарева была спасена жизнь демобилизованного воина-геодезиста В. Брунова.

Совершив этот трудный прыжок с парашютом в тайгу, Ф. Веретен вскоре на республиканских соревнованиях парашютистов ДОСААФ Бурят-Монголии показал неплохие спортивно-технические результаты. В 1956 году майору медицинской службы Ф. Веретену было присвоено звание инструктора парашютного дела.

Таким образом, парашют оказывает неоценимую услугу летному составу при спасении во время аварии самолета; он применяется в качестве транспортного средства для доставки врачей, парашютистов и грузов в те районы, где никакие средства, не исключая и самолета, не могут вовремя прийти на помощь людям, терпящим бедствия.

Советские парашютисты, выполняя особые задания, смело совершают прыжки с парашютом, зачастую в исключительно трудных условиях.

Оказывая помощь людям, они нередко совершают героические дела, рискуя своей жизнью.

К. Е. Ворошилов говорил, что парашютизм в нашей стране имеет огромное оборонное значение, и отметил

при этом, что «...отдельных героических людей... много на свете. Они имеются и в буржуазных странах, — и за океанами, и на Европейском континенте. Но не найдется в этих странах десятков, сотен, тысяч людей, которые бы парашютизм полюбили, как свое родное, необходимое дело. Не найдется таких людей, как у нас, которые полюбили это дело и овладели им прежде всего потому, что понимают его значение для дела обороны своей родины, для охраны строительства социализма».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Много лет прошло с тех пор, как были совершены первые экспериментальные и вынужденные прыжки с парашютом, показавшие его огромное значение для спасения жизни летного состава. Из года в год росло значение парашюта, который применялся в военном деле, в спорте и в народном хозяйстве. Парашют считался ранее только спасательным средством при авариях летательных аппаратов. В Советском Союзе он стал обязательным снаряжением воздушного десантника, спортсмена-парашютиста и транспортным средством парашютистов-пожарных, охраняющих лесные массивы страны.

В СССР широко применяется парашют для спортивных целей. Коммунистическая партия и Советское правительство проявляют большую заботу о массовом развитии в стране физической культуры и спорта, создавая для этого все необходимые условия.

Молодежь наших спортивных обществ и физкультурных коллективов добилась больших успехов в парашютном спорте и использовании парашюта для научных и технических целей.

Советские спортсмены-парашютисты неустанно продолжают работать над повышением уровня своего мастерства и увеличивают спортивные достижения.

В августе 1957 года группа спортсменов-парашютистов: В. Романюк, П. Ищенко, В. Петренко, Н. Жуков, Е. Андреев, А. Ванярхо, совершила затяжной прыжок с парашютом с самолета на высоте около 15 тыс. м. Парашютисты почти 4 минуты свободно падали и раскрыли

парашюты, когда до земли оставалось менее тысячи метров. Этот прыжок по величине свободного падения без раскрытия парашюта примерно на 2000 м превышает мировое достижение чешских спортсменов, установленное в марте 1957 года.

Парашютист Н. Никитин совершил прыжок из стратосферы. Оставив самолет на высоте более 15 тыс. м, он свободно падал, не раскрывая парашюта, свыше 14 тыс. м. Существующий всесоюзный рекорд перекрыт примерно на 2000 м и превышает официальный мировой рекорд.

Воины-десантники Советской Армии изо дня в день повышают свою боевую готовность, крепят дисциплину и организованность.

В 1956 году по решению Правительства значительно расширены меры поощрения авиационных спортсменов. На них распространен порядок награждения золотыми, серебряными медалями и бронзовыми жетонами, установленный для победителей первенства СССР — чемпионов и рекордсменов, завоевавших всесоюзные и мировые рекорды. Многие спортсмены планерного, самолетного и парашютного спорта получили в спортивном сезоне 1956 и 1957 года эти высокие награды.

XX съезд Коммунистической партии Советского Союза в исторических решениях по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 годы поставил задачу обеспечить дальнейшее развитие физической культуры и спорта.

Руководствуясь решениями съезда партии, советские спортсмены повышают уровень спортивного мастерства, успешно овладевают новыми образцами современной парашютной техники.

Новые разрядные требования и нормы по авиационным видам спорта, в том числе и по парашютному спорту, введенные с 1 января 1957 г., несомненно, сыграют положительную роль в деле повышения квалификации спортсменов.

