



АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

7

1 9 8 4

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Об утверждении Положения о Государственном гимне
Союза Советских Социалистических Республик

Президиум Верховного Совета СССР постановляет:
Утвердить Положение о Государственном гимне
Союза Советских Социалистических Республик.

Первый заместитель Председателя Президиума
Верховного Совета СССР В. КУЗНЕЦОВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
Т. МЕНТЕШАШВИЛИ.

Москва, Кремль. 3 апреля 1984 г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГИМН СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Союз нерушимый республик свободных
Сплотила навеки Великая Русь.
Да здравствует созданный волей народов
Единый, могучий Советский Союз!

Славься, Отечество наше свободное,
Дружбы народов надёжный оплот!
Партия Ленина — сила народная
Нас к торжеству коммунизма ведёт!

Сквозь грозы сияло нам солнце свободы,
И Ленин великий нам путь озарил:
На правое дело он поднял народы,
На труд и на подвиги нас вдохновил!

Славься, Отечество наше свободное,
Дружбы народов надёжный оплот!
Партия Ленина — сила народная
Нас к торжеству коммунизма ведёт!

В победе бессмертных идей коммунизма
Мы видим грядущее нашей страны,
И Красному знамени славной Отчизны
Мы будем всегда беззаветно верны!

Славься, Отечество наше свободное,
Дружбы народов надёжный оплот!
Партия Ленина — сила народная
Нас к торжеству коммунизма ведёт!



РАСТИТЬ ПАТРИОТОВ, ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТОВ

Генерал-лейтенант авиации В. КУЗОВОВ,
первый заместитель начальника
политуправления ВВС

В войсках идет напряженная летняя боевая учеба. На аэродромах и полигонах, в пилотажных зонах советские воины-авиаторы плечом к плечу с братьями по оружию — авиаторами армий социалистических стран настойчиво совершенствуют летное мастерство и воздушную выучку, борются за качественное выполнение учебных планов и программ, высоких социалистических обязательств. Их дела и помыслы не случайно направлены сейчас на решение этих важных учебно-боевых задач.

Внешняя политика Советского Союза и его союзников направлена на ослабление международной напряженности, предотвращение войны, подчеркнул в своей речи на открытии в Рязани памятника советско-польскому братству по оружию член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов. Она четко сформулирована в Пражской политической декларации, подтверждена на московском Совещании руководящих деятелей семи социалистических государств и в ряде других совместных форумов. Однако агрессивные силы империализма наращивают вооружение в Западной Европе и других районах мира, ведут подготовку к новой мировой войне. В этих условиях крепнущее боевое, интернациональное единство армий стран Варшавского Договора, 30-летие которого будет торжественно отмечаться в мае 1985 года, является надежной гарантией международной безопасности, мира и прогресса человечества.

Основатель Коммунистической партии Советского Союза и Советского государства В. И. Ленин учил, что в борьбе за революционное переустройство мира, ликвидации системы наемного рабства и эксплуатации человека человеком у рабочих, к какой бы национальности они ни принадлежали, общий классовый враг — мировая буржуазия, империализм. Великий вождь трудящихся предупреждал: империалистическая буржуазия будет стремиться объединить свои силы, чтобы сообща ликвидировать завоевания социалистической революции там, где она произошла. При

этом империалисты не ограничатся использованием только экономических, политических и идеологических средств для ослабления и ликвидации нового строя, а попытаются достигнуть своих целей при помощи оружия. Вот почему социалистическая революция должна уметь противопоставить вооруженному до зубов классовому противнику несокрушимую военную мощь. Народам, вставшим на путь социализма, писал В. И. Ленин, обязательно нужен тесный военный и хозяйственный союз. Без такого союза невозможны успешная борьба против международного империализма, защита от его агрессивных устремлений.

Ленинские идеи о единстве народов в защите дела Великой Октябрьской социалистической революции, об интернационалистском характере военной организации нового общества нашли реальное воплощение в Советских Вооруженных Силах. Важнейшей особенностью армии нового, социалистического типа явилось то, что она сложилась как армия братства и дружбы народов СССР, закалялась и крепла на идеях пролетарского интернационализма.

Важное значение для обороны Советской Республики имело создание интернациональных воинских формирований в Красной Армии. За светлые идеалы революции в ее рядах сражались тысячи интернационалистов: поляки, румыны, болгары, немцы, венгры, югославы, монголы, чехи, представители других народов. Воины интернациональных частей внесли достойный вклад в победу трудящихся нашей страны в гражданской войне.

В свою очередь СССР не раз оказывал действенную помощь международным революционным силам, боровшимся за социальное и национальное освобождение. В этих схватках с фашистами и империалистами всех мастей неуязвимой славой покрыли себя советские авиаторы-интернационалисты.

Когда Советский Союз первым заявил о своей решимости защитить молодую Испанскую республику, по зову сердца, во имя братской солидарности со сво-

бодолубивым народом туда отправились 160 советских летчиков-добровольцев. Войдя в состав интернациональных бригад, они героически сражались против объединенных сил германского, итальянского и испанского фашизма, защищая честь, свободу и независимость испанского народа. В тех боях отличились Н. Баланов, Г. Прокофьев, П. Рычагов, Г. Тхор, В. Хользунов и многие другие. Только в ноябре 1936 года в боях над Мадридом участвовало 140 советских самолетов.

За успешное выполнение боевых заданий, проявленные мужество и героизм многие авиаторы удостоены государственных наград, а 31 летчику было присвоено звание Героя Советского Союза. Антифашистская борьба в Испании явилась одним из ярких примеров международной солидарности демократических сил.

Огромная помощь была оказана рабочим и крестьянам Китая, боровшимся против внутренней контрреволюции и японских захватчиков. В этой освободительной борьбе приняли участие многие советские воины-добровольцы, в том числе и летчики. Мужественно сражались Ф. Полинин, Т. Хрюкин, Г. Кравченко, С. Гайдаренко, С. Супрун. А Губенко таранил вражеский самолет.

В мае 1939 года японская армия начала боевые действия против Монгольской

За нашу Советскую Родину!



**АВИАЦИЯ
И
КОСМОНАВТИКА**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
С 1918 ГОДА

ИЮЛЬ
1984 **7**

Народной Республики. В небе Монголииросло боевое мастерство советских воздушных бойцов. Они одерживали победы над хваленными японскими летчиками в групповых и одиночных боях. В. Рахов, например, за два месяца провел более двух десятков боев и лично сбил семь японских истребителей. В. Скобарихин, встретившись более чем с тридцатью самолетами типа И-97, смело вступил в бой.

За проявленные в боях у реки Халхин-Гол мужество и храбрость 60 советских летчиков были удостоены звания Героя Советского Союза, а С. Грицевец, Г. Кравченко и Я. Смушкевич первыми в нашей стране стали дважды Героями Советского Союза.

Непоколебимую верность интернациональному долгу советские воины, в том числе авиаторы, доказали в годы Великой Отечественной войны. В тяжелой, кровопролитной борьбе они не только отстаивали свободу и независимость своего многонационального Отечества, но и освободили от немецко-фашистских и японских захватчиков ряд государств. За мужество и доблесть сотни тысяч сынов и дочерей Советской Отчизны были отмечены боевыми наградами. Среди тех, кто удостоен высшей степени отличия — звания Героя Советского Союза, — представители более ста наций и народностей СССР.

Патриотические силы ряда европейских стран создали в годы второй мировой войны свои освободительные армии, которые вместе с Советскими Вооруженными Силами успешно громили общего врага. Крылом к крылу с советскими авиаторами активно сражались с гитлеровскими захватчиками французские летчики полка «Нормандия — Неман», летчики-добровольцы Польши, Чехословакии, а после освобождения Румынии и Болгарии — румынские и болгарские авиаторы.

История свидетельствует, что на свои поражения в социальных битвах империализм отвечает усилением реакции по всем направлениям. Пытаясь сохранить за собой самозванное право по своему усмотрению с позиции силы решать судьбы народов, определять развитие мировых событий, он и после 1945 года продолжает материальную подготовку к новой войне, усиливает идеологические диверсии. Вторжение в Ливан и оккупация Гренады, необъявленная война против Никарагуа, угроза Сирии, превращение Западной Европы в стартовую площадку для американских ядерных ракет первого удара, нацеленных на СССР и его союзников, — вот лишь некоторые последние события, подтверждающие активизацию сил империалистической агрессии и реакции.

В современных условиях Советские Вооруженные Силы, армии братских социалистических стран выступают носителями высоких идеалов боевого сотрудничества, являются воплощением социалистического интернационализма, оплотом мира и социального прогресса. «...Каждый раз, когда того требуют интересы безопасности страны, защиты мира, когда нужно помочь жертвам агрессии, — отмечалось в документах XXVI съезда КПСС, — советский воин предстает перед миром как бескорыстный и мужественный патриот, интернационалист, готовый преодолевать любые трудности».

Именно таким патриотом, интернационалистом предстал перед всем миром

советский воин, пришедший на помощь афганскому народу.

Нынешней весной трудящиеся дружественного Афганистана отметили шестую годовщину апрельской революции. В стране бурно идет процесс демократизации. Трудовой народ стал подлинным хозяином своей страны. Но империалистические круги на Западе и их приспешники не могут примириться с этим. Они развязали необъявленную войну против молодой республики. Пытаясь свергнуть существующий строй, на территорию ДРА засылают обученные, вооруженные до зубов американским и английским оружием банды диверсантов и террористов. Верный интернациональному долгу, Советский Союз оказывает помощь Афганистану как в мирном строительстве, так и в организации защиты завоеваний революции.

Памятны такие случаи. Недалеко от границы с Пакистаном разгорелся бой между подразделениями афганских войск и проникшей из-за рубежа крупной бандой контрреволюционеров. Требовалось быстрее доставить в этот район медикаменты, продовольствие, вывезти раненых. Эту задачу успешно выполнили советские и афганские вертолетчики.

В другой раз, когда отряд душманов окружил в горах небольшую группу защитников революции и готовился расправиться с ними, снова на помощь афганским патриотам пришли экипажи советских вертолетов.

Таких примеров братской солидарности немало. В них-то и раскрываются в полной мере лучшие качества советских летчиков-интернационалистов. Невзирая на трудности, а порой и смертельную опасность, они всегда с честью выполняют полетные задания, проявляют при этом мужество и героизм, высочайшее профессиональное мастерство. В небе Афганистана совершили свои замечательные подвиги В. Гайнутдинов, В. Щербakov, Е. Зельняков, В. Кот и В. Павлов, ставшие Героями Советского Союза. Многие наши патриоты-интернационалисты награждены советскими и афганскими орденами и медалями. Среди отличившихся молодые коммунисты и комсомолы офицеры И. Орлов, А. Мошаев, А. Лавренко и другие авиаторы. Это о них тепло и проникновенно сказал Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ К. У. Черненко на Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций: «Наш армейский комсомол свято хранит и приумножает замечательные традиции своих отцов. Весомое доказательство этому — с честью выполняемый сегодня воинами-комсомольцами интернациональный долг».

Благодаря интернациональной помощи Советского Союза Демократической Республике Афганистан планы агрессивных империалистических кругов ликвидировать в этой стране завоевания апрельской революции провалились.

Растущая военная угроза, исходящая от реакционных империалистических кругов, вынуждает нашу партию, братские марксистско-ленинские партии социалистических стран заботиться об укреплении обороноспособности своих государств и всего социалистического сотрудничества, поддерживать на должном уровне боевую мощь и боеготовность войск. «А пока существует военная и политическая напряженность, пока над

нашей страной нависает ракетно-ядерная опасность со стороны США и государств НАТО, — отметил в своей речи на встрече с рабочими московского металлургического завода «Серп и молот» Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ К. У. Черненко, — следует держать порох сухим, быть всегда начеку, чтобы соотношение сил не изменилось в пользу империализма и мы не оказались бы слабее».

Советские авиаторы вместе с воинами других видов Вооруженных Сил несут свою почетную и ответственную службу по защите интересов Родины, стран социалистического сотрудничества. Завоевав крылатых бойцов на лучших революционных и боевых традициях армии и флота, об оснащении наших ВВС современной авиационной техникой и вооружением питает непоколебимую морально-политическую, социальную и интернациональную сплоченность личного состава ВВС, его беззаветную преданность делу партии.

Как известно, в современной ракетно-ядерной войне, если ее развяжут империалисты, боевые действия, как никогда прежде, будут носить коллективный характер. Это учитывается в планах боевой подготовки авиаторов дружественных армий социалистических государств. Они включают в себя целый ряд разнообразных совместно проводимых мероприятий по боевой и политической подготовке.

Особое значение такая работа приобретает в авиационных частях, расположенных на переднем крае защиты социализма. Именно здесь в ходе совместных учений, занятий, обмена опытом боевого применения воздушные защитники стран социалистического сотрудничества постигают законы дружбы и взаимовыручки, учатся действовать в бою сообща. Это является характерной особенностью нынешнего этапа боевого сотрудничества армий стран — участниц Варшавского Договора. Поэтому командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации ВВС групп войск работу по интернациональному воспитанию, укреплению дружбы с трудящимися социалистических стран и боевого сотрудничества с воинами их армий рассматривают как неотъемлемую составную часть коммунистического воспитания авиаторов, борьбы за высокую боевую готовность.

Например, по сложившейся традиции политический отдел ВВС Группы советских войск в Германии совместно с политуправлением ВВС и ПВО Национальной народной армии ГДР ежегодно обсуждает вопросы интернационального воспитания воинов с учетом решаемых задач боевой и политической подготовки, проводимых мероприятий в интересах вооруженных сил стран — участниц Варшавского Договора. В совместных планах предусматриваются такие вопросы, как выработка единых взглядов на организацию боевой учебы личного состава, освоение авиационной техники, борьбу за безопасность полетов, создание учебной материально-технической базы и другие. В частях созданы советы по интернациональному воспитанию.

Ярким свидетельством постоянно растущего боевого сотрудничества авиаторов братских армий являются совместные летно-тактические учения, различ-

ные виды занятий в классах и на тренажерах, где советские и немецкие летчики обмениваются опытом эксплуатации авиационной техники, отрабатывают наиболее эффективные приемы и способы ведения воздушных боев. Совместные действия, тесные контакты при решении учебно-боевых задач, взаимопомощь при подготовке оружия и техники к полетам воспитывают у личного состава армий обеих стран высокие морально-боевые качества, способствуют повышению боеготовности авиационных частей и подразделений. Кроме того, подобные мероприятия укрепляют дружеские связи и боевое братство советских и немецких авиаторов.

Немалый положительный опыт в этом важном деле накоплен и в ВВС других групп войск. Так, в Центральной группе войск накануне совместных летно-тактических учений летчики дружественных армий посещают одну из частей связи и радиотехнического обеспечения полетов чехословацкой Народной армии или ВВС ЦГВ, знакомятся со специалистами, наблюдают за их работой. Это способствует тому, что в ходе ЛТУ советские и чехословацкие летчики решают ответственные задачи в сложных условиях четко, уверенно.

При освоении современной техники стали традиционными встречи и обмен опытом работы специалистов инженерно-авиационной службы ВВС ЦГВ и ЧНА. В результате во время ЛТУ воины братских армий показывают отточенное мастерство, перекрывают нормативы подготовки авиационной техники к вылету, не допуская по своей вине предпосылок к летным происшествиям.

Боевое содружество авиаторов ЦГВ и Войска Польского также характеризуется разнообразием форм и содержания. Широко практикуются встречи командиров, политработников, партийных активистов, где происходит обмен опытом освоения авиационной техники и способов ее боевого применения, достижениями в области обеспечения безопасности полетов, организации социалистического соревнования по задачам и нормативам. А закрепляется этот опыт в небе и на земле во время выполнения учебно-боевых заданий. В текущем году получили распространение состязания советских и польских летчиков в быстроте перехвата воздушного «противника» и точности атаки малоразмерной наземной цели.

Сейчас ширится соревнование между молодыми авиаторами обеих стран за достойную встречу 40-летнего юбилея Польской Народной Республики и приближающейся 40-й годовщины победы Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне.

Хорошо зарекомендовали себя научно-практические конференции и семинары, на которых авиаторы дружественных армий изучают важнейшие вопросы марксизма-ленинизма — вечно живого интернационального учения, обмениваются мнениями по отдельным вопросам современности, обсуждают наиболее эффективные формы и методы ведения идеологической, политико-воспитательной работы.

Не случайно, говоря об истории зарождения содружества двух братских армий на митинге, посвященном открытию памятника советско-польскому братству по оружию в Рязани, товарищ В. Ярузельский подчеркнул, что никогда

не сотрется сердечная, вечная память о тех днях, когда рождалась польско-советская дружба, когда коммунисты обоих народов возводили фундамент новой эпохи в истории наших отношений.

Аналогичные формы и методы работы по интернациональному воспитанию личного состава проводят и авиаторы Южной группы войск совместно с братьями по оружию — воинами венгерской Народной армии. В ходе этой работы совершенствуется профессиональная выучка личного состава, крепнет классовое единство граждан наших стран.

По-настоящему активно, целенаправленно и действительно она ведется в коллективах, возглавляемых офицерами Е. Беляковым, Е. Зайцевым, В. Азаровым, А. Парсиным, Б. Куцеруком, А. Яковлевым и другими.

Необходимо отметить тот факт, что многие интересные, поучительные формы работы по патристическому и интернациональному воспитанию авиаторов практикуются и в ВВС округов. Их с успехом используют командиры, политорганы, партийные и комсомольские организации для повышения качества боевой учебы, укрепления дисциплины и организованности.

Однако нельзя не сказать о том, что не везде еще в войсках вопросы воспитания авиаторов на идеях советского патристизма и пролетарского интернационализма находят свое достойное место в работе по идейно-политическому и нравственному воспитанию личного состава. В некоторых авиационных частях групп войск они, к сожалению, поднимаются от случая к случаю, порой работа оживляется лишь во время проводимых совместных летно-тактических учений авиаторов дружественных армий. Нерегулярный, «сезонный» характер носит она в некоторых других местах, где не всегда и не в должной мере используются в этом важном деле возможности Домов офицеров, клубов, библиотек и других очагов пропаганды и агитации.

Отсюда вытекает важная задача: политорганам, партийным и комсомольским организациям вместе с партийными и советскими органами на местах для патристического и интернационального воспитания авиаторов не только применять хорошо зарекомендовавшие себя, но и искать новые формы и методы идеологической, политико-воспитательной работы, использовать все технические средства пропаганды, как того требуют материалы июньского (1983 г.) Пленума ЦК КПСС.

