

14' 2015



Вестник ДОСААФ

Информационный бюллетень центрального совета ДОСААФ



1941-1945

Великая Победа!





Дорогами славы, дорогами памяти

С 18 апреля по 2 мая 2015 года ДОСААФ России и Республики Беларусь, при участии РОО «Дух Эльбы», провели международный патриотический автопробег «Дорогами славы» по территории четырех европейских государств. Пробег посвящался 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов и встрече на Эльбе войск союзников стран участниц антигитлеровской коалиции. В составе колонны находилось 25 автомобилей из двух братских стран. Общая протяженность маршрута автопробега составила более 3800 километров.

Впервые за многие годы проведения аналогичных международных акций оборонными обществами наших славянских стран автопробег прошел по территории Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Польша и Федеративной Республики Германия. Досаафовцы проследовали по маршруту «Москва–Минск–Брест–Варшава–Вроцлав–Болеславец–Торгау» и обратно с финишем в российской столице. В разных городах по ходу автопробега к автоколонне примыкали автомобили и мотоциклы региональных отделений ДОСААФ России, областных оргструктур ДОСААФ Беларуси, других патриотических организаций.

Наряду с экипажами досаафовцев в состав постоянной колонны также вошли экипажи наших восточных соседей – общественной организации ветеранов «Боевое братство», спортивного клуба «JeepFest» (который является первичной организацией ДОСААФ России), международного «Hummer клуба» и общественной организации «Защитники неба Отечества».

Современные и раритетные автомобили побывали в месте встречи союзнических войск на Эльбе. Машины времен Второй мировой войны преодолели почти четыре тысячи километров от Москвы до Торгау. Только в этот раз, в отличие от победного 1945 года, через Россию, Беларусь и Польшу по «Дороге славы» их везли в Германию на специальном лафете. В Торгау автомобили проехали по улицам города. Фотографии героев знаменитого «Бессмертного полка» участникам автопробега передавали в различных городах по всему пути следования.

Все началось с низкого поклона на Поклонной горе

Автопробег стартовал на Поклонной горе в российской столице от стен Центрального музея Великой Отечественной войны. Гостями церемонии стали представители Администрации Президента, правительства, Минобороны, МИД, депутаты Государственной Думы Российской Федерации и члены Совета Федерации, видные военачальники, ветераны Великой Отечественной войны, военные атташе иностранных государств и многие другие. В числе главных действующих лиц на этом

мероприятии были председатель ДОСААФ России генерал-полковник запаса Александр Колмаков и председатель центрального совета ДОСААФ Республики Беларусь генерал-майор запаса Иван Дырман.

На митинге выступили государственный секретарь Союзного государства России и Беларуси Григорий Рапота, глава ДОСААФ Беларуси Иван Дырман, директор фонда «Защитники неба Отечества» Владимир Преображенский, заместитель председателя отдела Московского Патриархата по взаимоотношениям церкви и общества священник Роман Багдасаров и другие.

В рамках автопробега «Дорогами славы» и Международного общественного проекта Союза матерей России «Связь поколений» во время митинга состоялась торжественная церемония зажжения «Огня памяти». В ней приняли участие дети из кадетских и военно-патриотических общественных объединений Москвы и Московской области. Лампочки с пламенем, зажженным от Вечного огня на Поклонной горе россияне привезли с собой в Торгау и затем он вернулся в Москву в преддверии празднования 70-летия Великой Победы. Кстати, в автопробеге участвовал представитель русской православной церкви – священник отец Александр из Казанского собора Санкт-Петербурга. Ему было доверено нести копию Знамени Победы во время самых ответственных мероприятий.

Завершилась церемония на Поклонной горе молебном, а над площадью взвились воздушные шары цветов российского триколора. Под звуки автомобильных клаксонов колонна автопробега двинулась в путь. Первым ехал мотоцикл с коляской и копией Знамени Победы, сопровождаемый двумя автомобилями «Победа» и группой мотоциклистов организации «Офицеры России». Но праздник на Поклонной горе на этом не завершился. Выставки спортивной авто- и мототехники, ретроавтомобилей продолжили свою работу, состоялись показательные выступления кинологов. Всех желающих здесь же принимали в члены ДОСААФ.

В первый день колонна автопробега сделала остановку у музея-заповедника «Бородинское поле». Здесь его участников с хлебом-солью встречали местные жители, глава администрации Можайского района Александр Черный и директор музея «Бородинское поле» Валерий Климов.

(Продолжение на стр. 2)

Читайте в номере:



К 70-летию Великой Победы.. 1 - 13 стр.



В автошколах ДОСААФ 18 - 31 стр.



Наши на Дакаре 40-45 стр.



Королева авиаспорта 54 - 56 стр.

Вестник
ДОСААФ

Выпуск подготовили:

Редактор А.С.Дроб.
Автор материалов и фото
А.С.Дроб,
представители организаций
и оргструктур ДОСААФ.
Компьютерная вёрстка
В.В.Шумской.
Ответственный за выпуск
В.А.Сероваштан.



Наш адрес: 220039, г. Минск, ул. Аэродромная, 3а,
центральный совет ДОСААФ. Тел./факс 228-64-80,
www.dosaaf.gov.by
E-mail: sovet_dosaaf@tut.by

Подписано в печать 21.06.2015.

Тираж 299 экз. Заказ № 1969

Отпечатано в ГП «Строймедиапроект»

Дорогами славы, дорогами памяти



(Продолжение. Начало на стр. 1)

Досаафовцы возложили венки и цветы к главному монументу героям Бородино, а затем стали свидетелями яркого авиационного шоу в исполнении пилотажной группы «Русь».

В Москве, Бородино, Смоленске, Минске, Хатыни, Бресте, Варшаве, Болеславце, Торгау, других городах и населенных пунктах прошли праздничные мероприятия с участием широких кругов общественности, представителей дипломатического корпуса. Во время автопробега были организованы встречи с представителями местных администраций, ветеранами Второй мировой войны и тружениками тыла, возложения венков к памятникам советским воинам. Участники автопробега провезли копию Знамени Победы через страны, граждане которых вместе с советскими войсками сражались против фашизма.

Беларусь встретила хлебом-солью, народными песнями

Несколько дней участники автопробега провели на белорусской земле. 20 апреля утром у стелы "Минск-герой" в белорусской столице состоялся торжественный митинг, в котором приняли участие председатель ДОСААФ России генерал-полковник запаса Александр Колмаков и председатель центрального совета ДОСААФ Республики Беларусь генерал-майор запаса Иван Дырман, председатель Постоянной комиссии по национальной безопасности Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь генерал-майор запаса Валерий Гайдукевич и другие должностные лица. Встретить автоколонну пришли сотрудники оргструктур ДОСААФ Минщины, ветераны Великой Отечественной войны и Вооруженных Сил, воины-интернационалисты, а также большое количество молодежи – курсанты Военной академии, представители различных средних и высших учебных заведений Минска и Минской области. В митинге приняли участие более 350 человек.

Во время своего выступления генерал-майор запаса Иван Дырман обратился к ветеранам Великой Отечественной войны, представителям ДОСААФ братской России и другим участникам митинга. От почти 120-тысячного коллектива оборонного общества Беларуси он горячо и сердечно приветствовал гостей и поздравил с наступающим всенародным праздником – 70-летием Великой Победы.

Иван Дырман отметил: "Глубоко символично, что сегодня здесь, у стелы "Минск-герой", на святом для каждого белоруса месте, мы встречаем участников международного автопробега. Целями автопробега являются увековечение памяти о Великой Победе, патриотическое воспитание граждан, возрождение и развитие военно-спортивных традиций, пропаганда и популяризация технических и военно-прикладных видов спорта. Уверен, что международный автопробег послужит делу дальнейшего укрепления дружбы между братскими славянскими народами и общественными объединениями, патриотическому воспитанию подрастающего поколения, молодых защитников Отечества. Память о Великой Победе спланивает белорусов и делает единой и сильной нацией. Наш долг, наша священная миссия – сохранить правду о той войне, о легендарном подвиге советского народа и мы приложим для этого все свои силы".

Ивану Дырману вторил генерал-полковник запаса Александр Колмаков, который в своем выступлении сказал: "Память о тех, кто спас мир, говорит, что подобное не должно повториться. Идеология нацизма не имеет права на жизнь и все поползновения выплеснуть эту идеологию должны пресекаться в зародыше. Решающий вклад в Великую Победу и освобождение Европы внесла советская армия, в которой бок о бок сражались братские народы, входившие в состав Советского Союза. Это наша общая победа и ее никому не отнять!".

На митинге также выступил ветеран Великой Отечественной войны, ветеран ДОСААФ Беларуси, майор в отставке Лев Шейнкман, который рассказал о своих дорогах славы второй мировой и как ковалась Великая Победа им и его товарищами на полях сражений.

В рамках мероприятия непосредственно у стелы прошел брифинг руководства ДОСААФ России и Беларуси, других участников международного автопробега с представителями всех отечественных республиканских телеканалов и информагентств, а также ряда зарубежных СМИ.

Сразу после митинга участники международного автопробега возложили венки и цветы к стеле "Минск–город–Герой" и посетили Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны. Затем они заняли места в машинах, которые организованно выстроились в колонну и проследовали далее по маршруту автопробега. Во время следования по нашей стране участники автопробега посетили такие святые для всех белорусов места, как мемориальные комплексы "Брестская крепость–Герой" и "Хатынь".

Возле музея защитников Брестской крепости участники автопробега провели митинг, во время которого председатель РОО "Дух Эльбы" полковник запаса Зарина Вашурина передала в дар комплексу "Брестская крепость–Герой" парадный мундир своего отца – генерал-лейтенанта Петра Вашурина. Он в 1945 году был участником встречи на Эльбе, а позже – одним из основателей этого знаменитого мемориала в Бресте.

В Польше в колонну «вошел» полицейский вертолет

Сразу после пересечения границы Польши в районе Тересполя сводную автоколонну встречали польские журналисты. До гостиничных комплексов участники автопробега добирались в сопровождении полицейских машин и вертолета. В Варшаве участники автопробега возложили венки к мемориалу павшим освободителям Польши, где лежат 24 тысячи бойцов отдавших свою жизнь за освобождение этого города. Досаафовцы побывали в Посольстве России. После долгой дороги они приготовили обед на полевой кухне, которую установили прямо на территории российского посольства. Здесь они хлебосольно угощали всех участников мероприятия, в том числе, российскую диаспору Варшавы и поляков, которые пришли выразить свою благодарность потомкам освободителей.

– Нужно делать все возможное, чтобы не забыли, кто победил во Второй мировой войне. Ведь восемьдесят процентов нацистов было уничтожено именно благодаря народам Советского Союза, это общая победа славян! – сказал польский историк Мачей Пореба во время общения с досаафовцами.

В столице Польши автолюбители прибыли на территорию Русского дома науки и культуры. Здесь в благодарность за оказанное гостеприимство и теплый прием участники экспедиции организовали концерт артистов ансамбля песни и пляски войск военно-космической обороны России, которые специально для этого прилетели из Москвы. Кстати, так получилось, что солист ансамбля Владимир Бараев выступал на сцене в свой день рож-

(Окончание на стр. 4)





(Окончание. Начало на стр. 1)

дения и отметил его блестящим исполнением патриотических песен для почетных гостей разных национальностей. Здесь были ветераны Второй мировой войны и других военных конфликтов, члены общественных польских организаций, дипломаты России и Беларуси и русской диаспоры Варшавы.

Открыл концерт первый заместитель председателя ДОСААФ России Владимир Константинов. «Наши отцы и деды вместе уничтожали коричневую чуму. Нас объединяет единая скорбь и ответственность за эту Великую Победу. Поэтому мы должны через всю жизнь в наших сердцах пронести память об этой страшной войне», – сказал Владимир Константинов.

По пути в Торгау участники автопробега сделали остановку в Болеславце, где почтили память советских воинов, погибших на польской земле. В Болеславце похоронено около 150 участников Великой Отечественной войны, из них 42 Героя Советского Союза. Город известен еще со времен войны 1812 года – здесь похоронено сердце одного из великих русских полководцев – Михаила Илларионовича Кутузова.

В центре мемориала находится его могила. Умер фельдмаршал в 1813 году во время заграничного похода русской армии. Тогда тело Михаила Илларионовича забальзамировали, привезли в Санкт-Петербург и похоронили в Казанском соборе. Но сердце Кутузова осталось в Болеславце, здесь оно и покоится, в небольшом серебряном сосуде, рядом с могилой. На ней возвышается памятник, выполненный в форме круглой обломленной, как жизнь, колонны. На постаменте надпись на немецком и русском языках: «Князь Кутузов Смоленский, переселился из сей жизни к спанью 16 апреля 1813 года».

После освобождения Польши от немецких захватчиков военнослужащие Красной Армии положили к подножию монумента плиту с текстом: «Здесь покоится сердце Михаила Илларионовича Кутузова, великого русского патриота и полководца, войска которого освободили свою родину от наполеоновского нашествия 1812-1813 годов».

К могиле Михаила Кутузова участники экспедиции «Дорогами славы» вместе с польскими реконструкторами возложили венки и цветы. Священник автопробега отец Александр провел молебен по усопшим российским и советским воинам, бойцам Войска Польского и стран антигитлеровской коалиции.

В Германии вновь повстречались союзники

Затем участников автопробега «Дорогами славы» ждала Германия. Они наконец победно проехали по улицам древнего немецкого города Торгау, где весной 1945 года бойцы Красной Армии встретились с союзниками-американцами. Реконструкторы доставили сюда раритетную технику и исполнили песни времен войны, поддерживавшие дух советских бойцов на пути к Берлину.

– Те люди, которые сегодня хотят переписать историю, увидев массовость «Бессмертного полка», поймут, что они просто не в состоянии что-то сделать, – уверен участник автопробега Андрей Петяев.

Оказывается, что к празднику Великой Победы подготовились не только участники авторобега. В этот день в Торгау открылась уникальная экспозиция, посвященная юбилею встречи Красной Армии с войсками союзников. На обозрение выставили фотографии этого исторического события. Кроме того, российская общественная организация «Дух Эльбы» передала в местный музей стенд с обращением членов этого объединения к жителям города. В обращении был призыв к гражданам Германии помнить Победу и дружить друг с другом. Примечательно и очень символично, что первым выставку посетил ветеран Великой Отечественной войны и участник той далекой исторической встречи на Эльбе Михаил Вологдин.

– Здесь тепло было в те дни, очень тепло. Многие хотели купаться даже, но был строгий приказ – никаких купаний! – вспоминает ветеран.

После открытия экспозиции участники автопробега отправились на прогулку по городу. Как оказалось, в Торгау можно обнаружить немало свидетельств событий военных лет. Так, на фасадах некоторых исторических зданий до сих пор сохранились указатели для военнослужащих на русском языке. На одном из домов можно увидеть надпись – «Кухня 2-го батальона». Кроме того, Торгау гораздо ближе России, чем могло бы показаться: например, символом древнего города является медведь. Об этом свидетельствуют даже установленные для туристов указатели – следы медвежьих лап на брусчатке.

После экскурсии в Торгау стартовал «Русский день». Открылся он традиционным обедом, приготовленным на полевой кухне, гостей накормили настоящими русскими щами. Позже состоялся праздничный концерт.

25 апреля этого года исторической встрече на Эльбе исполнилось ровно семьдесят лет. Тогда в 1945 году в Торгау соединились в одну мощную силу американские и советские войска. Спустя семь десятилетий в этот день в торжественных мероприятиях в немецком городке приняли участие ветераны боевых действий и участники патриотического автопробега «Дорогами Славы».

Организаторы праздника с помощью масштабной исторической реконструкции детально воссоздали знаменитую встречу на Эльбе (с ее форсированием) американских и советских войск. Много лет назад успешное наступление союзников сыграло свою роль в победе советского народа над фашистской Германией. Спустя ровно 70 лет в Торгау встретились и настоящие участники тех событий – бывший советский солдат Михаил Вологдин и американец Чет Ястржемский, которым было что вспомнить о тех временах.

В Торгау есть кладбище, которое напоминает о событиях 1945 года, когда сотни красноармейцев погибли на поле боя. Участники автопробега «Дорогами славы» возложили венки к монументу советским солдатам.

На праздник День Эльбы приехали тысячи человек из России, Беларуси, других стран СНГ, Польши, Германии и США. Прибывшие на фестиваль гости из славянских государств выражали свою признательность воинам-освободителям самыми разными способами. Так, например, Наталья Ведольская с мужем привезли в Торгау восьмимесячную дочку Алину.

– Мы сшили дочурке маленький военный костюм времен Великой Отечественной войны и надели на голову маленькую пилотку. Сделали мы это в честь юбилейного празднования Дня Победы, – рассказывает мама маленькой девочки Наталья Ведольская.

25 апреля на улицах немецкого городка можно было услышать звук гармонии и увидеть молодых людей, одетых в форму солдат времен Великой Отечественной войны. Скажем, санитарка Люба учила молодого бойца вальсировать. Точно такие же хрупкие девушки 70 лет назад выносили на себе под пулями раненых солдат с поля боя, спасая их от смерти.

В исторический тур по Европе некоторые участники автопробега отправились целыми семьями. Успешный московский бизнесмен Игорь Гриненко с женой и дочерью принимал участие в этой акции на крутом «Хаммере» отнюдь не ради развлечения. Игорь авторитетно заявляет: «Во-первых, нам нужно отдать дань памяти воинам, погибшим в местах кровопролитных сражений. А, во-вторых, этот автопробег является реальным фактором патриотического воспитания подрастающего поколения и моей дочки непосредственно. Мы все очень тронуты теплым приемом на белорусской земле и радушием людей, под впечатлением от очень интересных экскурсий».

Заместитель председателя ДОСААФ России, руководитель автопробега Сергей Климов подчеркнул, что главная цель автопробега была достигнута. «Своей мощной патриотической акцией мы сообщили всем людям в Европе, что в борьбе с нацизмом мы были вместе», – красноречиво отметил он. Ради этого и была проделана большая работа оборонными обществами двух братских стран, которая увенчалась успехом.





Страницы подвигов осоавиахимовцев перелистали вместе

Церемония торжественной передачи материалов в Летопись героических подвигов воспитанников ДОСААФ в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов прошла в марте в Минском государственном Дворце детей и молодежи. Здесь же состоялся гала-концерт победителей III фестиваля-конкурса песни ДОСААФ "Воину-победителю поём мы славу!"

Республиканская акция "70 страниц Великой Победы перелистаем вместе" стартовала в январе 2014 года. Более года районные и областные организационные структуры ДОСААФ осуществляли поиск, сбор и обобщение материалов о

подвигах своих земляков – воспитанников оборонного общества в годы Великой Отечественной войны. В иллюстрированном издании "Летопись, обгаренная кровью" рассказывается о подвигах 68 воспитанников ОСОАВИАХИМа Беларуси в годы

Великой Отечественной войны. Всего же в военный период 72 представителя оборонного общества нашей республики были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Открывая церемонию, председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман отметил: "ДОСААФ делает все возможное, чтобы сохранить историческую память народа, привить молодежи качества подлинного гражданина и истинного патриота. Проводимые в ходе республиканской патриотической акции "70 страниц Великой Победы перелистаем вместе!" мероприятия призваны способствовать активизации работы по патриотическому воспитанию допризывной молодежи и пропаганде героических традиций ДОСААФ".

Руководители областных организационных структур ДОСААФ доложили о проведенной работе, рассказали о наиболее ярких страницах в биографии воспитанников оборонного общества и их подвигах в годы войны. Главы областных организационных структур передали собранные материалы для оформления "Летописи героических подвигов воспитанников ДОСААФ в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 годов".

После издания в мае нынешнего года экземпляр книги "Летопись, обгаренная кровью" торжественно передан в Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны. Это издание заместителю директора музея Юрию Цыкалу в торжественной обстановке вручил заместитель председателя центрального совета ДОСААФ по идеологической и организационной работе полковник в отставке Владимир Сероштан. Владимир Алексеевич выступил перед коллективом музея и рассказал его сотрудникам о том, какие мероприятия провел ДОСААФ Беларуси в период подготовки к празднованию Великой Победы. После церемонии вручения книги Владимир Сероштан обсудил с представителями руководства музея – досаафовцами подполковником в отставке Николаем Шевченко и полковни-





ком запаса Юрием Хоменковым вопросы дальнейшего сотрудничества между музеем и ДОСААФ в рамках недавно подписанного соответствующего соглашения.

В Минском государственном Дворце детей и молодежи слова искренней признательности и благодарности за проводимую работу по сохранению памяти о героях, по гражданско-патриотическому воспитанию молодежи прозвучали в выступлении участника Великой Отечественной войны, ветерана ДОСААФ майора в отставке Льва Шейнкмана.

Памятным стал этот день для учащихся учреждения образования "Средняя школа № 2 Фрунзенского района г.Минска", которые из рук председателя центрального совета ДОСААФ получили членские билеты оборонного общества Беларуси.

Не умолкали аплодисменты во время награждения дипломантов и участников III республиканского фестиваля-конкурса патриотической песни ДОСААФ "Воину-победителю поём мы славу!", посвященного 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Накануне в Республиканском Доме ДОСААФ прошел его финал. В состав жюри вошли заведующая кафедры хорового и вокального искусства Белорусского государственного педагогического университета Алла Ниж-

никова, художественный руководитель вокально-инструментального ансамбля "Чараўніцы" Людмила Пасмурцева, руководитель вокально-хореографического ансамбля казачьей песни "Маме нравится" Николай Кириченко, начальник музыкального центра Республиканского Дома ДОСААФ Жанна Харитонович и звукорежиссер Республиканского Дома ДОСААФ Сергей Гуринович. Они определили победителей фестиваля.

В номинации "Песни военной и героико-патриотической тематики "Этих дней не смолкнет слава" гран-при завоевал дуэт в составе Ирины Жуковой и Олега Дударчика из Слонимской районной оргструктуры (РОС), а первая премия досталась Игорю Горбачеву из Несвижской РОС. В номинации "Песни о Беларуси "Слаўся, зямлі нашай светлае імя!" гран-при досталось Вадиму Лукашевичу из Ошмянской РОС, а первая премия – Андрею Кунцевичу из Партизанской РОС Минска.

"Авторская песня о ДОСААФ "ДОСААФ – школа мужества, школа побед" – в этой номинации первая премия присуждена ансамблю "Юность" из Ленинской РОС Минска. В номинации "Песни гражданской и лирической тематики "Песня остаётся с человеком" гран-при взяла Александра Макольская из Советской РОС Минска, а

первую премию – народный вокальный ансамбль "Экспромт" из Гомельской областной оргструктуры.

Не обошлось и без приза зрительских симпатий – его получил Вячеслав Курчик из Копыльской РОС. А музыкальным открытием конкурса стала исполнительница Таха Рахап, представлявшая Жлобинскую РОС. В то же время за лучшее воплощение в песенном творчестве темы патриотизма была отмечена Дарья Ковалева, а за яркое воплощение любви к родному Отечеству – Евгений Фролов. Оба они представляли Могилевскую областную оргструктуру оборонного общества. Конкурсант от Червенской РОС Михаил Щербач был поощрен за создание песенного образа современника ДОСААФ.

Логическим завершением мероприятия стал гала-концерт фестиваля. Массу положительных эмоций и заряд патриотизма получили все собравшиеся в зале от конкурсных выступлений победителей творческого конкурса. Проведенное мероприятие стало очередным вкладом ДОСААФ в формирование у подрастающего поколения гражданственности и патриотизма, способствовало дальнейшему укреплению преемственности поколений и росту авторитета оборонного общества в стране.



Помнить будем на века как сражалась непокоренная Беларусь



Месячник оборонно-патриотической и спортивно-массовой работы ДОСААФ, посвященный 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, был торжественно открыт в первой половине апреля в Зале Победы Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны.

Участниками мероприятия в музее были: руководство центрального совета ДОСААФ, ветераны Великой Отечественной войны – ветераны оборонного общества Беларуси, руководители и сотрудники Организационной структуры ДОСААФ города Минска и Минской области. Также в Зал Победы пришли представители общественных объединений, входящих в Центр по патриотическому воспитанию молодежи и члены молодежного клуба «Патриот», действующие при Республиканском Доме ДОСААФ.

Митинг открыл председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман. Он отметил, что в людской памяти живет слава о воинах Великой Отечественной войны, их подвигах и беззаветной преданности Родине. "Наша Победа – это символ доблести и славы советского народа в Великой Отечественной войне, – подчеркнул Иван Дырман. – Всеми миру известно как сражалась непокоренная Беларусь. В целях пропаганды и увековечения подвига белорусского народа в Великой Отечественной войне, формирования и укрепления у членов оборонного общества чувства патриотизма и проводится месячник оборонно-па-



триотической и спортивно-массовой работы, посвященный Дню Победы."

Воспитанники ОСОАВИАХИМа (предшественника ДОСААФ) своими героическими подвигами внесли огромный вклад в разгром немецко-фашистских захватчиков. Только в оборонных организациях БССР в предвоенные годы были подготовлены сотни летчиков и десятки тысяч парашютистов, стрелков-снайперов, радистов, водителей из числа допризывной молодежи. Они впоследствии внесли большой вклад в общую победу над врагом. 72 воспитанника оборонного общества Беларуси удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Среди них дважды Герой Советского Союза Павел Головачев, Герои Советского Союза Александр Горовец (в одном бою сбивший 9 самолетов врага) и Борис Ковзан – единственный в мире летчик, совершивший 4 воздушных тарана и после этого оставшийся в живых.

В ходе проведенного оборонным обществом месячника во всех областях и районах Беларуси проведены Дни ДОСААФ, Дни открытых дверей, авто- и мотопробеги по местам боевой славы белорусского народа. Повсеместно прошли тематические вечера и уроки мужества, встречи и чествования ветеранов войны и Вооруженных Сил, воинов-интернационалистов. В этот период прошли спортивные соревнования по стрелковому и судомодельному спорту, плаванию в ластах и скоростной радиотелеграфии, картингу, автомобильному кроссу и трековым автомобильным гонкам. И, естественно, что все старты ДОСААФ посвятило главному событию 2015 года – юбилею Великой Победы.

ДОСААФ активно занимается патриотическим воспитанием молодежи. В 2014 и 2015 годах оборонное общество провело более двух тысяч мероприятий патриотической направленности в рамках масштабных республиканских акций, приуроченных годовщинам Великой Победы.

Во время открытия месячника из рук главы оборонного общества генерал-майора запаса Ивана Дырмана билеты члена ДОСААФ получили учащиеся ГУО «Средняя школа»

№148» Минска Дмитрий Ахрамович, Дмитрий Зеленко, Святослав Каждан, Александр Клишевский, Дмитрий Комар, Никита Кочетков, Максим Михайловский, Николай Семченко, Георгий Ширяев и Андрей Ярошевич. В свою очередь удостоверения Почетного члена ДОСААФ Иван Васильевич вручил тренеру-преподавателю СДЮСТШ по стрелковому спорту ДОСААФ Наталье Гулевич, специалисту по идеологической и организационно-кадровой работе Заводской РОС ДОСААФ Минска Владимиру Елагину, заведующему складом Республиканского спортивно-технического комплекса ДОСААФ Петру Жолудю и ведущему специалисту Минского аэроклуба ДОСААФ Алексею Масюку.