Для того чтобы получить очередной спортивный разряд и звание мастера спорта, каждый парашютист должен показать высокие спортивно-технические результаты, участвуя обязательно на официальных соревнованиях.

Парашютисты Советской Армии могут сдавать нормы мастера спорта на окружных соревнованиях, которые

приравниваются к республиканским соревнованиям ДОСААФ. Новые разрядные нормы для мастера спорта повышены.

Для получения звания мастера спортсменов первого разряда должен сдать нормы комплекса ГТО второй ступени, совершить не менее 200 прыжков с парашютом, подготовить в учебных группах 200 парашютистов и принимать активное участие в работе парашютной секции в течение не менее двух лет.

Из общего количества 200 тренировочных прыжков с парашютом спортсмен, претендующий на получение звания мастера спорта, должен совершить ряд обязательных нормативных прыжков.

В числе их — один затяжной прыжок с пятидесятисекундной задержкой раскрытия парашюта, два прыжка ночью и два — на воду. При этом разрешается при отсутствии водоемов прыжки на воду заменять двумя прыжками ночью.

Новыми разрядными нормами для мастера спорта являются прыжки методом катапультирования с самолета на скорости полета не менее 400 км в час.

При отсутствии условий для выполнения этих нормативных прыжков спортсменам разрешается заменить два прыжка с катапультированием четырьмя прыжками ночью, или десятью прыжками с снаряжением, или двумя прыжками на скорости полета самолета 350 км в час.

Обязательным нормативом является прыжок с парашютом с высоты 4000 м, а также ночной прыжок с высоты 600 м на точность приземления в круг радиусом 100 м.

Кроме того, спортсмен обязан выполнить в течение одного года на соревнованиях любого масштаба, в том числе и на квалификационных, один прыжок с высоты 600 м ночью на точность приземления в круг радиусом 100 м.

Выполнение этих нормативных требований засчитывается при условии участия в составе судейской коллегии судьи по парашютному спорту не ниже первой категории.

На соревнованиях не ниже республиканского масштаба или на соревнованиях ведомств, культивирующих у себя парашютный спорт, проводимых по программе первенства СССР по парашютному спорту, спортсмен должен выполнить 2 прыжка с высоты 600 м на точность приземления в круг радиусом 15 м и 2 комбинированных

прыжка с высоты 1500 м с двадцатисекундной задержкой раскрытия парашюта. При выполнении комбинированных прыжков учитывается стиль свободного падения, за который требуется набрать не менее 85 % общего количества зачетных очков и приземлиться в круг радиусом 25 м.

Спортивно-технические результаты на этих соревнованиях засчитываются при условии участия главного судьи не ниже республиканской категории и если эти прыжки выполнялись в ходе одних соревнований.

Обязательным является и затяжной прыжок с высоты 2000 м с тридцатисекундной задержкой раскрытия парашюта. При выполнении этого прыжка учитывается стиль падения, а оценка принимается в зачет так же, как при выполнении комбинированных прыжков.

Отклонение по времени при выполнении затяжных прыжков допускается не более $\pm 0,5$ секунды.

Для получения звания мастера спорта и соответствующего разряда предусматриваются льготы. Так, звание мастера спорта может быть присвоено спортсмену первого разряда:

- выигравшему на первенстве СССР по парашютному спорту звание абсолютного чемпиона СССР;

- или занявшему на первенстве СССР по парашютному спорту второе — третье общие места по всей программе при условии выполнения нормативных тренировочных прыжков с парашютом;

- или выигравшему на первенстве страны по парашютному спорту звание чемпиона СССР по отдельным видам программы или звание чемпиона республики по многоборью при условии выполнения по одному зачетному прыжку установленных норм для мастера спорта на этих же соревнованиях и выполнения нормативных тренировочных прыжков согласно разрядным нормам;

- или установившим всесоюзный парашютный рекорд на соревнованиях (за всесоюзный парашютный рекорд, установленный на отдельных попытках, рекордсмену засчитывается норма мастера спорта по соответствующему упражнению) при условии включения в первую десятку на первенство СССР по парашютному спорту или в первую тройку на республиканских соревнованиях по многоборью;

или выполнившим разрядные нормы, установленные для мастера спорта.