Сейчас в частях и соединениях Военно-Воздушных Сил в разгаре летняя боевая учеба. Выполняя требования Коммунистической партии и Советского правительства, указания Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко по оборонным вопросам, командиры, штабы, политорганы, партийные и комсомольские организации главный упор в своей политической и организаторской работе делают на глубокое и всестороннее разъяснение личному составу его патристических и интернациональных задач, на овладение сложными авиационными комплексами, отработку наиболее эффективных способов их боевого применения, подготовку летчиков, штурманов, экипажей к смелым и решительным действиям во имя защиты Родины.

Этому способствует и целеустремленная партийно-политическая работа по интернациональному воспитанию личного состава, проводимая в авиационных частях военных округов, а также в ВВС групп войск на совместных летно-тактических учениях с авиаторами дружественных армий. Участники учений демонстрируют возросший уровень воздушной выучки и профессионального мастерства, показывают высокие морально-политические, боевые и психологические качества, крепкую физическую закалку. Они полны решимости совместными усилиями дать отпор любому агрессору, защитить социалистические завоевания от всевозможных происков международного империализма.

Правофланговый социалистического соревнования военный летчик-инструктор офицер В. Никифоров — опытный наставник летной молодежи. Он не только учит курсантов летать, но и воспитывает у них беззаветную любовь к Родине, верность воинскому долгу.

На снимке: старший лейтенант В. Никифоров (слева) обучает курсантов В. Землякова и О. Козырева полетам строем.

Фото А. ПАВЛЮКА.



ОТ ГРУППОВОЙ СЛЕТАННОСТИ — К БОЕВОМУ МАНЕВРИРОВАНИЮ

Майор В. БЕЛЯЕВ,
военный летчик первого класса

Солнечный летний день. Полеты в разгаре. Грохочут на газовочных площадках мощные реактивные двигатели. В небо поочередно стартуют ракетососы.

Выполнив задание, совершило посадку звено капитана А. Блудова. Летчики отрабатывали в зоне приемы воздушного боя. В упорных схватках каждая из пар стремилась одержать верх, найти тот маневр, который в решении общей тактической задачи оказался бы самым верным.

Разбирая полеты, командир эскадрильи майор В. Гришанов отметил грамотные действия авиаторов на отдельных этапах боевого маневрирования, похвалил за стремление к победе. Однако особое внимание обратил на допущенные ошибки. Наиболее серьезная из них заключалась в том, что на предельных по тяге маневрах звено сильно растя-

гивалось, создавая таким образом благоприятные условия «противнику» для атаки замыкающей пары.

Майору Гришанову были хорошо известны трудности капитана Блудова. В звене у него в основном молодые летчики, боевое становление которых только начиналось. Именно поэтому комзск подробно проанализировал их действия. Используя данные средств объективного контроля, он разбирал учебный воздушный бой по этапам. На доске появлялись схематические рисунки, изображавшие положения самолетов на различных участках маневрирования, расчеты наивыгоднейших маневров, тактических приемов группового воздушного боя. Командир эскадрильи обратил внимание на отработку групповой слетанности на неустановившихся режимах. В обычных полетах звеном летчики уверенно выдерживали свое место в строю. Однако в

резко менявшейся обстановке они ориентировались нечетко, а потому не сумели сохранить заданный боевой порядок.

К концу разбора причины допущенных ошибок стали предельно ясны каждому. Командир звена тут же наметил план их устранения. Особое место в нем занимала индивидуальная работа с ведомыми по соблюдению мер безопасности. Это было связано с тем, что в групповом полете недопустимо как неоправданное увеличение интервалов и дистанций между самолетами, так и опасное их сближение. В отработке элементов групповой слетанности нет и не может быть мелочей, особенно при обучении недавних выпускников училищ.

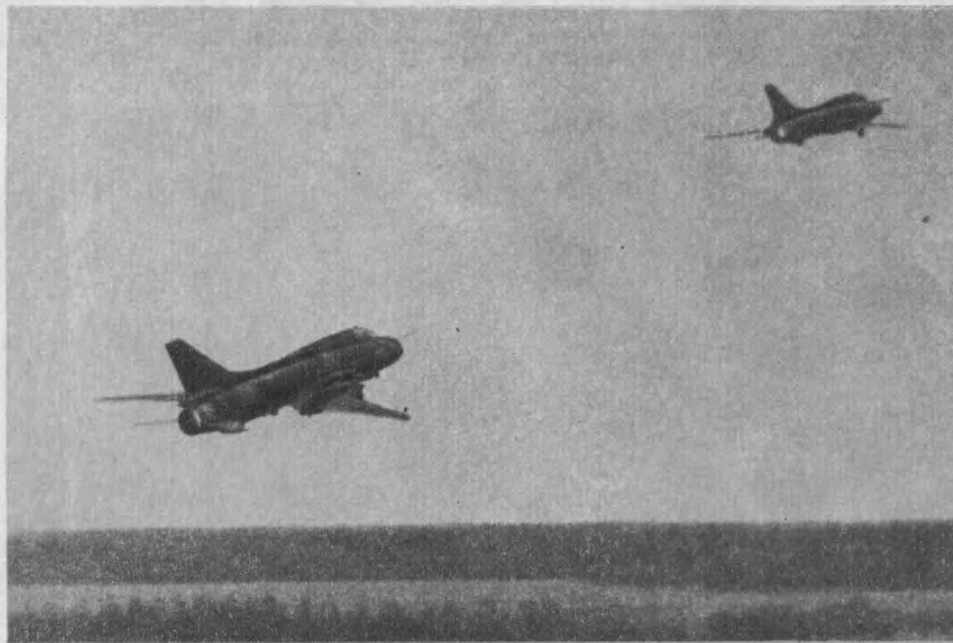
Помнится, одно время у нас участились случаи несогласованных действий авиаторов при взлете пар. Причину определили не сразу, а только после тщательного исследования. Как оказалось, молодые летчики при расстановке самолетов на полосе не учитывали, что в жаркую погоду битум плавится в стыках бетонных плит и, когда колеса шасси попадают на них, после включения форсажа возникает ощутимый разворачивающий момент. К сожалению, при подготовке молодежи к взлету парами командиры этого не объяснили, что могло привести к серьезным последствиям. Иначе говоря, причина возможной предпосылки к летному происшествию была заложена уже при теоретической подготовке молодых летчиков.

...На старте пара истребителей. В ожидании команды на взлет лейтенант В. Смирнов сквозь фонарь кабины наблюдал за самолетом ведущего. Задание предстояло не простое: пробивание облаков, сбор пары за ними. Вполне естественно, молодой летчик немного волновался. Кроме того, от кого-то из сослуживцев лейтенант слышал, будто опытные ведомые при взлете парой включают форсаж, когда увидят выброс пламени из сопла самолета ведущего. Мысль эта прочно запала в сознание. А поэтому напоминание командира звена, что разбег начинается по команде ведущего, лейтенант оставил без внимания. Он решил попробовать взлететь, используя иной метод.

Напряжение возрастало. Прозвучала команда «Форсаж!», но Смирнов не спешил. Стоящий впереди истребитель

На групповую слетанность.

Фото А. ДЖУСА.



слегка вздрогнул, форсажное пламя уруго ударило из сопла. Машина ведущего начала разбег. Ведомый включил форсаж и отпустил тормоза. Однако его самолет безнадежно отставал. «Только бы догнать», — настойчиво стучала в сознании мысль. Но вот уже нижняя кромка облаков.

— Размыкание, — скомандовал ведущий.

Истребитель Смирнова, выполнив установленный отворот, с набором высоты вошел в молочную облачность. Взгляд на приборную доску. Скорость выше заданной, но летчик решил не менять режима полета. Вынырнув из облаков, он быстро осмотрелся. Ведущего нигде не было...

На посадку заходили порознь, так и не собравшись.

На разборе полетов лейтенант Смирнов грамотно рассказал о порядке сбора пары за облаками. Сознаться в своей оплошности ему очень не хотелось. И лишь после того, как были предъявлены расшифрованные данные СОК, показавшие нарушение режима полета, он признался во всем. Много времени прошло с тех пор. Офицер сделал для себя правильные выводы и сейчас в полку на хорошем счету.

Мне не раз приходилось слышать, как опытные летчики рассказывают молодым о своих индивидуальных приемах выполнения тех или иных маневров, действиях на взлете и посадке, в полете по приборам. Конечно, обмен опытом — дело хорошее, но нельзя забывать, что молодежь впитывает в себя каждое слово, сказанное авторитетным воздушным бойцом, верит ему. И порой стоит чуть прихвастнуть, а тем более дать неверный совет — и может случиться неприятность, как это произошло с лейтенантом Смирновым. Поэтому, передавая опыт младшим боевым товарищам, нужно очень ответственно относиться к каждой фразе и рекомендации.

Групповой полет в зоне, как и любой другой, начинается, как говорится, в классе. И от качества подготовки во многом зависит его успех. Слетанной парой можно считать ту, где ведущий и ведомый не только хорошо понимают, но и чувствуют друг друга. А это вырабатывается постепенно, в ходе тренировок и полетов. Ведущему, особенно в период обучения своего ведомого, нужно быть предельно внимательным к нему. Ведь далеко не всегда ведомый виноват в потере ведущего. Приведу пример.

Пара выполняла боевое маневрирование. Закончив вертикальный маневр, лейтенант Г. Пчелинцев, как и предписывалось заданием, заложил глубокий вираж в сторону ведущего. В глаза брызнул солнечный свет. Как только самолет прошел траверз солнца, летчик начал искать ведущего, но обнаружить его не смог. Тогда он уменьшил угловое вращение и крен в целях безопасности полета. Лейтенант почувствовал беспокойство, засомневался в себе. Он крутил головой, но ведущего не видел. Командир звена, не услышав привычного доклада «Справа на месте», своевременно обнаружил ошибку. Руководитель полетов прошелонировал растерявшуюся пару и помог ей собраться. Но полет, как говорится, «расклеился», у молодого летчика пропала уверенность в себе.

Причина неудачи выяснилась позже. Ведущий не выдержал предписанных

режимов полета, маневрировал более резко, как до этого привык с опытным ведомым. Лейтенант Пчелинцев же не сумел уследить за действиями командира и отстал. Руководитель полетов подполковник П. Красноваров записал в журнале, что ведущий старший лейтенант Н. Воронов кратковременно включил максимальный режим двигателя и тем самым не обеспечил ведомому необходимого резерва тяги для сохранения боевого порядка...

Полет в строю, боевое маневрирование требуют от каждого летчика обостренного чувства своего места в боевом порядке, высокого мастерства пилотирования, собранности и дисциплинированности. Малейшее отступление от положений руководящих документов, самовольство могут закончиться предостылкой к летному происшествию или привести к более серьезным последствиям. Чтобы предотвратить их, нужны слаженные действия руководителя полетов, офицеров боевого управления и экипажей, находящихся в воздухе.

Для изучения причин допущенных ошибок, выработки профилактических мер было проведено заседание методического совета. Члены совета глубоко проанализировали методику обучения групповым полетам в составе пар и звеньев. Ведомым при выполнении глубоких виражей и вертикальных маневров было разрешено самостоятельно менять свое место в строю с докладом ведущему. Чтобы не засорять эфир излишними переговорами, даны конкретные указания по радиообмену. Методический совет рекомендовал также обобщить опыт лучшего командира звена военного летчика первого класса капитана В. Бадаева, который на каждом занятии в период общей подготовки самое серьезное внимание уделяет формированию у подчиненных морально-боевых и психологических качеств, необходимых воздушному бойцу. Главное условие успешной работы он видит в тесном единстве глубокой идейной убежденности летчика и его высокого профессионального мастерства. Поэтому стремится полнее раскрыть огневые, тактические и маневренные возможности авиационного комплекса, вселяет в подчиненных уверенность в его надежности и безотказности, а в полетах наглядно демонстрирует это.

Во время занятий на тренажере, тренировок в кабине самолета капитан Бадаев настойчиво добивается от летчиков полного автоматизма в работе с арматурой кабины. При этом часто повторяет: «Если в бою внимание летчика занято оборудованием кабины, а не положением противника в пространстве, не стремлением разгадать его замысел и первым применить бортовое оружие, то бой можно считать проигранным. Поэтому глаза должны видеть противника, а руки все делать сами». Конечно, основные навыки в групповой слетанности приобретаются в контрольных групповых полетах. Именно здесь проявляются лучшие инструкторские качества командира звена. Он не только замечает малейшие ошибки каждого, но и методически грамотно, со знанием дела помогает их устранять, добиваясь, чтобы ведомый мгновенно понимал сигналы ведущего, умело пользовался сеткой ПКИ.

Авиаторы нередко употребляют термин «косознанный автоматизм». Не раз

доводилось даже слышать споры о его праве на существование. Вот один из доводов. Автоматизм уже сам по себе исключает размышления над тем, какую операцию в данное мгновение произвести, тут размышлять некогда. Следовательно, об осознанности в подобных ситуациях не может быть и речи. С этим трудно не согласиться. Но мне осознанность видится в другом. Правильнее, на мой взгляд, будет осознание каждым летчиком жесткой необходимости еще на земле, на тренировках, доводить свои действия до полного автоматизма. Вот такой автоматизм можно называть осознанным. Он жизненно необходим при групповом боевом маневрировании, особенно в вертикальной плоскости, когда на определенных участках траектории полета исчезает зрительный контакт между экипажами. Случается и так, что звено по замыслу боя вынуждено в ходе маневрирования делиться на пары, а затем вновь собираться. И конечно же без основательной отработки этих действий на земле и в контрольных полетах добиться абсолютной согласованности нельзя.

Хорошо это понимая, капитан Бадаев не оставляет без внимания ни одного вопроса, возникающего на занятиях. При подготовке к воздушным боям командир звена обязательно отводит время для розыгрыша «пеший по-летному», в процессе которого уточняются вопросы: когда, где и как занимать исходное положение для атаки, какой тактический прием предпочесть в той или иной обстановке. Так постепенно у каждого воздушного бойца создается свой арсенал приемов, вырабатывается умение быстро ими оперировать, переключаться с одного на другой.

Групповые полеты на малой высоте всегда связаны с такими факторами, как близость земли, ограниченность маневра и дефицит времени. Даже в спокойной обстановке полет строем вызывает высокую напряженность, требует отличной выучки, собранности, дисциплинированности и быстроты реакции. А если обстановка вдруг резко меняется?

...Однажды старший лейтенант М. Золотарев выполнял полет в паре. При введении истребителей на цель летчики получили с КП команду перейти на другой канал связи и одновременно выполнить доворот. Переключая станцию на нужный канал, Золотарев перевел взгляд в кабину и, естественно, на несколько секунд отвлек внимание от ведущего. За это время интервал между самолетами увеличился. Для занятия места в строю ушли дополнительные секунды, и из-за большой скорости сближения с целью атака сорвалась. Причина неудачи летчика заключалась в недостаточной натренированности в работе с арматурой кабины.

Прицельно-навигационные комплексы бортовое оружие современного истребителя позволяют летчикам решать самые сложные задачи. Однако для овладения этими комплексами нужны каждый дневная упорная учеба, тренировки не только на земле, плодотворное использование каждой минуты летного времени. Вместе с тем особенностью современного группового воздушного боя диктуют необходимость овладения всеми его видами во всем диапазоне скоростей и высот. Пути к мастерству боевого маневрирования лежит через хорошую групповую слетанность.

ВЕЛИКОЕ ЗАВОЕВАНИЕ СОЦИАЛИЗМА

Подполковник Я. РЕНЬКАС,
кандидат исторических наук

Советский народ под руководством ленинской партии прошел славный и большой путь, осуществил глубочайшие социально-экономические преобразования. Одно из главных его завоеваний — советский, социалистический образ жизни. Атмосфера подлинного коллективизма и товарищества, сплоченность, крепнущая день ото дня, дружба всех наций и народностей страны, нравственное здоровье, которое делает нас сильными, стойкими, — таковы яркие грани советского образа жизни.

Советским воинам-авиаторам, как и другим вооруженным защитникам Родины, присущи лучшие черты и качества нашего великого народа, воспитываемые повседневно и ежедневно социалистическим образом жизни. Задачи нынешнего этапа развития и совершенствования советского общества, социалистического образа жизни всесторонне рассмотрены XXVI съездом КПСС, последующими Пленумами ЦК партии.

Проблемы образа жизни всегда волновали человечество. Но особую остроту они приобрели в наше время. Обусловлено это рядом обстоятельств. Во-первых, советский, социалистический образ жизни стал реальностью, вызывая глубокий интерес у трудящихся всего мира. Во-вторых, буржуазная пропаганда, извращая правду о нем, стремится затормозить рост авторитета социализма. И в-третьих, проблемы образа жизни принципиально по-разному ставятся теоретически и решаются практически в условиях социализма и капитализма.

Что же представляет собой социалистический образ жизни, это новое социальное явление?

Марксистско-ленинская наука рассматривает образ жизни как совокупность форм жизнедеятельности общества, народов, классов, социальных групп и людей, складывающихся в условиях определенной общественно-экономической формации на основе присущего ей способа материального производства. Формы жизнедеятельности и взаимоотношений людей многообразны. Они охватывают как материальное производство, так и духовную жизнь. При этом определяющее значение имеет способ производства материальных благ.

В капиталистическом обществе, основанном на частной собственности и эксплуатации человека человеком, все социальные институты формируют образ жизни, соответствующий положению и интересам господствующего в нем класса буржуазии. Жизненный принцип буржуа, по определению В. И. Ленина, состоит в том, что либо ты грабитель другого, либо другой грабит тебя, либо ты работаешь на другого, либо он на тебя, либо ты рабовладелец, либо ты раб.

Эксплуатируя народ, империалисты обрекают сотни миллионов людей на

голод, нищету и болезни. В мире хронически голодают полмиллиарда человек. Даже в США, этой самой могущественной капиталистической стране, 80 миллионов, то есть примерно один из трех американцев, по оценкам министерства труда, живут на доходы ниже достаточного уровня; 35 миллионов, живущих за «чертой бедности», страдают от голода; более 27 тысяч американцев, доведенных до отчаяния, ежегодно кончают жизнь самоубийством. В прошлом году общая численность безработных в странах Запада составила 34 миллиона человек. В неуклонном росте армии «лишних людей» выражаются глубокий антагонизм, непримиримое противоречие между трудом и капиталом. Резко ухудшилось материальное положение трудящихся. Уже много лет галопирующая инфляция подрывает их заработки, которые сейчас, например, в США в реальном выражении приблизительно на 15 процентов ниже, чем в 1973 году.