Дружными аплодисментами встретили участники мероприятия вручение билета члена ДОСААФ современного образца участнику Великой Отечественной войны полковнику в отставке Григорию Конвисеру. Дело в том, что у Григория Яковлевича это уже третий членский билет оборонного общества. Первый и второй билеты у ветерана ДОСААФ за подписями, соответственно руководителей оборонного общества СССР маршалов Семена Буденного и Александра Покрышкина. И вот теперь у ветерана войны есть удостоверение за подписью главы ДОСААФ Республики Беларусь генерал-майора запаса Ивана Дырмана.

На мероприятии в музее также выступили участник Великой Отечественной войны, член Союза писателей Беларуси, поэт полковник в отставке Николай Иванов и председатель Координационного совета общественных объединений и политических партий Минского областного исполнительного комитета Мария Худая. А председатель Организационной структуры ДОСААФ Минска и Минской области полковник запаса Александр Драгун за активную работу вручил грамоты и пневматические винтовки представителям лучших первичных организаций ДОСААФ Минщины.

Выступая в Зале Победы, заместитель председателя центрального совета ДОСААФ



полковник в отставке Владимир Сероштан отметил, что оборонное общество и Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны связывают давние узы плодотворного сотрудничества. Тем более, что некоторые сотрудники этого музея, такие как подполковник в отставке Николай Шевченко, полковник запаса Юрий Хоменков и некоторые другие, раньше успешно трудились на ответственных постах в организациях ДОСААФ. Что и говорить, если сам директор главного музея страны генерал-майор запаса Николай Скобелев, еще не так давно руководил Республиканским Домом ДОСААФ.

Именно поэтому во время открытия месячника состоялось подписание соглашения между ДОСААФ и Белорусским государственным музеем истории Великой Отечественной войны об организации совместной деятельности в рамках гражданско-патриотического воспитания населения страны. Свои подписи под этим документом поставили генерал-майоры запаса Иван Дырман и Николай Скобелев.

После официальной части мероприятия перед досаафовцами разных поколений с песней «Победа» выступил солист творческого коллектива музыкального центра Республиканского Дома ДОСААФ, лауреат республиканских и международных конкурсов Александр Артемьев. Затем для участников мероприятия была организована экскурсия по залам Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны.





Низкий поклон ветеранам войны

В мае в Республиканском Доме ДОСААФ состоялось торжественное собрание, посвященное 70-летию Великой Победы, на котором чествовали досаафовцев – ветеранов Великой Отечественной войны. В мероприятии приняли участие председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман, коллектив центрального аппарата, представители минских структур и организаций оборонного общества, а также члены молодежного клуба «Патриот», действующего при Республиканском Доме ДОСААФ.



При входе в Республиканский Дом ДОСААФ ветеранов и других гостей мероприятия встречали девушки в белорусских национальных костюмах, которые вручали всем символы Дня Победы – переплетенные ленты цветов Государственного флага Республики Беларусь с белыми яблоневыми цветками. В фойе звучали народные музыкальные композиции в исполнении фольклорного ансамбля «Весьлуха», а в самом актовом зале – музыка военного времени. Здесь же всем гостям был продемонстрирован хроникально-документальный видеофильм о Великой Победе.

Ведущая мероприятия – специалист по культурно-художественной работе Республиканского Дома ДОСААФ Елена Леонтьева под звук фанфар объявила о начале торжественного собрания и представила почетных гостей. Елена Леонтьева подчеркнула, что ДОСААФ проводит большую работу по подготовке юношей к службе в Вооруженных Силах. При этом, основное внимание уделяется воспитанию молодежи на примерах мужества и героизма воинов в годы Великой Отечественной войны, формированию у подрастающего поколения гордости за нашу славную историю, воспитанию граждан подлинными наследниками Великой Победы.

Первому слову для выступления было предоставлено председателю центрального совета ДОСААФ генерал-майору запаса Ивану Дырману. Он доложил ветеранам, что в преддверии юбилея Победы оборонное общество провело целый ряд патриотических мероприятий. Важнейшими из них стали республиканские патриотические акции «Наследники Великой Победы» и «70 страниц Великой Победы перелистаем вместе!», месячник оборонно-патриотической и спортивной работы, посвященные славному юбилею.

В ходе акций во всех областях и районах Беларуси прошли Дни ДОСААФ и Дни открытых дверей, авто- и мотопробеги по местам боевой славы белорусского народа, тематические вечера и уроки мужества, встречи и чествования ветеранов войны и Вооруженных Сил, воинов-интернационалистов. Оборонным обществом проведен третий республиканский фестиваль-конкурс патриотической песни «Воину-победителю поём мы славу!». Участие в конкурсе приняли сотни молодых талантливых исполнителей из всех регионов Беларуси. Проведены спортивные соревнования по стрелковому и судомодельному спорту, плаванию в ластах и скоростной радиотелеграфии, картингу, автомобильному кроссу.

В апреле ДОСААФ Республики Беларусь и России провели международный патриотический автопробег «Дорогами славы», посвященный 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и встрече на Эльбе войск союзников стран-участниц антигитлеровской коалиции. Маршрут автопробега проходил по территории Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Польша и Федеративной Республики Германия. Главными целями автопробега стали увековечение памяти о Великой Победе и патриотическое воспитание граждан.

Участники автопробега возложили венки и цветы к памятникам и обелискам советских воинов, павшим в боях за свободу



мотами целый ряд артистов творческого коллектива музыкального центра Республиканского Дома ДОСААФ за вклад в культурно-нравственное воспитание населения и активное участие в мероприятиях, посвященных празднованию 70-летия Великой Победы. Особенно тепло был поздравлен активный участник концертов, организуемых ДОСААФ в разных уголках Беларуси, Александр Артемьев, которому недавно исполнилось 60 лет.

Глава оборонного общества выполнил еще одну приятную миссию. Ряду сотрудников центрального аппарата и столичных организаций ДОСААФ он вручил медали «70 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945».

Затем слово для выступления было предоставлено ветерану Великой Отечественной войны, ветерану ДОСААФ Беларуси, участнику стратегической наступа-

триотической песни ДОСААФ 2015 года Полины Гахович, которая исполнила песню «Мой папа – офицер». Несколько песен блестяще исполнил знаменитый женский вокально-инструментальный ансамбль «Чараўніцы» и под занавес концерта ярко и мощно выступил задорный ансамбль казачьей песни «Маме нравится». А завершилось мероприятие легендарной песней «День Победы» в исполнении Александра Артемьева.

После этого состоялось фотосъемка участников торжественного мероприятия. Затем ветераны смогли непосредственно пообщаться с руководством ДОСААФ, более подробно узнать о сегодняшнем дне общественного объединения, а также вспомнить годы военного лихолетья и упомянуть своих боевых товарищей.



ду и независимость нашей Родины и стран Европы, приняли участие в праздничных мероприятиях в городе Торгау (Германия).

Все это говорит о том, что ДОСААФ бережно хранит память о Великой Отечественной войне, растит молодежь на примерах мужества и героизма наших земляков, настойчиво готовит юношей к службе в армии.

Руководитель ДОСААФ тепло поздравил ветеранов и подчеркнул: «Источником духовных и моральных сил для белорусского народа всегда был и будет бесценный опыт поколения победителей. Всей своей жизнью и подвигом они показали пример гражданской доблести и беззаветного служения Отечеству».

Затем была объявлена минута молчания, после которой генерал-майор запаса Иван Дырман вручил ветеранам ценные подарки и цветы. Он также награждал гра-

тельной операции «Багратион» майору в отставке Льву Шейнкману. Он не только рассказал о трудных годах военного лихолетья, но и проникновенно исполнил душевную фронтовую песню.

Эту тематику вскоре поддержал солист музыкального центра Республиканского Дома ДОСААФ, лауреат международных и республиканских конкурсов Александр Артемьев, исполнивший песню «Пехота». Затем задорные белорусские песни спели артисты фольклорного ансамбля «Весялуха». Гости тепло принимали выступление инструментального дуэта в составе лауреата республиканского конкурса Вячеслава Ивашко (баян) и лауреата всесоюзного и международных конкурсов Татьяны Шумаковой (цимбалы), которые исполнили композицию «Коробейники».

Овации звучали после выступления юного лауреата фестиваля-конкурса па-





НЕ ЗАРАСТЕТ ТРОПА К КУРГАНУ СЛАВЫ

В мае досаафовцы Минщины приняли участие сразу в нескольких патриотических мероприятиях у мемориального комплекса «Курган Славы» в Минском районе. 8 мая здесь состоялись торжественные мероприятия, посвященные 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. А 14 мая прошла церемония проводов в армию призывников региона.



8 мая в мероприятиях приняли участие глава Администрации Президента Республики Беларусь Александр Косинец, государственный секретарь Совета безопасности Республики Беларусь Александр Межуев, депутаты Палаты представителей и члены Совета Республики Национального собрания, руководство Минского облисполкома, представители общественных организаций и политических партий.

Перед началом церемонии над Курганом Славы пролетел вертолет Ми-2 Минского аэроклуба ДОСААФ, который пронес развевающийся Государственный флаг Республики Беларусь. Духовой оркестр Министерства обороны исполнил Государственный гимн страны.

В ходе торжественных мероприятий председатель Минского облисполкома Семеном Шапиро и почетные гости возложили венки и цветы к подножию мемориального комплекса «Курган Славы». Состоялась церемония вручения знамени таможене «Минск-2» и принесение присяги ее сотрудниками. Она завершилась плац-парадом роты Почетного караула, творческими

поздравлениями артистов, молодежным флеш-мобом «Победа-70».

Возле мемориального комплекса «Курган Славы» работали тематические выставки, в том числе Организационной структуры ДОСААФ города Минска и Минской области. На ней были представлены учебные автомобили из Центральной, Ленинской, Фрунзенской, Дзержинской РОС и Молодечненской ООС ДОСААФ. Здесь же разместили авиамодели из Борисовской ООС ДОСААФ, автомодели из Советской и Фрунзенской РОС ДОСААФ Минска, судомодели из Молодечненской ООС и Дзержинской РОС ДОСААФ, автоматизированные модели из Ленинской РОС ДОСААФ, карты и внедорожные мотоциклы из Московской и Центральной РОС ДОСААФ столицы.

Сотрудники областного совета ДОСААФ раздавали воздушные шары с логотипом оборонного общества, визитные карточки с приглашением обучаться в автошколах государственно-общественного объединения.

Начальник главного управления идеологической работы Минского облисполкома Руслан Трухан вручил юбилейную медаль «70 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945» заместителю председателя Организационной струк-

туры ДОСААФ города Минска и Минской области Александру Дубовику.

Впервые за историю подобных выставок состоялись показательные выступления по военно-прикладным дисциплинам членов первичной организации оборонного общества «Защитник Отечества» под руководством военнослужащего запаса Игоря Лазарева (Смолевичская ООС ДОСААФ). Юноши и девушки продемонстрировали навыки разборки-сборки автомата, снаряжения магазина патронами, облачения в общевойсковой защитный комплект. В установленных палатках была реконструирована работа радистов штаба и медицинского пункта полка в годы Великой Отечественной войны. Девушки, одетые в форму зенитчиц, исполнили несколько песен прямо в «полевых условиях». Все это привлекало участников и гостей к выставке ДОСААФ.

Председатель Организационной структуры ДОСААФ города Минска и Минской области полковник запаса Александр Драгун рассказал высокопоставленным должностным лицам об экспонатах выставки учебной и спортивной техники, достижениях



спортсменов ДОСААФ на республиканских и международных соревнованиях. Он проинформировал губернатора Минской области Семена Шапиро и сопровождающих его лиц о выполнении областной оргструктурой государственно-значимых задач по патриотическому воспитанию молодежи, подготовке специалистов для силовых структур и народного хозяйства, развитию технического творчества учащихся.

14 мая нынешнего года возле мемориального комплекса «Курган Славы» Организационная структура ДОСААФ города Минска и Минской области организовала выставку учебной и спортивной техники в честь торжественной церемонии отправки призывников в Вооруженные Силы и другие силовые структуры Республики Беларусь. На выставке вновь были показаны учебные автомобили, автомодели, автоматизированные модели, авиамодели, карты и мотоциклы из организаций оборонного общества Минщины и СДЮСТШ по автотоспорту ДОСААФ. Выставку посетили начальник главного управления идеологической работы Минского облисполкома Руслан Трухан, начальник управления образования Минского облисполкома Галина Казак, заместитель председателя Смолевичского районного исполнительного комитета Александр Шлыков, военный комиссар Минской области Николай Кривченя и учащиеся общеобразовательных школ области. Гости выставки с интересом ознакомились с учебной и спортивной техникой районных орструктур ДОСААФ, работой спортивных секций по техническим видам спорта в автошколах оборонного общества.

В этот день у Кургана Славы пятнадцати учащимся военно-патриотического класса первичной оргструктуры ГУО «Средняя школа № 16 г.Борисова» были вручены членские билеты ДОСААФ. Спортсмены секции авиамodelьного спорта Борисовской ООС ДОСААФ продемонстрировали воздушный бой трех моделей копий самолетов Второй мировой войны.



Он был хорошим сыном и настоящим моряком-подводником

В Минске почтили память уроженца города Пинска, старшего помощника командира атомного подводного ракетного крейсера (АПРК) К-141 "Курск" капитана 2 ранга Сергея Дудко, трагически погибшего при исполнении служебного долга в августе 2000 года в Баренцевом море. На мероприятие из Санкт-Петербурга прибыла мать подводника Софья Дудко. День памяти провело ОО "Белорусский союз военных моряков" (БСВМ), которым руководит контр-адмирал запаса АПЛ "Курск" Зигмунд Жабко, при поддержке центрального совета ДОСААФ Республики Беларусь.



Память о белорусском подводнике живет в Санкт-Петербурге

В августе 2000 года в водах Баренцева моря проходили учения. В них участвовало несколько подводных лодок Северного флота. В том числе и многоцелевая атомная подлодка "Курск" с экипажем 118 человек. Когда первая часть программы учений была успешно отработана, гидроакустики кораблей сопровождения неожиданно зафиксировали шум взрывов. После этого связь с "Курском" прервалась, подлодка "легла на грунт"...

О произошедшей трагедии спустя несколько часов официально сообщили средства массовой информации. За тем, что происходило в те дни в Баренцевом море, следил у экранов телевизоров весь мир. Убитые горем матери и жены моряков со всей страны съехались к месту трагедии. Среди них была и София Петровна Дудко. К сожалению, все моряки-подводники "Курска" погибли, честно исполнив свой воинский долг.

После того, как на воду Баренцева моря были спущены траурные венки, самым главным для всех родных экипажа погибшей подлодки стало слово "память".

Старший помощник командира атомного подводного ракетного крейсера К-141 "Курск" капитан 2 ранга Сергей Дудко вырос в семье подводников. Его родители – белорусы, уроженцы Брестской области. По инициативе международной общественной организации "Российско-белорусское братство" одной из школ Санкт-Петербурга было решено присвоить имя погибшего подводника. Выбор пал на школу № 134 Красногвардейского района Северной Пальмиры.

Мероприятия, посвященные памяти Сергея Дудко и других моряков, погибших на "Курске", были приурочены к 70-летию

освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков. На здании школы открыли мемориальную доску. Республика Беларусь подарила учебному заведению укомплектованный современным оборудованием компьютерный класс. В школе № 134 открыли музей подводников АПЛ "Курск".

В один из дней рождения Сергея Дудко в школе № 134 Санкт-Петербурга собрались морские офицеры, убеленные сединами адмиралы, молодые ребята в матросских робах и бескозырках. Открыл памятную встречу заместитель председателя исполкома МОО "Российско-белорусское братство" Виктор Воронков. Он сказал: "С согласия матери героя мы, его земляки, стали как бы частью семьи Дудко. Его светлое имя, его подвиг вели нас вместе, а день рождения из семейного праздника превратился в наш общий. Имя Сергея Дудко, как ниточка, связывает два братских народа России и Беларуси".

Ученики начальной школы исполнили песню-реквием "Курск", написанную композитором Евгением Лебедевым на слова капитана 3 ранга Александра Ульянова.

Поклониться матери героя-подводника пришли нахимовцы вместе с начальником Нахимовского военно-морского училища

контр-адмиралом Александром Букиным. Он отметил, что редко агитирует молодежь идти на службу в подводный флот, потому что это очень трудная работа, которая должна быть выбрана осознанно, с пониманием всей ответственности.

– Каждый, кто надевает на плечи погоны и выбирает путь защитника Отечества, должен осознавать, что при исполнении служебного долга он может погибнуть, – сказал контр-адмирал Михаил Кузнецов (в 2000 году он командовал дивизией подводных кораблей, в которую входил и "Курск"). – Никто из 118 человек, находившихся на "Курске", не виноват в случившейся трагедии: к сожалению, есть в нашей жизни господин случай – и никуда от него не уйти. Члены экипажа "Курска" до конца выполнили свой долг перед Родиной, свою боевую задачу. Они достойны нашей благодарной памяти!

На встречу приехал и учитель Сергея Дудко – преподаватель Высшего военно-морского инженерного института радиоэлектроники им. Попова капитан 1 ранга, профессор Виктор Ковальчук. "Он был хорошим сыном и хорошим курсантом, – рассказал профессор. –

Учился отлично, был дисциплинированным, как это положено военному, и стал высококлассным специалистом. Память о нем увековечена на мемориальной доске в институте".



Из Кронштадтского морского кадетского корпуса приехали кадеты вместе со своим педагогом майором Людмилой Капелюш. Они спели знаменитую "Аврору" и им подпевал весь зал. Покорили всех своим исполнительским мастерством белорусские студенты Санкт-Петербургской консерватории Мария Белокурская и Николай Ковальчук.

Помнит Сергея Дудко и родная Беларусь

В проведенном Дне памяти Сергея Дудко в Минске приняли участие подводники контр-адмирал запаса Александр Мочайкин и член правления Белорусского союза военных моряков (БСВМ) капитан 1 ранга в отставке Анатолий Стащёнок, председатель Партизанской районной организации Минской городской организации ОО "БСВМ" главный корабельный старшина в отставке Владимир Качура, член ОО "БСВМ", начальник пресс-центра ДОСААФ капитан 2 ранга запаса Андрей Дроб и другие военные моряки.

Начался День памяти с открытия в средней школе №134 города Минска международной выставки детского рисунка памяти экипажа АПРК "Курск" "Мой подарок Сергею". Все работы были выполнены ребятами среднеобразовательной школы №134 имени Сергея Дудко Санкт-Петербурга.

В актовом зале минской СШ №134 ученики и преподаватели дали концерт, посвященный памяти экипажа атомной подводной лодки "Курск". Активное участие в нем приняли воспитанники кадетских классов школы. Член Международной организации ветеранов подводного флота капитан 1 ранга в отставке Анатолий Стащёнок исполнил свою авторскую песню в память о моряках атомохода "Курск". Тематическую часть мероприятия вел главный корабельный старшина в отставке Владимир Качура.

Кадеты, преподаватели и руководство школы просмотрели фильм "Точка памяти" о пребывании делегации Белорусского союза военных моряков на месте гибели атомохода "Курск" в Баренцевом море. Софье Дудко, ветеранам флота и их родственникам школьники вручили цветы. В свою очередь Софья Дудко и Владимир Качура за активную военно-патриотическую работу наградили грамотами МОО "Российско-белорусское братство" директора ГУО "Средняя школа №134 г.Минска" Елену Позенко и других представителей этого учебного заведения.

Затем Софья Дудко и делегация белорусских военных моряков посетили Морской клуб "32 румба" в Минске на проспекте Победителей, 75. Методист Любовь Полещук провела экскурсию для почетных гостей, рассказала о деятельности клуба по пропаганде морской истории и флотских традиций. Он был открыт 12 сентября 2008 года. Большую работу по созданию и становлению Морского клуба "32 румба" провел моряк Краснознаменного Тихоокеанского флота капитан-лейтенант в отставке Александр Жигальский. Основу музейного



фонда составили его личные вещи. Некоторые экспонаты клубу передали военнотруженики радиопередачи дальней связи "Антей" Военно-морского флота России. Эта воинская часть дислоцируется в Беларуси.

В настоящее время в Морском клубе "32 румба" насчитывается более 100

Во время посещения Морского клуба Софья Дудко вручила грамоту за активное участие в международной выставке детского рисунка памяти экипажа АПРК "Курск" юной художнице Екатерине Качуре.

Кульминацией мероприятий Дня памяти стало открытие Софьей Дудко экс-



экспонатов – подлинников. Среди них – модели старинных кораблей, судовой колокол, образцы морских узлов, сигнальные флаги кораблей, компас, барометр, образцы формы одежды офицеров и матросов, многое другое. Здесь есть экспозиция "Морская история Беларуси". А центральной экспозицией клуба является объемная панорама "Освобождение города Пинска", которую создал художник Олег Чирко. Основную ее часть составляет история Днепровской и Пинской флотилий, действовавших на реках Белоруссии с 1914 по 1944 годы.

Нужно отметить, что из числа уроженцев Белоруссии 70 человек стали адмиралами, более 20 моряков удостоены высокого звания Героя Советского Союза, награждены орденами Ушакова и Нахимова.

паната, посвященного экипажу атомной подводной лодки "Курск" в Белорусском государственном музее истории Великой Отечественной войны. Экспонат представляет собой фрагмент корпуса атомного подводного ракетного крейсера (АПРК) К-141 "Курск", погибшего в августе 2000 года в Баренцевом море. В открытии экспоната участвовали представители Минской городской организации Белорусского союза военных моряков.

Когда официальная часть завершилась, для Софьи Дудко, всех участников Дня памяти, а также кадетов и преподавателей СШ №134 была проведена экскурсия по Белорусскому государственному музею истории Великой Отечественной войны.

Экскурсия для военных атташе



В марте пять минских организаций ДОСААФ радушно приняли у себя высоких гостей в погонах из ближнего и дальнего зарубежья.

С деятельностью ДОСААФ знакомились представители военно-дипломатического корпуса, аккредитованные при Министерстве обороны Республики Беларусь и члены их семей. Наряду с военными атташе в состав делегации вошли представители управления международного военного сотрудничества Министерства обороны полковник Виктор Болсуновский, подполковник Сергей Кузнецов и капитан Алексей Потоня. Сопровождал высоких гостей по структурам оборонного общества главный специалист центрального совета ДОСААФ капитан 2 ранга запаса Андрей Дроб.

Первым пунктом ознакомления военных атташе с оборонным обществом Беларуси стал Республиканский Дом ДОСААФ. Здесь гостей встречал председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман. Он рассказал о государственно-значимых задачах, многогранной деятельности и успехах оборонного общества.

ДОСААФ сегодня – это более 117 тысяч членов, входящих в 1750 первичных организаций. В оборонном обществе действуют

6 областных и более ста районных и им равных организационных структур, где трудятся свыше трех тысяч штатных работников. ДОСААФ представлен почти во всех районах страны и в ближайшее время охватит своим влиянием остальные. Такую задачу 21 июня 2014 года перед оборонным обществом поставил Президент Республики Беларусь, во время посещения Минского аэроклуба ДОСААФ в связи с 80-летием этой организации.

Военные атташе и члены их семей посмотрели видеofilm "ДОСААФ в жизни страны", видеоролики о технических видах спорта, развиваемых оборонным обществом.

Директор Республиканского Дома ДОСААФ полковник запаса Михаил Пинчук рассказал военным атташе о деятельности главного очага культуры оборонного общества. В нем активно действует Центр общественных объединений по патриотическому воспитанию молодежи, объединяющий более 30 общественных организаций патриотической направленности. Свыше 20 учебных учреждений входят в молодежный клуб "Патриот". В Республиканском Доме ДОСААФ успешно работают музыкальная

студия, действует студия аудио- и видеозаписи.

В актовом зале Республиканского Дома ДОСААФ состоялся небольшой концерт, подготовленный силами творческого коллектива музыкального центра. Перед гостями выступили лауреат III фестиваля-конкурса песни ДОСААФ Полина Гахович, вокально-хореографический ансамбль казачьей песни "Маме нравится", музыкальная группа "Ва-банк", оперный певец Александр Краснотубский, ряд других артистов.

Гости побывали также в Музее истории ДОСААФ. Экскурсию по нему провел начальник музейного сектора ветеран Вооруженных Сил и ДОСААФ полковник в отставке Александр Лабунский.

Экскурсия по музею впечатлила военных атташе. Все желающие смогли сфотографироваться на память с макетами стрелкового оружия. А глава делегации – военный атташе при Посольстве Сирийской Арабской Республики в Республике Беларусь генерал-майор Самер Арнус - сделал запись в Книге почетных гостей музея.





Вторым пунктом знакомства военных атташе с ДОСААФ стала столичная Московская районная организационная структура оборонного общества, которой руководит офицер запаса Алексей Жуковец.

На автодроме организации член Национального олимпийского комитета, заместитель председателя центрального совета ДОСААФ полковник запаса Алексей Мирошниченко рассказал о спортивной составляющей оборонного общества. ДОСААФ развивает 19 авиационных и технических военно-прикладных видов спорта, в которые входят 55 спортивных дисциплин. Ими занимаются более 18 тысяч детей и взрослых. В прошлом году спортсмены ДОСААФ приняли участие в 48 чемпионатах, Кубках мира и Европы по техническим и авиационным видам спорта, завоевав 211 медалей: 88 золотых, 75 серебряных и 48 бронзовых.

В Московской РОС ДОСААФ гости побывали на тренировке картингистов и спортсменов, занимающихся фигурным вождением мотоцикла. Эту секцию уже многие годы ведет самый возрастной действующий спортсмен по мотоспорту Олег Макогон.

Военным атташе показали также организацию учебного процесса по обучению вождению автомобиля. А затем все желающие приняли участие в увлекательных соревнованиях по стрельбе из спортивного оружия в тире организации.

Победили в соревнованиях дочь военного атташе Сирии Амира Арнус, юный сын помощника военного и военно-воздушного атташе России Никита Алюков и старший помощник военного и военно-воздушного атташе России полковник Сергей Афанасьев.

Из Московской РОС гости направились в Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов ДОСААФ, а также в СДЮСТШ по водным видам спорта ДОСААФ. Обе организации находятся в одном здании в Минске по улице Игнатенко, 7. Военных атташе, по доброй белорусской традиции, встретили хлебом-солью девушки в национальных костюмах и руководители двух организаций – генерал-майор в отставке Анатолий Степук и Григорий Ботян.

Члены делегации ознакомились с работой секции по судомодельному спорту, побывали в учебных аудиториях центра. Они также ознакомились с процессом подготовки радиотелеграфистов для войск связи из числа призывников. Желаящим была предоставлена возможность проверить себя в знаниях Правил дорожного движения, потренироваться управлению автомобиля на компьютерном тренажере.

С деятельностью Минского аэроклуба ДОСААФ имени дважды Героя Советского Союза С.И.Грицевца военных атташе ознакомили его начальник, полковник запаса Николай Мочанский. За свою многолетнюю историю аэроклуб воспитал десятки тысяч патриотов. До начала Великой Отечественной войны он произвел 7 выпусков будущих летчиков Военно-воздушных сил, 15 из которых в последующем стали Героями Советского Союза. В послевоенный период спортсмены аэроклуба не раз становились абсолютными чемпионами мира и СССР по высшему пилотажу на самолетах, по парашютному спорту, вертолетному спорту.