Первый разряд присваивается спортсменам второго разряда:

заявившим общие первое — второе места на соревнованиях не ниже республиканского масштаба при условии участия в них не менее трех спортсменов первого разряда и семи спортсменов второго разряда;

или установившим всесоюзный парашютный рекорд;

или выполнившим нормативные требования первого разряда.

Второй разряд присваивается спортсменам:

заявившим общие первое — третье места на соревнованиях любого масштаба (за исключением классификационных) при условии участия в них не менее шести спортсменов второго разряда;

или выполнившим нормативные требования второго разряда.

Третий разряд присваивается спортсменам, выполнившим нормативные требования, установленные для данного разряда.

Материалы на присвоение звания мастера спорта рассматриваются ЦК ДОСААФ после рекомендации Всесоюзной парашютной секции, а на спортсменов Советской Армии — управлений родов войск, по представлению спортивных комитетов воинских частей.

Новая классификация является развернутой программой для всех парашютистов, стремящихся бороться за завоевание всесоюзных и мировых парашютных рекордов во славу нашей любимой Родины. Парашютисты Советской Армии, повышая свое боевое мастерство, должны укреплять мощь наших Вооруженных Сил и находиться в постоянной боевой готовности для защиты мирного труда своего народа.



ПРИЛОЖЕНИЯ

ТАБЛИЦА ВСЕСОЮЗНЫХ И МИРОВЫХ РЕКОРДОВ ОДИНОЧНЫХ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТОМ

Виды рекордов	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Высота прыжка с парашютом	13 400 м** В. Романюк 13.VIII 1947 г.	—	7 421 м* Л. Мазниченко 25.I 1954 г.	10 370 м Е. Владимирская 22.VI 1949 г.
Задержка раскрытия парашюта	12 141 м** В. Романюк 25.IX 1945 г.	9 726 м* П. Сторчиенко 12.IX 1952 г.	7 246 м* А. Султанова 10.IX 1952 г.	8 326 м* В. Селиверстова 12.IX 1952 г.
Прыжок с парашютом на максимальной горизонтальной скорости полета самолета	1 036 км/час, высота 3 240 м В. Кочетков 21.VIII 1954 г.	Не фиксируется	Не фиксируется	Не фиксируется
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 600 м	2,75 м от центра круга Е. Лебедкин 9.VIII 1954 г.	4,92 м от центра круга* Н. Дешевой 26.IX 1955 г.	3,40 м от центра круга* А. Султанова 22.VIII 1955 г.	14,15 м от центра круга* Н. Куршева 15.VII 1956 г.

* Официальный мировой рекорд.

** Выше мирового рекорда.

Виды рекордов	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 600 м	4,85 м от центра круга* П. Банников 17.VII 1955 г.	—	22,48 м от центра круга* А. Макарихина 14.VIII 1954 г.	—
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 000 м	—	16,20 м от центра круга* С. Багинский 14.IX 1954 г.	3,80 м от центра круга Н. Прякина (Скороднева) 10.III 1957 г.	30,35 м от центра круга* А. Кольчугина 28.VIII 1956 г.
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 000 м	8,88 м от центра круга* В. Раков 24.X 1956 г.	10,76 м от центра круга* В. Зуев 29.VIII 1956 г.	—	—
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 500 м	5,94 м от центра круга* С. Багинский 4.VIII 1954 г.	—	—	28,00 м от центра круга* Г. Блашук 21.X 1956 г.
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 500 м	4,68 м от центра круга* Н. Карнохин 19.X 1956 г.	—	6,19 м от центра круга* Г. Мухина 1.VIII 1956 г.	—

* Официальный мировой рекорд.

ТАБЛИЦА ВСЕСОЮЗНЫХ И МИРОВЫХ РЕКОРДОВ ГРУППОВЫХ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТОМ

Виды рекордов	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Высота прыжка с парашютом	11 200 м** Н. Гладков П. Ищенко А. Колосков А. Петкевич В. Романюк И. Савкин В. Скрынник П. Стороженко 31.VII 1947 г.	10 370 м В. Доросев К. Ерпичев В. Иванов С. Коробов В. Кривой П. Полосухин 22.VI 1949 г.	5 505 м* В. Афанасьева Р. Бойкова З. Жаринова Л. Розанова Т. Сорокина 20.VII 1955 г.	7 100 м И. Орлицкая А. Султанова О. Сушинская Н. Швейнова 24.VII 1951 г.
Задержка раскрытия парашюта	10 455 м* П. Долгов Н. Жуков П. Ищенко Н. Никитин Г. Николаев В. Петренко В. Романюк А. Савин 18.VII 1955 г.	10 413 м* П. Долгов Н. Жуков П. Ищенко Н. Никитин В. Петренко В. Романюк А. Савин 22.VII 1955 г.	6 500 м* В. Вологжанина А. Каспарова Л. Панкевич Н. Трушкина Э. Чернышова 10.IX 1952 г.	7 051 м* А. Мишустина Г. Пясецкая А. Султанова Н. Швейнова 11.IX 1952 г.