Капиталистическому образу жизни противостоит социалистический, впервые утвердившийся в нашей стране. Его возникновение объясняется исторической ролью пролетариата как главного творца материальных и духовных ценностей, освободителя всех трудящихся от эксплуатации и угнетения, класса-интернационалиста. Зарождающийся с победой пролетарской революции, складывающийся в ходе строительства нового общества социалистический образ жизни имеет свои, обусловленные природой и сущностью социализма, основы.

Его социально-экономическую основу составляют общенародная собственность на средства производства, социалистические производственные отношения, планомерно, динамично и устойчиво развивающаяся экономика; политическую основу — союз рабочего класса, крестьян-

ства и интеллигенции, интернациональное братство народов, общенародное государство. Это система широкого представительства народных масс в законодательных и исполнительных органах власти, массовые общественные организации, действительная демократия. Духовная основа социалистического образа жизни — господствующая марксистско-ленинская идеология, коммунистическая мораль, передовая культура. Именно на таком прочном фундаменте под руководством Коммунистической партии утвердился советский образ жизни.

Каковы же его характерные черты? Прежде всего нашему обществу присуще социально-политическое единство. Если при капитализме погоня за прибылью любой ценой является законом и взаимно отчуждает людей, разобщает их, то социализм утверждает коллективистский характер жизнедеятельности членов общества. Если при капитализме люди вынуждены жить в атмосфере идейно-политического кризиса, разгула национализма, шовинизма и расизма, то социалистическому образу жизни присущи подлинно гуманные отношения и взаимное уважение между людьми, единоподушное сплочение всех наций и народностей.

Идейно-политическое единство нашего общества, неразрывность интересов личности и общества, всех классов и социальных групп, характеризующие наш образ жизни, находят свое яркое и всестороннее выражение в социалистической демократии, демократии нового, высшего типа. Источник ее величайших преимуществ состоит в том, что впервые в истории власть и управление всеми делами общества осуществляют трудящиеся. Ярким свидетельством тому служат выборы в Верховный Совет СССР одиннадцатого созыва в марте нынешнего года. В голосовании приняли участие 184 006 373 человека, или 99,99 процента общего числа избирателей, включенных в списки. В числе депутатов, как и прежде, свыше половины — представители рабочего класса и колхозного крестьянства. Около 33 процентов депутатов — женщины. Ни в одном из буржуазных парламентов, ни в одной из капиталистических стран нет такого широкого народного представительства.

Подлинный демократизм нашего строя воплощен в Советах — самых предста-

вительных органах власти, в профсоюзных, комсомольских, кооперативных и других общественных организациях, в производственных коллективах, являющихся эффективной и массовой школой воспитания гражданской зрелости, чувства непосредственной причастности ко всем делам общества. Это с новой силой подчеркивалось на апрельском (1984 г.) Пленуме ЦК КПСС, где отмечалось, что мы и впредь будем использовать резервы активизации масс, которые заложены в дальнейшем совершенствовании социалистической демократии, всей политической системы общества. И прежде всего в улучшении деятельности Советов — политической основы СССР, могучего орудия социалистического строительства.

В мире капитала иная картина. Выборы там все более превращаются в своего рода соревнование: больше голосов получит тот, кто затратит больше денег. Подобного рода «капиталовложения» обеспечивают избрание «нужных» людей в парламент. Они в свою очередь проводят выгодную буржуазии политику, обеспечивают ведущим компаниям крупные заказы, предоставляют им различные льготы. Например, либерально-демократическая партия Японии, представляющая интересы верхних слоев буржуазии, получила в свое время 15 миллиардов иен от крупного капитала на проведение выборов в парламент. На выборах в декабре прошлого года эта партия оценила один голос избирателя примерно в 10 тысяч иен.

Показателен и такой факт. В Англии в составе кабинета, сформированного тории после выборов 1979 года, 71 процент его членов составляли директора компаний, 14 процентов — крупные землевладельцы, 86 процентов членов кабинета окончили привилегированные частные школы, где обучать детей могут позволить себе только представители имущего класса.

Такова обратная сторона буржуазной демократии.

Важная черта социалистического образа жизни — свободный от эксплуатации труд, направленный на осуществление коммунистических идеалов. В процессе его формируются такие социальные качества наших людей, образцы поведения, как коллективизм, сотрудничество, взаимопомощь и другие. И хотя труд при социализме пока остается средством к жизни, советский человек все чаще ищет в нем не только заработок для обеспечения своих материальных потребностей, но и удовлетворенность самим процессом деятельности. А это значит, что потребность в труде уже заняла прочное место в его жизни. Кроме того, принятое в Советском Союзе понятие труда имеет социалистическое содержание, основанное на том, что право на труд неразрывно связано с обязанностью трудиться, и это сочетание служит базой социального равенства советских людей.

О величайшей активности наших людей в труде говорят успехи СССР во всех отраслях народного хозяйства. За последние пять лет на более высокий уровень поднялась советская экономика — основа могущества Отчизны. Национальный доход вырос на 18,6 процента, более четырех пятых его прироста получено за счет повышения производительности труда. Основные производственные фонды увеличились на 39 процентов. Введено в действие свя-

ше тысячи новых государственных промышленных предприятий. Досрочно построено крупнейший на планете газопровод Уренгой — Помары — Ужгород. Успешно осваиваются природные богатства Сибири и Дальнего Востока, вступает в строй Байкало-Амурская магистраль. Последовательно осуществляется Энергетическая программа. Наша страна занимает первое место в мире по производству более тридцати важнейших видов промышленной продукции, в их числе нефть, сталь и прокат, тракторы, тепловозы и электровозы, цемент, минеральные удобрения, шерстяные ткани.

Многое делается по совершенствованию аграрного сектора социалистической экономики. На Всесоюзном экономическом совещании по проблемам агропромышленного комплекса отмечалось, что реализация Продовольственной программы стала делом всенародным. Валовая продукция сельского хозяйства в 1983 году возросла по сравнению с 1982 годом на 5 процентов и достигла почти 134 миллиардов рублей. Укрепляется экономика колхозов и совхозов, улучшаются жилищные и культурно-бытовые условия на селе.

Характерная примета нашего времени — высокий жизненный уровень трудящихся нашей страны, постоянный рост их материального благосостояния. Широкая сеть детских яслей и садов, самая дешевая в мире плата за жилье, бесплатные образование в учебных заведениях всех ступеней, медицинская помощь, пользование библиотеками, клубами, спортивными сооружениями — все это стало естественным и привычным в жизни советских людей.

Намеченная XXVI съездом партии широкая программа дальнейшего повышения народного благосостояния охватывает самые различные стороны жизни. Делом особой важности партия считает обеспечение населения необходимыми товарами, расширение их ассортимента и повышение качества. Разрабатывается Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и системы услуг населению. Улучшается медицинское обслуживание, начата подготовка к введению ежегодной диспансеризации всех жителей страны. В решении социальных проблем большое значение партия придает безусловному выполнению планов строительства жилых домов, школ и дошкольных учреждений, больниц и других объектов культурно-бытового назначения. В минувшем году, например, около 10 миллионов человек улучшили жилищные условия. Выполняется широкий комплекс мероприятий по охране окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов.

Наша партия, правительство, выражая чаяния советского народа, делают все возможное для сохранения и упрочения всеобщего мира на земле. Однако сегодня по вине ультрареакционных империалистических сил, стремящихся затормозить социальный прогресс, международная обстановка серьезно ухудшилась. Налицо откровенная попытка США и их союзников по НАТО изменить в свою пользу военное равновесие в Европе и в глобальном масштабе.

В речи на внеочередном февральском (1984 г.) Пленуме ЦК партии Генеральный секретарь Центрального Комитета КПСС товарищ К. У. Черненко дал глубокую и всестороннюю оценку причин,

вызвавших осложнение международного положения, подтвердил последовательный внешнеполитический курс партии, выразил единую волю советских людей к миру, их решимость дать твердый отпор объявленному Вашингтоном «крестовому походу» против социализма. Принимаемые СССР и его союзниками по Варшавскому Договору ответные меры получили единодушное одобрение советского народа, трудящихся других стран социалистического содружества, встретили понимание и поддержку всех людей доброй воли за рубежом.

На страже мира и безопасности советского народа стоят Вооруженные Силы СССР. Им в полной мере присущи основные черты советского, социалистического образа жизни, так как наша армия — неотъемлемая часть советского народа. Общенародный характер Вооруженных Сил СССР проявляется в том, что их комплектование осуществляется в соответствии с Законом о всеобщей воинской обязанности, по которому и воинской службе советские граждане привлекаются независимо от их расовой и национальной принадлежности, вероисповедания, образования и имущественного положения.

В Вооруженных Силах СССР полностью отражаются и проявляются природа социалистического строя, морально-политическое единство народа. Дружба и товарищество здесь приобрели черты подлинного воинского братства, превратились в огромную воспитательную силу «Лучшее от коллектива — каждому, лучшее каждого — коллективу» — один из ведущих принципов жизнедеятельности войск, яркое проявление социалистического образа жизни.

Например, деятельность частей и подразделений Военно-Воздушных Сил, решение ими сложных и ответственных задач, поставленных XXVI съездом КПСС, последующими Пленумами ЦК партии, невозможно представить без огромной мобилизующей роли партийных организаций, без активной работы комсомола, культурно-просветительных учреждений.

Социальную зрелость воинского коллектива характеризуют активная взаимная помощь и товарищеское сотрудничество. Это в полной мере выражается в социалистическом соревновании в частях, подразделениях ВВС. Оно является мощным средством мобилизации воинов-авиаторов на решение задач дальнейшего повышения боевой готовности войск, играет огромную роль в формировании у личного состава высоких морально-боевых качеств, активной жизненной позиции.

Уклад армейской службы оказывает в свою очередь благотворное влияние на образ жизни общества в целом. Служба в армии, подчеркивалось на XXVI съезде КПСС, способствует формированию у молодых людей высоких морально-политических качеств, является школой возмужания.

Социалистический образ жизни — это дающееся завоевание человечества. О все полнее и нагляднее показывает приращение реального социализма на миром капитала. В сознании миллионов людей планеты возникают иные критерии, с помощью которых они предметно сравнивают две мировые системы. Чаша весов неумолимо склоняется в пользу социализма.

ПО-ХОЗЯЙСКИ РАСПОРЯЖАТЬСЯ ОПЫТОМ

Генерал-майор авиации И. ВОЛОШКО,
член военного совета —
начальник политотдела ВВС
Краснознаменного Киевского военного
округа

В разгаре летняя боевая учеба. Воины-авиаторы нашего округа, соревнуясь под девизом «Быть начеку, в постоянной готовности к защите завоеваний социализма!», делают все от них зависящее, чтобы еще выше поднять бдительность и боевую готовность, улучшить выучку летчиков-инструкторов и укрепить летные навыки курсантов. Надежным ускорителем в боевой учебе служит передовой опыт. На его эффективное обобщение и внедрение нацеливают нас, коммунистов, материалы и решения XXVI съезда партии, последующих Пленумов ЦК КПСС, требования Министра обороны СССР, главнокомандующего Военно-Воздушными Силами.

Обобщение и распространение передового опыта — одно из главных направлений повышения качества и эффективности учебно-воспитательного процесса и партийно-политической работы в вузах ВВС, отмечалось в статье члена военного совета — начальника политуправления Военно-Воздушных Сил генерал-полковника авиации Л. Батехина («Авиация и космонавтика», 1984, № 3). В самом деле, опыт лучших концентрирует в себе образцы высокого профессионального и педагогического мастерства, рациональные методы и приемы работы политработников, преподавателей, летчиков-инструкторов и передовых курсантов. Передовой опыт — наш главный резерв, используя который можно уверенно идти вперед, добиваясь большего в улучшении работы военных авиационных учебных заведений.

Если проанализировать деятельность в этом направлении командования, политотделов, партийных и комсомольских организаций наших авиационных училищ, то можно сделать вывод: в последнее время произошли определенные перемены к лучшему в подходе к анализу, обобщению и внедрению передового опыта. Этому способствовало вдумчивое изучение и претворение в жизнь требований апрельского (1984 г.) Пленума ЦК КПСС, основных направлений реформы общеобразовательной и профессиональной школы, включая и высшую школу. В процессе боевой и политической подготовки, на учебно-методических сборах, семинарах, служебных совещаниях, разборах полетов, партийных и комсомольских собраниях стало уделяться больше внимания обобщению всего, что действительно достойно заимствования и распространения. Следуя ленинскому завету учиться у хорошего, во главу угла ставится деловое изучение стиля и методов работы передовиков.

Военный совет, политотдел, штаб ВВС округа поддерживают и развивают эту работу, заботятся о том, чтобы передовой

опыт внедрялся в практику. Особое внимание мы уделяем изучению дел в тех воинских коллективах, которые добились положительных результатов в решении задач дальнейшего повышения боевой готовности, качества и эффективности учебы, укрепления дисциплины. Стремимся дать объективную оценку всему ценному, положительному, чем обогащается учебно-воспитательный процесс, партийно-политическая работа.

Так, офицеры политотдела ВВС округа изучили и проанализировали опыт работы учебного авиационного полка, где служит офицер С. Корыгин. Авиаторы его добились стабильных высоких результатов в боевой и политической подготовке. Члены военного совета ВВС округа рекомендовали внедрить в других учебных частях приемы их плодотворной работы. Например, обеспечение эффективности непосредственной подготовки курсантов к полетам, решение в комплексе вопросов летной, морально-политической и психологической подготовки, интенсификация тренажей на авиатехнике за счет создания обстановки, приближенной к реальной боевой. В достижении успехов, как известно, большую организующую и мобилизующую роль играет социалистическое соревнование по задачам и нормативам.

Хорошо зарекомендовала себя и такая форма работы, как сборы командно-политического состава непосредственно в передовых частях и училищах, где их участники имеют возможность узнать от самих творцов передового опыта о рациональных методах труда.

В изучении, обобщении и внедрении передового опыта трудно переоценить роль партийных комитетов, которые предъявляют повышенную требовательность к коммунистам за организацию занятий, качественное выполнение учебных планов и программ. Особое внимание при этом уделяют внедрению в жизнь всего нового, положительного. Это требует глубоких знаний, высокой военно-технической подготовки, вдумчивого каждодневного труда. Члены партийного комитета учебного полка Харьковского высшего военного авиационного ордена Красной Звезды училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца на основе анализа боевой учебы, хода социалистического соревнования авиаторов определяют точный «адрес» передового опыта, намечают в своих планах конкретные мероприятия, добиваются их безусловного выполнения.

К примеру, курсанты М. Матюшенко, В. Ковалев, П. Костырин из учебного авиационного звена, которым командует майор А. Химич, при освоении программы сложного пилотажа сделали меньше вывозных полетов, чем другие, и первыми в коллективе самостоятельно выполнили полет на групповую слетанность. Партком предложил обобщить опыт работы командира звена. Командир части одобрил это предложение. По совету секретаря партийного комитета майора Н. Власенко члены партбюро эскадрильи внимательно ознакомились с работой победителей социалистического соревнования. Они взяли на заметку тот факт, что в звене майора А. Химича особое значение придается такой важной форме обучения курсантов, как разбор полетов. Перед каждым подведением итогов, используя материалы средств объективного контроля, командир звена выявляет все плюсы и минусы в действиях подчиненных, детально их анализирует. Для наглядности, сравнимости результатов в этом звене используется планшет-схема, на которой отображаются обязательства соревнующихся по этапам. Она готовится на полеты в соответствии с плановой таблицей.

Обратили внимание партийные активисты и на то, как скрупулезно изучает командир звена ход учебы молодых авиаторов. При этом он становится, по сути дела, настоящим исследователем. Сопоставление, углубленный разбор ошибок дают ему возможность находить верные пути повышения выучки подчиненных.

Одно время некоторые курсанты, довольно успешно проходившие программу обучения, стали допускать просчеты на посадке — самом ответственном и сложном этапе полета. Курсанты, летчик-инструктор видели эти ошибки, старались их устранить, но они нет-нет да и повторялись. На помощь пришел майор А. Химич. Проводя разборы полетов в звене, беседуя с подчиненными, просматривая данные средств объективного контроля, командир звена определил, что на одном из этапов выдерживания глissады курсанты подходят к ВПП на высоте, ниже установленной. Своими выводами он поделился с комзком. Вместе составили план занятий на тренажере. Курсанты тщательно отработали действия при снижении по глissаде, научились точно выходить в точку начала выравнивания и впоследствии не допускали таких ошибок.

Есть разные пути обобщения опыта. В данном случае партийные активисты решили, что будет полезнее, если сам

майор Химич расскажет о методике разбора полетов. Вскоре на подведении итогов летной смены командир передового звена поделился с сослуживцами своими наблюдениями, рассказал о наиболее эффективных приемах обучения подчиненных. Его выступление было конкретным, поучительным и принесло очевидную пользу. Многие методические приемы офицера Химича взяли на вооружение другие командиры звеньев. Партийные активисты осветили опыт выполнения вывозной программы в этом звене в стенной печати, по местному радио, что также сыграло положительную роль.

Популяризуя опыт передовых авиаторов, члены партийного комитета, руководимого офицером Н. Власенко, используют различные формы и методы работы. Прежде всего это организация устных выступлений самих творцов передового опыта — лучших командиров, летчиков-инструкторов, высококвалифицированных специалистов инженерно-авиационной службы. В частности, подполковник В. Шеховцов, выступая перед молодыми летчиками-инструкторами, подробно рассказал, как он использует материалы средств объективного контроля для определения готовности курсантов к самостоятельным полетам. Поучительной оказалась также беседа подполковника В. Ландышевского, который поделился опытом организации социалистического соревнования по задачам и нормативам.

Ценным средством пропаганды передового опыта служат технические конференции. Обмен мнениями, знакомство с достижениями передовиков высвечивают важные грани успеха, помогают найти неиспользованные резервы, побуждают авиаторов активно действовать, применять в своей практике опыт идущих впереди. Серьезное внимание члены парткома уделяют постоянно действующим «Трибуне передового опыта», «Комсомольскому прожектору».