Сегодня Минский аэроклуб ДОСААФ выполняет государственно-значимую задачу по первоначальной летной подготовке курсантов авиационного факультета Военной академии Республики Беларусь. Здесь активно развивается авиамодельный спорт.

Делегация военных атташе посетила уникальный в своем роде Музей авиационной техники под открытым небом, насчитывающий более сорока экспонатов. Увлекательную экскурсию провел начальник музея полковник запаса Юрий Петров.

В завершении визита каждому из зарубежных гостей были вручены на память "Вестник ДОСААФ" и выпущенный оборонным обществом календарь на 2015 год. А также свежие номера "Белорусской военной газеты. Во славу Родины", в которых специально к визиту был размещен ежемесячный разворот о жизнедеятельности оборонного общества "ДОСААФ: подготовка, учеба, воспитание".

Представители Сирии – генерал-майор Самер Арнус, Украины – генерал-майор Александр Васильев и России – полковник Сергей Афанасьев от имени всех военных атташе и членов их семей поблагодарили руководство ДОСААФ за интересную и содержательную экскурсию по организациям оборонного общества.

ГЛАВНОЕ – БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

13 октября 2014 года Президент Республики Беларусь подписал Указ №483, которым внесены изменения и дополнения в Указ от 28 ноября 2005 года № 551 "О мерах по повышению безопасности дорожного движения". Этот документ непосредственно направлен на снижение аварийности на наших дорогах (в первую очередь, на предотвращение гибели людей) и совершенствование норм Правил дорожного движения с учетом практики их применения.

В январе 2015 года эти поправки вступили в силу и по указу главы государства внесены некоторые изменения в учебный процесс всех автошкол и других учебных организаций, обучающих граждан вождению механических транспортных средств.



В автошколах на 10 часов увеличилось время практического вождения автомобиля и увеличился срок обучения. Так что теперь некоторым обучаемым, которым тяжело давалась практика, не придется брать дополнительные уроки. Ведь не секрет, что после 40 положенных часов вождения далеко не все учащиеся автошкол обретали уверенные навыки. Бывало, что из-за этого проваливали экзамены, как внутренние в автошколе, так и в ГАИ. Причем, даже те, кто впоследствии сдавали на права, по-баивались садиться за руль.

Прокомментировать данные нововведения и как они повлияют на деятельность учебных организаций оборонного общества, а также раскрыть другие параллельные вопросы, мы попросили заместителя председателя центрального совета ДОСААФ полковника запаса Виктора МАРКЕЧКО.

– Виктор Антонович, как восприняли нововведение будущие водители и те, кто сегодня обучает граждан вождению в автошколах?

– Вы, наверно, будете несколько удивлены. Данные нововведения восприняты и теми, и другими в основном положительно. Ведь все понимают главное – изменения сделаны в интересах обеспечения безопасности дорожного движения.



– Как, в частности, изменилась учебная программа? Что добавилось, а что убыло?

– Давайте все разложим по полочкам. Проект Единой программы подготовки водителей механических транспортных средств (МТС) категории В предусматривает учебный план на 220 часов. В том числе теоретических – 120 часов и практических 100 часов (из них на управление МТС с января 2015 года отводится уже не 40 как ранее, а 50 часов). В целом теоретические занятия уменьшены на 10 часов, а практические занятия по управлению МТС увеличены на 10 часов. То есть произошло перераспределение учебного времени по дисциплинам, а его общий объем как был, так и остался равен 220 часам.

Учебные часы по предметам обучения изменились таким образом: "Правила дорожного движения" – 100 часов (добавилось 6 часов), "Основы управления транспортным средством и безопасность дорожного движения" – 38 часов (уменьшились на 2 часа), "Устройство и эксплуатация автомобилей категории В" – 6 часов (снизились на 4 часа), "Управление автомобилем" – 50 часов (добавилось 10 часов). Как были, так и остались без изменений такие предметы: "Первая помощь пострадавшим при ДТП" – 16 часов, "Правовые основы дорожного движения" – 8 часов.





На экзамен в учебной организации теперь отводится лишь два часа вместо прежних четырех.

Обучение управлению МТС проводится по темам: "Начальное обучение" (обучение на автотренажере или на автодроме) – 1 час, "Обучение на автодроме" – 9,5 часа, "Управление автомобилем по дорогам вне населенных пунктов и по улицам населенных пунктов при различной интенсивности движения" – 20,5 часа, "Совершенствование навыков управления автомобилем" – 18 часов. На экзамен в организации отводится один час.

– А как быть с теми, кто легко осваивает программу практического обучения за 40 часов? У них может возникнуть резонный вопрос, зачем им "дополнительно" откатывать 10 часов, тратя на это свое время и деньги? Ведь сейчас и так учащихся, которые не успевают научиться управлению автомобилем в основное время, мастера сами отправляют на дополнительные уроки. Почему тогда надо вводить эти 10 часов для всех?

– Главой государства поставлена конкретная задача – повысить безопасность дорожного движения. Мы прекрасно понимаем, что нет ничего дороже, чем человеческая жизнь. Практика показывает – наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий происходит из-за недостаточных навыков водителей по управлению автомобилем. И, поверьте, для тех, кто за 40 часов успевает освоить навыки вождения, дополнительные 10 часов практического вождения с опытным мастером лишними никогда не будут и помогут стать еще более уверенным в своих силах водителем. От этого выиграет и сам обучаемый, и все остальные участники дорожного движения.

– Существует мнение, достаточно серьезной проблемой является не очень высокий уровень заработной платы мастеров производственного обучения управлению механическим транспортным средством. Планирует ли руководство ДОСААФ как-то решать этот вопрос в обозримом будущем?

– Безусловно. Мы поступательно будем увеличивать заработную плату мастеров. В 2015 году она будет увеличена, как минимум, на 13 процентов. Вместе с тем хочу отметить, что ру-

ководство ДОСААФ уделяет пристальное внимание созданию достойных условий труда мастеров. Во всех учебных организациях для них оборудованы комнаты отдыха. Здесь мастера могут не только перекусить, почитать газеты, отдохнуть и посмотреть телевизор, но и провести детальный разбор учебного процесса, совершенствовать уровень своей теоретической подготовки, ознакомиться с новыми нормативно-правовыми актами.

– Естественно, с вступлением в силу новых изменений возросла стоимость обучения. Учащимся автошкол больше приходится платить за часы работы инструкторов, выше стали затраты на автомобильное топливо. Скажите, насколько возросла оплата за обучение?

– Плата за обучение в автошколах ДОСААФ возросла примерно на 20 процентов. Причем, мы приложили все усилия, чтобы это повышение было минимальным. Для этого у нас есть ряд конкретных мер. Приведу один пример. При крупных автошколах мы создаем станции технического обслуживания автомобилей. В свою очередь это снижает расходы на содержание учебных автомобилей, что влияет на стоимость обучения водителей.

– В январе 2015 года вступили в силу очередные изменения в некоторые пункты Правил дорожного движения. В основном мы узнаем о нововведениях из средств массовой информации. Однако в ПДД изменения вносятся достаточно часто и можно что-то упустить. Расскажите, пожалуйста подробнее о введенных новшествах.

– В первую очередь нововведения касаются пешеходов и велосипедистов, изменены некоторые нормы в отношении дорожной разметки, правил перевозки детей в возрасте до 12 лет и использования зимних шин. К элементам дороги отнесены расположенные на проезжей части посадочные площадки и островки безопасности. Это позволило распространить обязанность по содержанию этих элементов дорог в безопасном для движения состоянии. Установлена также обязанность перевозки детей в возрасте до 12 лет в легковом автомобиле с использованием детских удерживающих устройств или иных средств, позволяющих безопасно пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасно

(Окончание на стр. 22)



(Окончание. Начало на стр. 20)

сти (кроме случаев, когда рост ребенка превышает 150 сантиметров, а также при перевозке в автомобиле-такси). Изменилась минимальная степень светопропускания ветрового стекла транспортного средства, при которой допускается его участие в дорожном движении, с 75 до 70 процентов.

Предусмотрено обязательное использование в период с 1 декабря по 1 марта зимних шин на автомобилях с технически допустимой общей массой до 3,5 тонны, легковых и грузопассажирских автомобилях массой свыше 3,5 тонны, а также автобусах массой до 5 тонн. Кроме того, введены новые виды дорожной разметки для организации движения велосипедистов, а также для обозначения направлений движения по полосам на перекрестках со сложной конфигурацией.

– В Беларуси есть школы экстремального вождения, где обучаться мастерству управления машиной можно только на собственном автомобиле. Может быть смысл обновить программу обычных автошкол и внести в нее несколько элементов экстремального вождения?

– В данном случае нужно отчетливо понимать, что учебная программа обычной автошколы создана для обучения начинающих водителей, которым и думать рано о каком-то экстриме. Им бы сначала надо научиться спокойно ездить, постепенно освоить азы. Это как в системе Министерства образования – сначала начальное, затем среднее, потом высшее образование, и так далее. Так и в системе подготовки водителей: сперва обычная автошкола, затем школа экстремального вождения, а потом и автомобильный спорт.

Тем не менее сегодня мы прорабатываем вопрос обучения элементам экстремального вождения в наших отдельных автошколах. Например, недавно представитель центрального аппарата ДОСААФ полковник в отставке Александр Щербинин, вместе с нашим коллегой из ДОСААФ России, побывал в Австрии. Там они изучили опыт повышения квалификации профессиональных водителей на полигонах с многочисленными элементами для обучения экстремальному вождению.

Дело в том, что в Австрии за последние годы резко снизилось количество ДТП и число погибших на дорогах людей (хотя



это горная страна со сложным рельефом). Изучая опыт наших европейских коллег, мы узнали, что в Австрии на законодательном уровне закреплена обязанность всех профессиональных водителей один раз в год проходить подготовку на таких полигонах с участками для езды в экстремальных условиях. Мы сейчас изучаем вопрос целесообразности приобретения одного из элементов такого полигона для обучения водителей выходу из заноса автомобиля на скользком дорожном покрытии.

В то же время ДОСААФ уже сегодня обучает мастерству вождения в спортивных школах. В Минске у нас есть Специализированная детско-юношеская спортивно-техническая школа по автомобильному и мотоциклетному спорту ДОСААФ. В ней готовят профессиональных пилотов, участвующих в республиканских и международных автогонках по таким спортивным дисциплинам, как авторалли, шоссейно-кольцевые, кроссовые и трековые автогонки.

– Хочется затронуть еще одну важную тему – обучение вождению людей с ограниченными возможностями. В Беларуси всего несколько автошкол, где могут заниматься инвалиды. Скажите, а что делает ДОСААФ в этом направлении, как создает в данном вопросе безбарьерную среду для этих людей?

– В ДОСААФ созданы все необходимые условия для обучения людей с ограниченными возможностями уже в трех учебных организациях. В Объединенной технической школе №1 ДОСААФ (в Могилеве) и Кобринско-Малоритской МРОС оборонного общества готовят инвалидов-колясочников, а в Гродненской автошколе ДОСААФ занимаются инвалиды по слуху. Мы постоянно думаем о том, как создать благоприятные условия для инвалидов во всех регионах нашей страны, в зависимости от спроса и целесообразности. Ведь здесь есть ряд специфических особенностей.

Скажем, с ноября 2012 года в Могилеве организована подготовка водителей механических транспортных средств категории В из числа инвалидов-колясочников. Этому предшествовала серьезная подготовка учебно-материальной базы. В рамках безбарьерной среды оборудован пандус, отдельный туалет, расширены дверные проемы входной двери и учебного класса. Учебный класс оборудован



дополнительными компьютерами, а компьютерные и аудиторные столы для инвалидов-колясочников на 7 сантиметров выше стандартных. Для занятий по управлению автомобилем переоборудован автомобиль ВАЗ 21074 (установлено ручное управление с возможностью демонтажа-монтажа отдельных органов управления, в зависимости от физических ограничений инвалидов). В перспективе планируется обучение инвалидов на автомобиле с автоматической коробкой передач.

Причем, люди с ограниченными возможностями обучаются у нас в составе обычных учебных групп. Это стирает все условные барьеры между разными людьми и очень позитивно влияет на социальную адаптацию инвалидов в условиях учебного процесса.

– Скажите, а есть ли какие-нибудь льготы для инвалидов, обучающихся в автошколах ДОСААФ и каков срок их обучения?

– Безусловно. В Объединенной технической школе №1 ДОСААФ в Могилеве применяется скидка 15 – 20 процентов от стоимости подготовки водителя (кроме платы за горюче-смазочные материалы). Кстати, в этой же ОТШ №1, которой уверенно руководит Федор Адамович Ражков, был случай когда отца большой многодетной семьи (по его письменной просьбе) обучили вождению практически бесплатно. Так как это было жизненно важно для этой семьи. Кстати, Федору Ражкову, на одном из семинаров директоров автошкол ДОСААФ, председатель ОО "Могилевская организация реабилитации и спорта инвалидов-колясочников" Олег Юрков вручил грамоту и специальный знак за большую помощь людям с ограниченными возможностями. А что касается срока обучения инвалидов, то оно для всех одинаково.

– Как часто кто-то из людей с ограниченными возможностями проваливает экзамен из-за нехватки опыта вождения?

– Вы не поверите, но это факт – практически все инвалиды, обучающиеся в автошколах ДОСААФ, сдают экзамены в ГАИ с первого раза. Это очень старательные и ответственные люди, у которых многому можно поучиться иным другим учащимся.

– Нехватка опыта – проблема всех начинающих водителей. По некоторым данным около 30 процентов ДТП происходят по вине тех, у кого водительский стаж до 5 лет. На ваш взгляд, в чем причина?

– В основном это происходит из-за переоценки водителями своих возможностей.

– А если ученик попадет в аварию на машине автошколы – ответственность возлагается на инструктора или на автошколу в целом?

– Ответственность возлагается на автошколу в целом и на мастера производственного обучения управлению МТС, в частности.

– Случается, что некоторые водители, когда видят учебный автомобиль, так и норовят его подрезать, оскорбить или еще как-либо показать свое мнимое превосходство перед учеником. Будто сами не были такими же начинающими водителями. Ученик в такой ситуации может разнервничаться и реально растеряться. Обращают ли мастера внимание на психологическую устойчивость обучаемых?

– Безусловно, ведь учебный автомобиль является объектом повышенной опасности. В автошколах ДОСААФ мы обязательно учим будущих водителей культуре вождения.

– Кстати, за оскорбление может грозить, как минимум, административная ответственность. А лучшим доказательством может стать запись с видеорегистратора. Насколько активно в автошколах ДОСААФ машины оснащаются такой техникой?

– Работа по установке на учебные автомобили видеорегистраторов постоянно ведется в автошколах ДОСААФ. На начальном

этапе видеорегистраторы будут установлены на машинах при приеме экзаменов в учебной организации. А на квалификационных экзаменах в ГАИ они уже применяются. Мы же в ДОСААФ пошли еще дальше – применяем видеорегистраторы даже для контроля работы мастеров на учебных маршрутах.

– Есть ли разница в программе обучения автошкол разных ведомств?

– Нет. Обучение осуществляется по единой программе подготовки водителей МТС соответствующих категорий. При этом, хочу подчеркнуть, что, в отличие многих частных, мы используем свои автодромы, современные учебные автомобили, тренажеры и отличную учебно-материальную базу.

риальную базу.

– Порой между инструкторами и учениками возникают конфликты. Решить их сразу не всегда удается. К кому в таких случаях стоит обратиться учащемуся?

– Обращаться нужно к руководителю учебной организации или его заместителю.

– Когда ученик пропускает больше чем 20 процентов теории, его могут перевести в группу, которая начала заниматься позже (если есть документы, что пропуски были уважительными) либо просто исключить его из автошколы. Но ПДД обучаемый может и дома выучить, а потом прийти и вместе со всеми сдать зачеты. Может, стоит отменить обязательное посещение лекций?

– Программа обучения предусматривает только очное обучение, что предполагает обязательное посещение занятий учащимися. Да и что заменит непосредственное общение с опытным преподавателем, который в любую минуту может дать квалифицированный ответ на любой самый сложный вопрос. Поэтому, я считаю, что если бы у нас все же появилось дистанционное обучение в автошколах, то это не лучшим образом отразилось бы на учебном процессе. И в конечном итоге негативно повлияло бы на безопасность дорожного движения. А этого допустить нельзя ни в коем случае.



Стать водителем–профессионалом предлагает ДОСААФ



Уже многие годы ДОСААФ является единственной и в своем роде уникальной организацией, которая готовит различных специалистов для всех силовых структур до службы в армии. Это является важнейшей государственно-значимой уставной задачей ДОСААФ, мощно вплетающей его в стройную систему национальной безопасности нашего государства. По заказу Министерства обороны, МВД, КГБ, МЧС, органов пограничной службы и других структур оборонное общество поставляет качественно подготовленные кадры.

У нас сэкономят десятки миллионов!

Водителей ДОСААФ готовит, как из числа допризывной молодежи, так и занимается переподготовкой военнослужащих на практически все водительские категории. Ежегодно для силовиков оборонное общество готовит более двух тысяч специалистов, а для народного хозяйства ДОСААФ "поставляет" свыше 60 тысяч водителей. Это более трети от всех подготовленных с стране.

Оборонное общество уникально тем, что в автошколах ДОСААФ молодой человек может бесплатно для него стать водителем – профессионалом. Овладев несколькими категориями, парень может сэкономить десятки (!) миллионов рублей (скажем, получив таким образом права категорий В, С, Е, D). Простая арифметика (по состоянию на апрель этого года) говорит сама за себя.

Обучение с учетом стоимости топлива на водительские категории В и С стоит около 15 миллионов рублей, переобучение на СЕ – примерно 5 миллионов рублей, на D – в пределах 6 миллионов рублей. Итого – на сегодня минимум 26 миллионов рублей может сэкономить молодой человек, освоивший с финансовой помощью силовых структур и практической помощью ДОСААФ эти водительские категории. Получается, парень служит в армии, уверенно осваивает легковой или грузовой автомобиль, автобус, спецтехнику, а после увольнения в запас может спокойно устроиться на хорошую высокооплачиваемую работу шофером.

Полугодовой план госзаказа Министерства обороны на подготовку водителей в ДОСААФ в этом году составил 600 человек, из которых 172 – это призывники, набранные для переподготовки с категории В на С. Их доверено готовить только самым мощным структурам оборонного общества. И одна из них – Борисовская объединенная оргструктура (ООС) ДОСА-

АФ, которой руководит полковник запаса Владимир Карташов. Это мощнейшая структура, занимающаяся подготовкой водителей из числа призывников для Вооруженных Сил и осуществляющая переподготовку военных водителей и еще. В ней я и побывал весной, чтобы оценить уровень и качество этой деятельности.

Только за полугодие в Борисовской ООС ДОСААФ готовится около 60 человек с категории В на С, столько же с С на D, и около 30 человек на СЕ. То есть в год для Вооруженных Сил переподготавливается примерно 300 специалистов и еще обучается около 120 призывников по заказу силовых структур. Плюс к этому в Борисове готовят и определенное количество радиотелеграфистов для армейских войск связи.

Призывники здесь – не отказники

Первыми с кем мне удалось встретиться – были призывники, занимающиеся практическим вождением грузовых автомобилей на огромном многофункциональном автодроме автошколы. Всего в этой группе 14 молодых людей, которые обучались на категорию С по заказу силовых структур. Уровень их подготовки оказался разным. С призывниками занимается один из лучших специалистов – мастер производственного обучения управлению механическими транспортными средствами (ПОУ МТС) и одновременно преподаватель высшей категории (читает еще и теорию) Владимир Лавров. Он

уже более 28 лет добросовестно трудится в Борисовской ООС ДОСААФ и является профессионалом своего дела, так сказать, "в квадрате".

Призывник Алексей Книга за руль автомобиля впервые сел только в автошколе. В его семье нет своей машины и практиковаться вождению ранее не удавалось. Поэтому у опытного преподавателя Владимира Лаврова к нему был подход индивидуальный. Отрадно, что парень все впитывал как губка. Сначала Алексею было сложно почувствовать габариты армейского ЗиЛа, но потом постепенно начал осваиваться. Трудновато давалась диагональная парковка (и это вполне естественно), однако вскоре Алексей Книга "прочел" данный элемент "вчистую".

А вот призывник Валерий Гроза пришел в Борисовскую автошколу ДОСААФ основательно подготовленным. Во-первых, у него уже два года, как есть водительская категория А и он уверенно управляет крутым импортным мотоциклом. А во-вторых, отец Валерия – Михаил Гроза – шофер-дальнобойщик. У него своя коммерческая структура, которая занимается грузоперевозками. Стаж вождения Михаила Федоровича составляет более 20 лет и у него открыты категории ВС и СЕ, то есть он – водитель-профессионал. Своему сыну Валерию он смог с детства привить любовь к технике и парень успешно осваивал вождение грузового автомобиля еще в раннем юношеском возрасте.

Соответственно и занятия технически продвинутого призывника Валерия Грозы проходили как по маслу. Кстати, его отец Михаил Федорович также учился в свое время в Борисовской автошколе ДОСААФ и вспоминал учебу в ней только с положительной стороны. Гроза-старший считает, что она дала ему настоящую путевку в жизнь и профессию, которая сегодня востребована и приносит значительные дивиденды всей его семье. Поэтому он очень рад, что сын пошел по его стопам.

Переподготовка военнослужащих – задача особая

В этот день мне удалось пообщаться также с военными водителями, которые уже служат в армии и проходят переподготовку в Борисовской автошколе ДОСААФ на право управления грузовыми автомобилями, тягачами с прицепом и автобусами. Может мне просто повезло, но парни попались очень позитивные и не по годам серьезные.

Рядовой Алексей Андросюк служит водителем-электриком радиостанции в 60-м отдельном полку связи в Борисове. Два года назад он окончил частную автошколу в Минске на право управления легковым автомобилем и скутером. Алексей вспоминает, что теорию в ней преподавали хорошо, а вот практику – крайне плохо.

Экзамен практического вождения в ГАИ с первого раза осилили из группы лишь единицы. Сам он сдал его со второго раза. Помогло то, что в период учебы в частной автошколе отец Алексея Андросюка накануне экзаменов подтягивал практическое вождение сына на автодроме на личном автомобиле. По мнению Алексея Андросюка в Борисовской автошколе ДОСААФ все



иначе и только со знаком плюс. Он учится с категории В на С. Вождение выкатывается полностью и порой даже больше, чем запланировано. Мастера – опытные, спокойные, что сразу вселяет уверенность. И преподавание теории – на уровне, используется индивидуальный подход, сдобренный уместным юмором и армейскими присказками. Это тоже помогает лучше усваивать учебный материал.

Такой мощной базы по подготовке водителей и такого большого многофункционального автодрома Алексей раньше никогда не видел. Андросюк считает, что получить бесплатно водительские права категории С в автошколе ДОСААФ – это большой плюс. И умение управлять грузовым автомобилем всегда может пригодиться не только в армии, но и в гражданской жизни.

хорошо разобрался с теорией. Очень могло также, что с техникой Криворот был дружен с юности. Дома у него был самодельный трактор и он научился управлять им еще с 15 лет.

Частная автошкола из материальной базы по сути ничего своего не имела – практически все помещения, автодром и автомобили представляли собой удручающую картину. Короче, больше Степан отмучался, чем отучился. Парень очень жалеет, что не пошел учиться в Гомельскую автошколу ДОСААФ.

А вот его товарищ рядовой Виктор Куликовский не испытывал судьбу и до армии сразу пошел учиться на категорию В в автошколу ДОСААФ в Марьиной Горке. Причем, вся группа в которой учился Виктор (соответственно и сам он), все 100 процентов учащихся, сдали экзамены в ГАИ с первого раза.



Другой военнослужащий – рядовой Степан Криворот сейчас служит в 120-й омбр. Водительскую категорию В получил за свои кровные в частной автошколе в Гомеле еще до армии. Обучение в ней парень вспоминает с весьма противоречивыми чувствами. Степану повезло лишь в том, что ему попался нормальный мастер и сам он

У водителя-электрика рядового Куликовского из 60-го отдельного полка связи отзывы об учебе в организациях ДОСААФ – сугубо положительные. Вот и переподготовке с категорией В на С в Борисовской автошколе оборонного общества он дал самую высокую оценку.

(Окончание на стр. 26)

Стать водителем-профессионалом предлагает ДОСААФ



(Окончание. Начало на стр. 24)

В армии нужно уметь водить и автобус

Мне также удалось побывать на теоретических занятиях военнослужащих по переподготовке на категорию D (автобус), которые вел опытный преподаватель офицер запаса Сергей Лобунец. Сейчас парни учатся в автошколе вожде-нию на автобусах МАЗ, ПАЗ и ЛАЗ.

Рядовой Олег Яцевич получил водительские категории В и С в Гродненской автошколе ДОСААФ: В – за свои средства, а С – как призывник за счет Министерства обороны. И вот затем Олег проходил переобучение в Борисовской автошколе ДОСААФ на категорию D. Ему все нравилось, он впоследствии успешно отучился и хорошо сдал все экзамены. Также, как и в гродненской автошколе оборонного общества.

Старшина контрактной службы Роман Карусевич, по сравнению с многими другими обучаемыми в автошколе, был уже умудренный опытом службы военнослужащий. Он в армии с 2008 года и сейчас служит заместителем командира взвода в знаменитой 103-й омбр в Витебске. В лепельском лицее Роман получил права категории В и С, а категорию Е – в Бобруйской объединенной технической школе ДОСААФ. Он вспоминает, что там были очень хорошие преподаватели и мастера, которые давали крепкие знания. И в Борисовской автошколе ДОСААФ ему тоже было учиться легко.

А вот у рядового Виталия Гомалья – водителя-электрика из 8-й радиотехниче-

ской бригады – большие планы и все еще впереди. Скоро он завершает срочную и собирается остаться на контрактную службу, а затем хочет поступить в Военную академию. Виталий осваивал автобус и особых проблем у парня не возникало, он был доволен качеством обучения в автошколе ДОСААФ.

Дело в том, что молодой человек имеет серьезный опыт управления механическими транспортными средствами. В 2014 году рядовому Виталию Гомалю было доверено управлять установкой, которая вела колонну зенитно-ракетных комплексов "Тор" 120-й зрбр на параде в честь Дня независимости в Минске. Говорил парень об этом с большой гордостью, ведь его удостоили такой чести, как одного из лучших водителей части. Также рядовой Виталий Гомаль в качестве водителя-дизелиста участвовал в международных учениях на военном полигоне Ашулук в Астраханской области России.

Его товарищ рядовой контрактной службы Евгений Куницкий из 8-й радиотехнической бригады служит в Лунинце и уже четыре года в погонах. Он имеет в кармане водительские категории В, С, Е и абсолютно все получил в учебных организациях ДОСААФ. На ВС – учился в Пинской автошколе ДОСААФ, а Е получил в Барановичской автошколе ДОСААФ. Евгений Куницкий искренне благодарен учебным организациям оборонного общества, которые дали ему путевку в жизнь и отличные знания.

Вообще же, и рядовой Виталий Гомаль, и некоторые другие его товарищи высказали, по сути, лишь одно пожелание для совершенствования системы переподготовки военных водителей. По их мнению нужно только одно – меньше теории и как можно больше практики вождения, а также лабораторно-практических занятий.