* Официальный мировой рекорд.

** Выше мирового рекорда.

Виды рекордов	Мужские		Женские	
	дневные	ночные*	дневные	ночные
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 600 м	5,15 м от центра круга* В. Данилович А. Нестерук В. Молостов 11.III 1957 г.	14,56 м от центра круга* Н. Аникеев А. Исанин М. Перов 27.IX 1954 г.	19,46 м от центра круга* А. Мишустина Г. Пясецкая В. Селиверстова 12.VI 1953 г.	19,40 м от центра круга* Г. Володичева В. Квасова С. Потапенко 8.IX 1956 г.
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 600 м	9,23 м от центра круга* Н. Ткаченко Г. Мартыненко С. Митин 29.IX 1956 г.	20,18 м от центра круга* К. Лушников В. Раков Б. Шустров 27.IX 1954 г.	21,00 м от центра круга* Г. Мухина Н. Пряхина (Сковороднева) Э. Чернышева 21.VII 1955 г.	—
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 000 м	6,78 м от центра круга* Н. Аникеев В. Гаванин В. Толочинский 11.IX 1956 г.	10,83 м от центра круга* Н. Данильченко А. Крюков Л. Луцкий Е. Подгорбунский А. Пятаков 30.VI 1956 г.	14,94 м от центра круга* Г. Мухина Н. Пряхина (Сковороднева) В. Селиверстова 4.VIII 1956 г.	—

* Официальный мировой рекорд.

Виды рекордов	Мужские		Женские	
	дневные	ночные	дневные	ночные
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 000 м	11,95 м от центра круга* В. Галайда М. Дмиров Ф. Неймарк 17.VII 1955 г.	14,49 м от центра круга* Р. Берзин М. Демиденко Н. Шидловский 21.IX 1956 г.	—	—
Прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 500 м	6,54 м от центра круга* Н. Аникеев В. Гаванин А. Скопинов 7.IX 1956 г.	30,40 м от центра круга* Г. Виталин Н. Сапыгин Е. Шеголь 2.XI 1954 г.	—	—
Комбинированный прыжок с парашютом на точность приземления с высоты 1 500 м	13,07 м от центра круга* Г. Николаев В. Петренко В. Романюк А. Чижов 15.VI 1956 г.	—	—	—

* Официальный мировой рекорд.

СПРАВОЧНАЯ ТАБЛИЦА
ОДИНОЧНЫХ И ГРУППОВЫХ ПРЫЖКОВ С ПАРАШЮТОМ
СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ-СПОРТСМЕНОВ НА ТОЧНОСТЬ
ПРИЗЕМЛЕНИЯ, УТВЕРЖДЕННЫХ В КАЧЕСТВЕ ВСЕСОЮЗНЫХ
И МИРОВЫХ РЕКОРДОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 МАРТА 1957 Г.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
------------------------------	--	------------	--------------------------

1. Одиночные мужские

а) Высота 600 м

9.VIII 1951 г.	Иванов В. (Москва)	600	27 м 25 см*
10.VIII 1951 г.	Ткаченко Н. (Киев)	600	18 м 53 см*
19.VIII 1952 г.	Климов Н. (Сталинград)	600	7 м 11 см*
9.VIII 1954 г.	Лебедкин Е. (Москва)	600	2 м 75 см**
14.VI 1954 г.	Калита П. (Киев)	600	11 м 10 см**
	(комбиниро- ванный)		
17.VII 1955 г.	Банников П. (Кировоград)	600	4 м 85 см**
	(комбиниро- ванный)		
24.VI 1954 г.	Бурьян Е. (Киев)	600	23 м 49 см**
	(ночной)		
26.VIII 1955 г.	Дешевой Н. (Гомель)	600	4 м 92 см**
	(ночной)		