В целом пример передовиков показывает, что целенаправленная деятельность политоргана, предметная и действенная партийно-политическая работа, тесно связанная с решением задач боевой подготовки, способствуют широкому внедрению передового опыта в практику обучения и воспитания молодых авиаторов. И результаты вызывают законную гордость коллектива. В части с высоким качеством выполняются планы летной подготовки. Курсанты выпущены со средним баллом 4,6.

Есть у нас и другие коллективы, где обобщению и распространению передового опыта придается большое значение. Например, немало ценного, поучительного можно почерпнуть в Черниговском высшем военном авиационном училище летчиков имени Ленинского комсомола. Здесь наряду с беседами и политинформациями, выпусками информационных бюллетеней, листовок, радиогазет получили распространение лектории, тематические вечера, научно-методические семинары. Причем такая работа ведется как внутри подразделений, так и в учебно-летном отделе училища. По рекомендации политотдела полковник И. Ягунов, к примеру, организовал цикл лекций по теме «История, современное состояние и перспективы развития летательных аппаратов». Они значительно повысили интерес курсантов к техническим дисциплинам, способствовали вовлечению их в военно-научную работу.

На одной из кафедр училища в течение длительного времени ведется журнал учета характерных предпосылок к летным происшествиям. Разработанные на его основе карточки широко используются на занятиях. Они позволяют на конкретных примерах из жизни войск лучше понять ошибки летного состава, оценить грамотные действия авиаторов в особых случаях в полете.

В училище успешно работает научно-методический семинар по изучению последних достижений авиационной науки и техники, улучшению методики обучения и воспитания. Материалы семинара обобщены в методическом сборнике и используются всеми преподавателями в учебной и научной работе.

Проводятся и тематические вечера, кинофестивали, посвященные подвигу советского народа в Великой Отечественной войне, встречи с ветеранами, летчиками-фронтовиками, авиаторами, выполнявшими интернациональный долг в составе ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан. Все это способствует формированию у будущих летчиков высоких моральных и боевых качеств, прививает любовь к героической профессии, верность социалистической Родине.

Однако есть у нас еще неиспользованные резервы. Не везде умеют правильно, по-хозяйски распорядиться ценным опытом. К сожалению, в некоторых коллективах иногда в лучшем случае называют имена передовых авиаторов, но мало что могут сказать об их опыте. Порой даже выпущенные листовки похожи на переписанную инструкцию для соответствующего специалиста. Внешне все вроде выглядит благопо-

лучно. Но если присмотреться, оказывается: боевые листки, стенгазеты, плакаты, все то, что призвано пропагандировать передовой опыт, — блекло, невыразительно, а следовательно, и незаметно. Иногда поместят фотографию передовика да краткий текст под ней с указанием фамилии, имени, отчества, классности, занимаемой должности и выдают это за пропаганду передового опыта. Вот почему перед командирами, политработниками, партийными и комсомольскими активистами стоит задача взять этот участок работы под строгий контроль и сделать наглядную агитацию боевым оружием, побуждающим личный состав встать вровень с передовиками.

Более подробного изучения требует передовой опыт использования тренажеров, глубокого распространения — борьба за экономию и бережливость.

О воспитании у курсантов находчивости, самообладания, смелости, мужества постоянно заботятся командиры, политработники, партийные организации. С первых дней пребывания в училище будущим летчикам прививаются высокие морально-политические, боевые и психологические качества. На кафедрах созданы секции морально-политической и психологической подготовки. Опыт их работы требует более глубокого анализа и широкого, оперативного распространения.

Слов нет, пропаганда и внедрение передового опыта в практику — дело нужное, требующее настойчивости, целеустремленности и хорошей организации. Все ценное, поучительное политотдел стремится донести до командиров, политработников, партийных и комсомольских активистов на сборах, семинарах и совещаниях с активом. На нашу работу по обобщению и внедрению передового опыта благотворное влияние оказывает изучение и обсуждение в партийных и комсомольских организациях, воинских коллективах материалов внеочередного февральского (1984 г.) Пленума ЦК КПСС. «Уметь вовремя увидеть и поддержать народную инициативу, причем в самом широком смысле — от хозяйского, творческого отношения к делу на рабочем месте до активного участия в управлении государством, обществом, — подчеркнул в речи на Пленуме Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко, — в этом величайший, можно сказать, неисчерпаемый резерв нашего прогресса».

Эти слова, сам дух выступления товарища К. У. Черненко побуждают коммунистов, всех воинов, внедряя передовой опыт в практику, искать неиспользованные возможности и резервы для повышения качества и эффективности всей работы, добиваться дальнейшей интенсификации учебного процесса и социалистического соревнования.

Постоянный творческий поиск, глубокие знания материальной части, большой опыт работы с подчиненными позволяют подполковнику В. Думназеву и секретарю парторганизации управления капитану В. Климову эффективно влиять на ход учебно-воспитательного процесса, обобщать и внедрять в жизнь передовые методы обслуживания и боевого применения авиатехники.

Фото К. АНДРЕЕВА.



Реакционные империалистические круги не могут примириться с главной тенденцией современного мирового развития. Они признают, что колесо истории в своем естественном движении работает на социализм, на повсеместное утверждение принципов национальной свободы и социальной справедливости.

Из речи Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко на Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций

ЖОРИЧНЕВАЯ ТЕНЬ ПРОШЛОГО

Полковник П. ГОЛОВИН

...Колкая проволока под током высокого напряжения, опоясывающая территории гитлеровских концентрационных лагерей, сторожевые вышки, эсэсовцы с крупнокалиберными пулеметами, готовые в любой момент открыть огонь, и надзиратели с разъяренными овчарками, специально натренированными для растерзания заключенных. Штабеля трупов: это — повешенные и расстрелянные, удушенные в газовых камерах и умершие от болезней. У длинных барачных, словно тени, стоят люди, истощенные пытками и голодом, со смертельными отчаянием в глазах...

Эти кадры документальной киноленты об ужасах фашистских фабрик смерти, снятой английским режиссером Альфредом Хичкоком в конце минувшей войны. Однако этому фильму не суждено было своевременно выйти на экраны. В 1945 году по велению английских властей обликающий фашизм кинодокумент внезапно «исчез» и был случайно обнаружен лишь спустя почти сорок лет. Причины очевидны. В авантюристические расчеты политических деятелей США и Англии не входило полное и безоговорочное уничтожение фашизма — беспрецедентного по своей антикоммунистической направленности разбойничьего отряда мировой реакции. Отсюда и попытки империалистической пропаганды всячески обелить фашизм, вытравить из памяти народов огромные жертвы и страдания, море человеческого крови, пролитой по его вине.

Вот лишь некоторые факты. Людские потери во второй мировой войне, связанной гитлеровской Германией, составили более 50 миллионов человек. 35 миллионов были ранены, из них более 20 миллионов остались инвалидами. От голода и эпидемий, вызванных войной, умерло более 10 миллионов человек. А через фашистские концентрационные лагеря смерти прошли 18 миллионов европейцев. В этих лагерях и гетто фашисты уничтожили около 12 миллионов узников из 30 стран мира. Достаточно сказать, что в годы фашистской оккупации в различных государствах Европы каратели не только выводили на помост смерти целые семьи, но и подвергали физическому истреблению все население некоторых городов и сел. Навсегда останутся в памяти человечества трагедии белорусской Хатыни, украинской Обуховки, чехословацкой Лидице, французского Орадура, испанской Герники.

С особым изуверством фашисты обращались с советскими людьми на временно захваченной территории. Среди многих злобедных планов гитлеровских оккупантов надо выделить генеральный план «ОСТ», открыто выражавший их стремление к порабощению и уничтожению целых народов. Согласно этому плану территории Латвии, Литвы, Эстонии, Украины, Белоруссии и европейской части РСФСР предполагалось заселить немцами, а затем включить в состав Германии. Лишь незначительную часть населения этих территорий фашисты намеревались использовать в качестве рабов, остальные же подлежали физическому уничтожению или выселению за Урал. Для осуществления этих чудовищных планов был создан и вымуштрован специальный аппарат профессиональных убийц во главе с гестаповскими и эсэсовскими палачами.

Фашисты зверски замучили многие сотни тысяч советских людей в концлагерях смерти Освенциме, Дахау, Майдаке, Заксенхаузене, Бухенвальде и других. Свыше четырех миллионов советских граждан было угнано в гитлеровскую Германию. Война унесла более 20 миллионов жизней советских людей. Неисчислимы и материальный ущерб, причиненный нашей стране. Оккупанты сожгли и разрушили 1710 городов и поселков городского типа, 70 тысяч сел и деревень, 32 тысячи промышленных предприятий. Страна потеряла тридцать процентов национальных богатств.

В настоящее время буржуазные идеологи пытаются предать забвению скорбь, слезы и страдания миллионов людей, познавших на себе ужасы фашизма. Извращая события минувшей войны, они преследуют одну цель: реабилитировать в глазах мировой общественности реакционную сущность империализма, оправдать его современную агрессивную политику и подготовку к новой мировой войне против Советского Союза и других социалистических стран.

В то же время по улицам многих западных городов маршируют молодчики в коричневых рубашках с портретом Гитлера, выкрикивая фашистские лозунги. Они хладнокровно убивают людей другого цвета кожи. Именно так действуют различные неофашистские организации и их штурмовые отряды, орудующие почти в 60 странах мира.

Неонацизм... Публикации о нем сейчас не сходят со страниц западноевропей-

ской печати. Пропаганда крайне реакционными кругами фашистских идей в различных формах продолжается повсюду в капиталистическом мире. Отсюда рост активности неонацистских группировок, милитаристских организаций. В ФРГ, например, вкупе с 300 милитаристскими союзами и землячествами, объединяющими многие сотни тысяч членов, они открыто проповедают культ Гитлера, идеи насилия и реванша. По официальным, явно заниженным, данным только так называемых «зарегистрированных» неонацистов в ФРГ насчитывается более 20 тысяч. Причем если раньше ядром неонацистского движения была национал-демократическая партия (НДП), то теперь, сообщает газета «Дойче националь-цайтунг», на ведущее место претендует «немецкий народный союз», число членов которого за последнее время удвоилось.

Во многих городах Западной Германии под реваншистскими лозунгами регулярно проводятся «встречи ветеранов войны». Многие из военнослужащих бундесвера, примеру которых в ФРГ призывают сегодня следовать, известны не только военными преступлениями, но и активной антикоммунистической деятельностью в послевоенный период.

Так, бывший фашистский полковник гитлеровских люфтваффе Г. Рудель, страстный поборник ремилитаризации Западной Германии, до последних дней своей жизни ратовал за «подготовку Европы к крестовому походу против красного Востока». На похороны Руделя, состоявшиеся в небольшой деревне Дорнхаузен, съехалось, как сообщалось в западногерманской печати, более двух тысяч «старых и новых нацистов». Они наглядно демонстрировали свое признание усопшего как «героя минувшей войны», пользовавшегося особым расположением Гитлера и «отличившегося» на советско-германском фронте. В те дни газета «Дойче националь-цайтунг» посвятила Руделю шесть полос, назвав его «национальным героем немецкого народа». В газете смаковались «боевые дела» фашистского стервятника, приводились баснословные цифры якобы уничтоженной им советской военной техники. Однако в публикации не было ни слова о том, что Рудель бомбил советские санитарные поезда и пассажирские суда, что в 1941 году сбрасывал бомбы на железнодорожные составы с

эвакуированными на восток советскими людьми.

Вызывает возмущение и тот факт, что по заказу реакционных кругов в ФРГ изготовлена медаль с изображением Руделя и надписью: «Орел восточного фронта, командир эскадрильи «Иммельман». Она пополнила арсенал подобных медалей, выпущенных ранее в честь гитлеровских военных преступников Гесса и Деница, Роммеля и Гудериана, Скорцени и других, а также медалей под названием «За доблесть в мировых войнах», «Военнопленные», «Изгнанные» и так далее. Распространение их имеет целью не только прославление вермахта, его военнослужащих, но и дальнейшее нагнетание в стране духа реваншизма; все более активное распространение тлетворных преступных идей неонацизма среди молодого поколения ФРГ.

Страну все больше наводняют мутный поток неонацистской литературы. Сейчас в Западной Германии в обороте находится не менее 50 миллионов книг, брошюр и других изданий чисто неонацистского толка. Обывателю предлагают биографии Гитлера и других фашистских палачей, дневники и мемуары генералов вермахта, пластинки с речами Геббельса, а антикварные магазины бойкой торгуют орденами и медалями «третьего рейха».

Поистине кощунственная коллекция портретов гитлеровских асов помещена на страницах изданного недавно в ФРГ сборника документов и фотографий «Адлер» («Орел»). Сборник посвящен действиям немецко-фашистской авиации в годы второй мировой войны. Фашистские летчики улыбаются, глядя из кабины бомбардировщика на дело своих рук. Внизу — советская земля, изрытая бомбами.

Известно, что в ФРГ легально существуют неонацистские партии и группировки, остаются безнаказанными военные преступники, виновные в смерти сотен тысяч людей. По западногерманскому телевидению демонстрируются выпуски геббельсовской кинохроники, восхваляющие преступления нацистов в годы войны. Кое-кому, видимо, выгодно, чтобы свастика полностью овладела умами западногерманской молодежи.

В последнее время в ряде крупных западногерманских городов состоялись сборища неонацистов, которые сопровождались поджогами помещений прогрессивных организаций, хулиганскими выпадами против населения, насильственными акциями в отношении участников мирных демонстраций против превращения территории ФРГ в стартовую площадку для нового американского смертоносного оружия.

Беспокойство прогрессивной общественности вызывает и тот факт, что главари неонацистских организаций делают упор на привлечение в свои ряды как можно большего числа молодых людей, стремятся глубоко пустить свои корни в вооруженных силах ФРГ.

Активизации гитлеровских последних служит и недавнее решение правительства легализовать деятельность объединения солдат бывших войск СС (ХИАГ).

Все это свидетельствует о том, что сохранение связей с нацистским прошлым, атмосфера военного психоза, нагнетаемая с помощью правых сил, облегчают руководящим кругам ФРГ осуществление милитаристских замыслов.

Коммунистические партии, другие прогрессивные антимонополистические силы капиталистических стран тревожатся проявляющаяся в последнее время активность неонацистских организаций не только в ФРГ, но и в Италии, Великобритании, Франции, Австралии, США и странах Латинской Америки.

С ультрареакционными силами империализма, ведущими борьбу против социализма, мира и прогресса, все теснее смыкается международный сионизм, который активно используется наиболее реакционными кругами империализма как один из ударных отрядов объявленного Рейганом «крестового похода» против коммунизма.

В настоящее время центр милитаристского угара переместился в Соединенные Штаты Америки. Это наглядно проявляется в действиях нынешней американской администрации. В стране резко усиливается милитаристская пропаганда, растут масштабы ультраконсервативной, профашистской идеологии. В органах законодательства и исполнительной власти усиливается влияние людей крайне правых убеждений. Не одного фашистского прихвостня взяла под свое крылышко американская Фемида. Так, по данным американской печати, сейчас на территории США проживают, скрываясь от возмездия, около 5 тысяч гитлеровских военных преступников. Между тем судебные разбирательства были начаты лишь по делам 600 из них, притом более половины вскоре были закрыты.

Антикоммунизм по-вашингтонски восторженно приветствуется неонацистскими партиями. Не случайно многие из нацистских преступников до сих пор занимают высокие должности в ЦРУ, организуя террористические акты и осуществляя подрывную деятельность против социалистических стран и прогрессивных сил. Вот почему вольготно чувствуют себя в США такие ультрарадикальные профашистские организации, как «Общество Джона Бэрча», «Минитмены», «Ку-клукс-клан», «Национальный совет белых граждан», «Христианский антикоммунистический поход», «Национал-социалистическая партия Америки» и другие. Распавшиеся теоретики американского фашизма цинично заявляют, что они прямые наследники Гитлера. Слова подкрепляются конкретными делами. Свежи в памяти человечества зверская расправа над мирными жителями вьетнамской деревни Сонгми, другие варварские акты американской военщины во Вьетнаме.

Всего в США насчитывается более 2600 массовых организаций ультраправого толка, в составе которых сотни тысяч членов. Их членом ненавистнические идеи распространяют более 600 радиостанций, тысячи радио- и телепрограмм, 20 крупных газет и журналов, финансируемых крупнейшими монополиями военно-промышленного комплекса. Все это помогает реакционным империалистическим кругам, Пентагону активно развешивать широкие приготовления к войне.

В свое время германский империализм встал на путь откровенного международного разбоя и насилия. На тот же путь встал и американский империализм. Бурно увеличиваются военные расходы, средствами внешней политики становятся международный терроризм и прямое военное вмешательство в дела

независимых государств. Сферой своих жизненных интересов США объявляют многие регионы планеты, где Вашингтон, искусственно создавая очаги напряженности, за тысячи верст от собственной территории наращивает свое военное присутствие.

Захват Соединенными Штатами Америки Гренады, их военный разбой в Ливане, подрывные террористические акции против других стран мира — все это напоминает действия гитлеровцев. А как не вспомнить авантюризм и мракобесие заправил «третьего рейха», наблюдая сегодня за усилиями администрации США, добившейся размещения на территориях ряда западноевропейских государств нового американского ракетно-ядерного оружия первого удара по Советскому Союзу и странам социалистического содружества?

«Стреляй в русских!» — эта команда американским военным служащим все чаще раздается на земле и в воздухе. В ВВС США активно осуществляется программа под названием «Агрессор». В чем ее суть? В использовании на учениях специально сформированных авиационных эскадрилий, самолеты которых, перекрашенные под советские «миги», получили официальное наименование «Агрессор». Причем летный состав этих подразделений обучен «русской» тактике ведения воздушного боя. Кроме эскадрилий «Агрессор» на учениях используются мнимые советские ракетные установки, танки, бронетранспортеры и так далее.

Целям разжигания у американцев, особенно молодежи, вражды к советскому народу и его Вооруженным Силам служит и так называемая программа «Конфронтация». В соответствии с ней американские военнослужащие, переодетые в советскую военную форму, разъезжают по колледжам и школам, выступая с лекциями, в которых излагают... «агрессивную военную доктрину СССР».

Думается, нет надобности напоминать, что подобные провокации грубо попирают общепринятые нормы международного права, а также элементарные человеческие понятия о приличии. Активизация неонацистов и реваншистов обязывает сохранять высочайшую бдительность в отношении их происков, решительно разоблачать любые попытки обелить Гитлера и его кровавое воинство.