В районе автошкола в авторитете

Большую помощь в различных вопросах местным досаафовцам оказывает военный комиссар Борисовского района полковник Валерий Потапченко. В Борисовскую ООС ДОСААФ прибывают призывники из Борисовского, Крупского, Березинского, Смолевичского и Логойского районов. Причем, в прошлом году удалось достигнуть договоренность с военко-



матом, что в период набора призывников для обучения в Борисовской ООС ДОСААФ по заказу Министерства обороны, молодым людям дают определенные гарантии по их дальнейшей службе в регионе прописки. Это сразу повысило уровень мотивации призывников идти учиться на получение водительского удостоверения в автошколе оборонного общества. Ко всему прочему, преимущества обучения в автошколе ДОСААФ регулярно отражаются в местных печатных и электронных СМИ. Этим активно занимается и сам председатель Борисовской ООС ДОСААФ полковник запаса Владимир Карташов и его боевой заместитель майор в отставке Александр Миронов.

Кстати, уже несколько лет в Борисовской ООС ДОСААФ создан и работает класс для подготовки радиотелеграфистов из числа призывников по заказу Министерства обороны. В начале этого года их набрано тринадцать человек. Занятия с молодыми людьми ведет очень опытный военный связист – радиотелеграфист подполковник в отставке Евгений Мастяев. Именно благодаря активным совместным усилиям руководства Борисовской ООС ДОСААФ и военкомата, удалось набрать группу призывников – будущих военных связистов. Хотя в целом по республике привлечение молодых людей для занятий радиотелеграфией – большая проблема. Будем говорить искренне, сегодня эту специальность применить в мирной жизни практически невозможно. Отсюда и низкая мотивация освоить ее у современных прагматичных молодых людей.

Всемерную помощь и поддержку досаафовцам оказывает председатель Борисовского райисполкома Владимир Миронович, командующий войсками Северо-западного оперативного командования генерал-майор Александр Вольфович и его заместители, а также командование всех частей гарнизона. Одним словом, все понимают, что качественная подготовка и переподготовка специалистов для Вооруженных Сил в учебных организациях ДОСААФ – важнейшая государственная задача, влияющая на национальную безопасность страны. И способствовать ее решению нужно всеми доступными средствами, с привлечением различных заинтересованных сторон. Именно тогда достигается нужный результат.

Опыт Борисовской ООС ДОСААФ – тому наглядный пример. Здесь сложился здоровый коллектив профессионалов, которые думают, ищут и действуют, не опуская руки даже в период объективных проблем с набором учащихся. В итоге – Борисовская автошкола ДОСААФ уже многие годы заслуженно входит в тройку лучших автошкол страны в республиканском конкурсе, который ежегодно проводит Министерство транспорта и коммуникаций.

Андрей ДРОБ

Желающим пройти обучение в Борисовской автошколе ДОСААФ на различные категории и стать водителем-профессионалом просьба обращаться по адресу: 222512, Минская область, г.Борисов, пер. Зеленый, 13. Контактные телефоны: учебная часть – (0177) 74-42-83, бухгалтерия – (0177) 76-22-15 (факс), дежурный (0177) 76-21-95.



На параде - техника ДОСААФ

В Борисове в последние годы стало доброй традицией участие в параде военной техники автомобилями местной объединенной оргструктуры ДОСААФ. И в нынешнем году в День Великой Победы автобусы, грузовые и легковые машины с эмблемами оборонного общества торжественно проследовали по центральному проспекту орденосного города.

За мужество и героизм, проявленные борисовчанами в годы войны, в 1985 году Борисов был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Для участия в параде были отобраны образцы автомобилей, активно используемые в учебном процессе по подготовке водителей. Мастера производственного обучения управлению механическими транспортными средствами Владимир Лавров, Александр Купрашевич, Олег Шабуня, Александр Герасько, Сергей Лобунец и Александр Деревяго были за рулем грузовиков и автобусов, а Павел Аниховский и Борис Кравченко – управляли недавно приобретенными легковыми автомобилями «Рено Логан».

Восемь единиц техники ДОСААФ шли следом за колонной боевых машин парада и двигались со строгим соблюдением дистанции и интервалов. Руководители парадной колонны были уверены в высоком профессионализме мастеров производственного обучения, поэтому определили, что Камазы и «Рено Логан» будут двигаться попарно рядом друг с другом.

Руководитель Борисовской ООС ДОСААФ полковник запаса Владимир Карташов лично поблагодарил работников оргструктуры за достойное участие в районном военном параде после его завершения. Он подчеркнул, что хорошо спланированные и эффективные мероприятия с участием ДОСААФ во многом способствуют популяризации деятельности оборонного общества по выполнению уставных государственно-значимых задач.



РОГАЧЕВ: в автошколе - «аншлаг»



В Рогачевской автошколе оборонного общества при поддержке центрального совета ДОСААФ, Гомельской ООС ДОСААФ и Республиканского Дома ДОСААФ в первой из учебных организаций в нынешнем году прошел масштабный День открытых дверей. В рамках месячника оборонно-патриотической и спортивной работы он был посвящен Дню защитников Отечества и Вооруженных Сил Республики Беларусь, Дню ДОСААФ и 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, а также 71-й годовщине освобождения города от немецко-фашистских захватчиков.

Начался День открытых дверей в актовом зале Рогачевской автошколы. Сюда прибыли более 100 учащихся старших классов средних школ и лицей города. Открыл мероприятие заместитель председателя центрального совета ДОСААФ полковник в отставке Виктор Маркечко. Он рассказал молодым людям как оборонное общество готовит специалистов для силовых структур и народного хозяйства страны, какой располагает учебно-материальной базой и чем выгодно отличаются автошколы ДОСААФ от других аналогичных учебных организаций республики.

Затем выступил директор Рогачевской автошколы ДОСААФ подполковник в отставке Валерий Насардинов, который возглавлял ее почти 25 лет. Он доложил об истории и успехах этой знаменитой учебной организации, которой в нынешнем году исполняется уже 45 лет.

Когда-то это был автомотоклуб. Согласно приказу председателя ЦК ДОСААФ СССР № 678 от 15 ноября 1974 года он был реформирован в Рогачевскую автомобильную школу ДОСААФ. В ней неоднократно переоборудовалась учебно-материальная база, которая постепенно переоснащалась более со-

временными автомобилями ЗиЛ-130 и ГАЗ-66.

С 1974 по 1989 годы автошколой руководил Федор Тишков, очень много сделавший для ее развития. В последующие годы перестраивалась учебно-материальная база, обучение водителей постоянно переводилось на более современные автомобили общевойскового назначения: карбюраторные ЗиЛ-131 и дизельные КамАЗ-4310, КамАЗ-43105, КамАЗ-43106. Соответственно классы переоборудовались на агрегаты, узлы и механизмы этих марок машин.

В последующие годы изменились требования к оснащению и комплектованию классов, были введены госстандарты, лицензии на право обучения и переподготовку водителей. Пришлось перепрофилировать автошколу. Если раньше она готовила 330 водителей для силовых структур, что составляло 70 процентов дохода организации, то затем эти цифры снизились и составили 50 – 60 человек (7 – 8 процентов от общего количества обучаемых). К сожалению, в 2015 году впервые не состоялся набор призывников для обучения по заказу силовиков. Это произошло из-за сложного клубка объективных и субъективных причин.

Сегодня автошкола ежегодно готовит до 700 водителей различных категорий. Неоднократно менялось название организации. Ныне это Учебно-производственное частное унитарное предприятие "Рогачевская автомобильная школа ДОСААФ", но неизменным остается ее предназначение – подготовка квалифицированных водительских кадров для силовых структур Республики Беларусь, подготовка и переподготовка водителей всех категорий для народного хозяйства.

Во время Дня открытых дверей выступил заместитель директора автошколы по учебно-производственной части Павел Кабанов. Он сообщил, что за прошедшие 45 лет автошкола подготовила более 28 тысяч водителей различных категорий. Вся учебно-материальная база сертифицирована органами сертификации. Сейчас это – десять классов различного назначения, современный автотрол площадью свыше 1,7 гектара, оборудованный для подготовки и переподготовки водителей категорий В, С, Д, СЕ.

В организации также действуют два компьютерных класса с программным обеспечением для проведения занятий и внутренних экзаменов, две лаборатории для различных типов машин. Классы теоретической подготовки оснащены мультимедийными установками для проведения занятий по правилам дорожного движения, безопасности дорожного движения, теоретической и медицинской подготовки.

В автошколе есть ПТОР для технического обслуживания и ремонта машин, площадка и эстакада для ежедневного обслуживания автомобилей. Практически вся техника находится на хранении в боксах.

В автошколе – более двух десятков транспортных средств различных марок, среди которых грузовые автомобили

КаМАЗы, ЗиЛы и автобусы ЛАЗы. Автошкола первой из учебных организаций Гомельской области начала переходить на новые легковые иномарки и за последнее время приобрела 6 "Дэу Матиз", которые оказались надежными и экономичными в эксплуатации. Правда, есть еще и две машины марки "ВАЗ", но и они надежно работают, тоже находят своих учеников.

Благодаря постоянному совершенствованию учебно-материальной базы, высококвалифицированному обучающему составу, автошкола своевременно и всегда с первого раза проходит проверки на соответствие гостам и получает сертификаты на право обучения и переподготовку водителей всех категорий водителей.

Безусловно, основная гордость и ценность автошколы – люди, многие из которых проработали здесь большую часть жизни. Коллектив автошколы сложился из высококвалифицированных специалистов своего дела, хорошо знающих армейскую специфику. В основном, это офицеры и сержанты запаса. Причем, у всего преподавательского обучающего состава есть высшее техническое образование.

Своеобразной визитной карточкой коллектива автошколы являются Алексей Исаченко, отдавший ей 55 лет (25 из которых был заместителем директора) и Олег Пугачев – преподаватель высшей категории, проработавший в автошколе 40 лет. Григорий Радчиков – преподаватель высшей категории, уже четверть века учит будущих водителей. Вот уже шесть лет уверенно работает Александр Давыденко – преподаватель второй категории.

Добросовестно трудится Павел Кабанов – заместитель директора по учебно-производственной части, преподаватель первой категории, отдавший автошколе 35 лет. Он прошел все ступени – был мастером, преподавателем, старшим мастером и теперь работает завучем. Кстати, по стопам Павла Кабанова пошел и его сын, который уже четыре года ведет в автошколе кружок "Юный мотоциклист".

Заслуживают уважения профессионализм и трудовой стаж мастеров производственного управления механическими транспортными средствами (ПОУ МТС). Скажем, Владимир Бронников проработал в автошколе 37 лет, Леонид Климович – 36 лет, Владимир Гаев и Николай Антончиков – по 26 лет. А вот Сергей Волчков (с трудовым стажем в ДОСААФ 24 года) в 2012 году победил в республиканском конкурсе профессионального мастерства, который проводит Министерство транспорта и коммуникаций среди всех учебных организаций Беларуси. Есть в автошколе и женщина – мастер ПОУ МТС Татьяна Дегтярева, у которой также большой опыт работы и она обладает достаточно высоким профессионализмом.

Только за последние 15 лет, при подведении итогов финансово-хозяйственной деятельности, автошкола практически всегда была в числе передовых организаций области. На областных конкурсах мастеров производственного обучения управлению механическими транспортными средствами, команда организации неоднократно занимала призовые места,

ее работники участвовали в республиканских конкурсах.

Во время Дня открытых дверей юным гостям показали учебно-материальную базу Рогачевской автошколы ДОСААФ. Они распределились на три группы и перемещались по нескольким учебным местам. Школьники побывали в различных учебных классах и лабораториях, для них был организован показ учебных автомобилей, кружков мотоциклистов и картингистов, спортивного пневматического оружия. Причем, молодые люди смогли попробовать решать экзаменационные билеты на компьютере, посидеть за рулем учебных машин, задать любые интересующие их вопросы работникам автошколы и получить квалифицированные ответы. Все увиденное вызвало живой интерес у молодых людей. По отзывам многих из школьников, они планируют в последующем придти учиться именно в Рогачевскую автошколу ДОСААФ, так как здесь созданы все условия для хорошего освоения азов водительского мастерства.

Затем школьники с сопровождающими организовано переехали в ГУК "Рогачевский городской дом культуры". Здесь состоялось мероприятие в рамках проходящего республиканского месячника оборонно-патриотической и спортивной работы ДОСААФ. В зале собралось более 350 человек, среди которых были представители местных органов власти и общественных объединений патриотической направленности, ветераны войны, Вооруженных Сил и ДОСААФ, учащиеся всех образовательных учреждений города. В фойе этого учреждения культуры была развернута выставка городского Центра технического творчества молодежи, посвященная 70-летию Великой Победы.

С докладом о многогранной деятельности оборонного общества Республики Беларусь выступил заместитель председателя центрального совета ДОСААФ Виктор Маркечко. Доброе слово о взаимодействии с Рогачевской автошколой ДОСААФ сказали с трибуны: заместитель председателя Рогачевского райисполкома Василий Корольчук, начальник отдела образова-

ния, спорта и туризма Рогачевского райисполкома Петр Гузевич, председатель совета Рогачевского районного объединения ветеранов Бронислав Кирейшина, член совета Рогачевской РОС ДОСААФ мастер спорта международного класса Наталья Блинцова. А завершил череду выступлений учащийся гимназии города Евгений Горовцов, который занимался в Рогачевской автошколе ДОСААФ. Он рассказал своим сверстникам почему выбрал именно эту автошколу, как успешно осваивал теорию и практическое вождение, насколько высок уровень квалификации преподавателей.

Затем были показаны видеоролики "ДОСААФ в жизни страны", видеоролики о динамичных видах спорта (которые развивают оборонное общество) и о жизнедеятельности Рогачевской автошколы ДОСААФ. После этого состоялся прекрасный концерт, подготовленный Республиканским Домом ДОСААФ. Перед благодарными зрителями выступили самодеятельные и профессиональные артисты Юрий Северин, Анна Янушкевич, Александр Артемьев, Каринэ Дроян, Анатолий Галкин, Маргарита Лапинская, ансамбль казачьей песни "Маме нравится" и другие. Профессионально вела концерт сотрудник Республиканского Дома ДОСААФ Елена Леонтьева. Зал принял артистов "на ура!", встречал практически каждый концертный номер бурными аплодисментами.

Проведенный День открытых дверей в Рогачевской автошколе ДОСААФ и мероприятие месячника оборонно-патриотической и спортивной работы оборонного общества прошли организованно и в последствии нашли достойное отражение в региональных СМИ.

Рогачевская РОС ДОСААФ приглашает на обучение на категории В, с В на С, с С на Е, с С на D учащихся в автошколу, расположенную по адресу: г.Рогачев, ул. Калинина, 2.
Контактные телефоны:
8 (02339) 4-05-58, 4-11-07, 4-18-03



Щучин «открыл двери» в ДОСААФ

День открытых дверей и торжества, посвященные 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, прошли в апреле в Щучинской районной организационной структуре ДОСААФ. В мероприятиях приняли участие школьники старших классов города Щучина, ветераны войны, Вооруженных Сил и ДОСААФ, титулованные спортсмены, а также все, кто откликнулся на объявление в местной газете «Дзяніца» и информацию Щучинского райисполкома.



Виктор Маркечко, председатель Щучинской РОС ДОСААФ майор запаса Павел Красько, ветеран ДОСААФ Юрий Рыжков (предыдущий руководитель Щучинской оргструктуры оборонного общества) и преподаватель подполковник запаса Юрий Макаренков. Они рассказали о многогранной деятельности ДОСААФ республиканского и регионального масштаба, истории и достижениях Щучинской РОС ДОСААФ, условиях приема и специфике обучения в автошколе.

День открытых дверей начался непосредственно в Щучинской РОС ДОСААФ, где школьники и гимназисты ознакомились с учебно-методической базой автошколы. А досаафовцам было что показать, так как недавно в здании оргструктуры был сделан качественный евроремонт, обновлены наглядная агитация и технические средства обучения.

Перед молодыми людьми выступили заместитель председателя центрального совета ДОСААФ полковник в отставке

Деятельность ОСОАВИАХИМа – предшественника ДОСААФ на территории Щучинщины началась в 1944 году сразу после освобождения района от немецко-фашистских захватчиков. Саперы, подготовленные на курсах оборонного общества, проводили разминирование населенных пунктов, полей и лесов. На курсах Осоавиахима призывники района получали военные специальности, необходимые для службы в Красной Армии.

В мае 1976 года был создан Щучин-

ский районный спортивно-технический клуб ДОСААФ. Основными его задачами были: подготовка граждан к труду и защите Отечества, развитие технических, авиационных видов спорта и технического творчества молодежи, подготовка мотоциклистов. В последствии в Щучине была организована подготовка водителей категории В.

В 1991 году в Щучине увеличился объем подготовки специалистов, была организована переподготовка водителей с категории С на СЕ и с категории В на ВС. Ежегодно на базе автошколы проходили обучение и переподготовку более 400 водителей.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь № 481 от 3 ноября 2003 года организация была преобразована в Щучинскую районную организационную структуру ДОСААФ. Сегодня в учебных учреждениях и организациях района создано 20 первичных оргструктур ДОСААФ. Щучинская РОС ДОСААФ развивает кружки и секции по техническим видам спор-



та: ракетомодельному, авиамодельному, автомоделному, радиоспорту, стрельбе из пневматической винтовки. На всех областных и республиканских соревнованиях ДОСААФ щучинские спортсмены занимают призовые места.

Представители первичных организаций ДОСААФ Щучинского района становились обладателями гран-при республиканского фестиваля-конкурса песни ДОСААФ. Совместно со Щучинским ГАИ, райисполкомом и БРСМ проводились соревнования по фигурному маневрированию на автомобилях для девушек "Автоледи".

В Щучинской РОС ДОСААФ работают грамотные специалисты, которые ежегодно достойно выступают на областном конкурсе мастеров управления автомобилем. Дважды за последние годы инструкторы вождения становились победителями этих соревнований. В награду они получили мощный компрессор и иномарку ДЭУ-Матиз. Сегодня в Щучинской РОС ДОСААФ работают опытные мастера и преподаватели со стажем работы, в основном, более десяти лет.

После Щучинской РОС ДОСААФ мероприятие продолжилось в Щучинском районном Доме культуры. Возле него были выставлены учебные автомобили автошколы и техника спортивных секций. А в самом учреждении культуры разместились фотовыставка "Спорт в ДОСААФ", карт, кроссовые мотоциклы, модели самолетов, ракет и кораблей, а также спортивные награды досаафовцев региона.

В Щучинском районном Доме культуры тематика мероприятия была посвящена 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и роли воспитанников ДОСААФ в защите Отечества. В мероприятии приняли участие и выступили перед молодежью заместитель председателя Щучинского райисполкома Анна Хведюк, заместитель председателя центрального совета ДОСААФ полковник в отставке Виктор Маркечко, председатель Гродненской ООС ДОСААФ, воин-интернационалист полковник запаса Дмитрий Кравец, многократный призер международных соревнований по ракетомодельному

спорту досаафовец Александр Липай и другие. Также перед сверстниками выступил учащийся Щучинской автошколы ДОСААФ Максим Пильчук, который рассказал о высоком качестве обучения в этой организации оборонного общества.

Буквально затаив дыхание ребята слушали выступления своих земляков – ветеранов Великой Отечественной войны Ивана Бохана и Николая Даниловича. Они рассказали о военном лихолетье и о том, как велась подготовка населения к защите Родины структурами ОСОАВИАХИМа в годы их молодости. Кстати, подполковник в отставке Иван Бохан в свое время проходил обучение на курсах радиотелеграфистов в организации оборонного общества и затем стал классным военным связистом.

Молодым людям, собравшимся в зале Щучинского районного Дома культуры, был продемонстрирован видеofilm "ДОСААФ в жизни страны". После официальной части мероприятия состоялся концерт артистов музыкального центра Республиканского Дома ДОСААФ. Кстати, этим учреждением культуры оборонного общества руководил бывший военный летчик полковник запаса Михаил Пинчук, в свое время проходивший офицерскую службу в Щучинском гарнизоне.

Бурными овациями награждали благодарные зрители выступления известного белорусского певца и композитора Юрия Северина, вокально-хореографического ансамбля казачьей песни "Маме нравится" и многих других артистов. Как всегда, на высоком профессиональном уровне вела концерт сотрудник Республиканского Дома ДОСААФ Елена Леонтьева.

Проведенный День открытых дверей в Щучинской РОС ДОСААФ и мероприятие



месячника оборонно-патриотической и спортивной работы оборонного общества прошли на высоком уровне и вызвали большой резонанс среди общественности города. Первый результат не заставил себя долго ждать – в этот день в автошколу ДОСААФ записалось сразу несколько молодых людей.

В завершении мероприятия заместитель председателя центрального совета ДОСААФ Виктор Маркечко выразил благодарность руководству Щучинского районного исполнительного комитета, Совету народных депутатов, ветеранским и молодежным общественным организациям Щучинщины за помощь и взаимодействие со Щучинской РОС ДОСААФ. Ну а тем, кто придет учиться в автошколу оборонного общества, Виктор Антонович пожелал получить крепкие навыки и знания для уверенного управления автомобилем.

Щучинская РОС ДОСААФ приглашает на обучение на категории В, с В на С, с С на Е учащихся в автошколу, расположенную по адресу: г. Щучин, ул. Ленина, 71.

**Контактные телефоны:
8 (01514) 2-91-75; 8 (033) 624-11-19.**





Могилевская ОТШ №1 – всегда первая

Могилевская объединенная техническая школа №1 ДОСААФ уже более 60 лет качественно выполняет разноплановые государственно-значимые задачи оборонного общества. За эти годы здесь подготовили более 150 тысяч специалистов. На протяжении последних десятилетий ОТШ №1 является одной из лучших школ ДОСААФ области, а также среди всех учебных организаций города Могилева.

В 1947 году в Могилеве был образован автотоклуб, а в 1954-м он стал автомобильным клубом и был передан на баланс Могилевского областного комитета ДОСААФ. Затем в состав школы вошли морской клуб и радиошкола. Организация совершенствовалась организационно, оснащалась технически, становилась центром подготовки высококвалифицированных специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства.

С вводом в строй в 1972 году трехэтажного учебного корпуса с многочисленными учебными классами, автомобильного парка, площадок для практического вождения, школа приобрела лицо современного учебного заведения. Она стала и своеобразным образовательным центром. На ее базе практиковалось, и практикуется сегодня, проведение семинаров, показательных занятий и спортивно-массовых мероприятий регионального и республиканского масштаба.

С 1 июля 1976 года ОТШ осуществляет подготовку специалистов для Вооруженных Сил – электромехаников общего профиля,

радиотелеграфистов, водителей-электромехаников. В свое время здесь готовили специалистов для народного хозяйства по 15 специальностям. В том числе, водителей категорий А, В, С, D, E, водителей легковых и грузовых автомобилей, оборудованных газобаллонными устройствами, телемастеров, машинистов холодильных установок, секретарей-машинисток, операторов ПЭВМ, мастеров производственного обучения вождению, специалистов по управлению маломерными судами, водолазов. В советский период ОТШ являлась центром развития технических, военно-прикладных видов спорта и технического творчества молодежи. Здесь работало около 20 секций и кружков технической направленности.

Сегодня школа ежегодно выпускает более 3.000 водителей различных категорий. Кроме того, автошкола финансирует 6 секций по спортивно-техническим видам спорта: по скоростной радиотелеграфии, спортивной радиопеленгации, пулевой стрельбе из пневматического оружия, ракетомодельному спорту, джип-триалу, мотомногоборью, где занимаются на бесплатной основе более 150 детей в возрасте от 6 до 15 лет. В минувшем году руководство ОТШ №1 взяло под свое крыло юных инспекторов дорожного движения, организовало и провело на базе автошколы областные соревнования юнцовцев.

Несколько лет назад объединенную техническую школу ДОСААФ возглавил современный и энергичный руководитель Федор Ражков. Он очень динамичный человек, который постоянно нацелен на максимальный результат, активно взаимодействует с местными

органами власти и различными общественными объединениями региона.

Все работники школы – это ответственные и целеустремленные люди. В лучшую сторону можно отметить целый ряд опытных мастеров производственного обучения управлению механическим транспортным средством, таких как Андрей Антоненков, Андрей Глушаков, Виктор Клиндухов, Игорь Юркевич, Александр Савич и других. Самых добрых слов заслуживают преподаватель Александр Хрущев и завуч школы Татьяна Савич. И это далеко не полный список добросовестных работников и специалистов. Каждый хорош на своем участке работы.

В ОТШ №1 многое сделано по совершенствованию материально-технической базы и работа в данном направлении не прекращается. В школе просторный учебный корпус, хорошо оснащенные и оборудованные классы для подготовки каждой категории водителей, лаборатория по устройству и обслуживанию автомобилей, осветительных и силовых электростанций. В отличном состоянии гаражи для грузового и легкового автотранспорта, автодром для обучения управлению транспортными средствами, компьютерный класс, класс автотренажеров и класс по медицинской подготовке. Это позволяет качественно проводить теоретические и практические занятия.

Учебные классы оснащены техническими средствами обучения, комплектами узлов, агрегатов, деталями изучаемых марок машин, действующими макетами, электрифицированными стендами и средствами программного обучения. В ОТШ №1 приветствуется и поощряется новаторский поиск рационализаторов, поддерживается творческие предложения по совершенствованию учебного процесса.

За последние годы существенно обновился парк автомобилей. Сегодня он насчитывает 22 легковых учебных транспортных средства различных модификаций, 10 грузовых, три автобуса, несколько мотоциклов. Как правило, ежегодно при-



обретается 2–3 автомашины иностранного производства. Самый старый учебный автомобиль – 2008 года выпуска. В этом году школа приобрела новый автобус и планирует купить новый учебный автомобиль.

Ежегодно ОТШ №1 успешно проходит сертификацию. Недавно пройдена сертификация услуг по повышению квалификации водителей категории В и D (таксистов и водителей автобусов). Так, недавно была проделана большая работа по благоустройству автодрома для легковых автомобилей: уложено новое асфальтобетонное покрытие, проведена реконструкция двух эстакад, приобретены стойки и фишки. Были отремонтированы и оснащены по последнему слову техники и учебные классы.

С учетом современных требований руководство и обучающий состав школы на достигнутых результатах не останавливаются. Здесь изыскивают возможности и открывают другие виды подготовки. Так, например, в 2008 году начался набор групп для подготовки водителей категории I (троллейбус). И сейчас на курсы отправляют людей не только из Могилева, но и из Бобруйска. Школа также готовит водителей-международников.

Несколько лет назад организация возобновила услуги по подготовке лиц с ограниченными возможностями. Для этого создана безбарьерная среда, что позволило учащимся беспрепятственно посещать занятия: оборудованы пандусы, изменена конструкция дверных проемов, выделен класс на первом этаже, который снабжен всеми техническими средствами обучения. Это позволило на качественном уровне проводить теоретический курс подготовки. Для практических занятий учебный автомобиль ВАЗ-21074 переоборудован на ручное управление и прошел экспертизу в БНТУ. Уже сегодня автошколу окончили несколько десятков людей с ограниченными возможностями.