б) Высота 1000 м

20.VIII 1952 г.	Багинский С. (Ворошилов- град)	1 000	8 м 37 см*
13.VII 1953 г.	Шаипов М. (Минск)	1 000	6 м 71 см*
24.VIII 1954 г.	Раков В. (Москва)	1 000	5 м 70 см**
29.VIII 1956 г.	Зув В. (Сталино)	1 000	10 м 76 см**
	(комбиниро- ванный)		
24.X 1956 г.	Раков В. (Москва)	1 000	8 м 88 см*
	(комбиниро- ванный)		
25.VIII 1954 г.	Виталин Г. (Симферополь)	1 000	30 м 63 см**
	(ночной)		
14.IX 1954 г.	Багинский С. (Ворошилов- град)	1 000	16 м 20 см**
	(ночной)		
14.VI 1954 г.	Ткаченко Н. (Киев)	1 000	18 м 90 см**
	(комбиниро- ванный)		

* Всесоюзный рекорд.
 ** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
------------------------------	--	------------	--------------------------

в) Высота 1500 м

3.X 1952 г.	Виталин Г. (Симферополь)	1 500	85 м 51 см*
18.VI 1954 г.	Бурьян Е. (Киев)	1 500	50 м 67 см**
18.VI 1954 г.	Бугов В. (Киев)	1 500	43 м 82 см**
4.VIII 1954 г.	Багинский С. (Ворошилов- град)	1 500	5 м 94 см**
25.IX 1954 г.	Лущников К. (Москва)	1 500	30 м 77 см**
	(комбиниро- ванный)		
23.VIII 1955 г.	Мухина Г. (Саранск)	1 500	7 м 08 см**
	(комбиниро- ванный)		
19.X 1956 г.	Карнюхин И. (Москва)	1 500	4 м 68 см**
	(комбиниро- ванный)		
10.IX 1954 г.	Виталин Г. (Симферополь)	1 500	29 м 17 см**
	(ночной)		
21.X 1956 г.	Блашук Г. (Киев)	1 500	28 м 00 см**
	(ночной)		
8.VIII 1955 г.	Данильченко Н. (Москва)	1 500	21 м 65 см**
	(комбиниро- ванный)		

2. Групповые мужские

а) Высота 600 м

1.IX 1951 г.	Иванов В. } (Москва)	600	42 м 10 см*
	Калинин А. }		
	Коробов С. }		
7.III 1952 г.	Жорник Д. } (Москва)	600	32 м 88 см*
	Лущников К. }		
	Сторчи- енко П. }		
15.VII 1952 г.	Гладков Н. } (Москва)	600	30 м 99 см*
	Жуков Н. }		
	Романюк В. }		
11.X 1952 г.	Захаров В. } (Сверд- ловск)	600	18 м 17 см*
	Мухачев Д. }		
	Сторожев А. }		
12.VI 1953 г.	Косинов П. } (Москва)	600	12 м 40 см**
	Сторчи- енко П. }		
	Федчишин И. }		

* Всесоюзный рекорд.
 ** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
19.VIII 1954 г.	Калинин А. Раков В. Шустров Б. } (Москва)	600	7 м 38 см**
9.VI 1953 г.	Раков В. Шербинин Н. Шустров Б. } (Москва)	600 (комбиниро- ванный)	14 м 49 см**
18.VII 1955 г.	Климов Н. Косинов П. Марюткин В. } (Киев)	600 (комбиниро- ванный)	10 м 40 см**
29.IX 1956 г.	Марты- ненко Г. Митин С. Ткаченко Н. } (Киев)	600 (комбиниро- ванный)	9 м 23 см**
27.IX 1954 г.	Лушников К. Раков В. Шустров Б. } (Москва)	600 (комбиниро- ванный ночной)	20 м 18 см**
25.VI 1954 г.	Косинов П. Сторчи- енко П. Федчишин И. } (Саранск)	600 (ночной)	27 м 02 см**
2.IX 1954 г.	Виталин Г. Сапыгин Н. Шеголь Е. } (Симфе- рополь)	600 (ночной)	17 м 12 см**
27.IX 1954 г.	Аникеев Н. Перов М. Исанин А. } (Москва)	600 (ночной)	14 м 56 см**
11.III 1957 г.	Дани- лович В. Молостов В. Нестерук А. } (Москва)	600	5 м 15 см**
б) Высота 1000 м			
7.III 1952 г.	Климов Н. Рачков Н. Харламов М. } (Москва)	1 000	70 м 55 см*
11.VI 1952 г.	Виталин Г. Сочнев Б. Тонконог А. } (Симфе- рополь)	1 000	46 м 63 см*
20.VIII 1952 г.	Косинов П. Сторчи- енко П. Федчишин И. } (Москва)	1 000	15 м 60 см*

* Всесоюзный рекорд.

** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
27.V 1954 г.	Бурьян Е. Демид- енко М. Шидлов- ский Н. } (Киев)	1 000	9 м 50 см**
22.VII 1955 г.	Банников П. Першин В. Шербинин Н. } (Москва)	1 000	8 м 10 см**
11.IX 1956 г.	Аникеев Н. Гаванин В. Толочин- ский В. } (Москва)	1 000	6 м 78 см**
23.V 1953 г.	Раков В. Шербинин Н. Шустров Б. } (Москва)	1 000 (комбиниро- ванный)	26 м 74 см**
17.VII 1955 г.	Галайда В. Дмитров М. Неймарк Ф. } (Москва)	1 000 (комбиниро- ванный)	11 м 95 см**
21.IX 1956 г.	Берзин Р. Демид- енко М. Шидлов- ский Н. } (Киев)	1 000 (комбиниро- ванный ночной)	14 м 49 см**
25.VI 1954 г.	Митин С. Неймарк Ф. Шустров Б. } (Москва)	1 000 (ночной)	25 м 03 см**
30.VI 1956 г.	Даниль- ченко Н. Луцкий Л. Подгорбун- ский Е. Пятаков А. Крюков А. } (Москва)	1 000 (ночной)	10 м 83 см**
18.VI 1956 г.	Даниль- ченко Н. Крюков А. Пятаков А. Шустров Б. } (Москва)	1 000 (ночной)	25 м 01 см**

* Всесоюзный рекорд.

** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
------------------------------	--	------------	--------------------------

в) Высота 1500 м

16.VI 1953 г.	Гаванин В. Попов А. Федин Л.	(Москва)	1500	33 м 33 см**
24.VIII 1954 г.	Архангель- ский Ю. Дунаев А. Томаро- вич В.	(Москва)	1500	19 м 70 см**
7.IX 1956 г.	Аникеев Н. Гаванин В. Скопинов А.	(Москва)	1500	6 м 54 см**
11.VI 1953 г.	Аристов А. Климов Н. Марюткин В.	(Киев)	1500 (комбиниро- ванный)	17 м 33 см**
15.VI 1956 г.	Николаев Г. Петренко В. Романюк В. Чижев В.	(Москва)	1500 (комбиниро- ванный)	13 м 07 см**
2.XI 1954 г.	Виталин Г. Сапыгин Н. Щеголь Е.	(Симфе- рополь)	1500 (ночной)	30 м 40 см**

3. Одиночные женские

а) Высота 600 м

18.VII 1953 г.	Панкевич Л.	(Минск)	600	21 м 55 см*
24.IX 1954 г.	Макарихина А.	(Москва)	600	6 м 55 см**
8.VII 1955 г.	Селиверстова В.	(Омск)	600	5 м 21 см**
22.VIII 1955 г.	Султанова А.	(Махачкала)	600	3 м 40 см**
14.VIII 1954 г.	Макарихина А.	(Москва)	600 (комбиниро- ванный)	22 м 48 см**
9.VIII 1955 г.	Жарина З.	(Москва)	600 (ночной)	40 м 78 см**
15.VII 1956 г.	Куршева Н.	(Тула)	600 (ночной)	14 м 15 см**
29.VI 1956 г.	Байкова Р.	(Москва)	600 (ночной)	33 м 72 см*

* Всесоюзный рекорд.
** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
------------------------------	--	------------	--------------------------

б) Высота 1000 м

20.VIII 1952 г.	Чернышова З.	(Ростов- на-Дону)	1000	26 м 85 см*
18.VII 1953 г.	Панкевич Л.	(Минск)	1000	18 м 87 см**
28.VIII 1956 г.	Кольчугина А.	(Сталино)	1000 (ночной)	30 м 35 см**
11.III 1957 г.	Пряхина Н.	(Сковород- нева)	1000 (Москва)	3 м 80 см**