О преступлениях фашизма забывать нельзя. Ибо фашизм — это насилие, террор и убийства, это — синоним войн и агрессий. Пепел замученных и сожженных гитлеровскими палачами отзывается в наших сердцах так же, как и кровь жертв агрессии израильских «ястребов» и их покровителей в Ливане, как останки патриотов Чили и Гондураса, Вьетнама и Анголы.

Принципиальное значение в борьбе против ультрареакционных сил империализма имеет миролюбивая внешняя политика Советского Союза и других стран социалистического содружества. Это политика разрядки международной напряженности. Она открывает новые возможности для широкого массового наступления на неонацизм, позволяет еще больше крепить международную антиимпериалистическую, антифашистскую солидарность революционных борцов за мир, демократию и социализм.

ПРАВО НА ДОВЕРИЕ

Полковник Г. ИЛЬИН

Тактическая обстановка осложнялась. Подтянув резервы, «противник» приостановил наступление подразделений наших наземных войск и вынудил их перейти к обороне. Используя неблагоприятную для действий авиации погоду, он сосредоточил значительные силы на узком участке условной линии фронта и внезапной ночной атакой заставил отойти передовые подразделения обороняющихся. В пробитую брешь хлынули его резервы.

Ликвидировать прорыв было приказано прибывшей на аэродром десантной группе. Высадку десанта в тыл «противника» поручили вертолетной эскадрилье. Решение командира полка было продиктовано прежде всего неблагоприятными условиями погоды. Низкая облачность и густая дымка требовали высокого мастерства летного состава, способного выполнить задание на предельно малой высоте с использованием рельефа местности. Кроме того, летчики должны были в совершенстве владеть противозенитными и противоракетными маневрами в боевых порядках пар.

Летная выучка авиаторов эскадрильи полностью отвечала этим требованиям. Здесь каждый второй — военный летчик первого класса, мастер боевого применения, отличник. В экипажах, парах и звеньях четко отработано взаимодействие. Их отличают хорошая боевая слетанность и полное взаимопонимание в воздухе.

На рассвете вертолеты с десантниками на борту стояли готовые к взлету. Летчики ждали команду к старту в небо. Неожиданно поступила вводная:

— Командир эскадрильи выведен из строя. Возглавить группу майору Кижеватову.

Проверяющий знал, что офицер А. Кижеватов — заместитель командира по политической части. Однако он резонно рассуждал, что в реальной боевой обстановке такая ситуация вполне возможна. И кому как не ему, майору Кижеватову,

первоклассному воздушному бою и инструктору, вести в бой подчиненных!

Внезапная команда не застала врасплох замполита. Готовясь вместе с командиром накануне учения к полетам, он досконально изучил замысел и особенности операции, лично участвовал в разработке маршрута и приемов преодоления ПВО «противника».

...Соблюдая установленные интервал и дистанцию, вертолеты уходили в хмурое небо. Ведущий четко выдерживал режим полета. Он понимал, какая ответственность легла на его плечи. Если высадка десанта по какой-либо причине не удастся, усомнятся не только в командирских способностях замполита, но и в боеспособности всего подразделения. «Впрочем, что значит «не удастся»? — отвел вкравшееся было сомнение майор. — Приказ отдан и будет выполнен!»

Густая дымка и низкая облачность осложняли ведение ориентировки, а близость земли требовала повышенного внимания. Чтобы преждевременно не обнаружить себя, экипажи работали в режиме радиомолчания. Проход «линии фронта» определили по вспышкам зенитных установок, клубам дыма и горевшему полю. Заметив цель прямо по курсу, Кижеватов выпустил серию эрзесов, десантники открыли автоматный огонь через иллюминаторы. Массированное сосредоточение бортового огня на узком участке пролета позволило без потерь преодолеть «линию фронта». В строгом соответствии с разработанным заданием замполит вывел эскадрилью к намеченному рубежу, высадил десант и через несколько минут приземлился на запасном аэродроме. Задание было выполнено. Командир первым поздравил замполита с успехом.

После тактического учения мне удалось встретиться с его участниками. Мы говорили о полетах, службе, быте авиаторов. И когда речь заходила о заместителе командира эскадрильи по политической части майоре Кижеватове, голоса моих собеседников теплели. Немало доб-



Майор А. Кижеватов.

Фото автора.

рых слов было сказано в его адрес. Одного он подготовил до уровня летчика второго класса, другому помог в критический момент сохранить семью, третьему посоветовал (и тот теперь не жалеет) остаться в рядах Вооруженных Сил. Офицер политотдела коммунист Осип Петрович Любченко, скупой на похвалу, немногословно, но емко охарактеризовал Кижеватова:

— Политработник думающий, летчик отличный, товарищ отзывчивый. За таким подчиненные в огонь и в воду пойдут.

С Анатолием Алексеевичем мы встретились в кабинете секретаря парткома. Здесь как раз решали насущные вопросы офицеры и прапорщики, председатель женсовета.

— А вот и товарищ Кижеватов, — представил офицера секретарь парткома майор В. Егоров.

Передо мной стоял среднего роста подтянутый офицер с открытым волевым лицом. Мы разговорились. О себе он сказал мало. Закончил с золотой медалью Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков. За успехи в боевой и политической подготовке награжден орденом Красной Звезды, учится заочно на первом курсе Военно-политической академии имени В. И. Ленина. Зато о сослуживцах рассказал немало интересного. С благодарностью вспомнил своего любимого командира офицера Анатолия Ивановича Байкина, у которого учился хладнокровию в экстремальных условиях, умению работать с людьми.

— Как-то после контрольного полета, — рассказывал Кижеватов, — я стал корить командира экипажа за ошибки в технике пилотирования. Отошел в сторону злой, возбужденный. Подходит ко мне Анатолий Иванович и говорит: «Послушать вас — этого летчика впору списывать с летной работы». — «Это почему же, — отвечаю, — списывать? Он себя еще покажет!» — «Тогда зачем его перед всем экипажем конфузить? Как после этого он командовать людьми будет?..»

Понял я, что допустил бестактность. Извинился перед подчиненным.

...Первые шаги в должности замполита эскадрильи дались майору А. Кижеватову нелегко. С трудом искал решение в каждом конкретном случае, обдумывал, как лучше выполнять новые обязанности. Они, конечно, в уставе определены. Но можно ли в его статьях оговорить все жизненные и служебные нюансы? На первых порах брался сразу за множество дел, увлекался, работал помногу, а ощутимых результатов было мало. Большую помощь в становлении оказал ему коммунист А. Шурский. Кижеватов откровенно поделился с ним своими неудачами.

— Попробуйте не расплываться, — посоветовал опытный политработник. — Каждое свое решение обязательно доводите до конца. И не делайте все сами, нагружайте коммунистов, ставьте задачу комсомольскому активу. Помощников у вас много, главное — уметь направлять их деятельность. Перво-наперво добейтесь примерности коммунистов в выполнении функциональных обязанностей, партийного долга. Это очень важно для эффективной организации учебно-воспитательного процесса, своевременного вы-

полнения подчиненными социалистических обязательств. Обращайтесь по любым неясным вопросам. Посоветуемся...

Спустя полгода Анатолий заметил первые успехи. Улучшилась техника пилотирования молодых летчиков, меньше отмечалось недостатков в подготовке техники к полетам, не стало предпосылок к летным происшествиям по вине личного состава.

Не все, конечно, получается так, как хочется. До сих пор огорчают замполита старшие лейтенанты А. Булаков и И. Белов. С хорошими задатками летчики, но внутренняя несобранность, иногда легкомысленное отношение к службе тормозят их профессиональный рост.

— Пытался как-то сыграть на самолюбии Булакова, — рассказывал Анатолий Алексеевич. — Привел в пример становление его одноклассника капитана Скорикова, который уже назначен командиром звена. Но не подействовало. Так что пока заметных сдвигов мало. И все же не отступлю. Постараюсь помочь обоим стать хорошими командирами.

Эта твердая вера в людей, в их не раскрытые пока творческие возможности, в способность находить силы и резервы для роста профессионального мастерст-

ва сближает замполита с подчиненным, создает атмосферу взаимопонимания, войскового товарищества. В Кижеватов люди видят доброго помощника в нелегком деле. Если надо, Анатолий Алексеевич и примет участие в подготовке вертолета к вылету, и сумеет отстоять перед начальством интересы воинского коллектива. Не забывает и о быте: и ребенок в детский сад поможет определить, о тепле в квартирах подчиненных позаботится, и культпоход организует.

Майор Кижеватов работает с полной отдачей сил, бережет каждую минуту. Службу он спрашивает в полной мере. А свою главную задачу видит в том, чтобы вести за собой людей. Цель — высокая боевая готовность эскадрильи. О новом методе — личный пример.

В конце прошлого года эскадрилья вышла по всем показателям на рубеж отличной и сейчас уверенно идет к зрелой цели.

...Майор Кижеватов достал блокнот, бросил взгляд на часы. Я понял, что пора прощаться.

— Надо еще в офицерское общежитие заглянуть, — извинился Анатолий Алексеевич, попрощался и торопливо вышел из кабинета.

Киноленты о сегодняшней жизни советских воинов не так уж часто появляются на экранах страны. А в авиагарнизонах ждут новых фильмов, в которых показывались бы героизм, патриотизм, гуманность, верность конституционному долгу наших солдат и офицеров. Немало талантливых художественных и документальных фильмов было создано на эту тему в годы Великой Отечественной войны и в послевоенное время. Среди них «Два бойца», «Она защищает Родину», «Фронт», «Разгром немецко-фашистских войск под Москвой», «Ленинград в борьбе», «Летят журавли», «Судьба человека», «Баллада о солдате», «Живые и мертвые», «Белорусский вокзал» и другие.

Современная армия и флот, оснащенные могучей боевой техникой, всегда готовые отстоять свободу советской Отчизны, дают кинематографу богатейший материал для создания образов наших современников — летчиков, ракетчиков, танкистов, воинов других боевых специальностей. Зрителям запомнились кинокартины «Весенний призыв», «В зоне особого внимания», «В квадрате 36-80» и некоторые другие. Но этого явно недостаточно.

Недавно на киностудии «Мосфильм» отснята новая кинолента о сегодняшних ратных буднях Советских Вооруженных Сил (автор сценария В. Хотулев, режиссер В. Чеботарев).

— В фильме «Тревожный вылет», — говорит режиссер, — несколько основных героев. Это члены экипажа вертолета — замечательного создания творцов современной техники. Мы показали людей, способных управлять такой машиной.

Хотелось бы подчеркнуть, что эта картина прежде всего о молодых офицерах-летчиках, с честью несущих нелегкую службу, выполняющих задания порой в экстремальных условиях. Разные по характеру, привычкам и интересам, они представляют собой единый, сплоченный коллектив и готовы в любое время выполнить приказ Родины. Фильм убедительно показывает, что наша армия сильна своей неразрывной связью с народом.

В центре киноповествования экипаж вертолета Ми-8: командир капитан Жильцов (заслуженный артист РСФСР Е. Киндинов), штурман Кокорев (артист А. Галибин), борттехник Сафаров (артист Н. Мусоев) и механик Самохвалов (артист В. Феропонтов). Динамичен сюжет фильма. Люди проходят испытание на стойкость и выдержку, в трудные минуты проверяется их дружба, чувство коллективизма.

НОВЫЕ ФИЛЬМЫ ОБ АВИАТОРАХ

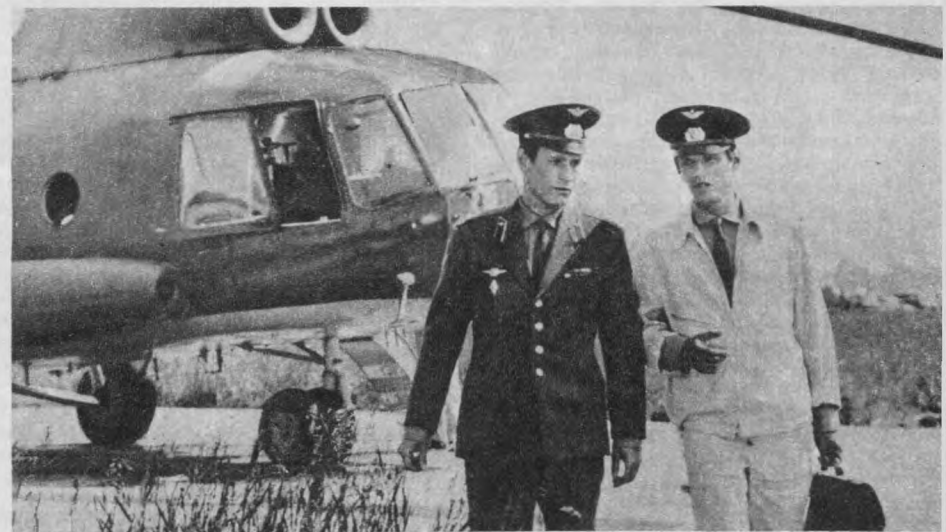
Тревожный вылет

Ю. МАНУНО

...В воздухе боевые машины. Под ними полигон с макетами военной техники. В кабине вертолета капитан Жильцов, его штурман Кокорев. Слышны команды: «Выхожу на боевой... Приготовиться к атаке... Цель в перекрестии. Сброс!»

А вот экран переносит зрителя в другую ситуацию. Вертолетчикам поступило сообщение об аварии на рыболовном судне. Через несколько минут в воздух поднимается винтокрылая машина. Авиаторы летят на помощь рыбакам. Необходимо срочно эвакуировать раненого матроса. А сколько мужества проявил экипаж капитана Жильцова, разыскивая технику Светличную, заблудившуюся в тайге...

Кадр из фильма «Тревожный вылет».



СЕРДЦЕМ ВОСПРИНИЯЛИ —

Всеармейское совещание секретарей комсомольских организаций стало важной страницей в биографии армейского комсомола, боевым смотром достижений молодых защитников социалистической Родины, претворяющих в жизнь решения XXVI съезда КПСС и XIX съезда ВЛКСМ, подведением итогов социалистического соревнования за достойную встречу 60-летия присвоения комсомолу имени В. И. Ленина.

Военно-Воздушные Силы представляли на совещании свыше ста пятидесяти авиаторов. Состав участников отразил неразрывную связь и преемственность поколений. Среди них были фронтовики дважды Герой Советского Союза маршал авиации Н. Скоморохов, трижды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации И. Кожедуб, ветераны ВВС, герои-интернационалисты нашего времени В. Щербakov, Е. Зельняков, авиаторы-орденоносцы В. Лазебник, М. Степанов, вожаки молодежи отличных частей и подразделений офицеры Г. Чернышов, В. Волкунович, С. Трофимов, В. Андриенко и другие.

В полной мере сознавая ответственность и важность задач, поставленных партией перед комсомолом в деле защиты завоеваний социализма, молодые авиаторы многими славными делами озаменовали это важное событие в жизни ВЛКСМ. Каждый второй комсомолец ВВС — отличник боевой и политической подготовки, каждый третий освоил смежную специальность, более 80 процентов молодых воинов стали классными специалистами, 86 процентов выполнили нормативы ВСК. Правовланговыми социалистического соревнования выступают коллективы, в которых комсомольскими вожаками офицеры Б. Басов, С. Гапишко, А. Леунов, С. Хорьков, В. Кисель, Г. Кошеленко.

Глубокая, содержательная речь Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко на форуме армейских комсомольцев стала боевой программой действий для командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций по дальнейшему повышению боеготовности частей и подразделений, воспитанию воинов в духе беззаветной преданности великому ленинскому делу, животворного советского патриотизма и социалистического интернационализма, готовности к подвигу во имя Родины.

В настоящее время изучение материалов Всеармейского совещания находится в центре внимания всего личного состава ВВС. Участники совещания, командиры, партийные и комсомольские работники разъясняют авиаторам основные положения речи Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума

Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко, докладов члена Политбюро ЦК КПСС, Министра обороны СССР Маршала Советского Союза Д. Ф. Устинова и начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота генерала армии А. А. Епишева.

В частях и подразделениях ВВС заметно оживилась работа организаций ВЛКСМ. Обогащаются ее содержание и формы, она становится более конкретной, направленной на решение основных задач, поставленных на совещании.

Примером тому коллектив, где трудится офицер В. Ульянов. Здесь комсомольские работники и активисты проводят большую организаторскую и политическую работу по обеспечению примерности членов ВЛКСМ в изучении материалов совещания в системе политической подготовки, вечерних университетах марксизма-ленинизма и партийных школах, кружках и семинарах комсомольского политпросвещения. Организованы десятки встреч авиаторов с участниками совещания. К пропаганде его решений активно подключились комсомольско-молодежные лектории и группы докладчиков при комитетах ВЛКСМ, кружки «Наш Ленинский комсомол» и нештатные пропагандисты.

Рекомендации совещания о необходимости тесного единства идейно-политического, воинского и нравственного воспитания авиаторов получили в этом коллективе конкретное воплощение и дальнейшее развитие. В комсомольских организациях обязательными стали теоретические конференции с молодыми офицерами, индивидуальные собеседования с членами ВЛКСМ и заслушивание их отчетов в ходе аттестации участников Ленинского зачета «Решения XXVI съезда КПСС в жизнь!». Комсомольские работники правильно ориентируют активистов и членов ВЛКСМ на то, что осмысление и реализация идейно-теоретических вопросов, поднятых Всеармейским совещанием, — задача не одного дня, она рассчитана на длительный период. Главные усилия сосредотачиваются на дальнейшем развитии энтузиазма молодежи, рожденного решениями совещания, на повышении боевой и общественной активности авиаторов, широком распространении патриотических движений и инициатив.

Именно такой подход позволил комсомольской организации полка — инициатора социалистического соревнования в ВВС значительно расширить сферу идейного влияния на военнослужащих, повысить действенность идейно-политической работы. Включившись в ударную молодежную вахту в честь 60-летия присвоения комсомолу имени В. И. Ленина, комсомольцы части сдела-

ли немало. Комитет ВЛКСМ, возглавляемый капитаном С. Мирошниченко, выступает боевым центром жизни организации, инициатором всех интересных патриотических начинаний, много внимания уделяет оказанию помощи командирам, политработникам в мобилизации воинов на поддержание высокой политической бдительности и боевой готовности, совершенствование воздушной выучки в строгом соответствии с законами летной службы. Комсомольцы регулярно отчитываются на заседаниях комитета, бюро ВЛКСМ о том, как они осваивают функциональные обязанности, авиационную технику, учатся безаварийной эксплуатации. Активисты участвуют в обобщении и внедрении передового опыта членов ВЛКСМ, отличившихся в ходе учений, полетов, при выполнении учебно-боевых задач. В соответствии с рекомендациями совещания в первую очередь активизируется работа с офицерами-комсомольцами, особенно в том, что касается теоретической подготовленности, совершенствования профессиональных навыков и методического мастерства.