В соответствии с разработанным планом в школе проводится воспитательная работа. Здесь идет кропотливая работа, по созданию экспозиций музея, который будет отражать период от создания ДОСААФ и школы на территории области, до нашего времени.

ОТШ №1 готовит водителей всех категорий. Для записи на занятия в автошколу обращаться по адресу: г.Могилев, ул.Симонова,11. Контактные телефоны: (8 0222) 48-20-12; 48-20-23; 48-71-61; 48-50-93.



Обменялись опытом на Брянщине

Делегация ДОСААФ Беларуси побывала с визитом в Региональном отделении ДОСААФ России Брянской области. Это произошло в рамках реализации соответствующего постановления совместного президиума оборонных обществ двух братских стран.

Белорусскую делегацию возглавлял заместитель председателя центрального совета ДОСААФ полковник в отставке Виктор Маркечко. Руководители, занимающиеся организацией подготовки специалистов в регионах Беларуси, посетили российские частные образовательные учреждения дополнительного образования – Бежицкую техническую школу ДОСААФ и Брянскую объединенную техническую школу №1 ДОСААФ. Состоялся обмен опытом работы по подготовке специалистов по военно-учетным специальностям для Вооруженных Сил, подготовке специалистов массовых технических профессий (в том числе, водителей транспортных средств всех категорий и тракторов). Также шло ознакомление с организацией военно-патриотического воспитания граждан и спортивной работой.

В Региональном отделении ДОСААФ России Брянской области действуют 58 первичных отделений, насчитывающие в своих рядах около 800 человек. В состав регионального отделения входят: 7 школ, 12 учебно-спортивных центров, авиационно-спортивный клуб, плавательный бассейн, детско-юношеский спортивно-технический клуб по модельным видам спорта, клуб служебного собаководства, детско-юношеская спортивно-техническая школа по стрелковому спорту. А также здесь действуют радиолюбительский клуб "Короткие волны", 857 технических, спортивных, военно-патриотических клубов, кружков и секций по профильным видам спорта, объединяющие почти 9.000 юношей и девушек.

Во время семинара заместитель начальника по учебно-производственной части Бежицкой школы Елена Клецкова поделилась опытом работы коллектива школы по основным направлениям деятельности. Она показала кабинеты по подготовке специалистов, лабораторию для проведения практических занятий по подготовке машинистов автомобильных кранов и водителей, автомобильную технику, используемую при их подготовке. Здесь же была продемонстрирована организация парковой службы.

Начальник Брянской школы Владимир Цыбин и его заместитель Андрей Князев рассказали об организации подготовки специалистов, учебно-материальной базе, организации практических занятий по вождению бронетранспортеров, автобусов и легковых автомобилей. В лаборатории был изучен опыт проведения лабораторно-практических занятий по техническому обслуживанию БТР. А на автодроме участники семинара ознакомились с организацией практического вождения БТР, автобусов и других транспортных средств.

Был также изучен опыт работы по организации и проведению экзаменов в школе и ГИБДД с использованием инновационных технологий (по программе интерактивной автошколы).

В заключении делегация ДОСААФ Республики Беларусь, под руководством председателя регионального отделения ДОСААФ России Брянской области капитана 1 ранга в отставке Вячеслава Андреева, посетила мемориальные комплексы "Хачунь", "Партизанская поляна" и памятник "Военным водителям".



ТОЛЬКО В ПОЛЕТЕ ЖИВУТ САМОЛЕТЫ

В 2014 году авиация ДОСААФ перевыполнила плановые показатели по ряду направлений. Удалось избежать грубых упущений в соблюдении требований руководящих документов и главное – не было допущено авиационных и парашютных происшествий. Специалисты аэроклубов оборонного общества традиционно с высоким качеством обучали основам летного мастерства курсантов авиационного факультета Военной академии Республики Беларусь, обеспечивали прыжки военнослужащих сил специальных операций, добивались успехов в авиационных видах спорта, оказывали различные платные услуги.

Серьезным экзаменом профессионализма для многих летчиков, техников и парашютистов стало участие 21 июня 2014 года в авиационно-спортивном празднике, посвященном 80-летию Минского аэроклуба ДОСААФ, на котором побывал Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко. Он дал высокую оценку авиации и всей многовекторной деятельности ДОСААФ.

Сегодня мы представляем интервью с заместителем председателя центрального совета ДОСААФ по авиации полковником запаса Андреем ГОРБАТОВСКИМ, в котором он рассказал о сегодняшнем дне и перспективах развития авиации оборонного общества.

– Андрей Анатольевич, расскажите, пожалуйста, что такое современная авиация ДОСААФ и каковы ее основные задачи?

– Авиация ДОСААФ сегодня является начальной школой для пилотов и парашютистов. У нас 6 аэроклубов, расположенных по всей территории нашей страны. Это Минский, Брестский, Могилевский, Витебский, Бобруйский и Рогачевский аэроклубы. Основной государственно-значимой задачей авиации ДОСААФ является первоначальная летная подготовка военных летчиков и вертолетчиков, авиационных специалистов из числа курсантов Военной академии

Республики Беларусь. Мы развиваем авиационные виды спорта и техническое творчество молодежи. Выполняя функцию самоокупаемости, аэроклубами выполняются разные виды авиационных работ.

– Вы сказали, что ДОСААФ развивает авиационные виды спорта. Расскажите подробнее, какие?

– Дело в том, что если говорить о спортивной составляющей нашей авиации, то каждый аэроклуб имеет свой профиль: Бобруйский – ориентирован на планерный и парашютный спорт, Могилевский – на самолетный, парашютный и авиамодельный, Брестский – на парашютный, Витебский – на вертолетный и парашютный, Минский – на самолетный, вертолетный, парашютный и авиамодельный. С 2015 года авиация ДОСААФ пополнилась шестым по счету аэроклубом и приняла под свое крыло Рогачевский аэроклуб. Он будет специализироваться на планерном спорте. Параллельно с подготовкой спортсменов-летчиков, вертолетчиков и парашютистов, во всех аэроклубах создаются авиамодельные секции. Ведь, как правило, именно с них начинается путь детей в авиацию.

– Могут ли наши спортсмены по авиационным видам спорта достойно конкурировать с зарубежными соперниками?

– Безусловно, не только конкурировать, но и уверенно побеждать на международных соревнованиях самого высокого уровня, в том числе европейского и мирового. Летом прошлого года в Австрии спортсмен ДОСААФ из Борисова Виктор Трухан второй раз подряд стал чемпионом мира по авиамодельному спорту в классе "Воздушный бой – радиоуправляемые копии самолетов Второй мировой войны". А в классе самолетов Первой мировой войны досаафовец Виктор Трухан занял третье место. Белорусские ракетомоделисты постоянно участвуют в Кубке мира и регулярно занимают призовые места. Особенно успешно выступает гроднинец Александр Липай. Наши вертолетчики и летчики занимают призовые места на престижных международных соревнованиях.

В оборонном обществе есть многократные чемпионы мира по парашютному спорту. Среди них нужно выделить досаафовца – заслуженного мастера спорта Олега Фомина – абсолютного чемпиона мира по классическому парашютному спорту. Кстати, у Олега спортивная семья. Его супруга Оксана Фомина – мастер спорта международного класса – многократный призер ряда европейских и мировых чемпионатов.

А, в целом спортсменами ДОСААФ за 2014 год на чемпионатах, Кубках и этапах Кубков мира и Европы по авиационным видам спорта завоевано 36 медалей, в



том числе 11 золотых, 10 серебряных и 15 бронзовых.

– Расскажите, пожалуйста, как и с какого времени проводится подготовка курсантов Военной академии в аэроклубах ДОСААФ?

– В аэроклубах ДОСААФ Республики Беларусь (Минском, Витебском, Могилевском и Бобруйском) подготовка авиационных специалистов для Вооруженных Сил нашего суверенного государства проводится с 1996 года. Задача по участию в летной подготовке слушателей и курсантов Военной академии Республики Беларусь ДОСААФ была поставлена Президентом Республики Беларусь (в Указе № 481 от 3 ноября 2003 года).



И сегодня ДОСААФ располагает всем необходимым для того, чтобы качественно готовить летный и инженерно-технический состав для Вооруженных Сил. Оборонное общество обладает высокопрофессиональными летчиками-инструкторами и другими специалистами, постоянно совершенствует учебную и материально-техническую базу.

– Скажите, а сколько ежегодно готовится курсантов – летчиков авиационного факультета Военной академии?

– В 2014 году в аэроклубах ДОСААФ прошли подготовку 63 курсанта. Сначала они занимаются на планерах Л-13 "Бланик", а затем на самолетах Як-52 или на вертолетах Ми-2. Общий налет курсантов в аэроклубах ДОСААФ в 2014 году на всех типах воздушных судов составил 2.165 часов, при плане 2.160. То есть составил 100,2 процента от запланированных показателей.

Все это убедительно свидетельствует о высоком научно-техническом потенциале и уровне развития нашей страны, подтверждает постулат о том, что только экономически развитое, сильное государство способно готовить авиационных

специалистов. По имеющейся в оборонном обществе информации и отзывам из воинских частей – качество подготовки военных курсантов в аэроклубах ДОСААФ сегодня полностью соответствует предъявляемым требованиям.

– Андрей Анатольевич, насколько сегодня технически оснащена авиация ДОСААФ? Удастся ли обновлять парк самолетов и вертолетов современной техникой?

– На данный момент исправность авиатехники ДОСААФ составляет 84 процента от штатной численности воздушных судов. Это позволяет своевременно и качественно осуществлять летную подготовку курсантов.

Сейчас ДОСААФ работает над обновлением своего авиапарка. В 2013 году была принята Государственная программа развития ДОСААФ на 2014 – 2018 годы. В результате ее реализации авиация оборонного общества к 2018 году пополнится новыми, более современными, образцами воздушных судов. Планируется приобретение 10 самолетов (в том числе, с новой авионикой), 4 вертолета "Робинсон", 2 планера и 180 парашютных систем.

Для обеспечения всех видов полетов ДОСААФ закупит 15 единиц новой автомобильной техники (автобусы, пожарные и санитарные машины). Тем самым значительно окрепнет учебно-материальная база подготовки будущих летчиков. Причем, оборонное общество покупает новую авиатехнику с обязательным учетом того, на каких самолетах будут летать летчики Вооруженных Сил. И это для ДОСААФ имеет стратегическое значение.

Мы планируем приобретать воздушные суда более современные и экономичные. Занимаемся ремоторизацией (то есть усовершенствованием) имеющейся сейчас у нас авиатехники, чтобы перевести ее

на менее затратные виды топлива и повысить их скороподъемность.

Согласно госпрограмме ДОСААФ планирует закупать спортивные самолеты типа Су-29 и Су-31 для тренировок и выступлений на международных соревнованиях. Мы планируем закупать более современные вертолеты "Робинсон-44" зарубежного производства, которые по своим летным и экономическим характеристикам превосходят стареющие советские вертолеты-трудяги Ми-2.

– Интересно, идет ли в аэроклубы молодежь или авиация – это дело взрослых людей? Если да, то что делает ДОСААФ для выдачи "путевки в небо" юным гражданам Беларуси?

– Эстафету привития молодежи любви к авиации в 90-е годы XX столетия, в период суверенитета государства, подхватил ДОСААФ Республики Беларусь. При наших аэроклубах сегодня действуют авиамодельные секции, молодые люди занимаются авиационными видами спорта, имеющими военно-прикладное значение. Например, такими как самолетный, вертолетный и планерный. Причем, в ДОСААФ на воздушных судах летают и школьники. Учиться пилотировать самолеты и вертолеты можно уже с 15 с половиной лет. Однако поистине самым массовым является парашютный спорт, которым начинают заниматься с 15 лет. А прыжок с инструктором в тандеме могут совершать даже дети в возрасте от 8 до 16 лет с письменного разрешения родителей.

В основном занятия спортом финансируются из бюджета и бесплатны для спортсменов. Но, так как желающих заниматься авиационными видами спорта больше, чем позволяют возможности государства, то у нас есть и платные занятия.

На Боровой в Минском аэроклубе ДОСААФ в полную силу работает единственный в стране Музей авиационной техники под открытым небом, насчитывающий сегодня более сорока экспонатов разных времен. Его ежегодно посещают десятки тысяч людей, в том числе, из ближнего и дальнего зарубежья. Кстати, мы планируем открыть в одном из самолетов музея небольшой кинотеатр, где будут демонстрироваться фильмы об авиации. Все это, в целом, способствует притоку новых кадров в авиацию, в том числе, и в военную. Мы воспитываем нашу молодежь настоящими патриотами своей страны. Если перефразировать строки известного стихотворения, то я бы сказал так: "Пилотом можешь ты не быть, но гражданином быть обязан!".

Причем, сегодня авиация ДОСААФ очень выгодно отличается от коммерческих структур занимающихся обучением пилотированию воздушными судами. Только в ДОСААФ создана стройная, проверенная временем система, которая гарантирует высокое качество подготовки и обучения авиационных специалистов.

«Крылья Родины» крепнут в аэроклубах ДОСААФ



ДОСААФ и Военная академия Республики Беларусь совместно успешно решают важнейшую государственно-значимую задачу по подготовке военных пилотов и авиационных специалистов. Результаты этой работы за 2014 год были проанализированы в январе на совещании представителей оборонного общества и военного учебного заведения страны.

Сразу отметим, что именно ДОСААФ Президентом Республики Беларусь (в Указе № 481 от 3 ноября 2003 года) была поставлена задача принять непосредственное участие в летной подготовке слушателей и курсантов Военной академии Республики Беларусь.

История развития авиационной составляющей в ДОСААФ берет свое начало многие десятилетия назад. С двадцатых годов прошлого столетия оборонное общество занимается популяризацией авиационных знаний, приобщением молодежи к занятиям авиаспортом и авиамоделированием.

Эстафету привития молодежи любви к авиации в 90-е годы XX столетия, в период суверенитета государства, подхватил и ДОСААФ Республики Беларусь. При белорусских аэроклубах сегодня действуют авиамодельные секции, молодые люди занимаются авиационными видами спорта, имеющими военно-прикладное значение. В Минском аэроклубе ДОСААФ в полную силу работает единственный в стране Музей авиационной техники под открытым небом. Все это способствует притоку новых кадров в авиацию, в том числе, и в военную.

Во время недавней встречи с руководством Военной академии глава ДОСААФ предложил создать в ее стенах секцию по авиамодельному спорту или кружок авиамоделирования. Иван Дырман заявил, что ДОСААФ готов оказать всевозможную помощь в их организации в Военной академии уже в ближайшее время, чтобы прививать курсантам любовь к авиации и развивать их техническое творчество.

Сегодня ДОСААФ располагает всем необходимым для того, чтобы качественно готовить летный и инженерно-технический состав для Вооруженных Сил. Оборонное общество обладает высокопрофессиональными летчиками-инструкторами и другими специалистами, постоянно совершенствует учебную и материально-техническую базу. Во всех аэроклубах ДОСААФ обновлены классы подготовки курсантов Военной академии, улучшены их бытовые условия.

В 2014 году при обучении курсантов удалось избежать проблем прошлых лет, связанных с задержкой финансирования для своевременной закупки топлива и их летной экипировки (костюмов, шлемофонов, ларингофонов, нагретых планшетов). Данные вопросы решались своевре-



менно курирующими курсантов офицерами академии и руководством авиационного факультета.

Теоретическая подготовка курсантов по авиационным дисциплинам в академии проводится непосредственно перед убытием в аэроклубы и отсутствует резерв времени на пересдачу зачетов и экзаменов в случаях получения курсантом оценки, не позволяющей допустить его к полетам. Необходимо отметить, что в 2014 году все курсанты сразу же были допущены к полетам.

Курсанты третьего курса для обучения на самолетах Як-52 прибывают с оценками по конструкции самолета и двигателя перенесенными с предыдущего года. Как известно, в аэроклубах проходит подготовка курсантов до трех курсов одновременно, что предполагает необходимость приложения определенных усилий для решения поставленных задач. Вместе с тем здесь есть и положительный фактор. По вопросам теоретической подготовки, техники пилотирования общение курсантов более старших курсов с младшими происходит на их "языке", что позволяет более успешно осваивать программу обучения.

На данный момент исправность авиатехники ДОСААФ составляет 84 процента от штатной численности воздушных судов. Это позволяет своевременно и качественно осуществлять летную подготовку курсантов. В 2014 году в аэроклубах ДОСААФ прошли подготовку 63 курсанта. Из них: 13 курсантов первого курса – на планерах Л-13 "Бланник" в Бобруйском аэроклубе с общим по плану налетом 260 часов; 19 – третьего и четвертого курсов на самолетах Як-52 в Могилевском аэроклубе с налетом 545 часов; 12 – второго, третьего и четвертого курсов на вертолетах Ми-2 в Витебском аэроклубе с налетом 655 часов; и 19 – второго, третьего и четвертого курсов на вертолетах Ми-2 в Минском аэроклубе с общим налетом 700 часов.

Общий налет курсантов в аэроклубах ДОСААФ в 2014 году на всех типах воздушных судов составил 2.165 часов, при плане 2.160. То есть составил 100,2 процента от запланированных показателей.

Параллельно с курсантами в аэроклубах ДОСААФ выполнял полеты посто-



нению задачи обучения курсантов в 2014 году осуществлялось в тесном сотрудничестве с руководством авиационного факультета, что позволяло осуществлять летную подготовку в оптимальном режиме и оперативно вносить коррективы в обучение.

Все курсанты были подготовлены до запланированного уровня, ну а о качестве подготовки могли судить сами офицеры академии, принимавшие экзамены по летной подготовке. По имеющейся в оборонном обществе информации и отзывам из воинских частей – качество подготовки курсантов в аэроклубах ДОСААФ сегодня соответствует предъявляемым требованиям.

ную базу подготовки будущих летчиков. Причем, оборонное общество покупает новую авиатехнику с обязательным учетом того, на каких самолетах будут летать летчики Вооруженных Сил. И это для ДОСААФ имеет стратегическое значение.

21 июня этого года Минский аэроклуб оборонного общества посетил Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко. Глава государства высоко оценил многогранную деятельность ДОСААФ, в том числе и в вопросах подготовки авиационных специалистов. Он подчеркнул важность сохранения и развития отечественной школы подготовки кадров для авиации.

На подведении итогов работы авиации оборонного общества по обучению курсантов Иван Дырман выразил уверенность в том, что дальнейшее взаимовыгодное сотрудничество ДОСААФ и Военной академии в вопросах подготовки авиационных кадров будет по-прежнему крепнуть и развиваться на благо укрепления обороноспособности страны. И для этого есть все предпосылки и хорошие наработки.

В завершении подведения итогов Иван Дырман выполнил приятную миссию. За значительный личный вклад в военно-патриотическое воспитание граждан Республики Беларусь, активное участие в подготовке и проведении совместных мероприятий ДОСААФ и главного военного вуза страны он наградил ценными подарками начальника учреждения образования "Военная академия Республики Беларусь" генерал-майора Сергея Бобрикова, заместителя начальника летно-методического отдела авиационного факультета полковника Сергея Боровского, начальника авиационного факультета полковника Николая Буреня, заместителя начальника авиационного факультета по летной подготовке полковника Юрия Золотова и начальника цикла – профессора кафедры летной подготовки и боевого применения авиации авиационного факультета полковника Юрия Слижикова.



янный летный состав Военной академии, общий налет которого составил 120 часов. Это нужно для поддержания необходимого уровня подготовки офицеров и выполнения проверок по видам летной подготовки.

План по налету часов в аэроклубах выполнен: в Минском и Витебском – на 100 процентов, в Могилевском – на – 101,1, а в Бобруйском – на 101,8 процента. Выпол-

Конечно, ДОСААФ и Военной академии вместе еще есть над, чем работать в вопросах совершенствования различных аспектов подготовки курсантов. И наверняка совместно эти две заинтересованные стороны способны решать любые возникающие актуальные вопросы.

Сейчас ДОСААФ работает над обновлением своего авиапарка и планирует значительно укрепить учебно-материаль-



ВСЕ ВЫШЕ, И ВЫШЕ, И ВЫШЕ...

В 2014-м и в нынешнем году в Минском аэроклубе ДОСААФ имени дважды Героя Советского Союза С.И.Грицевца произошло немало знаковых событий. Недавно этой знаменитой столичной воздушной гавани и ее руководству было вручено сразу несколько грамот и призов от органов государственной власти. По итогам 2014 года Минский аэроклуб ДОСААФ вновь стал лучшим среди всех аэроклубов оборонного общества.

Начальник Минского аэроклуба полковник запаса Николай Мочанский уверенно победил в номинации "Человек ДОСААФ 2014 года". Это признание значительного личного вклада руководителя в выполнение государственно-значимых задач всего оборонного общества. Кстати, Николай Петрович в этом году отметил свой юбилей и в связи с 60-летием был награжден Почетной грамотой Совета Министров Республики Беларусь.

Не так давно Минский аэроклуб ДОСААФ посетили председатель Постоянной комиссии по национальной безопасности Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь генерал-майор запаса Валерий Гайдукевич и бывший министр обороны генерал-лейтенант запаса Юрий Жадобин. Почетных гостей принимали председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман, председатель Организационной структуры ДОСААФ города Минска и Минской области полковник запаса Александр Драгун и все руководство Минского аэроклуба ДОСААФ.

Высокие гости посетили единственный в стране Музей авиационной техни-



ки под открытым небом, насчитывающий уже более сорока экспонатов. (Кстати, в нем регулярно бывают не только граждане нашей страны, но и многочисленные иностранные гости со всего мира). Гайдукевич и Жадобин осмотрели воздушные

суда Минского аэроклуба ДОСААФ, ознакомились с государственно-значимыми задачами, которые выполняет авиация оборонного общества. Сегодня организационная структура аэроклуба состоит из восьми структурных подразделений, в том числе – четырех авиационных звеньев: вертолетного, самолетного, парашютного и парамоторного.

Затем Валерий Владимирович и Юрий Викторович в штабе столичной воздушной гавани встретились с коллективом Минского аэроклуба ДОСААФ. Здесь Валерий Гайдукевич выполнил приятную миссию и вручил Николаю Мочанскому Почетную грамоту Национального собрания Республики Беларусь. Ею Минский аэроклуб ДОСААФ награжден "за большой вклад в формирование и реализацию социальной и экономической политики Республики Беларусь, подготовку молодежи к военной службе и патриотическое воспитание граждан".

Валерий Гайдукевич и Юрий Жадобин выступили перед трудовым коллективом организации, затронули вопросы национальной безопасности и социально-экономического развития нашего государства. Затем Валерий Владимирович и Юрий Викторович оставили записи в Книге почетных гостей Минского аэроклуба ДОСААФ.

Безусловно, знаменательным для минских авиаторов был и 2014 год, в котором Минскому аэроклубу ДОСААФ исполнилось 80 лет. В этой связи его посетил Президент Республики Беларусь. Глава государства дал высокую оценку работе ДОСААФ, как мощной организации, которая вос-

питывает подлинных патриотов и защитников Отечества. В своем поздравлении к авиаторам-досаафовцам Александр Лукашенко отметил: "Сегодня аэроклуб по праву является ведущим центром подготовки летчиков-спортсменов и парашютистов, будущих военных летчиков, играет важную роль в развитии авиационных видов спорта и популяризации авиации. Авиаторы умеют держать слово, проявляют мужество и отвагу, своим нелегким и самоотверженным трудом вносят достойный вклад в укрепление обороноспособности Беларуси".

В завершение своего визита Президент Республики Беларусь сфотографировался на память с авиаторами и парашютистами, участвовавшими в подготовке и проведении авиационно-спортивного праздника. Кстати, большое авиашоу по случаю юбилея Минского аэроклуба ДОСААФ побило рекорд по количеству зрителей. По оценкам руководства аэроклуба его смогли увидеть более шестидесяти тысяч человек.

За свою славную историю Минский аэроклуб ДОСААФ воспитал десятки ты-



удостоены высокого звания "Герой Советского Союза". Многие воспитанники аэроклуба отличились при выполнении интернационального долга в локальных

Советского Союза". Еще один воспитанник аэроклуба, знаменитый летчик-испытатель Евгений Фролов в мирное время стал "Героем России", его именем названа одна из фигур высшего пилотажа.

В послевоенный период спортсмены аэроклуба многократно становились абсолютными чемпионами мира и СССР по высшему пилотажу на самолетах и по парашютному спорту, чемпионами и призерами СССР по вертолетному спорту. В аэроклубе была подготовлена целая плеяда заслуженных мастеров спорта и мастеров спорта международного класса, сотни мастеров спорта и кандидатов в мастера спорта, тысячи спортсменов-разрядников.

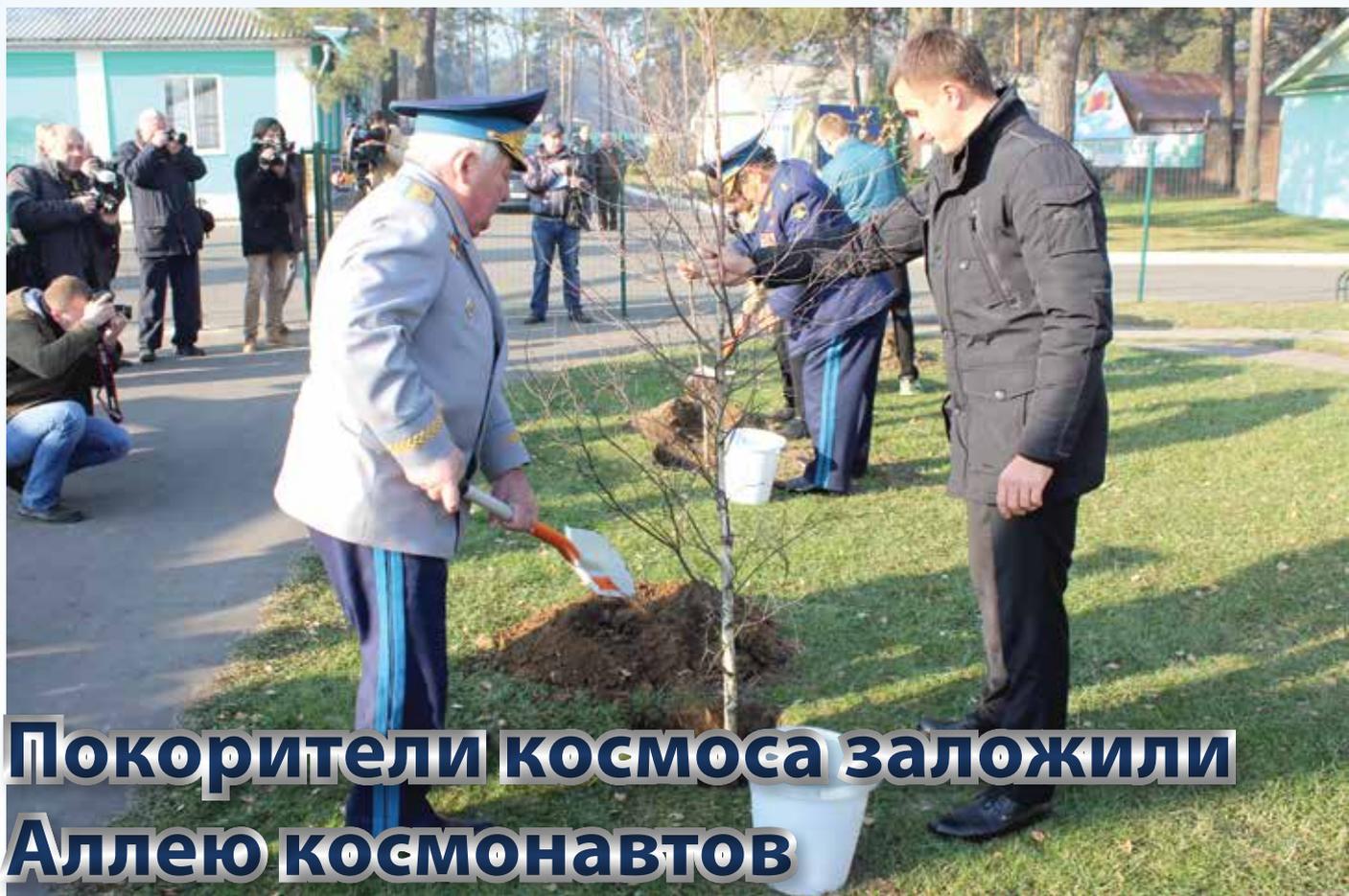
Коллектив Минского аэроклуба ДОСААФ сегодня продолжает славные традиции своих предшественников, динамично развивается и с оптимизмом смотрит в будущее. И нет сомнения, что этой авторитетной организации любые высоты по плечу, она достойно выполняет масштабные государственно-значимые задачи, поставленные центральным советом ДОСААФ.