в) Высота 1500 м

23.VIII 1955 г.	Мухина Г.	(Саранск)	1500 (комбиниро- ванный)	7 м 08 см**
1.III 1956 г.	Мухина Г.	(Саранск)	1500 (комбиниро- ванный)	6 м 19 см**
21.IX 1956 г.	Блащук Г.	(Киев)	1500 (ночной)	28 м 00 см**

4. Групповые женские

а) Высота 600 м

12.VI 1953 г.	Мишу- стина А. Пясецкая Г. Селивер- стова В.	(Москва)	600	19 м 46 см**
21.VII 1955 г.	Мухина Г. Пряхина Н. Черны- шова З.	(Москва)	600 (комбиниро- ванный)	21 м 00 см**
24.VI 1954 г.	Макари- хина А. Мишу- стина А. Селивер- стова В.	(Москва)	600 (ночной)	32 м 13 см**
8.IX 1956 г.	Квасова В. Потапенко С. Володи- чева Г.	(Москва)	600 (ночной)	19 м 40 см**

* Всесоюзный рекорд.
** Мировой рекорд.

Дата выполнения прыжка		Высота в м	Результат приземления
б) Высота 1000 м			
20.VIII 1952 г.	Енютина В. Мишу- стина А. Селивер- стова В.	(Москва) 1 000	53 м 40 см*
4.VIII 1956 г.	Мухина Г. Пряхина Н. Селивер- стова В.	(Москва) 1 000	14 м 94 см**
10.VII 1956 г.	Мухина Г. Макари- хина А. Селивер- стова В.	(Москва) 1 000	22 м 02 см**

* Всесоюзный рекорд.
** Мировой рекорд.

СПИСОК ОСНОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ПРИ РАБОТЕ НАД КНИГОЙ

- а) Книги:
1. История воздухоплавания и авиации в СССР, 1944.
 2. Залуцкий Г. В. Изобретатель авиационного парашюта Г. Е. Котельников, 1953.
 3. Когут И. Змейковый аэростат и подъем на нем, 1917 (парашют Котельникова).
 4. Памятники древней письменности. «Слово Даниила Заточника», 1889.
 5. Петров Б., Лобанов Н., Белоусов А. Подготовка парашютиста, 1954.
 6. Ревзин С. Я. Стратостат-парашют, 1946.
 7. Родных А. История воздухоплавания и летания в России, 1911.
 8. Романюк В. Г. Записки парашютиста-испытателя, 1956.
 9. Труды аэростатного отдела «Летучей лаборатории», 1918.
- б) Прочие источники:
1. Разные газеты и журналы России и СССР.
 2. Письменные материалы разных лиц, упоминаемых в книге.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3
Глава I. Из истории создания парашюта	4
Глава II. Современные парашюты	20
Глава III. Прыжок с парашютом	33
Глава IV. Как действует парашют в воздухе	41
Глава V. Парашютизм в Советском Союзе	59
Глава VI. Боевое применение парашютизма	111
Глава VII. Применение парашюта в народном хозяйстве	146
Заключение	164
Приложения. Справочные таблицы всесоюзных и мировых рекордов по парашютному спорту	169

Мастер спорта
Белоусов Алексей Александрович
«ПАРАШЮТ И ПАРАШЮТИЗМ»

Редактор полковник Залуцкий Г. В.
Редактор издательства Кадер Я. М.

Консультанты издательства:
заслуженный мастер спорта полковник
Фотеев А. М., мастер спорта СССР
инженер Глушков И. Л.

Художественный редактор Гречиго Г. В.
Обложка художника Митрофанова С. А.
Технический редактор Слепцова Е. Н.
Корректор Цветкова Л. К.

Г-32475.

Сдано в набор 4.5.57 г.

Подписано к печати 11.9.57 г.

Формат бумаги $84 \times 108 \frac{1}{2} - 5 \frac{1}{2}$, печ. л. =
= 9,43 усл. печ. л. 9,267 уч.-изд. л.

Военное Издательство Министерства обороны Союза ССР
Москва, Тверской бульвар, 18.
Изд. № 1/6732 Зак. № 377

1-я типография имени С. К. Тимошенко
Управления Военного Издательства
Министерства обороны Союза ССР

Цена 2 р. 80 к.