Стали традиционными смотры-конкурсы на звание «Лучший по специальности», соревнование за право совершить вылет за Героя Советского Союза и право обслуживания этого вылета. Молодые офицеры возглавляют комсомольские посты безопасности полетов, технические кружки, ведут активную военно-техническую пропаганду, выступают организаторами технических викторин, вечеров вопросов и ответов по знанию боевой техники. С тех, кто допускает послабления, организация ВЛКСМ спрашивает принципиально, по-комсомольски. Все формы внутрисоюзной работы здесь направлены на то, чтобы каждый комсомолец-офицер показывал личный пример в овладении техникой и оружием, в ратном труде.

Это положительно сказывается на профессиональной подготовке молодых летчиков и техников. В ходе летно-тактических учений, полетов на боевое приращение они показали возросшее мастерство, выполнив задачи с отличными и хорошими оценками. Почти половина членов ВЛКСМ части овладела смежными специальностями. По сравнению с зимним периодом обучения прошлого года на одну четверть увеличилось число специалистов повышенной классности. Исключены предпосылки к летным происшествиям по вине комсомольцев. На полугодовой проверке личный состав полка подтвердил звание отличного.

Не отстают от инициаторов соревнования в ВВС и воины других частей. Например, можно назвать коллективы, где работают комсомольские активисты офи-

ДЕЛОМ ОТВЕТИМ

церы В. Колесов, В. Шашкун, В. Мальцев.

Готовясь к Всесоюзному совещанию секретарей комсомольских организаций и празднованию 60-летия присвоения комсомолу имени В. И. Ленина, молодые авиаторы частей и подразделений ВВС взяли повышенные социалистические обязательства. Организуя помощь в их выполнении, комитеты ВЛКСМ сосредоточили внимание на повышении классной квалификации, развитии технического творчества молодежи, ее участии в совершенствовании учебно-материальной базы, рационализаторской работе. Инициатива, самостоятельность в выполнении конкретных задач и нормативов боевой учебы комсомольцев наглядно проявились в починах, живущих в этих коллективах сегодня: «Новой авиационной технике — высокий уровень знаний и мастерства молодых», «Каждому комсомольцу — повышенную классность», «Учебно-материальной базе — комсомольскую заботу» и другие. Их действительность налицо: высокие обязательства отличных частей выполнены, авиаторы успешно овладевают боевой техникой, множатся ряды высококлассных специалистов — по счету членов ВЛКСМ каждое второе рацпредложение.

Однако есть и такие комсомольские организации, которые не всегда правильно определяют свое место и роль в борьбе за повышение действенности социалистического соревнования. Некоторые из них не оказывают помощи членам ВЛКСМ в выработке высоких и в то же время реально выполнимых сообразительности, не воспитывают у них ответственности за их выполнение, формально подходят к обобщению и распространению передового опыта учебы и работы. Такого упрека заслуживают, например, комсомольские организации, где работают офицеры Н. Чебанов, С. Козлов, С. Логвиненко. В этих коллективах ослабление требовательности к комсомольцам, обстановка успокоенности достигнутым, починамания и бумаготворчество привели к тому, что некоторые бывшие отличники зазнались, стали нарушать дисциплину, отставать в боевой подготовке, более того — по ряду направлений сделали шаг назад. В результате движения вперед здесь нет.

В докладе Министра обороны СССР на Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций с особой силой и остротой подчеркивалось, что успехи в ратном труде, социалистическом соревновании немислимы без крепкой воинской дисциплины. Совещание призвало комсомольских работников multiplier свои усилия в борьбе за ее дальнейшее укрепление, поддержание твер-

дого уставного порядка, сплочение воинских коллективов.

Организации ВЛКСМ Военно-Воздушных Сил немало потрудились в этом направлении. Добрая слава идет о делах коллективов, где комсомольскими работниками И. Черкасов, В. Беспалов, П. Базанов, Н. Спирин и другие. Более пяти лет в этих частях нет происшествий по вине членов ВЛКСМ и молодых воинов. Полностью изжиты случаи нарушений воинской дисциплины, связанные с грубостью, нетоварищеским отношением к сослуживцам. На протяжении многих лет отмечаются высокие стабильные результаты в боевой и политической подготовке комсомольцев.

В одинаковых с ними условиях находятся комсомольские организации, где работают товарищи Н. Свиридов, А. Чешин, В. Левченко, Н. Дарченко. Но здесь показатели прямо противоположные, и вот почему. В работе по укреплению дисциплины прижилась кампанейщина: есть грубые проступки — в пожарном порядке бьют в колокола, нет их — в комсомольских организациях затишье.

Жизнь убеждает: там, где постоянно проявляется забота о нравственном воспитании молодых авиаторов, поддержании твердого уставного порядка, где создана атмосфера высокой требовательности, там нет почвы для нарушений дисциплины, там сплоченнее коллектив.

Поучителен опыт работы комсомольцев части, где членом комитета ВЛКСМ старший лейтенант Ю. Касьяненко. Комсомольская организация использует арсенал разнообразных средств воспитания, чтобы выработать у каждого молодого авиатора активную жизненную позицию, привить ему добросовестное и ответственное отношение к воинскому долгу, гордость за службу в Военно-Воздушных Силах, чувство товарищества и дружбы, честность и непримиримость к недостаткам. В коллективе постоянно проводятся комсомольско-молодежные мероприятия по пропаганде боевых традиций ВВС, норм коммунистической морали, по воспитанию у молодых авиаторов высокой воинской культуры, разъяснению им требований общевоинских уставов. На регулярно проводимых комсомольских собраниях с повесткой дня «Расскажите о себе», на тематических вечерах «Представляюсь коллективу», «Твою руку, товарищ», как правило, идет откровенный разговор о взаимоотношениях в коллективе, передовиках и отстающих. В центре внимания комитета, бюро ВЛКСМ находится каждый человек с его нуждами, интересами, духовными запросами.

Сложно, например, проходило становление офицеров Н. Константиновского и



В. Козина. Еще в училище товарищи критиковали их за отрицательные привычки. В полку же принципиально спросили с комсомольцев за совершенные проступки. Командир, опытные специалисты помогли им в изучении военного дела, активисты привлекли их к общественной работе. Сейчас оба офицера — отличники учебы, первоклассные специалисты, много внимания уделяют вводу в строй молодого пополнения. Им есть о чем рассказать вчерашним курсантам, есть чему научить их.

Жизнь неопровержимо свидетельствует, что передовой опыт лучших комсомольских организаций необходимо изучать, обобщать и внедрять повсеместно в практику работы.

На Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций подчеркивалось, что во многом эффективности работы зависит от степени подготовки комсомольских работников и активистов их ответственности за порученное дело. Политорганы, партийные и комсомольские организации, руководствуясь рекомендациями совещания, уделяют самое пристальное внимание вопросам подбора комсомольских кадров, их обучения, дальнейшего совершенствования организации и проведения сборов, семинаров, занятий, особенно с непосредственными организаторами комсомольской работы.

С большим подъемом молодые авиаторы ВВС взялись за претворение жизни требований совещания. Свой патристический долг они видят в том, чтобы вместе с командирами, коммунистами укреплять обороноспособность страны, неустанно бороться за дальнейшее повышение боевой готовности Военно-Воздушных Сил. Повышая эффективность своей работы, организации ВЛКСМ с новой силой демонстрируют верность заветам В. И. Ленина, идеалам Коммунистической партии, готовность с честью выполнить ответственные задачи по защите социалистической Родины.



Генерал-полковник авиации С. ГОЛУБЕВ,
Герой Советского Союза,
заслуженный военный летчик СССР

ЗА ОСВОБОЖДЕНИЕ БЕЛОРУССИИ

Разгром гитлеровских войск в Белоруссии летом 1944 года вошел в летопись Великой Отечественной войны как выдающаяся победа советского народа и его Вооруженных Сил под руководством ленинской Коммунистической партии.

К середине июня 1944 года основные группировки фашистских войск находились на южном крыле советско-германского фронта, где, как предполагало гитлеровское командование, Советская Армия нанесет главный удар. Между тем противник большое значение придавал и белорусскому выступу. Здесь гитлеровцы создали эшелонированную оборону на глубину 250—270 километров с сильными оборонительными узлами. Лесисто-болотистая и озерная территория Белоруссии представляла серьезное препятствие для наших наступающих войск. Кроме того, немецкая группа армий «Центр» располагала широкой сетью железных, шоссейных дорог, и фашистское командование могло быстро маневрировать силами и наносить фланговые удары. Всего в Белоруссии насчитывалось 63 дивизии и 3 пехотные бригады врага численностью 1 миллион 200 тысяч человек. Они имели свыше 9500 орудий и минометов, 900 танков и штурмовых орудий, 1350 самолетов. Этими силами противник предполагал удержать белорусский выступ, через который проходил кратчайший путь к границам фашистской Германии.

Советское Верховное Главнокомандование приняло решение летом 1944 года провести в Белоруссии стратегическую наступательную операцию под кодовым названием «Багратион». Замысел предусматривал глубокими ударами четырех фронтов разгромить основные силы группы армий «Центр», освободить Советскую Белоруссию и создать условия для дальнейшего наступления на Украине, в Прибалтике, Восточной Пруссии и Польше.

К участию в операции «Багратион» привлекались войска 1-го Прибалтийского (командующий генерал армии И. Баграмян), 3-го Белорусского (командующий генерал-полковник И. Черняховский), 2-го Белорусского (командующий генерал-полковник Г. Захаров) и 1-го Белорусского (командующий генерал армии К. Рокоссовский) фронтов, Днепровская военная флотилия, формирования белорусских партизан. В ней участвовали 3-я воздушная (командующий генерал-лейтенант авиации Н. Папивин), 1-я воздушная (командующий генерал-полковник авиации Т. Хрюкин), 4-я воздушная (командующий генерал-полковник авиации К. Вершинин), 16-я воздушная (командующий генерал-полковник авиации С. Руденко), 6-я воздушная (командующий генерал-лейтенант авиации Ф. Польшин) армии, авиация дальнего действия (командующий маршал авиации А. Голованов) и истребительно-авиационные части ПВО. Всего к началу операции наша авиация насчитывала 5300 самолетов, а также 1007 самолетов АДД и 500 истребителей ПВО.

В ходе боевых действий фронтов на советскую авиацию возлагались задачи по удержанию господства в воздухе, поддержке и прикрытию войск при прорыве тактической зоны обороны противника и содействию развития успеха в оперативной глубине, пресечению подхода вражеских резервов и дезорганизации планомерного отхода его войск, непрерывной воздушной разведке и наблюдению за действиями гитлеровцев. Авиация дальнего действия должна была наносить удары по вражеским аэродромам, срывать железнодорожные пере-

возки войск на минском направлении. Для массированного и последовательного применения АДД Ставка назначила наступление 1-го Белорусского фронта на сутки позже, чем остальных фронтов. Войскам ПВО ставилась задача надежно прикрыть перегруппировку войск, а также железнодорожные узлы и переправы, важные тыловые объекты.

До начала операции «Багратион», чтобы ослабить авиационную группировку противника в Белоруссии, командование ВВС провело воздушную операцию силами авиации дальнего действия. 13, 14, 15 и 18 июня восемь корпусов АДД нанесли массированные удары по восьми аэродромам, на которых базировалось около 60 процентов самолетов врага. Было совершено 1500 самолетов-вылетов. Особенно эффективным бомбардировкам подверглись аэродромы в районе Минска и Барановичей. В результате противник понес большие потери и вынужден был отвести свою авиацию с передовых аэродромов.

Прорыв тактической зоны обороны всеми фронтами намечался в течение одних-двух суток. Затем развитие успеха закреплялось вводом подвижных групп. Учитывая трехлетний опыт боевых действий и предшествовавших операций, авиационные части и соединения сосредотачивались на аэродромах в 100—150 километрах от линии фронта и только за день-два до наступления мелкими группами на малых высотах скрытно перелетали на фронтовые аэродромы. В июне из резерва Верховного Главнокомандования и с других фронтов было перебазировано 3000 самолетов.

К началу наступления было подготовлено 148 полевых аэродромов, оборудована сеть ложных. Каждая воздушная армия имела по 4—8 заправок горюче-смазочных материалов и по 8—10 комплектов боеприпасов. Большое внимание уделялось маскировке, разведке и наблюдению с воздуха за противником. Части ВВС получили фотопланшеты с расположением переднего края и огневых точек врага. Уточнены были также вопросы взаимодействия, целеуказания и наведения авиации. В войсках создавались вспомогательные пункты управления, командные пункты с оперативными группами авиационных штабов. Командиры соединений штурмовиков и истребителей создали свои ПКП вблизи линии фронта. А в 1-й воздушной армии истребительные корпуса, прикрывавшие ударные группировки фронта, получили радиолокационные станции «Редут». Четкому и непрерывному управлению уделялось самое серьезное внимание.

Так, в боевом приказе штаба 1-й воздушной армии от 20 июня 1944 года командующий генерал-полковник авиации Т. Хрюкин принял решение провести авиационное наступление. Во взаимодействии с артиллерией авиации предстояло разрушить оборону противника, основные усилия сосредоточить на главном направлении. Бомбардировочная и штурмовая авиация массированными действиями должна была содействовать наступлению войск 3-го Белорусского фронта.

Бомбардировщики получили задачу сосредоточенными ударами разрушить опорные пункты, узлы сопротивления врага, подавить огонь его артиллерийских и минометных батарей, уничтожить самоходную артиллерию. Штурмовики непрерывными действиями по траншеям должны были расчленить его оборону, отсекал и уничтожать подходящие к полю боя резервы. Далее, осуществляя непосредственное огневое сопровождение, обеспечить ввод в прорыв подвижных групп и действия их в глубине обороны врага.

Чтобы дезорганизовать управление войсками противника, было принято решение нанести удары по крупным войсковым штабам и узлам связи.

В этот период истребительная авиация, действуя наступательно, должна была завоевать господство в воздухе. Ночным бомбардировщикам предстояло нарушать систему обороны противника ночью, уничтожать и деморализовать его личный состав. Разведка в интересах наступающих войск должна была вестись непрерывно.

Для взаимодействия с танковой армией командующий 1-й воздушной армией выделил бомбардировочный, штурмовой и два истребительных авиационных корпуса. Управление этой авиагруппой возлагалось на командира 1-го гвардейского бомбардировочного авиационного корпуса генерал-лейтенанта авиации В. Ушакова. Для взаимодействия с конно-механизированной группой были выделены бомбардировочный корпус, ночная бомбардировочная и штурмовая авиадивизии и истребительный авиакорпус. Управление этой группой возлагалось на заместителя командующего воздушной армией генерал-майора авиации А. Богородецкого. В резерв для усиления групп, ведущих воздушный бой, выделялся полк истребителей «Нормандия».

Командующий определил состав оперативных групп для организации взаимодействия и руководства боевыми действиями авиации, а также средства связи. В корпуса назначалось по два-три авиационных представителя, которые должны были наводить авиацию по указанию главных наводчиков. С вводом в прорыв подвижных групп авианаводчики следовали с ними вместе с приданными радиосредствами.

Постоянный количественный рост самолетного парка, улучшение летно-тактических и боевых характеристик поступавшей в части авиатехники позволили развернуть авиационное наступление на всю глубину операции с решением задач борьбы за господство в воздухе, обеспечить постоянную поддержку танковых армий, конно-механизированных групп и наступающих войск в течение всего наступления. Таким образом, авиация активно действовала при прорыве тактической обороны противника и в его оперативной глубине в тесном взаимодействии с обеспечиваемыми войсками.

Боевые действия авиации планировались на несколько дней, и особенно детально — на первый день наступления.

В ночь перед началом Белорусской операции 405 дальних бомбардировщиков нанесли удар по основным узлам обороны противника на направлениях прорыва 3-го и 2-го Белорусских фронтов. Ночные бомбардировщики По-2 совершили 464 самолето-вылета. В ночь на 24 июня на участках 1-го Белорусского фронта действовало 303 бомбардировщика АДД и две бомбардировочные дивизии 16-й воздушной армии, которые совершили 250 самолето-вылетов.

Распространившиеся в первые двое суток наступления на больших территориях туманы не позволили в полной мере осуществить запланированные действия советской авиации. Однако, к примеру, на оршанском направлении 160 бомбардировщиков Пе-2 за полчаса до атаки нанесли мощный удар по основным пунктам фашистов и обеспечили переход в наступление наших передовых частей.

В ходе непосредственной авиационной подготовки на всех участках фронтов авиация совершила 1600 самолето-вылетов, оказала существенную помощь наступающим частям. В первые дни наступления советских войск поддержка их с воздуха осуществлялась мелкими группами штурмовиков 3-й и 1-й воздушных армий. Но по мере улучшения погоды интенсивность авиационных ударов непрерывно нарастала. Так, после ввода в бой 5-й танковой армии на богусhevском направлении утром 26 июня ее поддерживали четыре авиационных корпуса и две авиадивизии. Успешные действия советских войск по окружению группировок врага в районе Витебска и Орши выдвинули перед командующим 1-й воздушной армией две задачи: ударами с воздуха уничтожить окруженные гитлеровские части в районе Витебска и обеспечить надежные поддержку и прикрытие наступающих танкистов.

Боясь окружения, фашисты начали поспешно отводить свои войска из Орши. Перед авиаторами возникла новая задача: пресечь отход войск, нарушить перевозки, не допустить вывоза награбленных ценностей. Для этого были нанесены удары по железнодорожным станциям Коханово, Толочин и по колоннам на шоссе Москва—Минск.

В результате Витебско-Оршанской операции за шесть суток советские войска продвинулись на 140—150 километров. Левое

крыло группы армий «Центр» было разгромлено. Этому успеху всячески содействовала авиация. Только в 1-й воздушной армии за эти дни экипажи совершили 9,5 тысячи самолето-вылетов, нанеся врагу непоправимый урон.