сяч патриотов. До начала Великой Отечественной войны он произвел 7 выпусков будущих летчиков Военно-воздушных сил, 15 из которых в последующем были

конфликтах. Во время боевых действий в Афганистане старший сержант Николай Чепик ценой своей жизни спас командира и был посмертно удостоен звания "Герой





Покорители космоса заложили Аллею космонавтов

Недавно в Беларуси прошло событие, в буквальном смысле, космического масштаба. Приоритетные направления сотрудничества обсудили на VI Белорусском космическом конгрессе ученые стран СНГ. Минский форум можно назвать уникальным – впервые в его работе приняли участие реальные покорители космоса. На родную землю приехали сразу три белорусских летчика-космонавта – дважды Герои Советского Союза, генерал-полковники в отставке Владимир Коваленок и Петр Климук, а также Герой России полковник Олег Новицкий.



Подробно остановился на вопросах сотрудничества в космической области космонавт-испытатель отряда космонавтов Федерального государственного бюджетного учреждения "Научно-исследовательский испытательный центр подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина" Олег Новицкий. Он отметил: "Сегодня вопросы сотрудничества между государствами находятся на первом месте, поскольку самостоятельно и отдельно от других в космосе не может работать никто. Россия и Беларусь очень плотно сотрудничают в данном направлении. Причем, это сотрудничество берет свое начало еще с советских

времен. Беларусь сегодня может гордиться своей отличной оптикой и сложной техникой для космических исследований".

О том, что у страны есть достаточный научный и производственный потенциал, а также богатый опыт создания продукции научно-космического назначения, говорил и председатель президиума Национальной академии наук Беларуси Владимир Гусков. Он считает, что по ряду направлений наша республика находится в числе стран с развитой космической инфраструктурой. А создав свою национальную космическую систему дистанционного зондирования Земли, мы вошли в число космических держав.



22 июля 2012 года на 500-километровую орбиту ракетой-носителем "Союз" и разгонным модулем "Фрегат" был выведен белорусский космический аппарат (БКА) вместе с российским спутником "Канопус-В". По сути дела, БКА – плод совместной работы ученых двух стран, поскольку оборудование для него они делали вместе. И помимо чисто научной ценности он уже сейчас приносит вполне ощутимую практическую пользу.

– Сейчас продолжают работы по более широкому использованию космической информации, получаемой аппаратами России и Беларуси, при решении ключевых задач экономики наших государств, – сказал Владимир Гусаков. – Все это позволило не только сохранить, но и нарастить потенциал специалистов, работающих по космической тематике. Более 50 белорусских и российских предприятий работают уже над новыми проектами в космической сфере.

Союзное государство с 1999 по 2012 год реализовало три программы "Космос" и одну "Нанотехнологии СГ". Сегодня реализуются еще две – "Стандартизация СГ" и "Мониторинг СГ".

Недавно в Беларуси новую национальную космическую программу отправили на рассмотрение в Совет Министров. Об этом заявил на открытии VI Белорусского космического конгресса генеральный директор Объединенного института проблем информатики НАН Беларуси Александр Тузиков. Ученый отметил, что основное космическое направление, над которым работают специалисты из нашей страны, – это технологии зондирования земли. Уделяется внимание также космической связи, навигации и образованию в этой области, разработке единых стандартов.

В ходе конгресса были представлены более ста докладов ученых из разных стран. Во время проведения форума в помещении Объединенного института проблем информатики НАН Беларуси работала выставка научно-технической продукции космического назначения.

В период своего визита в Беларусь три белорусских покорителя космоса – дважды Герои Советского Союза, генерал-полковники в отставке Петр Климук, Владимир Коваленок и Герой России полковник Олег Новицкий заложили в Минском аэроклубе ДОСААФ Аллею космонавтов. Первые саженцы пуస్తят корни рядом с самолетом, на аналоге которого тренировался первый космонавт Земли Юрий Гагарин. Этот летательный аппарат находится в Минском аэроклубе ДОСААФ в поселке Боровая.

Наши космонавты достаточно часто бывают на родине, но увидеть сразу трех национальных героев вместе – событие по своему уникальное. Владимира Коваленка, Петра Климука и Олега Новицкого встречали председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор запаса Иван Дырман, начальник аэроклуба полковник запаса Николай Мочанский, другие должностные лица оборонного общества. Космонавты совершили экскурсию по Музею авиационной техники ДОСААФ, пообщались со школьниками.

Кстати, вполне вероятно, что скоро дети из Беларуси смогут побывать на Байконуре. Во время общения с журналистами летчик-космонавт Владимир Коваленок сказал:

– Желательно было бы провести конкурс, отобрать лучших детей и однажды свозить на "Байконур" на пилотируемый запуск. Я думаю, мы это осуществим. Считаю, что сегодняшнее мероприятие, наверное, самая лучшая агитация, чтобы они были рядом с нами. Но есть другая беда, что вдруг все пожелают. А там места мало. Космос большой, а кораблей мало. Поэтому желательно, чтобы каждый занял свое место в жизни. Кто-то стал врачом, кто-то – учителем, кто-то – инженером, кто-то – летчиком, а кто-то – и космонавтом.

По мнению ученика гимназии № 2 Минска Владислава Францевича, встреча с космонавтами была очень интересной и познавательной. Причем можно было задать им любые вопросы и "узнать про приключения на орбите". Другой ученик этой же гимназии Владислав Войтик так выразил свои мысли после знаменательной встречи: "На данный момент уже многие из белорусов побывали в космосе. Я считаю, что быть космонавтом – это очень хорошая профессия".

Космонавты осмотрели и даже опробовали музейную авиатехнику. На многих моделях самолетов они сами летали в свое время. Кстати, скоро экспозицию пополнит уникальный экземпляр – самолет-тренажер Ту-104. На нем учились многие советские космонавты. Сейчас он находится на подмосковном аэродроме "Чкаловский" и в обозримом будущем его доставят в Беларусь.

Сергей ВЯЗОВИЧ:

«Ралли Дакар – покоряется только сильным»



В начале года три экипажа спортивных грузовиков белорусской команды "МАЗ-СПОРТавто" приняли участие в самой престижной международной автогонке – ралли-марафоне "Дакар – 2015". Маршрут ее пролегал по жарким странам Латинской Америки – Аргентине, Боливии и Чили. Он начался в Буэнос-Айресе и финишировал в аргентинском городке Вилла-Карлос-Пас, составив многие тысячи километров изнурительной, трудной гонки. Наша команда выступила очень удачно – все "боевые" машины Минского автозавода пришли к финишу, а экипаж спортивного МАЗа, пилотируемого Александром Василевским, вошел в десятку сильнейших экипажей планеты.

Это был лучший результат нашей команды за все четыре года участия в Дакаре. Причем, на место в итоговой пятёрке претендовал экипаж, где в качестве пилота выступал спортсмен ДОСААФ Сергей ВЯЗОВИЧ (на снимке). Однако из-за обидной поломки он потерял сутки и затем не смог претендовать на высокую строчку в итоговом протоколе. В то же время в прошлом году на Дакаре экипаж Сергея Вязовича занял 11 место, показав на тот момент лучший результат нашей команды в этой самой престижной раллийной гонке.

Всего в "Дакаре – 2015" в категории Т4 (грузовики) стартовало 63 машины, а финишировало лишь 43. Трудных испытаний изнуряющей гонки не выдержали и сошли с трассы 20 участников, часть из которых были достаточно сильными, титулованными пилотами. Это еще раз доказывает, что белорусские спортсмены, способны на отечественных автомобилях достойно конкурировать с мировыми грандами раллийного автоспорта, такими как команды Mercedes, КамАЗ, Scania, Iveco и другими.

Вскоре после возвращения наших участников в Минск из Аргентины с ралли-марафона "Дакар – 2015", я встретился с пилотами команды МАЗ Сергеем Вязовичем, Александром и Владимиром Василевскими. Сегодня мы предлагаем нашим читателям интервью с Сергеем Вязовичем, который является внештатным пресс-секретарем белорусской команды. В нем он выразил общее мнение спортсменов об условиях гонки, рассказал о перипетиях и особенностях ралли Дакар, на которых он выступает уже не первый год.

Хочу добавить, что Сергей – работник Минского автозавода и спортсмен Республиканского учебно-спортивного центра ДОСААФ. Он действующий чемпион Республики Беларусь по классическому ралли (на легковых автомобилях). Причем, по итогам 2014 года Сергей Вязович был признан лучшим спортсменом ДОСААФ в номинации "Автомобильный спорт".

– Сергей, давайте начнем с самого начала. Кто был включен в команду на ралли Дакар – 2015? Как команда добиралась в Аргентину и провела подготовку к гонке?

– Команда "МАЗ-СПОРТавто" была представлена тремя экипажами. Под номером 510 вышли на старт пилот Сергей Вязович, штурман – Павел Гаранин, механик – Андрей Жигулин. Экипаж машины под номером 535 состоял из пилота Александра Василевского, штурмана Валерия Козловского и механика Антона Запорощенко. Перед поездкой произошла замена в экипаже под стартовым номером 560. Вместо Александра Полищука, получившего травму, управлять спортивным болидом было доверено Владимиру Василевскому. В этот экипаж также вошли штурман Дмитрий Вихренко и механик Алексей Неверович. Состав всей команды был такой – 3 спортивных автомобиля, 3 машины поддержки и легковой автомобиль. У Александра Василевского это уже четвертый Дакар, у меня – третий, а у Володи в этом году состоялся дебют. И он его выдержал с честью.

Технику мы отправили где-то за месяц до Дакара в Южную Америку морем. В двадцатых числах ноября прошлого года мы сдали машины в порту французского города Гавр. Их загнали на паром, поставили на грузовые лафеты и сдали под охрану. Больше автомобилей никто не заводил и не перегонял, они шли морем до порта назначения. 31 декабря мы их забирали на месте. Выполнили определенные технические регламентные работы и автомобили были готовы к "бою".

– В этой связи напрашивается технический вопрос. Что же из себя сегодня представляют боевые спортивные болиды Минского автозавода?

– Это очень надежные, легко управляемые, отличающиеся высокой проходимостью машины. Мы увеличили мощность двигателя и довели его объем до 18 с половиной литров. После "Дакара-2014" МАЗ внедрил множество инновационных реше-

ний, благодаря которым машины стали легче примерно на 100 килограммов. На "Дакаре-2014" на МАЗах была своеобразная "люстра" из шести фар, теперь вместо них внедрены легкие светодиодные приборы.

Произошли и другие изменения: стал более легким кардан, улучшены возможности взаимозаменяемых амортизаторов, на одном из автомобилей был установлен кондиционер. Партнер МАЗа – Ярославский моторный завод выполнил работу по регулировке и настройке двигателей. Благодаря тонким настройкам топливной аппаратуры мощность двигателя моего флагманского болида увеличилась до 912 лошадиных сил. Спортивные МАЗы сейчас укомплектованы шестнадцатиступенчатой коробкой передач и регулятором давления в шинах. Кстати, во время гонки болиды расходуют около 130-150 литров топлива на 100 километров.

Перед "Дакаром – 2015" на минском полигоне во время тренировок мы еще раз в полном объеме опробовали гоночные МАЗы. Они отлично держались на грунтовой дороге, достаточно быстро развивали скорость до 140 километров в час и выдерживали прыжки с серьезных трамплинов.

– Вот состоялось торжественное открытие гонки и на следующий день спортивные болиды вышли на старт первого спецучастка. Каким он был для Вашей команды?

– На первом этапе мы стартовали десятками и, во многом благодаря этой стартовой позиции, вошли в десятку. Там сложно было поменять позицию во время гонки, практически нельзя было кого-то обогнать. Многие "полетали по кустам", в том числе и нас не миновала эта участь. Мы не стали понапрасну рисковать, тем более сложно было что-то изобразить. Поэтому мы шли ровно и эта тактика себя оправдала.

– Как осуществляется навигация во время гонки, с какими трудностями по ориентированию на местности сталкиваются штурман и пилот?

– Основной инструмент штурмана во время гонки это рудбук (дорожная книга). В нем обозначены изменения по курсу, какие-то привязки (чтобы штурман не сбился с трассы) и реально опасные места где можно попасть в аварию. Все остальное – до 95 процентов не прописывается и экипаж идет "по глазам" – сугубо на визуальном восприятии. Порой, это десятки километров пути. Скажем, мы шли 42 километра без каких-либо обозначений и на этом участке было только два обозначения знака опасности – возможны ямы и все. Тут только успевай вертеть головой, ведь не знаешь что тебя ждет впереди.

Из навигационного оборудования на Дакаре ничего нельзя использовать, только прибор который фиксирует пройденный путь и взятие контрольных точек. Точка открывается на приборе у штурмана где-то за 300 – 500 метров.

Появляется значок со стрелкой – попадаешь ты на эту точку или нет. Она открыта и за метров 30 – 50 она берется прибором, идет звуковой сигнал, что она взята, тогда можно идти дальше. Виден ее номер по порядку, что он не пропущен. Она тухнет и дальше видно расстояние которое можно сверить с дорожной книгой, где ты находишься и вперед. Никаких других привязок нет.

Когда Жерар де Рой – победитель Дакара 2012 года потерял 6 часов и было понятно, что их уже он не восстановит, мы облегченно вздохнули. Серьезный конкурент, по сути выбыл, из борьбы за победу.

– Создавали ли Вам какие-либо проблемы пилоты Дакара из других категорий – более "мелкого калибра"? Я имею ввиду участников на джипах и мотоциклах. Какие были особенности при встрече с ними?

– Мотоциклы и квадроциклы мы видим где-то к концу гонки. Причем, лишь те, которые сильно отстают. Они не создают нам особых проблем, есть лишь беспокойство не навредить им и не задеть их. Более серьезная проблема – это джипы. На многих участках трассы они идут быстрее. Причем, у них разрешенная максимальная скорость до 170 километров в час, а у нас 140. (Кстати, багги могут гнать – 190 километров в час). В то же время есть участки, где грузовик реально быстрее джипа. Начинается война за позицию в облаках пыли. Ведь тот кто впереди, тот едет без пыли. С грузовиками проще – ты его обогнал и больше не видишь. С джипом выехал на прямую, на скоростной участок – у тебя 140, а у него 170. В пыли и пылу гонки можно запросто задеть машину.

Когда идет совместный старт с джипами и мотоциклистами, он чреват большими сложностями именно для пилотов грузовиков, из-за пыли, которую поднимают джипы, ты начинаешь конкретно нервничать, появляется неприятное раздражение. А это соответственно подавляет морально, что однозначно влияет на темп гонки.

– Понятно, что в условиях такой пыльной гонки очень важна стартовая позиция? Какую стратегию приходилось выбирать, чтобы сохранять темп и показывать достойный результат?

– Когда отдельные старты с интервалом в две минуты – проблем нет. А вот когда совместный старт, то тут преимущество у первой десятки, но в нее попасть большая проблема. Допустим, мы стартовали по протоколу где-то с двадцатой, двадцать второй

(Продолжение на стр. 42)



(Продолжение. Начало на стр. 40)

позиции, где старт через 30 секунд. Ты стартанул, "катнул" машину и она сразу же в пыли. Никакой речи о своем темпе не идет. Едешь настолько, насколько тебе позволяет пыль. За 30 секунд разрыва между машинами пыль никуда не уходит.

Тут уже начинается борьба нервов и тактики. Пересидеть до того момента пока появится боковой ветер, либо до участка на котором нет пыли. Кстати, вы будете удивлены, но на песке, на дюнах пыли нет. А на земляном грунте пыль просто ужасная. На тех же аргентинских участках, среди растительности – в кустах, пыль никуда не уходит, стоит там не одну минуту. Поэтому от человека, который стартанул накануне, ты отстаешь специально, чтобы хоть как-то ехать. И чем дальше стартовая позиция, тем хуже. Бывает что выстраивается целая колонна машин из-за пыли.

Иногда едешь и думаешь, что кого-то догоняешь, а это просто ветер гонит пыль. В нее въезжаешь и не знаешь куда двигаться. Был момент, когда мы не видели дорогу из-за пыли поднимаемой нашим грузовиком. А "словить" проблему в пыли – ничего не стоит. Допустим, в обычную погоду камень видишь за сотни метров, а в пыли – под носом ничего не видно. Люди убивали мосты машин в этих условиях, попадали в аварии. Реально, ты просто не видишь куда едешь.

Когда ветер в спину а дорога не позволяет развивать высокую скорость, тебя просто накрывает пылью и ничего не видно. Приходится останавливаться и одну – две минуты стоять пока твоя же пыль не уйдет.

В основном судьба всей гонки решается на песках. В них хоть и движутся все осторожно, но опытным пилотам удается выигрывать часы. А на ровной дороге один едет 140, а другой 120 километров в час и разница во времени получается несущественная.

– Безусловно, пыль на Дакаре – это проблема, о которой нужно рассказать во всех ее проявлениях. А что из себя представляет знаменитая пыль называемая дакаровцами феш-феш?

– Феш-феш – это отдельная история и ужасная вещь. Она представляет собой очень мягкую пыль. Если идешь в первой десятке по каналу – нет проблем. А дальше – мрак. Первые десять машин эту корку пыли начинают сбивать, а потом все переходит в полную мглу. Выглядит такая пыль как цемент, высыпанный из мешка. Иногда едешь, думаешь кого-то догоняешь, а там никого – пыль подымается сама собой.

– Интересно, как себя ведут воздушные фильтры гоночных машин. Наверное, забиваются в два счета и это негативно влияет на работу двигателя?

– К счастью, на двигатель пыль сильно не влияет, так как в наших машинах воздушные фильтры стоят в горизонтальном положении. В двигатель пыль не попадает, но после каждого этапа фильтры становятся бурными, а из короба под них мы выгребаем песок горстями. Поэтому фильтры приходится менять или продувать после каждого этапа.

– Сергей, хочу задать не очень приятный вопрос, который не удастся обойти. Как Вы получили травму во время Дакара и как это повлияло на дальнейший ход гонки?

– На одном из этапов наш автомобиль получил боковой порез колеса. Потом была еще одна техническая проблема – открутились 4 болта на кулисе. Из-за этого мы останавливались, чтобы устранить неполадки и в общем потеряли около получаса. Мы в этот момент стояли на четвертой или пятой позиции в абсолюте. Это влияло на нервы и мы очень торопились, пытались отыгаться, шли очень динамично.

Последующая часть дистанции была по "быстрым" пескам – высокие подъемы, спуски, кое где попадались мелкие возвышенности. В один из моментов у нас перебило пневмотрубку и пропал тормоз переднего правого колеса. Но в движении мы этого не почувствовали. Все проявилось, когда пришлось резко нажать на педаль тормоза перед какой-то кочкой (думал, прыгну и пойду дальше), в песке заблокировалось переднее левое колесо а правое – нет. Я этого попросту не ожидал. У нас в машине пневмотормоза и когда отпускаешь педаль они еще с полсекунды держат. Левая рука лежала на руле, правой переключался на передачу вниз. И тут резко рвануло руль до конца в сторону. Рука попала в спицы и совершила несколько оборотов в рулевом колесе. Я получил травму. Потом была ситуация, что еще добавил нагрузку на эту руку. Вот так все и вышло.



Выглядела рука ужасно, распухла. Мы в медпункте сделали снимок, он показал, что кости целы. На следующий и последующий дни стало еще хуже. Повторный рентген вновь показал отсутствие перелома. Из-за адреналина гонки, честно говоря, боли и особых неудобств я не чувствовал. Сильно стянуть и перемотать руку не удавалось, так как она не входила в перчатку.

Хуже всего, что затем из меня помощник был неважный во время устранения поломок. Я мог работать только с пневмопистолетом, а с гаечным ключом (моя основная роль до этого снятие и загрузка запасного колеса) – не получалось. И это было ощутимо "напряжно" для нас.

Только по возвращению в Минск я смог попасть к серьезному врачу, высококвалифицированному специалисту. Оказалось,





что я нажил на Дакаре серьезные проблемы. Говорят, лучше бы это был перелом, чем растяжение. Боль пошла на сустав, тянет пальцы, рука не может нормально сгибаться. Понадобился курс серьезной реабилитации.

– Интересно, что из себя представляет рулевое колесо боевого гоночного МАЗа и какова особенность в технике управления грузовой машиной в плане положения и перехвата рук при маневрировании?

– Рулевое колесо на грузовиках 380 миллиметров, а в классическом ралли на легковых автомобилях – 320 миллиметров. Поэтому разница невелика и принцип перехвата тот же. Главная особенность управления грузовиком – габариты и инертность, значительный снос. А так – машина ведет себя предсказуемо. Хорошо разгоняется, тормозит и управляется.

– Знаю, что у машины, которую пилотировал Владимир Василевский, на одном из этапов было сразу два поврежденных покрышек. Как это произошло и с чем было связано?

– В колее лежал камень и выехать из нее было невозможно. В итоге машина получила боковой порез. Ребята быстро поменяли колесо, двинулись дальше и через 100 километров вновь пробили шину. Пока меняли, стемнело и ничего не было видно из-за вездесущей пыли. Это как раз был тот самый феш-феш. Поэтому экипаж все делал на ощупь.

– Однако самой сложной и неприятной поломкой, наверное, стала та, из-за которой экипаж Сергея Вязовича потерял шансы бороться за высокую строчку в турнирной таблице? Как это произошло и насколько повлияло на последующий ход гонки?

– Самый сложный психологический момент был когда мы на восьмом этапе потеряли сутки, точнее – 29 с половиной часов из-за поломки. У нас полетел редуктор заднего моста и отказал полный привод. На этом этапе последние 30 километров были дюны и пески. Машина просто не поднималась на одном приводе. Пришлось ночевать до утра, чтобы устранить неисправности. Данный этап все перечеркнул, так как мы понимали, что борьба за позицию в генеральной классификации для нас была закончена. Тем не менее мы боролись до последнего, чтобы достойно выступить.

– Трасса на Дакаре полна неожиданностей. Движение в темпе по пересеченной местности, с преодолением крутых спусков и подъемов, наверное, имеет свои особенности?

– Для грузовиков особенно коварны боковые уклоны, которые чреватые перевертками. Пока машина едет боком, как правило, она не упадет. На песке автомобиль ведет себя очень интересно. Первые годы мы не понимали, как на таких уклонах машина не переворачивается.

Очень полезной была наша тренировка перед Дакаром в Объединенных Арабских Эмиратах. Был вертикальный спуск, с которого мы боялись съезжать, скорость была 10 километров в час. А наш товарищ Артур ехал поперек этого спуска на скорости где-то 120 километров в час и не падал. На самом деле песок держит пока машина в динамичном движении. А если некоторые на подъеме останавливаются (не могут его осилить) и начинают разворачиваться, чтобы вновь сделать заход – сразу проблема. Во время разворота скорости может не хватить, мотор глохнет, машина останавливается, песок под крайними колесами оседает и она переворачивается. Такая ошибка была у Александра Полищука на первом Дакаре, когда МАЗ перевернулся. В этом году аналогичным образом "Татра" опрокинулась.

– Как часто на Дакаре случаются аварии и были ли серьезные проблемы такого порядка в этом году? В чем в основном их причины?

– Для машины и экипажа перевероты и падения на песке в основном не страшны. Серьезные аварии и повреждения бывают на твердом грунте. Визуально кажется, что классная дорога, никаких проблем. Но на высокой скорости уход с такой дороги чреват "встречей" с горной породой, камнем или деревом. И там некуда улетать – дорога на одну машину. Поэтому может быть серьезная авария. К счастью, в аварии мы не попали, хотя и были тому предпосылки.

На первом этапе мы все "полетели" по кустам. А пилот Эдуард Николаев из команды "КамАЗ Мастер" улетел так, что сильно согнул раму грузовика. После этого никто не верил, что он сможет продолжать гонку. На прямой машина ехала так: передняя ось – слева, задняя – справа. Но надо отдать должное механикам,
(Окончание на стр. 44)

(Окончание. Начало на стр. 40)

которые в короткие сроки восстановили машину и Николаев приехал вторым. Механики разрезали раму, заново сварили, вывели диагональ и так далее. И машина была в полном порядке до самого финиша.

– Знаю, Вы неоднократно помогали попавшим в беду экипажам из других стран во время гонки. Что из себя представляет взаимопомощь на Дакаре? Помощь сопернику – это норма или исключение из правил, благородство или прогматизм?

– В регламенте соревнований прописано, что в случае опасности ты обязан поднять автомобиль и помочь экипажу, оказать помощь. Скажем, ты видишь сломавшуюся машину на обочине. Посигналил, спросил таким образом, нужна ли помощь. Если член экипажа в ответ поднял большой палец вверх, значит все в порядке и ты можешь двигаться дальше. Тут уж сам для себя решаешь – останавливаться или нет. Однако если кто-то просит помощи и ты ее не оказал – потом никто не поможет тебе.

У экипажа Александра Василевского было два случая помощи. Перед ними на дороге лежал перевернутый джип и препятствовал продвижению. Пришлось его поднимать. Проехали около десяти километров, увидел, что и грузовик голландца – нашего соперника по стартовой позиции – улегся на бок. Они его тоже подняли.

Если экипаж попал в аварию, то следующий должен остановиться и убедиться все ли в порядке. Если банальная техническая проблема, скажем, прокол, то помощь, как правило, никто не оказывает.

В соответствии с правилами время на помощь компенсируется. Единственная проблема – завтра ты будешь стартовать по фактическому финишу, скажем, не пятым, а двадцатым. То есть получаешь дополнительную порцию пыли от большого количества впереди идущих машин.

Однако бывает, что на помощи можно сыграть в свою пользу. В прошлом году на Дакаре мы попали в такой трафик, что никого не могли обогнать, так как перед нами шел "медленный" грузовик. Мы постоянно "висели" в пыли. В этот момент перед нами перевернулся грузовик, около которого остановилось уже несколько других наших соперников. Мы быстро сообразили и первые оказали помощь, так как время затем снимается только одному помогающему экипажу. Тем более, что машина перегорела всем дорогом и никто не мог нас обогнать.