При высоких темпах наступления советских войск в Белорусской операции от командования воздушных армий требовались исключительная оперативность, умение быстро и своевременно организовать взаимодействие с войсками, точно определять направления и объекты ударов, выделять необходимый наряд сил. До начала атаки наземных частей командующие воздушными армиями вместо непосредственной авиационной подготовки стали применять сосредоточенные удары бомбардировочной и штурмовой авиации по второй и третьей позициям обороны врага в момент атаки, а затем эшелонированные действия в течение двух-трех часов. Штурмовики нередко наносили сосредоточенные удары силами одной-двух дивизий в сочетании с непрерывными эшелонированными действиями групп по 6—8 самолетов с небольшими временными интервалами.

В разгроме окруженных группировок врага авиации отводилась решающая роль. 27 июня воздушные разведчики обнаружили большие колонны войск противника, пытавшиеся вырваться из окружения и насчитывавшие около 150 танков и 6000 автомашин с войсками и артиллерией.

Командующий 16-й воздушной армией решил нанести по ним массированный удар. Для этого было выделено два бомбардировочных корпуса и четыре штурмовых авиадивизии — всего 526 самолетов. Сначала полковые группы нанесли удар по головным частям колонны, затем по скоплениям на дороге. Бомбардировщики и штурмовики прикрывали истребители, эшелонированные по высотам. В результате налета, длившегося полтора часа, противник бросил все танки, около 5 тысяч орудий и тысячу автомашин и пытался прорваться к Бобруйску, но попал под фланговый удар 105-го стрелкового корпуса. Совместными действиями соединений 65-й армии и авиации окруженная группировка гитлеровцев 29 июня была уничтожена, а Бобруйск освобожден. Всего за шесть дней этой операции авиаторы 16-й воздушной армии совершили 12 300 самолето-вылетов.

Успех под Бобруйском создал условия для броска на Минск с юга. Оборона противника была прорвана на фронте протяженностью 520 километров. Это поставило группу армий «Центр» перед катастрофой. В результате мощных сходящихся ударов войск 3-го и 1-го Белорусских фронтов при активной поддержке авиации в районе восточнее Минска оказались окруженными 13 фашистских дивизий. В период боевых действий с 29 июня по 3 июля авиаторы трех воздушных армий совершили более 4 тысяч самолето-вылетов. 3 июля столица Белоруссии была освобождена.

В общей сложности с 23 июня по 4 июля фронтовая авиация и авиация дальнего действия совершили 55 тысяч самолето-вылетов — в полтора раза больше, чем за весь период контрнаступления под Сталинградом. Быстро менявшаяся обстановка на фронтах требовала от командующих воздушными армиями и командиров соединений оперативного маневрировать силами, сосредоточивать усилия бомбардировщиков и штурмовиков на направлениях главных ударов, на уничтожении войск и техники в местах сосредоточения для прорыва, у переправ, на железнодорожных станциях и узлах, наращивать усилия в полосе наступления соседних фронтов.

Нарушая планомерное выдвижение гитлеровских резервов, наши авиаторы создавали наземным частям условия для успешного развития наступления. С началом боевых действий по освобождению Советской Белоруссии истребители прочно удерживали господство в воздухе и зачастую привлекались к штурмовым действиям.

К концу первого периода операции «Багратион» наши аэродромы оказались удаленными от линии фронта на 150—200 километров. При отступлении фашисты взрывали аэродромные постройки, искусственные покрытия, мосты, выводили из строя дороги. В результате части авиационного тыла отставали, возникали трудности с доставкой топлива и боеприпасов. В этих крайне сложных условиях фронтовые части гражданского воздушного флота, военно-транспортные полки и соединения АДД на самолетах Ли-2 существенно помогли в обеспечении боевых действий авиации.

(Окончание следует)



РАЗЯЩИЕ

Боевая биография младшего лейтенанта Дмитрия Тарасова началась осенью 1943 года, когда он прибыл в 6-й гвардейский штурмовой авиационный полк, действовавший на витебском и полоцком направлениях.

Штурмовики большими и малыми группами наносили удары по живой силе и технике врага, летали на разведку и фотографирование переднего края обороны противника. Одновременно, готовясь к предстоящим серьезным боям, весь личный состав полка настойчиво учился.

Молодой пилот быстро вошел в строй, стал выполнять боевые задания. Однажды вылетел в паре с командиром эскадрильи гвардии старшим лейтенантом Виктором Феофановым, опытным и смелым боевым летчиком. «Илы» точно вышли на цель — колонну техники врага. Тарасов четко держался в строю и мгновенно выполнял все команды ведущего. Летчики метко сбросили бомбы, выпустили эрзсы.

Внизу уже полыхало пламя, когда гитлеровцы, опомнившись, открыли огонь. Рядом с самолетами в небе появились облачка разрывов, но летчики умело маневрировали и снова устремились в атаку. Словно огненный вихрь пронесся

над колонной. Горели бронетранспортеры, автомашины, в разные стороны разбегались уцелевшие фашисты. В том вылете Дмитрий уничтожил четыре вражеских машины.

— Молодец! — сказал после приземления командир эскадрильи Тарасову. — Быть тебе мастером разящих атак!

И слова его сбылись. Вскоре за мужество и героизм, проявленные в воздушных боях, Дмитрий был награжден орденом Красного Знамени.

Росло боевое мастерство летчика. Он уже сам стал водить на задания группы самолетов. Часто летал на разведку, свободную охоту. В январе 1944 года его приняли в члены партии.

Началась Белорусская операция. В один из дней командир полка поставил группе летчиков задачу уничтожить переправу противника на реке Западная Двина у местечка Улла. Фашисты зорко охраняли мост через реку, район был насыщен средствами противовоздушной обороны, в воздухе патрулировали истребители. Действовать следовало решительно и наверняка.

— Наши экипажи, — вспоминает Дмитрий Васильевич Тарасов, — понимали, сколь опасным было задание. Знали, что в бой нас поведет коммунист Иван Ша-

бельников — умный командир, мужественный летчик. Готовились основательно: изучали маршрут, подходы к переправе, расположение зенитных средств противника. Пригласили летчиков-истребителей, которым предстояло сопровождать нас. Согласовали с ними порядок взаимодействия.

На рассвете шестерка Ил-2 взлетела, построилась в колонну и взяла курс к Улле. Тарасов летел в третьей паре. В небе вспыхнули разрывы, западнее Уллы завязался воздушный бой «яков» с «мессершмиттами». Штурмовики упорно шли к цели. Дмитрий видел, как ведущий группы гвардии старший лейтенант Шабельников пошел на снижение, направив свой самолет к переправе.

— Я хорошо разглядел цель, — рассказывает Дмитрий Васильевич. — Мост через реку был забит танками и автомашинами. Потом увидел взрывы бомб, сброшенных с шедших впереди самолетов. Фонтаны воды поднялись чуть левее моста. Начал и я пикировать. Все внимание — цели. Сначала дал залп реактивными снарядами, а перед выводом штурмовика из пике сбросил бомбы. Затем, выровняв машину, понесся вдоль дороги, с ходу стреляя из пушек и пу-



ТАК СРАЖАЛИСЬ ГЕРОИ

...Восьмерка «чаек», ведомая Федоровым, появилась над аэродромом неожиданно для противника. И все же два «мессершмита» помчались на взлет. Младший лейтенант Виктор Макутин, сбросив бомбы, стремительно атаковал один из них и расстрелял почти в упор еще на взлете. Увидев, что второй «мессер», успевший набрать высоту, быстро приближается с самолетом ведущего и уже открыл огонь по нему, Макутин понял, что не сможет отсечь врага, и тут же принял дерзкое решение. Резко развернувшись, на встречном курсе ударил «мессершмитт» всей массой своей машины. Самолеты мгновенно превратились в обломки, посыпавшиеся на аэродромное поле. Ценой собственной жизни летчик спас своего командира.

О чем думал младший лейтенант Виктор Макутин в те минуты? Этого никто не знает. Он был молод, любил жизнь. Но в час суровых испытаний не дрогнул. Многие летчики видели тот бой. Самоотверженность товарища не только потрясла их — позвала на подвиг.

Когда через несколько дней советские войска освободили станицу Солдатскую, состоялось захоронение останков отважного летчика. Виктор Макутин был погребен в центре станицы, на площади.

Трудящиеся Кабардино-Балкарии впоследствии воздвигли здесь памятник герою и его боевым друзьям...

Так описал подвиг летчика Виктора Макутина Герой Советского Союза полковник запаса Константин Васильевич Сухов в своей документальной повести «Эскадрилья ведет бой». На интересном фактическом материале, добытом в многолетнем творческом поиске, он рассказал о героических буднях авиаторов-фронтовиков, подвигах летчиков 9-й гвардейской Мариупольско-Берлинской орден Ленина, Краснознаменной, ордена Богдана Хмельницкого II степени истребительной авиационной дивизии, совершенных в боях с фашистскими захватчиками на Кавказе, Кубани, Украине, в небе Румынии, Польши, Чехословакии и гитлеровской Германии в 1941—1945 годах. На убедительных, ярких примерах показал рост боевого мастерства, высокий моральный дух, непреклонную веру в победу советских асов, многим из которых впоследствии было присвоено звание Героя Советского Союза.

* Сухов К. В. Эскадрилья ведет бой: Докум. повесть. — М.: Изд-во ДОСААФ, 1983. — 320 с. — 1 р. 60 к.

АТАКИ ТАРАСОВА

леметов по автомашинам и бронетранспортерам. В это время услышал голос воздушного стрелка Ивана Самусева: «Командир! Есть прямое попадание!» Задание было выполнено.

...На аэродроме в тот же день появились листовки-молнии. На них крупными буквами было написано: «Слава летчику Павлову!», «Так бомбить, как Тарасов!», «Учитесь бить врага у Смирнова!». А через несколько дней на груди у гвардии младшего лейтенанта Тарасова засиял орден Славы III степени.

Советские войска продолжали развивать успешное наступление в ходе операции «Багратион». Штурмовики постоянно «висели» над полем боя, громили тылы противника.

Разведка донесла, что на аэродроме в районе Полоцка сосредоточено большое количество вражеских самолетов. Командование поставило летчикам полка задачу: уничтожить их, вывести из строя взлетно-посадочную полосу, нанести удар по средствам обеспечения, складам, живой силе противника.

Под вечер, когда солнце опустилось за зубчатую кромку леса, в воздух поднялись двенадцать штурмовиков под командованием гвардии старшего лейте-

нанта С. Афанасьева. Группа подошла к аэродрому на большой скорости и малой высоте. Тарасов видел, как первая шестерка «килов» ударила по стоянке гитлеровских самолетов и ушла от цели, оставив на земле дымные костры. Горела техника врага, рвались боеприпасы. Теперь нужно было разбить взлетно-посадочную полосу. Эту задачу отлично решил Тарасов со своими ведомыми. Аэродром надолго вышел из строя.

В августе 1944 года гвардии лейтенант Д. Тарасов стал командиром звена. Однажды, штурмывая позиции врага в районе города Биржая, его звено уничтожило артиллерийскую батарею. Возвращаясь на свой аэродром, летчики заметили восьмерку Ю-87.

— Справа бомбардировщики! Атакуем! — командовал Тарасов.

Коротким был тот бой. В первой же атаке наши летчики подожгли два «юнкерса». Остальные, нарушив строй, сбросили бомбы где попало.

И вновь сложное задание: уничтожить силы противника, сконцентрированные для контратаки. Цель обнаружили сразу. Гвардии лейтенант Тарасов, снизившись до предельно малой высоты, почти в упор начал расстреливать враже-

скую колонну. Загорелись танк, одна автомашина, другая...

Вдруг Дмитрий ощутил резкий удар. В правом крыле появилась рваная пробоина. Управление самолетом стало тяжелым. Машина теряла скорость. Летчик мгновенно оценил обстановку. Напрягая усилия, он удерживал штурмовик в горизонтальном полете. Развернувшись, повел израненную машину на свой аэродром. Посадил «ил» с трудом...

Всего за годы войны Д. Тарасов совершил сто шестьдесят три боевых вылета, уничтожил тридцать танков, сорок автомашин и много другой боевой техники, сбил два самолета врага. В 1945 году Дмитрию Васильевичу Тарасову было присвоено звание Героя Советского Союза.

После окончания войны гвардии майор Тарасов служил в частях ВВС, затем ушел на заслуженный отдых. В столичной школе № 692, расположенной на Ленинградском шоссе, открыт музей боевой славы 6-го гвардейского штурмового авиационного полка. Дмитрий Васильевич частый гость школьников. Он рассказывает об доблести и славе советских воинов, об их подвигах, совершенных во имя любимой Родины.

В предисловии к книге участник описываемых событий дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. Лавриненков тепло отзывается о ее героях, с которыми ему довелось летать в огненном военном небе, сражаться с ненавистным врагом: Александре Клубове, Андрее Труде, Сергее Лукьянове и многих других воздушных бойцах, ковавших победу над фашизмом.

Умело, со знанием дела описывает автор воздушные бои, глубоко раскрывает психологию летчика в трудном воздушном поединке, его мысли и чувства, показывает горячее стремление во что бы то ни стало победить врага. И это не случайно. Вся жизнь летчика-истребителя Константина Сухова, его боевой путь во многом схожи с жизнью и судьбами героев повести. Воспитанник Ростовского областного аэроклуба, затем Ейского военно-морского авиационного училища летчиков, он закончил войну командиром первой, покрышкинской, эскадрильи. Тогда ему было всего лишь двадцать два года. Константин Васильевич к тому времени совершил 297 боевых вылетов, провёл 68 воздушных боев, лично сбил 22 вражеских самолета, за что был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

Книга хорошо и обильно иллюстрирована рисунками и фотографиями. Рисунки выполнил однополчанин героев документальной повести бывший летчик-истребитель подполковник запаса А. Закалюк, а эпиграфом послужили стихи их боевого товарища из соседней дивизии А. Ивановского.

Несомненны достоинства книги «Эскадрилья ведет бой». Она нашла своего читателя, завоевала популярность. Однако хотелось бы, чтобы в случае подготовки ее к переизданию автор учел некоторые пожелания. В частности, думается, следовало бы шире показать действенность проводившейся на фронте в полках партийно-политической работы, раскрыть ведущую роль коммунистов в мобилизации личного состава на образцовое выполнение воинского долга при защите Родины.

В целом документальная повесть К. Сухова «Эскадрилья ведет бой» — заметный вклад в сокровищницу литературы о Великой Отечественной войне. Она поможет командирам, политработникам, партийным и комсомольским активистам воспитывать идейно закаленных, технически грамотных и всесторонне подготовленных защитников нашей великой социалистической Родины.



НЕ ОШИБСЯ НАЧАЛЬНИК ГРУППЫ

Майор Ю. ПОБЕДИН

— И все-таки вы ошибаетесь, Алексей Константинович. С самолетом все в порядке, — горячился летчик, убеждая начальника группы обслуживания и обработки данных контрольно-записывающей аппаратуры опытного специалиста гвардии капитана Захарова. — Это мы виноваты: не зафиксировали рычаг управления двигателем при включении форсажа.

— Точно, — поддержал его товарищ. — Защелкнуть надо было РУД. Самолет на форсаже вибрирует сильнее. Вот рычаг и отошел чуть-чуть назад. А в полете все нормально было...

Захаров улыбнулся и пригласил летчиков к проверочному стенду.

— Вот посмотрите, — обратился он к воздушным бойцам. — Здесь две пленки: одна эталонная, другая ваша. Вот вы включили форсаж. Об этом свидетельствует дробление шлейфа. А вот шлейф оборотов двигателя. Здесь видно, что они несколько упали. Нужно выяснить причину. Я доложил об этом старшему ин-

женеру полетов и попросил самолет пока в воздух не выпускать.

Казалось бы, начальник группы достаточно убедительно обосновал свое решение. Однако летчики стояли на своем. С техникой, дескать, все в порядке. Они сами виноваты...

Офицер Захаров хорошо понимал их. До конца летной смены было еще далеко, и оставаться, так сказать, «безлошадными» не хотелось. Однако, обнаружив по пленке КЗА кратковременное падение оборотов, начальник группы не мог дать «добро» на выпуск самолета в воздух. Не имел на это права. Ведь любая ошибка может иметь далеко идущие последствия. Алексей Константинович никогда не идет на компромисс с совестью. Проверят специалисты его предположение — тогда будет ясно, выпускать самолет в очередной полет или нет. И когда требуется решить какой-то спорный вопрос или выяснить что-то непонятное в работе авиатехники, авиаторы идут к нему. Алексей Константинович старается найти точный ответ.

Не так давно, к примеру, проверяя после посадки записи САРПП, Захаров обнаружил, что на пленке с самолета военного летчика первого класса гвардии подполковника О. Тимофеева прописалась разовая команда заброса температуры выходящих газов. Когда доложил об этом старшему инженеру полетов, тот дал команду опробовать двигатель на всех режимах. После тщательной и всесторонней проверки выяснилось, что самолет в полном порядке. Старший инженер попросил Захарова уточнить, правильно ли действовал в полете летчик.

— Постараемся во всем разобраться, — ответил офицер.

Но как узнать, отчего на пленке прописалась команда заброса температуры? Алексей Константинович сравнивал пленки, записанные на этом самолете в других полетах, однако ничего настораживающего не обнаружил. А что если сравнить по времени, какие элементы полета выполнял не только Тимофеев, но и его ведущий? И через несколько минут на инженерный пункт управления поступил доклад:

— Техника работала без отклонений. Летчик ошибок не допускал.

Пройдя весь полет по этапам, начальник группы понял: в воздухе ведущий подал Тимофееву сигнал проверить работоспособность системы сигнализации опасных углов атаки. При проверке системы отметка на пленке выглядела как кратковременный заброс температуры газов за турбиной.

Нередко Захаров помогает летчикам находить ошибки в технике пилотирования и боевом применении и избавляться от них, а тем самым и повысить безопасность летной работы.

Как-то, анализируя данные средств объективного контроля, Алексей Константинович обнаружил, что один из летчиков выполнил полупетлю на максимальном, а не на форсажном режиме, как следовало по заданию. В другой раз заметил, что в воздушном бою самолет вышел на недопустимый угол атаки. Об этом офицер сразу же сказал летчику и его командиру. Вскоре благодаря тому, что упущение было своевременно замечено, летчик быстро избавился от недостатков.