После этого мы получили "просвет" – поехали первые без пыли и нас никто не мог обогнать. Мы уже на финише догнали медленный грузовик и выиграли преимущество перед ним где-то 15 минут. Но такие случаи бывают очень редко – в основном это просто помощь без какой-то выгоды.

– Какой вообще была организация гонки на Дакаре? Какие, скажем так, были созданы условия для спортивного труда и отдыха?

– Мне не нравятся песчаные биваки – зона технической поддержки, где и стоят технички. Зачастую они расположены вблизи аэродромов, где стоят вертолеты и самолеты, на которых органи-



заторы гонки осуществляют контроль за ней. Кроме того, что ураганный ветер гонит песок (он летит в глаза, пыль стоит в воздухе), так еще и взлетающие воздушные суда добавляют клубы песка. Очень хочется помыться, быть чистым и сухим, но этого не удается сделать. При этом, ребятам ночью еще нужно ремонтировать машины. Короче, условия отдыха оказались полевые, скажем, так. Хорошо, что наша команда была отлично оснащена инструментом, лампами и другим. Поэтому работа на биваке была отлично организована. Любые поломки устранялись оперативно и с утра машина была готова к "бою".

– Насколько я понимаю, у Вас уже постепенно начинается подготовка к "Дакару – 2016". В чем будет ее специфика, изменится ли что-то в ней кардинально?

– На следующий год перед нами могут возникнуть определенные сложности. Нам придется приводить автомобили в соответствие с новыми техническими требованиями. Это – уменьшение объема двигателя до 16 с половиной литров путем, либо уменьшения его объема, либо замены его на новый мотор. Последнее влечет за собой постройку вокруг двигателя, по сути, другого автомобиля.

Если останется прежний движок, то достаточно будет заменить гильзы на новый диаметр – уменьшить с 140 до 130 миллиметров, заменить каленвал. Поршни и компоновка машины останутся практически прежней.

Сейчас предложенный восьмерки двигателя, кроме Ярославского завода, пока что ни от кого не поступает. А переход на рядную шестерку повлечет за собой размещение мотора в другом месте, постройку другой системы охлаждения и надувной системы, смещение центра тяжести самого мотора (он будет выше). То есть потребуются серьезные кардинальные изменения машин. Если это произойдет, то, дай Бог, нам успеть такой автомобиль построить, испытать его и выехать на очередной Дакар подготовленными. Главное, чтобы испытанием не стала сама гонка, что будет проблематично.

Скажем, в прошлом году команда "КамАЗ Мастер" ехала на двух типах машин – нового и старого образцов. Новый автомобиль подвел, а старый – выиграл. Та же история и с командой "Пежо", которая ранее была грандом, но провалились на этом Дакаре по тем же техническим причинам. Машины французов во

время гонки стояли на трассе с поднятыми капотами именно из-за проблем технического порядка. А ведь "Пежо" имеет огромный опыт создания спортивных автомобилей и у этого концерна есть целое мощное спортивное подразделение.

– Мы все прекрасно понимаем, что участие белорусской команды в ралли на Дакаре, это не столько спортивный, сколько коммерческий проект Минского автозавода. Насколько он успешен и как Ваше участие помогает получать определенные дивиденды?

– На сегодня участие в Дакаре – это конкретный заводской проект. Мы имеем поддержку самого нашего предприятия и его дилеров. В этом году подключились еще спонсоры, такие как "Альфа банк", "G-energy". Вновь выступила спонсором компания "Велком", которая поддерживает нас уже не первый год. И дилеры, и сам завод заинтересованы в новых рынках сбыта. В той же Латинской Америке можно успешно реализовывать продукцию МАЗа. И уже есть конкретные наметки на заключение выгодных контрактов. Наше посольство там активно работает в этом направлении, его сотрудники очень помогли нам.

Сама задумка участия нашей команды в Дакаре – это и был реальный конкретный проект. Причем, МАЗ не просто статист на Дакаре, а реально конкурентная машина с конкретными технологиями, апробированными в таком жарком климате. Нас показывают по самым популярным иностранным каналам, таким как "Евроспорт" и другим, МАЗ постоянно на виду и на слуху. Идет мощная реклама завода в мировых СМИ, что очень важно.

На Дакаре интерес к МАЗу был достаточно большим. Это ощущалось даже на биваке. К нам подходило очень много людей. Даже участники Дакара японцы пытались что-то у нас "подсмотреть", хотя у них инновационные технологии на порядок выше. Это было нам очень лестно и свидетельствовало, что мы тоже растем в технической составляющей.

– Сергей, интересно, как участники команды отдыхали после Дакара?

– Вы не поверите, но на следующий день после возвращения был обычный рабочий день и мы трудились с 8 до 16.30. Еще дол-

го отчитывались за многодневную командировку. А, надо сказать, это дело стрессовое. Мы собираем каждый чек, квитанцию и корешок для отчета. Будь то плата за топливо, гостиницу, платную дорогу или что-то еще. И попробуй только потерять хоть один отчетный документ – сработаешь себе в минус.

А еще если не успеешь поменять деньги – можешь пролететь из-за разницы в курсах валют. Вот поэтому у каждого из нас на поясе висела сумочка, куда аккуратненько складывалось это бумажно-отчетное "богатство". И первый стресс после Дакара, если ты не найдешь все корешки, чтобы не было затем финансово мучительно больно.

Главной радостью после возвращения с далекой командировки была, конечно, встреча с семьей. Ведь во время Дакара я стал многодетным папой, у нас родился третий ребенок, которого я впервые увидел по возвращению. Кстати, и у Володи Василевского тоже трое детей. Так что мы решаем и демографическую проблему Беларуси.

– Каковы Ваши планы как раллиста?

– В год бывают три – четыре старта, где можно посоревноваться и почувствовать технику. Я выступаю в классическом ралли на легковом автомобиле Субару и являюсь чемпионом Беларуси 2014 года в этой дисциплине автоспорта. Здесь мне очень сильно помогает Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. Я являюсь спортсменом Республиканского учебно-спортивного центра ДОСААФ, который возглавляет Валерий Васильевич Карпов. Он уделяет большое внимание подготовке и участию спортсменов в самых различных соревнованиях по многим дисциплинам автоспорта.

Кстати, Володя Василевский периодически участвует в трофрейдах на джипах, а Александр Василевский увлекается горными лыжами. Все вместе – мы команда, способная показывать высокие результаты на самых престижных соревнованиях по автоспорту.

– Спасибо за интересное интервью. От всей души желаю Вам новых побед в спорте и в жизни!

Интервью вел Андрей ДРОБ



Юный мотогонщик сделал «Слабо»

Специализированная детско-юношеская спортивно-техническая школа (СДЮТШ) по автотомоспорту ДОСААФ за время своей деятельности вырастила целую плеяду талантливых спортсменов, которые прославили оборонное общество и нашу страну на международной спортивной арене. Воспитанники спортшколы постоянно становятся чемпионами и призерами республиканских и международных соревнований. Своеобразной визитной карточкой СДЮТШ по автотомоспорту ДОСААФ является спортсмен и тренер мастер спорта международного класса Евгений Тылецкий. За минувшие годы он неоднократно занимал призовые места на чемпионатах Европы и в 2012 году, впервые в истории Беларуси, стал чемпионом Европы по мотокроссу. В то же время сегодня достаточно широко известен на просторах СНГ и один из самых юных мотокроссменов СДЮТШ по автотомоспорту ДОСААФ шестилетний Евгений Миронов (класс "Мини-мото").



Юный талант прославился не только, как подающий большие надежды спортсмен, но и как победитель конкурса "Слабо" в популярной российской телепередаче "Сам себе режиссер". В видеоролике, присланном в редакцию телепрограммы (вышла в эфир 26 октября 2014 года), Женя Миронов продемонстрировал такое виртуозное мастерство владения мотоциклом, что покорила сердца миллионов

зрителей и самих искушенных телевизионщиков. И вот сегодня я хотел бы подробнее рассказать об этом юном досаафовце, который уже успел намотать многие тысячи километров на своем маленьком мотоцикле, заработать море синяков и ссадин, завоевать ряд наград и титулов, сформировать основу настоящего спортивного характера.

Женя Миронов впервые сел на мотоцикл еще в два года. Правда, он был не со-

всем настоящий, а сделанный из пластика и с широкими пластмассовыми колесами. Вскоре мальчишка уже гонял по квартире на деревянном беговеле, в три года он пересел на двухколесный велосипед, а в четыре – впервые выехал на трек. И, как рассказывает сам юный чемпион, ему вовсе не было страшно.

Первые тренировки Жени проходили в парке – недалеко от дома. Сначала его отец Дмитрий мотоцикл даже не заводил, так как мальчишке нужно было сперва научиться правильно сидеть, управлять и тормозить. Например, освоение навыкам правильного торможения происходило так: папа ставил мотоцикл на горку, садил на него Женю, держал байк за "хвост" и они медленно спускались вниз.

– Когда папа первый раз завел мой мотоцикл, я испугался звука и сначала даже не хотел на нем ехать, – вспоминает Женя. – Но страх быстро прошел. Папа все так же держал меня за "хвост", а я потихоньку газовал. На мотоцикле уже стоял ограничитель скорости и я не мог быстро ехать.

Первая же самостоятельная поездка малыша закончилась падением. Несмотря на то, что Женя был в полной экипировке, он забыл закрыть визор (защитное стекло на шлеме), из-за чего слегка "расквасил" нос, въехав в мусорку. При этом, он не испугался, но на всю жизнь запомнил, что никогда нельзя пренебрегать защитой. Постепенно любительские тренировки переместились на



пустые парковки. Женя учился многому, и даже небольшим трюкам.

Сейчас смелый малыш занимается сразу двумя дисциплинами: шоссейно-кольцевыми мотогонками и мотокроссом. За два года в гонках на треке он уже добился значительных успехов. А вот в мотокроссе мальчик только начинает свой путь. Несмотря на то, что эти два вида мотогонок существенно отличаются, ребенку крайне интересно пробовать себя в двух ипостасях.

В свободное от тренировок на треке время Женя занимается спортивной гимнастикой. Но на вопрос, кем он станет в будущем, мальчик не задумываясь отвечает, что будет мотогощиком. Этим Евгений пошел в своего папу, который уже девять лет в качестве любителя занимается шоссейно-кольцевыми гонками.

Однако ничто детское Жене не чуждо, он не ограничивает свои интересы сугубо мотоспортом. Родители стараются развивать сына всесторонне: водят в школу раннего развития, в бассейн, он рисует, лепит, собирает различные конструкторы, которых у него бесчисленное множество.

Значительное время они с папой проводят вместе, просматривая телетрансляции соревнований по мотоспорту. Также вместе отец и сын во время ремонта и обслуживания мотоциклов. Правда над техникой "шаманит", конечно же папа, а Женя



больше "на подхвате", наблюдает и учится. Говорит, что еще немного, и он уже сам сможет исправлять различные небольшие поломки.

Кстати, у Жени есть маленькая сестричка Ульяна, которая уже всю ходит и легко забирается на игрушечный пластмассовый мотоцикл. Это забавляет и в то же время несколько настораживает их маму Ирину.

– Девочке еще двух лет нет, а она уже проявляет большой интерес к двухколесному транспорту, – смеется Ирина. – Она всегда вместе с нами на тренировках и соревнованиях, причем, совершенно не боится громких звуков двигателя и писка

резины. Это, конечно, замечательно, но как-то не очень хочется, чтобы еще и дочка "заболела" мотоциклами.

Когда наступает время отправляться на тренировку, Женя собирается быстро, как солдат. С собой приходится брать две большие сумки, в одной – форма и защита для трека, во второй – экипировка для мотокросса. Железные "кони и жеребята" стоят рядом с треком в боксе. Здесь находятся несколько серьезных спортивных байков и два совсем маленьких мотоцикла – мини-байка, на одном из которых тренируется Женя.

Объем двигателя у этих "малышей" – 50 кубиков, а весят они около двух десятков килограммов. Но самое примечательное, что их мощность в соотношении с весом может превосходить шестисоткубовый спортбайк, приближается к профессиональному гоночному мотоциклу. Глядя на этих маленьких железных "коней", с трудом верится, что они могут развивать скорость свыше 100 километров в час!

После обязательного прогрева покрываем отец и сын выходят на трек. Женя разминается, делает последние приготовления перед заездом. Все это время Дмитрий постоянно дает Жене конкретные установки и советы. После того как мальчик срывается с места и отправляется в заезд, тренер пристально следит за ним,



мото, но затем не справился психологически, увидев, как жестко упал на тренировке Женя Миронов.

Конечно же, мотоспорт – достаточно дорогое удовольствие. Скажем, слегка подержанный итальянский мини-байк стоит около полутора тысяч евро, комплект из двух новых покрышек (которых хватит на весь сезон) – 200 долларов. Столько же стоят по отдельности качественный детский комбинезон и шлем. За перчатки и ботинки придется отдать еще где-то 70 долларов. Таким образом, суммарно получается около двух с половиной тысяч долларов. И все это прослужит минимум несколько лет. Отрадно лишь, что топлива мини-мото "съедает" за один раз около полутора литров.

Некоторые думают, что мотогонки крайне травмоопасны. На деле же (особенно это касается детей) падения происходят на малых скоростях с минимальной высоты, к тому же – в скольжении. А это до минимума уменьшает вероятность получить серьезную травму.

На данный момент Женя – обладатель своеобразного детского кубка СНГ по шоссейно-кольцевым мотогонкам, участник первенства страны по мотокроссу, а также неоднократный победитель этапов чемпионата Беларуси по гонкам в классе "Мини-мото".

ДОСААФ за последнее время воспитал уже немало талантливых ребят, среди которых есть юные призеры чемпионатов Европы, других престижных международных соревнований. И сегодня есть уверенность, что начинающий спортсмен Евгений Миронов со временем может стать большой звездой белорусского мотоспорта. Пожелаем же Жене новых побед в спорте и жизни, чтобы парень стал настоящим патриотом своей страны и в дальнейшем прославлял ее на турнирах самого высокого уровня.

«ДОСТУЧАЛИСЬ»... До лучшей спортшколы и Книги рекордов Гиннеса

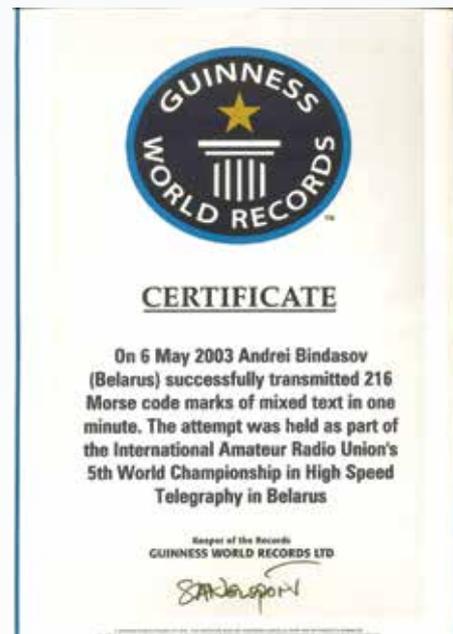


Знаменитое учебно-спортивное учреждение "Специализированная детско-юношеская спортивно-техническая школа по радиоспорту" ДОСААФ в этом году отметило 40-летие с момента образования. Причем, эта организация подошла к своему юбилею во всеоружии и на пике "спортивной формы". По итогам 2014 года СДЮОТШ по радиоспорту ДОСААФ была признана лучшей спортшколой оборонного общества, так как принесла наибольшее количество призовых медалей европейского и мирового уровня, вырастила большое количество мастеров и спортсменов-разрядников.

В СДЮОТШ есть и свой рекордсмен мировой Книги рекордов Гиннеса – заслуженный мастер спорта Андрей Анатольевич Биндасов. Именно его – старшего тренера национальной сборной команды страны по радиоспорту, тренера-преподавателя филиала СДЮОТШ в Могилеве, коллеги по праву называют виртуозом скоростной радиотелеграфии. Это Андрей Биндасов на V чемпионате мира по скоростной радиотелеграфии показал фантастический результат в передаче смешанного текста – 217 знаков в минуту. Тем самым он установил мировой рекорд и был занесен в знаменитую мировую Книгу рекордов Гиннеса.

СДЮОТШ по радиоспорту ДОСААФ начала работать в Минске в начале 1975 года. Активное участие в становлении этой организации принимал большой энтузиаст и знаток радиоспорта, участник Великой Отечественной войны Иван Шевелев. Первым директором школы был также участник войны – бывший юнга Военно-морского флота Гарольд Килосанидзе. Его неординарные организаторские способности и пробивной характер позволили в короткий срок создать учебно-спортивную базу для проведения занятий и тренировок. Помогали в этом директору тренеры-преподаватели – Леоид Бань, Владимир Полысаев и Людмила Лапа.

Заметный след в руководстве школой оставил Аркадий Барсуков. Под его руководством воспитанники школы стали чемпионами Советского Союза, а после распада СССР, в составе национальной сборной команды Республики Беларусь в 1995 году на первом чемпионате мира по скоростной радиотелеграфии одержали уверенную победу. Через двенадцать с небольшим лет за отличные показатели в подготовке спортсменов высокого класса и успешные выступления на соревнованиях школа была преобразована в специ-



ализированную, получив статус "школы олимпийского резерва". Ныне СДЮОТШ по радиоспорту ДОСААФ является учебно-методическим центром по подготовке радиоспортсменов в Республике Беларусь.

Сегодня в школе работают два отделения: по скоростной радиотелеграфии и спортивной радиопеленгации (которую еще называют "охота на лис"). Администрация и три учебных класса расположены в Советском районе Минска, есть учебные классы и в других районах столицы, а также СДЮОТШ по радиоспорту имеет два филиала в Могилеве и Борисове.

Заниматься радиоспортом можно с 8-9 лет в отделении скоростной радиотелеграфии и с 11-12 лет на отделении спортивной радиопеленгации (возраст зависит от класса в который ходит юноша или девушка) и до преклонных лет. Причем, для занятий скоростной радиотелеграфией допускаются лица с минимальным ограничением по состоянию здоровья.

Сегодня руководит спортшколой Ирина Ковалевская. В 1980 году тринадцатилетней девочкой она пришла в школу и уже через четыре года стала мастером спорта СССР. Ирина Юрьевна окончила



Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники. Свою административную работу она успешно сочетает с тренерско-преподавательской деятельностью, подготовила победителя чемпионата мира среди юниоров. Кроме того, Ковалевская является членом национальной сборной команды Республики Беларусь по скоростной радиотелеграфии.

Заместителем директора по основной деятельности работает тоже бывшая воспитанница спортшколы, спортсменка, мастер спорта Республики Беларусь международного класса Алла Грохольская. В 1995 году она окончила Белорусский государственный университет физической культуры и спорта.

С 1977 года тренером-преподавателем по спортивной радиопеленгации работает действительно легенда радиоспорта Людмила Лапа. Она стала первым мастером спорта СССР среди женщин по спортивной радиопеленгации и абсолютной чемпионкой БССР.

Долгое время в школе тренером-преподавателем работал "Заслуженный тренер Республики Беларусь" Владимир Васильевич Антонов. Это он подготовил первую чемпионку мира и действительно "белорусское чудо" в скоростной радиотелеграфии Ирину Тетерскую, которой в 1998 году в возрасте семнадцати лет было присвоено звание заслуженного мастера спорта Республики Беларусь.

Вместе с Владимиром Антоновым работала и заслуженный тренер Республики Беларусь Тамара Полысаева. Она подготовила чемпионку мира Ольгу Мишук, чемпионку мира и Европы среди юниоров Анастасию Лагутину. За подготовку спортсменов высокого класса и достигнутые ими результаты на чемпионате Европы 2004 года Тамара Полысаева была награждена Почетной грамотой Президента Республики Беларусь.

Вносили и вносят свой вклад в общее дело школы и многие другие тренеры-преподаватели – Ирина Давыдовская, Эльвира Говорухина, Наталья Феоктистова, Петр Сальников, Владимир Полысаев, Николай Николаев, Валерий Денисов,

Елена Игнатова, Андрей Биндасов, Ольга Бегунова, Салават Арасланов. Все они замечательные люди, а многие и именитые спортсмены.

Ежегодно школа организует и проводит чемпионаты и первенства Республики Беларусь, а в 2003 году принимала участие в организации и проведении V



чемпионата мира по скоростной радиотелеграфии, который проходил в Олимпийском спорткомплексе "Раубичи".

Спортсмены школы принимают участие в международных соревнованиях. Национальная сборная команда Республики Беларусь по скоростной радио-

телеграфии – сильнейшая в мире и из 16 спортсменов, входящих в ее состав, 11 – это учащиеся и сотрудники СДЮСТШ по радиоспорту ДОСААФ.

С 1995 по 2014 год всего было проведено одиннадцать чемпионатов мира. Проходили они в Венгрии, Румынии, Македонии, Сербии, Болгарии, Швейцарии, Германии. И 9 раз национальная сборная Республики Беларусь становилась сильнейшей. Ученики и сотрудники школы на чемпионатах мира и Европы завоевали 690 медалей! Причем, это только награды за личное участие, не считая командных наград.

На первом чемпионате мира в 1995 году четырнадцатилетняя ученица школы Ирина Тетерская завоевала сразу 2 "золотые" медали и стала чемпионкой мира среди юниорок. А в 2003 году на чемпионате мира в Минске она завоевала целых 4 "золотые" медали, установила 2 мировых рекорда и стала абсолютной чемпионкой мира. За ней последовали Ольга Мишук, Сергей Татаринов, Анастасия Лагутина, Антонина Антоненко, Марина Романенко, Ольга Самульцева, Никита Ковалевский, Владислав Касимович, Андрей Ухтиков, Сергей Шведко, Александр Величко, Владислав Желудков. Среди взрослых спортсменов школы лидировали Раиса Волкова, Лариса Борисенко, Ирина Ковалевская, Николай Геляевич.

Ученики и сотрудники СДЮСТШ участвуют в республиканских и международных соревнованиях по спортивной радиопеленгации. Неоднократными обладателями медалей различного достоинства становились: Андрей и Евгений Дедовец, Дмитрий Новак, Николай Климович, Алла Грохольская, чета Валерий и Наталья Денисовы. Причем, дочь Денисовых – Анастасия продолжила спортивную династию – успешно выступает не только в "охоте на лис", но и в спортивном ориентировании.

Если считать только спортсменов высокого класса, то за все годы из в СДЮСТШ по радиоспорту ДОСААФ было подготовлено: 15 мастеров спорта Республики Беларусь международного класса, 18 мастеров спорта СССР, 51 мастер спорта Республики Беларусь, 122 кандидата в мастера спорта.

По вопросам набора учащихся на занятия в СДЮСТШ по радиоспорту ДОСААФ обращаться в Минске по адресам: ул. Кульман, 15, комната 5а, (тел. (017) 331-79-96; 8 (029) 763-52-39 – Алла Валерьевна Грохольская); ул. Казимировская, 5 СШ № 2, (тел. 8 (029) 559-79-23 – Ольга Александровна Самульцева), а также: поселок Колодищи, ул. Минская, 3, Колодищанская средняя школа (тел. 8 (029) 766-88-05 – Валерий Павлович Денисов, Наталья Ивановна Денисова). Также СДЮСТШ по радиоспорту ДОСААФ имеет два филиала: в Могилеве, на ул. Рогачевская, 5а СШ № 43, (тел. 8 (029) 745-54-74 – Андрей Анатольевич Биндасов, Ольга Николаевна Бегунова) и в Борисове в СШ № 24 на ул. Пирогова, 65А (тел. 8 (029) 552-54-06 – Салават Якубович Арасланов, Наталья Васильевна Монич).

Белорус победил в воздушном бою в небе над Австрией

В 2014 году на аэродроме Авиационного центра Шпитцерберг (Австрия) прошел чемпионат мира по авиамodelьному спорту WASG 2014 в классах воздушный бой радиоуправляемых моделей-копий самолетов первой (WW1) и второй (WW2) мировых войн. Участие в престижных международных соревнованиях принял тренер спортивной секции по авиамodelьному спорту Борисовской объединенной организационной структуры ДОСААФ мастер спорта Виктор ТРУХАН. Он стал чемпионом мира в классе авиамodelей WW 2, в котором соревновались 98 участников из 14 стран мира.

Белорусский спортсмен уверенно победил своих титулованных соперников с большим отрывом, набрав 2165 очков. Для сравнения, чемпион мира и Европы из Словакии Кристиан Попивчак, занявший второе место в этом классе, набрал лишь 1900 очков. Кстати, третье место в зачете ра-



диоуправляемых моделей-копий истребителей Второй мировой войны завоевал белорус – минчанин Дмитрий Яковлев.

На сегодняшний день досаафовец Виктор Трухан является уже двукратным чемпионом мира. В августе 2013 года на аэродроме города Иисалми (Финляндия) на чемпионате мира по авиамodelьному спорту WASG 2013 он взошел на высшую ступень пьедестала в своем коронном классе WW 2 (воздушный бой – радиоуправляемые модели-копии самолетов Второй мировой войны) и занял третье место в классе WW 1 (воздушный бой – радиоуправляемые модели-копии самолетов Первой мировой войны).

От планера "Синичка" до "боевых" самолетов

Виктор Трухан пришел в авиамodelьный спорт еще будучи четвероклассником. Как и любой воспитанник обычного кружка при центре технического творчества того времени, он начал обучение с конструирования схематического планера «Синичка». А через пару лет упорной работы юноша стал участвовать в различных соревнованиях. В 1998 году Виктор Трухан впервые стал чемпионом республики по авиамodelьному спорту в классе моделей-копий среди юношей.

Сейчас на его счету более десяти выигранных этапов Кубка Европы, неоднократно Виктор завоевывал титул чемпиона Республики Беларусь. В 2009 году борисовчанин стал призером чемпионата Европы. По итогам 2011 года Виктор занял третью позицию, а по итогам 2013 года – вторую, в общеевропейском рейтинге, который насчитывает более 200 авиамodelистов разных стран. Только в 2013 году спортсмен принял участие в восьми соревнованиях различного ранга – от городских до чемпионата мира в Финляндии. Трижды он стано-



вился победителем, трижды призером, а возглавляемая им команда на чемпионате республики по кордовым авиамodelям заняла второе и третье места в двух классах. По результатам победы на чемпионате республики по кордовым авиамodelям в Солигорске руководством ДОСААФ были подготовлены документы для присвоения

Виктору Трухану звания «мастер спорта Республики Беларусь» и вскоре он его заслуженно получил. И вот теперь Виктор Трухан – уже двукратный чемпион мира.

Тренерская стезя пришлась по вкусу

Свою деятельность в качестве тренера по авиамodelьному спорту Виктор Трухан начал в 2002 году, обучая молодежь основам авиамodelирования. В открывшейся с 1 декабря 2012 года авиамodelьной секции при Борисовской объединенной организационной структуре ДОСААФ, под руководством чемпиона мира занимается более десяти увлеченных юношей. Они уже неоднократно показывали высокие результаты на соревнованиях различного уровня.

– Все модели ребята делают своими руками. На изготовление одной модели порой уходит несколько месяцев. Вкладывая в нее столько времени и сил, конечно, хочется получить желаемые летные характеристики, – отмечает руководитель секции Виктор Трухан.

Для изготовления используются самые различные материалы. В ход идут такие легкие породы древесины, как бальса, ко-

торая произрастает только в Южной Америке. Когда корпуса самолетов сложной формы проблематично сделать из дерева, то используется технология вакуумного формования. К слову, по подобной технологии из похожих материалов изготавливаются болиды Формулы-1. В заранее сделанную матрицу укладывается стеклоткань, карбон, кевлар, которые пропитываются эпоксидными смолами. Потом матрица вкладывается в специальный мешок, из которого выкачивается воздух, и через сутки достается готовый корпус модели отличного качества.

В качестве прототипа своей бойцовой модели Виктором Труханом выбран легендарный советский штурмовик Ил-2, созданный в знаменитом ОКБ Ильюшина. Он идеально подходит под копирование для воздушного боя. Именно при управлении такой и другими моделями, изготовленными Виктором Труханом по собственной, специальной технологии, им было завоевано золото на чемпионатах мира в Финляндии и в Австрии в 2013 и 2014 годах.

Модель "облачена" в военную раскраску времен Второй мировой войны красками, устойчивыми к воздействию калильного топлива и декорирована цветными элементами, нарезанными на плоттере.



Модель должна быть копией или полукопией военного самолета, построенного между 1935 и 1945 годами, выглядеть подобно (аналогично) прототипу, включая окраску и маркировку. Модель выполняется в масштабе 1:12 и не должна иметь отклонений по размаху, длине фюзеляжа более 5 процентов от прототипа. Интересно, что все двигатели оснащаются глушителями. На прототипах моделей можно использовать двухтактные и четырехтактные двигатели определенных

нается, чтобы каждый спортсмен встретился в бою с наибольшим количеством соперников в течение соревнований. Количество отборочных туров на соревнованиях определяется организаторами, но рекомендуется проводить их три. Затем следует финал, в котором принимают участие 7 пилотов, набравших максимальные суммы очков в отборочных турах. Результаты финала суммируются с результатами отборочных туров и пилот, имеющий максимальную итоговую сумму очков, становится победителем соревнований.

В ходе воздушного боя пилоты стремятся отрубить ленту закрепленную за моделями соперников. Если после посадки на модели отсутствует лента или лента неполной длины, то пилот не получает очки за сохранение ленты.

Участник, отрубивший в воздухе ленту любой модели противника, получает плюс 100 очков. Если в течение одной атаки модели противника сделаны отрубы (несколько лент (прикрепленных и повисших) или несколько отрубов одной ленты, это считается как один отруб).

Во время таких состязаний воссоздаются воздушные бои в непосредственной исторической перспективе. Организаторы турниров проводят их масштабно, с соблюдением всех необходимых мер безопасности. В этих интересных классах проходят международные соревнования самого различного уровня. Так, в 2012 году команда Беларуси выехала на чемпионат Европы в Республику Молдова, где заняла третье общекомандное место среди 11 стран-участниц.

На самые ответственные международные турниры Виктора Трухана отправляет за счет собственных средств Борисовская объединенная организационная структура ДОСААФ, а также Организация ДОСААФ города Минска и Минской области. Здесь всячески поддерживают авиамоделиста и его подопечных ребят, по возможности создают им максимально комфортные условия для занятий и выступлений на соревнованиях. И не только для того, чтобы они стали призерами и чемпионами в спорте, но и для физического и технического развития юношей, привития им лучших человеческих качеств и для подготовки к службе в Вооруженных Силах.



Мирные модели, "таранящие" две войны

Авиамодельный спорт состоит из нескольких основных направлений. Разделяют свободнолетающие, радиоуправляемые, кордовые и стендовые модели. В отдельную категорию вынесены модели-копии. В конце девяностых годов в Германии, а с 2000 года и в Беларуси, начали свое развитие классы радиоуправляемых моделей – копий самолетов Первой и Второй мировых войн.

объемов в зависимости размаха крыла и его площади.

Прикрепленная к самолету лента имеет длину 12 метров и ширину 10 – 15 мм. При этом материал ленты должен обеспечивать возможность её отрубов и быть влагостойким, она маркируется с обоих концов приблизительно по 50 см. Участники соревнований в обязательном порядке должны иметь защитный шлем, который может выдерживать столкновение с летящей моделью.

В каждом бою принимают участие от 2 до 7 пилотов, модели которых летают друг против друга. Туром называется ряд боев, в которых каждый участник совершает один полет. По окончании тура состав групп ме-



«Большие гонки» на выживание

В последний месяц весны на стадионе ДОСААФ «Заря» стартовал Кубок Республики Беларусь по трековым автомобильным гонкам – прошел первый из трех этапов этих увлекательнейших соревнований. Зрители снова увидели сильнейших автогонщиков нашей страны, которые на протяжении всего «сухого» сезона будут бороться за право обладания заветным спортивным «трофеем».

Одним из организаторов соревнований выступил Республиканский спортивно-технический комплекс (РСТК) ДОСААФ. Традиционно эти соревнования еще называют "Большие гонки". Трековые автогонки интересны своей контактной борьбой за место под "спортивным солнцем". И первый этап Кубка Беларуси по автомобильному треку не стал исключением.

Однако не только это привлекает зрителей на стадион ДОСААФ "Заря", но и сам дух соревнований. Оглушительный рев форсированных движков и сиреневая дымка бензиновой гари для преданного любителя автотрека – неизменные, бодрящие атрибуты спортивного шоу. Наблюдать борьбу ведущих пилотов Беларуси, особенно, когда она проходит на грани фолла – истинное удовольствие.

В нынешнем сезоне спортсмены соревнуются в двух классах автомобилей, которые теперь разделены по объему двигателя: до 1,6 литра и до 2 литров (соответственно это классы "Дивизион-1600" и "Дивизион-2000"). Такое деление было сделано для более справедливой борьбы на трассе, где зачастую двухлитровые автомобили имели

реальное преимущество над менее мощными. Однако с введением класса 1,6 литра, победа на треке стала больше зависеть от мастерства спортсмена, нежели от мощности его автомобиля.

Среди участников первого этапа Кубка 2015 года по трековым автогонкам вновь были известные спортсмены – мастера спорта Сергей Лапицкий (сын), Андрей Остапенко и Юрий Гуцалюк, кандидаты в мастера спорта Сергей Лапицкий (отец), Геннадий Садовский, Вячеслав Панфилов, Дмитрий Хамлюк, Александр Сачук, Алексей Ревотюк и другие гонщики. Соревнования состоялись только в одном, пожалуй, самом зрелищном классе – "Дивизион-2000". Сожаление зрителей вызвал и тот факт, что в заездах не смог участвовать любимец публики пилот Андрей Муравейко на своем легендарном "Запорожце", в котором установлен мотор от БМВ. Однако на первом этапе было все: жесткая контактная борьба, закипание радиаторов боевых машин, вылеты автомобилей за рабочие пределы трека и многое другое.

Несмотря на небольшое количество участников и формат гонок по таблице де-

вяти, гонка получилась динамичной и интересной, порадовала поклонников, которые пришли на стадион ДОСААФ "Заря". Надо сказать, что именно трек стал последней дисциплиной автоспорта, которая открыла летний сезон автогонок, но ее ждали очень многие.

В борьбу за право обладания заветным кубком вступили практически все основные пилоты, соревнующиеся в трековых гонках. Тем не менее общий состав участников оказался малочисленным – чуть больше десяти. Похоже, тут сказался достаточно сжатый по срокам график чередования этапов автомобильных кросса и трека. Ведь часть пилотов параллельно участвуют сразу в этих двух дисциплинах автоспорта на одних и тех же боевых машинах. (Автокросс – это гонка по закольцованной пересеченной местности с длиной дистанции в несколько километров). Именно поэтому некоторые спортсмены не успели подготовиться к треку после этапа состязаний по автокроссу. В этой связи некоторым участникам первого этапа Кубка Беларуси по треку даже пришлось выступать попеременно на одном и том же автомобиле.

Однако все эти неблагоприятные факторы, в итоге, не смогли испортить общую картину соревнований. Даже когда на дорожке в некоторых заездах оставалось не четыре (как обычно), а два автомобиля, борьба была отчаянной. И зрители ни разу не освистывали пилотов, а наоборот – награждали их аплодисментами за пойманный драйв, полную самоотдачу и нещадную экстремальную эксплуатацию техники.





Причем, в гонке не было каких-либо прелюдий. Захватывающая борьба нервов и моторов началась уже в первом заезде. В нем сошелся опытный пилот Андрей Остапенко с Дмитрием Хамлюком и Александром Сачуком. Последний здорово провел зимний сезон и сейчас находится в хорошем боевом тонусе. И это предвещало, что заезд станет трудным для остальных его участников. Так оно и вышло.

Прямо со старта Александр Сачук резко ударил по газам и пошел в отрыв. Какое-то время он был явным лидером, но это никак не устраивало амбициозного Андрея Остапенко, который выкладывался по полной и в итоге стал буквально наступать на пятки основному сопернику. Надо отдать должное Сачуку, который мастерски отбивал назойливые атаки "нависающего" конкурента. Однако на выходе из очередного поворота Остапенко каким-то невероятным броском воли и мощи техники успел "вщемиться" на первую дорожку, стал дожимать резвого неуступчивого соперника.

Гнетущая почти равная борьба шла на прямой около пятидесяти метров и закончилась разворотом автомобиля Сачука. Этот инцидент главный судья соревнований Дмитрий Габрус (который наблюдает гонку сверху, с "командирского мостика") долго обсуждал с судьями, работающими внутри трека. И окончательный вердикт был вынесен не сразу. Решение главного судьи было "соломоновым" – он аннулировал очки за заезд сразу обоим спортсменам.

Гонка продолжилась, но возник спор со стороны "проштрафившихся" пилотов. Через несколько заездов у Дмитрия Габруса появилось больше времени, чтобы выныкнуть в ситуацию и он более детально просмотрел видеозапись (вся гонка специально фиксируется видеокамерой с высоким качеством разрешения). В итоге – главный судья изменил свое первоначальное решение и возвратил 2 победных очка Андрею Остапенко, а у Сачука аннулирование оставил по-прежнему.

Захватывающим стал заезд с участием Геннадия Садовского, Сергея Лапицкого (младшего) и Юрия Гуцалюка. Лапицкий продолжает выступать на "восьмерке" с двухсотильным двигателем от Хонды, что автоматически дает ему большие шансы стать фаворитом сезона. Но Геннадий Садовский с этим никак не хотел соглашаться и противопоставил Лапицкому хороший старт и грамотное сдерживание соперника при прохождении поворотов на протяжении всех четырех кругов. Эта правильно выбранная тактика и неукоснительное системное следование ей, в итоге принесли Садовскому победу в заезде. Первый заезд Юрия Гуцалюка на его обновленной машине, к сожалению, увенчался "баранкой" и в борьбе двух других сильных соперников ему не было достойного места.

Сергей Лапицкий (младший) заработал в этом заезде лишь одно очко, но это его только раззадорило и по спортивному разозлило. Доза адреналина попала в "горячую кровь", Лапицкий мобилизовался и смог так стать вторым по итогам этого этапа гонки. Но в один из моментов, Сергей был на волоске от полного краха, мог вообще остаться "за бортом" призовых мест. В одном из заездов в автомобиле Сергея... взорвался радиатор! Зрители вскочили с трибун, увидев клубы белого дыма (как выяснилось потом, пара), пилот пулей покинул "горящую" машину, к ней помчалась пожарная машина и судьи в треке. К счастью, Лапицкий не пострадал, так как мгновенно сориентировался в обстановке. Хотя все могло быть иначе, ведь в боевых трековых машинах радиатор находится внутри салона позади пилота, ближе к двери багажника за частокором труб корсета безопасности. (Если бы радиатор стоял, как обычно, спереди перед двигателем, тот при первом же серьезном контакте с соперником жидкость охлаждения его бы наверняка покинула).

Однако надо отдать должное группе технической поддержки гонщиков – они

просто творят чудеса. Не прошло и каких-то 10-15 минут и машина Лапицкого (младшего) вновь была готова к бою с исправным радиатором! А вот отец Сергея – Сергей Валентинович Лапицкий (который старший) на этом этапе Кубка Беларуси не смог справиться с эмоциями – "заработал" сразу три предупреждения и аннулирование очков. В том числе, и за то, что, разгорячившись, вылетел за пределы трассы.

Нельзя не отметить в этой гонке и дерзкие, мощные попытки победить Александра Сачука. По ходу этапа между ним и Сергеем Лапицким завязалась интересная борьба, но удача была на стороне обладателя Кубка Беларуси 2013 года. Сачук уступил также и Геннадию Садовскому, хотя у Александра были неплохие шансы обойти его по ходу гонки.

По особому запомнились зрителям заезды с участием Вячеслава Панфилова. Он "отличился" сперва двойным фальстартом и был снят с заезда. (Правда, судьям пришлось потратить некоторое время, толкуявая "резвому скакуну", что он не прав и должен покинуть трек в этом заезде). Однако Вячеслав – гонщик упрямый и затаил спортивную обиду, которая прорвалась мощной динамикой уже в следующем заезде. В плотной контактной борьбе с Дмитрием Хамлюком, Панфилов сумел обойти и его, и титулованного Геннадия Садовского.

По итогам первого этапа Кубка Республики Беларусь по автомобильному треку 2015 года победу одержал Андрей Остапенко, второе место – у Сергея Лапицкого (младшего), а третьей ступенью пьедестала почета пришлось довольствоваться Геннадию Садовскому. В командном зачете на высшую ступень пьедестала поднялась сборная РСТК ДОСААФ "Заря", а на вторую – команда РСТК ДОСААФ "Заря-1". Бронзовыми призерами стали пилоты РУСЦ ДОСААФ, которым руководит полковник запаса Валерий Карпов.

Сразу после кубковых заездов прошел суперзаезд на призы партнера соревнований – Торгового дома "Форсаж". В этих состязаниях участвовали Андрей Остапенко, Дмитрий Хамлюк и Вячеслав Панфилов. И вновь Остапенко подтвердил, что он в этот день сильнее всех соперников на голову. За ним поочередно пришли к финишу сначала Хамлюк, а затем и Панфилов.

Подводя итоги этого гоночного дня, можно с уверенностью сказать, что он прошел динамично, с интригой для зрителей и на уровне хорошего спортивного шоу. Как раз такого "спектакля" (в хорошем смысле слова) на треке и ждут многочисленные болельщики. Понравилось зрителям и выступление членов кинологической секции РСТК ДОСААФ со своими четвероногими питомцами, состоявшееся в одном из перерывов между заездами.





КОРОЛЕВА АВИАСПОРТА

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Валентина Кузьмовна ЯИКОВА (Голдобина) родилась 1 октября 1946 года в деревне Старое Заболото в Пермской области. Работала инструктором-летчиком Минского аэроклуба ДОСААФ с 1969 по 1990 год. 20 лет являлась членом сборной Советского Союза.

Награждена 198 медалями: 105 золотыми, 52 серебряными, 41 бронзовой, завоеванными на соревнованиях высокого уровня. Абсолютная чемпионка мира по высшему пилотажу (1978), абсолютная чемпионка Европы (1981, 1983, 1985), абсолютная чемпионка СССР (1983). Валентина Яикова провела за штурвалом 6 тысяч 500 часов. Освоила 24 типа самолетов, планеров и вертолетов. На ее счету 160 прыжков с парашютом. Заслуженный мастер спорта СССР (1978). Летчик 1-го класса.

Награждена орденом «Знак Почета» (1983), медалью «За трудовое отличие» (1977), Почетной грамотой Верховного Совета БССР (1977), медалью первого трижды Героя Советского Союза А.И.Покрышкина, трижды – Почетными знаками ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ.

Перечень титулов и достижений Валентины Яиковой огромен. За ними стоят титанический труд, а также жесточайшие максимальные перегрузки, действовавшие на женский организм. Хотелось бы рассказать нашим читателям о жизни этой великой Спортсменки и Женщины, прославившей ДОСААФ и нашу республику на весь мир. Необычная судьба Валентины Яиковой очень точно и образно описана в книге Натальи Салук "Минский аэроклуб".

Заниматься авиаспортом Валентина Голдобина (впоследствии Яикова) начала в Пермском аэроклубе оборонного общества. После окончания Центральной летно-технической школы ДОСААФ в Калуге она получила направление в Минский аэроклуб.

Летать Валентина захотела, как только осознала, что такое самолет. Окончив 8 классов, поехала в Пермь, поступила в техникум и отправилась в аэроклуб, где уже занималась ее старшая сестра Нина.

В самолетную группу Валентину сразу не взяли, пришлось сначала заниматься в парашютной. За год целеустремленная девушка совершила 75 прыжков (!) и выполнила 1-й спортивный разряд. Потом все-таки настояла на своем и перешла в самолетную секцию, хотя из-за маленького роста – 1 метр 57 сантиметров, в ней

сперва не видели перспективную спортсменку. Пришлось дерзкой "дюймовочке" приспособляться к самолетному креслу, подкладывая подушки.

Успешное выступление на международных соревнованиях спортсменов-летчиков социалистических стран в Орле в 1971 году открыло перед Валентиной дорогу в большой спорт мирового уровня. Заняв третье место в произвольном комплексе, в числе семи лучших она вошла в финал.

Это дало Голдобиной право дебютировать на чемпионате мира 1972 года, проходившем во Франции. Валентина, став трижды шестой в упражнениях, обеспечила себе выход в финал.

Впервые чемпионкой мира в отдельном упражнении Валентина стала в 1976 году на восьмом чемпионате мира, проходившем в Киеве. Она лучше всех выполнила "темный" комплекс.

Триумф сборной СССР был полным. Из 30 разыгранных медалей 23 остались в СССР, в том числе 9 золотых, 8 серебряных и 6 бронзовых. Три медали всех достоинств завоевала Валентина Яикова, занявшая второе место в общем зачете.

С 1974 года от Минского аэроклуба в сборную Советского Союза неизменно входили заслуженный мастер спорта Валентина Яикова и мастер спорта между-



народного класса Евгений Фролов. Этот белорусский тандем просуществовал в сборной Союза до 1982 года, когда Евгений переквалифицировался в летчика-испытателя.

Вместе они выступали на многих международных соревнованиях и, случалось, оба завоевывали "золото". Показательным примером могут служить четырнадцатые соревнования спортсменов-летчиков социалистических стран, состоявшиеся в 1981 году в Чехословакии.

Строгими были требования к выполнению обязательного известного комплекса из 18 фигур. Начинаясь он с полтора витков обратного штопора из прямого полета с выходом в перевернутый полет под углом 90 градусов к стреле. Ряд фигур содержал элементы, выполняемые перпендикулярно стреле. Это требовало повышенного внимания пилота, чувства пространства, умения вести ориентировку. Сложными для многих спортсменов оказались виражи с четырьмя бочками, петля, состоящая из 8 прямых отрезков.

В первом упражнении белорусские спортсмены одержали безоговорочную



победу – Якова и Фролов стали чемпионами. Минчане заняли призовые места и в обязательном, и в неизвестном комплексе. Самым интересным в соревнованиях по высшему пилотажу считался розыгрыш финального произвольного комплекса. И снова успеха добились Якова и Фролов, которые, как и в первом упражнении, стали победителями. По результатам многоборья титулы абсолютных чемпионов завоевали минчане Якова и Фролов. Это была очередная победа белорусского тандема на международных соревнованиях. Первую они одержали на аналогичных соревнованиях в Киеве в 1975 году.

Валентина Якова – единственная спортсменка-летчица не только в Белоруссии, но и в Советском Союзе, ставшая абсолютной чемпионкой мира по высшему пилотажу, трижды абсолютной чемпионкой Европы и абсолютной чемпионкой Советского Союза. 11 лет она была лидером сборной Советского Союза по высшему пилотажу.

Такое спортивное долголетие и такая



сумма побед – уникальный результат в спортивном мире. Своего наивысшего спортивного достижения Валентина Якова добилась на девятом чемпионате мира 1978 года, проходившем в Чехословакии, в Ческе-Будеевице. Белоруссию представляли спортсмены Минского аэроклуба ДОСААФ Валентина Якова и Евгений Фролов. Как всегда, борьба развернулась между спортсменами СССР, ЧССР и США. В 1978-м впервые разыгрывалось командное первенство среди женщин. Бесспорным лидером стали советские летчицы между которыми велась напряженная борьба и в личном первенстве.

Дуэль за победу разгорелась между Леоновой и Яковой, хотя всего в личном зачете участвовало 13 спортсменок из разных стран. Камнем преткновения для многих участников чемпионата стал "темный" комплекс – самое сложное упражнение для любого воздушного акробата. Прокрутить его элементы можно только в

уме, потому что спортсмен получает схему упражнения лишь за сутки до старта. Особую сложность комплексу создавало условие, что каждая команда предлагает международному жюри для обязательного включения в этот комплекс свою фигуру.

Выбирали, конечно, наиболее удобную для себя и наиболее трудную для соперников. Именно так поступили представители США. Они предложили включить штопорную полубочку на вертикали вниз. Причем эту фигуру надо было выполнить сразу же после управляемой полубочки в горизонтальном полете при скорости 190 километров в час. А для того чтобы перевести машину в предложенную американцами фигуру, нужно было иметь максимум 80 километров в час. Неудобная позиция и для советского "яка", и для чешского Z-50.

Когда Валентина приземлилась, у всех, кто за ней наблюдал, вырвался вздох облегчения. Однако оказалось, что при лучшем результате за качество исполнения фигур штрафные очки за незначительный

выход из зоны не позволили Яковой занять призовое место в этом упражнении. Она стала четвертой.

Но ситуация не была безнадежной, по сумме трех упражнений Якова отставала от Леоновой меньше чем на 60 очков. Самая трудная часть соревнований осталась позади, впереди был произвольный комплекс, в котором Валентина чувствовала себя уверенно. Все решило последнее упражнение. Наиболее реальные шансы на победу в многоборье, как и в Киеве, сохраняли Лидия Леонова и Валентина Якова. Предчувствие близкой победы придало Валентине силы. В финале произвольной программы, на которую отводилось четыре минуты, она выполняла петли, восьмерки, штопоры, перевороты и другие фигуры высшего пилотажа, сохранив безукоризненную чистоту и выразительность линий. Якова стала абсолютной чемпионкой мира 1978 года по высшему пилотажу.

(Окончание на стр. 56)

КОРОЛЕВА АВИАСПОРТА

(Окончание. Начало на стр. 54)

Несмотря на многочисленные спортивные победы, самым счастливым днем в своей жизни Валентина Кузьмовна считает день рождения сына. И он точно угадал время – родился в августе в День авиации.

Рождение ребенка для спортсменки-летчицы, как правило, выбор, который ведет к прощанию со спортом. Но Яикова вернулась в него и одержала новые яркие победы. Сама же она придерживается такого мнения: "Поднимаясь в небо, я обрела душевный покой. В небе в полете надежды оказывались я и самолет, который суть моего продолжения. Из опыта знаю, что женщины лучше мужчин переносят нагрузки. Вот пример: когда мы осваивали Су-26, то при быстром вращении у мужчин начиналось носовое кровотечение, женщины же все эти нагрузки переносили спокойно"...

Несмотря на перерыв в связи с рождением ребенка, заслуженный мастер спорта СССР Валентина Яикова не потеряла спортивную форму. Ее возвращение стало триумфальным. Яикова вновь блистала мастерством на соревнованиях команд социалистических стран, проходивших в августе – сентябре 1980-го в Румынии, выиграла все упражнения и стала первой в многоборье.



В 1981-м выступила в составе сборной команды страны на чемпионате Европы по высшему пилотажу в Австрии и одержала убедительную победу, став абсолютным чемпионом Европы в личном зачете. Также она внесла большой вклад в командную победу советской сборной, завоевавшей первое место, опередив команды Австрии, Англии, Бельгии, Венгрии, Испании, Италии, Польши, Румынии, Чехословакии, ФРГ, Франции и Швейцарии.

Свой титул лучшей пилотажницы континента Валентина Яикова удерживала семь лет. Звание абсолютной чемпионки

Европы, завоеванное в 1981-м в Австрии, она подтвердила в 1983-м на чемпионате в Италии и в 1985-м – в ЧССР. Кроме того, в этот период она стала 10-кратной чемпионкой Европы по отдельным упражнениям и 5-кратным серебряным призером чемпионатов Европы.

И, пожалуй, одна из самых трудных и почетных побед была завоевана в 1983 году на чемпионате Советского Союза в Туле, где Валентина Яикова впервые стала абсолютной чемпионкой СССР.

В 1970 – 1973 и 1983 – 1990 годах инструктор Минского аэроклуба Валентина Яикова одновременно являлась и тренером сборной команды БССР. В общей сложности она обучила более 100 спортсменов-летчиков, которые в дальнейшем успешно служили в Вооруженных Силах, летали в аэроклубах ДОСААФ и гражданской авиации.

Результатом ее тренерской работы стало успешное выступление сборной Белоруссии на чемпионате СССР, проходившем в 1972 году в Орле. В состязаниях участвовали 43 летчика, 10 команд. Представитель Минского аэроклуба – "играющий" тренер Валентина Голдобина в многоборье завоевала "серебро". В командном зачете сборная Белоруссии также вышла на второе место, уступив только сборной



Минска на аэродром Могилевского аэроклуба она приехала вместе с сыном. Сев в кабину самолета, почувствовала неладное. Раз восемь все осмотрела, ощупала вокруг себя, но далее докапываться до причин тревоги не стала. Во время выполнения фигуры высшего пилотажа "абракадабра" на перегрузке "-9" порвался ремень крепления летчика к креслу. Эта сила – ее собственный вес, умноженный на 9, вырывала из сиденья. Летчику стало кидать в кабине. Для многих эта ситуация могла стать безвыходной, но только не для Яиковой, которая ценой невероятных усилий все-таки смогла посадить самолет. С земли за ней наблюдали ее ученики, сын и она не имела права показать, что попала в чрезвычайную ситуацию.

Наступил 1991-й год. Советский Союз распался, разрушилась и система ДОСААФ. Яиковой пришлось проститься с летной работой – в Беларуси тогда не нашли применения чемпионке, соответствующего ее опыту и возможностям. Она ушла на совершенно новую работу. В то же время хотя и тосковала Яикова по летной работе, лет пять на аэродроме не появлялась. Но в небо все равно тянуло. Однажды в День авиации на Боровой села в самолет, взяла штурвал в руки и как будто никуда не уходила. Теперь, правда, она летает только во сне.

Валентина Кузьмовна живет в Минске. Если ей позволяет время, обязательно приходит в родные структуры ДОСААФ на встречи со спортсменами и ветеранами спорта. Яикова всегда щедро делится своим спортивным и жизненным опытом с молодежью.

РСФСР, а третье место заняла команда города Москвы. Это был прорыв, так как в число призеров сборная республики не входила с 1965 года, когда выиграла бронзовые медали.

Яикову всегда отличали фотографическая память, быстрота реакции, чувство пространства, умение молниеносно принимать решения. Также интуитивно понимала, готов самолет к полету или нет. Только один раз она пропустила интуитивный сигнал тревоги и поплатилась за это.

Нештатная ситуация произошла в 1990 году в воздухе. На тренировку из





**14 июня в Минске прошел первый этап
Чемпионата Восточной Европы по дрифту**