Своим богатым опытом коммунист Захаров охотно делится с летным и техническим составом. Специалисты ИАС учатся у него грамотно читать тестерограммы, другие материалы средств объективного контроля. А уметь читать и безошибочно анализировать пленки КЗА чрезвычайно важно.

Гвардии капитан Захаров умело воспитывает и обучает подчиненных. Одно время старший авиамеханик группы гвардии прапорщик В. Вирич недостаточно четко определял по пленкам параметры полета. Много внимания уделил ему Алексей Константинович, пока не научил его уверенно разбираться в показаниях аппаратуры объективного контроля. Обучал по эталонным пленкам, сделал стенды, на которых показал, как прописываются на пленках элементы полетов, чем они особенно характерны.

...А полеты продолжают. Авиаторы заняты до предела.

— Капитан Захаров, зайдите на командный пункт инженера, — прозвучал в динамике громкоговорящей связи голос старшего инженера полетов гвардии майора Г. Супко.

Летчики, еще продолжавшие отстаивать свою точку зрения, вопросительно посмотрели на Алексея Константиновича.

— Подождите меня, — попросил их офицер и вышел.

Когда он вошел в помещение КП инженера, Супко с удовлетворением сказал:

— Спасибо, Алексей Константинович. Ваше предположение оказалось верным. В технико-эксплуатационной части двигателя опробовали на всех режимах. Обнаружили разрегулировку автомата управления форсажной тягой...

Минуту спустя Захаров направился к летчикам, чтобы внести ясность в спор.

Заслуженным авторитетом у сослуживцев пользуется коммунист капитан А. Ховайло. Имея квалификацию мастера, офицер выполняет технологические операции только с отличным качеством, учит этому подчиненных.

Фото К. АНДРЕЕВА.



ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОСМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Г. САПОВ

Все больше отраслей народного хозяйства используют информацию, получаемую с орбит искусственных спутников Земли. На достижения космической техники сегодня опираются специалисты в области метеорологии, связи, астрономии, медицины, изучения природных ресурсов планеты. Создание и практическое применение новых технических средств хозяйственно-прикладного назначения — один из важнейших результатов исследования и освоения космоса.

Реальная ценность надежных метеорологических прогнозов определяет экономическую эффективность использования метеоспутников. Информация с них включает телевизионные изображения в видимом и инфракрасном спектрах облачного покрова и подстилающей поверхности, а также многодиапазонных радиационных излучений системы Земля—атмосфера. За один оборот спутника получают информацию с 15 процентов территории Земли. Так, уже шестнадцать лет успешно эксплуатируемая в СССР космическая система «Метеор» обеспечивает народному хозяйству ежегодную экономию в один миллиард рублей. Именно информация, переданная метеоспутниками, позволила вывести суда из ледового плена в Чукотском море в навигацию прошлого года.

Значительный эффект дает исследование природных ресурсов Земли из космоса. Информация, получаемая с околоземных орбит, представляет большую практическую ценность при прогнозировании урожая сельскохозяйственных культур, оценке лесных ресурсов, геологической разведке недр.

Затраты на космическую съемку земной поверхности в расчете на единицу площади в 10—15 раз ниже, чем на аэрофотосъемку. Это подтверждено практикой проектирования, строительства и развития территориально-производственных комплексов Восточной Сибири (зоны БАМа), Казахстана и Средней Азии.

Одним из важнейших направлений

использования спутников становится обслуживание морского судоходства. Надежность и быстродействие — вот главные преимущества спутниковой связи. Она позволяет организовать гарантированное обеспечение судов оперативной метеоинформацией, что дает возможность выбирать наиболее выгодные и безопасные маршруты, ведет к значительной экономии ходового времени. Это существенно улучшает условия плавания грузопассажирского и рыболовного флота, позволяет снизить эксплуатационные расходы и повысить рентабельность морского судоходства.

С февраля 1982 года обслуживание судов в акваториях Атлантического, Тихого и Индийского океанов осуществляет международная организация морской спутниковой связи «Инмарсат». В нее входят 38 крупнейших держав мира, которым принадлежит 85 процентов мирового тоннажа судов.

В настоящее время, по данным «Регистра судоходства Ллойда», в Мировом океане ежегодно гибнет около 350 судов. Многие даже не успевают подать сигнал бедствия и исчезают бесследно. Существенно повышает эффективность поиска судов и самолетов, терпящих бедствие в Мировом океане, международная космическая система «КОСПАС-САРСАТ», разработанная совместно специалистами СССР, США, Франции и Канады. Аппаратура позволяет определить местонахождение нуждающихся в помощи судов и самолетов с точностью до 3—5 километров. Только в процессе отработки системы спасено 137 человек. В ближайшее время аварийными буями предполагается оснастить многие суда и самолеты планеты.

В последние годы заметна тенденция создания многоцелевых спутников и спутниковых геостационарных платформ. Предполагается возложить на них комплекс задач: непосредственное телевизионное вещание (НТВ), связь, метеорологию, навигацию, исследование Земли. Они будут иметь массу от 3 до 8 тысяч килограммов, мощность бортовых источников питания — от 2 до 12 кВт.

Особенностью спутниковых систем связи является независимость капитальных затрат от расстояния, на которое необходимо передать информацию. При этом наиболее эффективно они применяются для передачи односторонних циркулярных видов информации: телевидения, программ звукового вещания и фотоэлектрических сигналов копий газет. Газета всегда была и остается оперативным периодическим изданием, одним из основных средств массовой информации, оружием политической пропаганды, каналом распространения передового опыта. В настоящее время в СССР выходит более 8 тысяч газет с разовым тиражом 173 миллиона экземпляров. И только спутники дали возможность жителям городов и населенных пунктов Сибири и Дальнего Востока получать центральные газеты в день их выхода. До пятнадцати наименований газет уже передаются по космическим каналам, причем станции «Москва» с диаметром зеркала 2,5 метра позволяют принимать фотокопии прямо в типографиях. Сеть пунктов приема газетных полос на базе спутниковых линий постоянно расширяется.

Пятизональное телевидение, введенное в СССР в нынешней пятилетке, базируется на спутниковых распределительных системах «Москва», «Орбита» и «Экран». Они позволяют передавать первую и вторую общесоюзные программы Центрального телевидения из Москвы в удобное для телезрителей разных регионов страны время.

Продолжает развиваться сеть магистральных каналов телефонно-телеграфной связи с использованием перспективных методов частотного и временного многостанционного доступа. Постоянно вводятся новые спутниковые линии между крупными административно-хозяйственными центрами европейской части СССР, Дальнего Востока и Средней Азии. Все это способствует формированию Единой автоматизированной сети страны.

Отметим, что рассмотренные направления хозяйственно-прикладного применения космической техники — лишь малая часть возможностей воздействия космонавтики на экономику и международные отношения.

Бортовая радиоаппаратура спутника-спасателя и схема работы системы спасания судов и самолетов, представленные в павильоне «Космос» на ВДНХ СССР.

Фото Л. ТКАЧЕВА.



ЧТО ПОКАЗАЛ

Поиск путей более эффективного использования тренажеров идет, во многих училищах. В частности, в Черниговском высшем военном авиационном училище летчиков имени Ленинского комсомола был проведен эксперимент по определению влияния тренировок курсантов первого курса на ТЛ-39 на сокращение вывозных полетов в период от начала наземной подготовки до самостоятельного вылета. Одновременно определялась экономическая эффективность тренажной подготовки.

При разработке программы обучения курсантов на тренажере определялось оптимальное количество тренировок по отдельным элементам полета, изыскивались наиболее рациональные методы и приемы обучения, которые позволяют сформировать положительные прочные навыки, ослабить выработку отрицательных навыков и уменьшить их влияние на качество выполнения полетных заданий на самолете. Исследования позволили разработать и некоторые нормативные оценки результатов тренажной подготовки с учетом новых методов и приемов обучения.

Для экспериментальной проверки разработанной методики сотрудники психологической лаборатории отобрали 72 курсанта второй группы профессионально-психологического отбора (ППО) со средними показателями. Этот контингент был разделен на три равные группы, курсанты которых до начала полетов получили «налет» на ТЛ-39 по 30, 15 и 0 часов. Чтобы получить наиболее объективные данные в соответствии с единой методикой, из трех групп были сформированы 22 экипажа по принципу: один инструктор обучает курсантов с уровнем подготовки на ТЛ-39 30, 15 и 0 часов.

Как показал опыт летного обучения по различным упражнениям вывозной программы, уровень тренажной подготовки оказал существенное влияние на конечные результаты.

Уже в период комплексно-тренировочных занятий преподаватели учебно-летного отдела (УЛО) и летчики-инструкторы сразу ощутили разницу в подготовке курсантов. Те, кто «налетал» на тренажере 30 часов, в подавляющем большинстве уверенно отвечали на вопросы, связанные с эксплуатацией авиатехники, при запуске двигателей были менее напряжены, без затруднений находили приборы и умело читали их показания. Курсанты, не прошедшие тренировок, при запуске двигателя испытывали значительную напряженность, чаще терялись, были суетливы или скованны, поэтому и допускали больше ошибок и нарушений последовательности в работе с оборудованием кабины. Они хуже читали показания приборов, а некоторые курсанты необходимые приборы находили с трудом.

В ходе наземной учебы у курсантов группы с нулевой тренажной подготовкой отмечалось значительно больше недостатков, чем у курсантов, прошедших тренировку на ТЛ-39 (см. таблицу 1), и им уделялось более половины времени, отведенного на всю летную группу. Практически каждый курсант группы «0» нуждался в дополнительных занятиях продолжительностью до 4 часов. У курсантов группы «15» было меньше недостатков в освоении материала, чем у курсантов группы «0». Однако с многими из них тоже проводились дополнительные занятия продолжительностью от 30 минут до 3 часов. Особого внимания требовали те, кто имел слабую успеваемость на тренажерах. По сравнению с двумя

другими группами у курсантов группы «30» недостатков отмечалось в два-три раза меньше.

Тренировки на ТЛ-39 по отработке прямолетных режимов полета и разворотов — фундаментальное условие успешного освоения техники пилотирования. По их результатам с определенной достоверностью можно судить и о профессиональной пригодности будущих летчиков.

Курсанты группы «30» тренировались на тренажере по заданному упражнению до достижения максимально стабильных результатов, при которых увеличение количества тренировок на величины отклонений влияет уже незначительно. Три четверти курсантов этой группы достигли своего «потолка» после семи-десяти тренировок, а четверть — одиннадцати — пятнадцати. У этой части обучаемых были большими величинами ошибок в выдерживании заданных параметров полета.

Курсанты группы «15» выполнили по шесть-семь аналогичных тренировок на тренажере с отключенным авиагоризонтом. Информацию о положении самолета в пространстве они получали в основном по линии горизонта на экране, контролируя заданный режим по приборам. Такой прием, по нашему мнению, позволяет значительно приблизить процесс обучения распределению и переключению внимания к условиям реального полета.

В первом вылете в зону курсанты выполняли такое же задание после первичного показа. Результаты первого и второго реальных полетов с выполнением аналогичных заданий позволяют судить об эффективности обучения на тренажере (диаграмма 1).

Подавляющее большинство курсантов групп «30» и «15» в первом полете уложились в установленные нормативы с

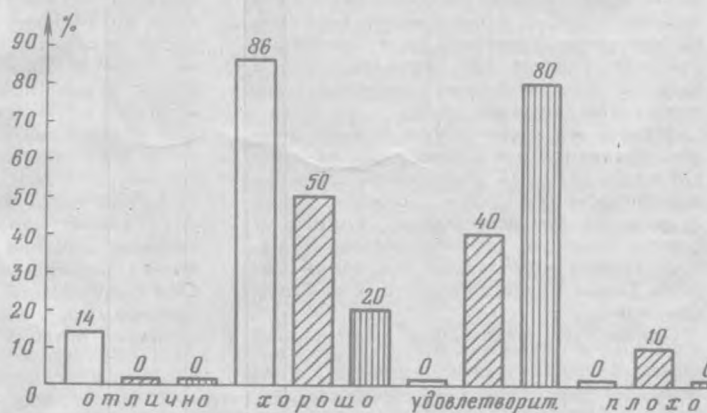
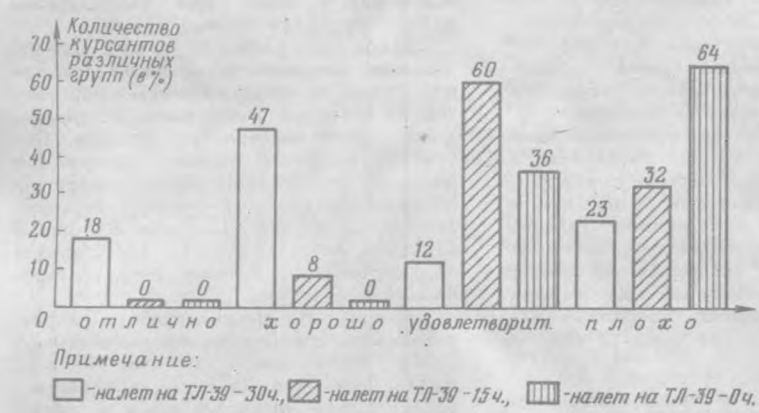


Диаграмма 1. Оценки качества выполнения набора высоты и горизонтального полета курсантами с различным уровнем тренировок на тренажере.

Диаграмма 2. Оценки качества выполнения задания курсантами с различным уровнем тренировок на тренажере в шестом полете.

Диаграмма 3. Среднее количество вывозных полетов по кругу до первого самостоятельного вылета в зависимости от натренированности на ТЛ-39.

Таблица 1. Успеваемость курсантов с различным уровнем подготовки на тренажере (по оценке летного состава).

ЭКСПЕРИМЕНТ

Таблица 1

| «Налет» на ТЛ-39, (в часах) | Количество курсантов (в процентах), имеющих недостатки в изучении: | | |
|-----------------------------------|---|----------------|-------------|
| | авиатехники | особых случаев | радиообмена |
| 0 | 72 | 67 | 60 |
| 15 | 65 | 70 | 50 |
| 30 | 27 | 27 | 20 |

оценкой «удовлетворительно». По наблюдениям летчиков, допущенные отклонения были вызваны в основном психологическим фактором — новизной обстановки, непривычными ощущениями, естественным волнением, напряженностью. Менее напряжены были курсанты группы «30», так как 65 процентов из них выполнили задание с оценками «отлично» и «хорошо». Из группы «15» оценку «хорошо» получили лишь 8 процентов курсантов (см. таблицу 2).

Во втором полете 88 процентов обучаемых группы «30» допустили отклонения, не выходящие за пределы оценки «хорошо», а 80 процентов курсантов группы «15» и все остальные курсанты группы «30» уложились в нормативы оценки «удовлетворительно». Эксперимент показал, что навыки в переключении внимания, выработанные на ТЛ-39, практически не разрушаются в течение трех-четырех месяцев. Курсанты группы «0» достигли результатов, соответствующих оценке «удовлетворительно», только после четырех полетов по данному упражнению.

Таким образом, эксперимент показал, что при «налете» на тренажере 30 часов количество полетов на самолете по данному упражнению может быть сокращено в два раза без ухудшения качества пилотирования. При «налете» на ТЛ-39 15 часов курсанты совершили в минувшем году по три таких полета вместо четырех, как было ранее.

При выполнении курсантами первого экспериментального полета на самолете неожиданно открылась взаимосвязь между «налетом» на тренажере и указанием в воздухе. Указыванию подверглись более трети курсантов группы «0» и 4 процента группы «15». У курсантов группы «30» подобного явления не отмечено. Причина такой устойчивости, по нашему мнению, заключается в адаптации обучаемых к зрительным раздражениям, поступающим с экрана ТЛ в процессе тренировки, и в приобретении первичных навыков в пилотировании. Отмеченные факторы способствуют уменьшению напряженности на первом этапе вывозной программы и снижают возбудимость вестибулярного аппарата. Думается, что это явление целесообразно исследовать и выработать соответствующие рекомендации для подготовки летных кадров.

Программа предусматривает более десяти полетов в зону на отработку фигур простого пилотажа. Исследование влияния тренажер на практическое выполнение упражнений проводилось опытными летчиками после шести полетов на самолете. Их результаты оценивались строго по нормативам (диаграмма 2).

По отзывам летного состава, курсанты группы «30», прошедшие восемь — десять аналогичных тренировок на тренажере, уверенно справились со всеми фигурами простого пилотажа, сами замечали допущенные и вводимые отклонения и грамотно их исправляли. Качество выполнения ими полетного задания позволяло допустить к самостоятельному полету практически всех курсантов этой группы.

Курсанты группы «15» после четырех тренировок уверенно выполняли виражи с креном 30 и 45°, не допускали отклонения по высоте и скорости, выходящие за пределы оценки «хорошо», а виражи с креном 60°, пикирование и горки большинство обучаемых выполнили удовлетворительно. Поэтому 40 процентов обучаемых не могли быть допущены к выполнению самостоятельных полетов в зону, так как отдельные элементы задания оценивались неудовлетворительно.

А вот курсанты группы «0» выполняли виражи с креном 30 и 45° уверенно, однако допускали отклонения по высоте и скорости, соответствующие оценке «удовлетворительно». Пятая часть курсантов допускала отклонения по высоте на оценку ниже «удовлетворительно». При выполнении фигур все свое внимание они сосредоточивали на показаниях приборов в ущерб визуальной ориентировке. Виражи с креном 60° выполняли только под руководством инструктора, а пикирование и горки — на оценку «удовлетворительно». При этом явно испытывали затруднения в координации действий рулями и РУД. Уровень подготовки курсантов этой группы не соответствовал требованиям для разрешения самостоятельного полета в зону.

Анализ показал, что количество полетов по вывозной программе по данному упражнению для курсантов группы «30» можно сократить примерно вдвое без

снижения качества подготовки. Примерно такие же результаты получены в полетах по кругу (диаграмма 3), по приборам под шторкой, при усвоении вывозной программы и перед первым самостоятельным вылетом.

Из проведенного эксперимента по первоначальному обучению курсантов на тренажерах можно сделать следующие выводы.

Тренировки на тренажере положительно влияют на качество усвоения вывозных полетов на самолете. Увеличение их продолжительности до 30 часов позволяет сократить вывозную программу даже только при полетах в зону примерно на 7 часов, не снижая качества подготовки к самостоятельному вылету.

При обучении курсантов визуальным полетам по кругу на тренажере формируются значительный объем навыков, что в свою очередь позволяет уменьшить количество вывозных полетов без ущерба качеству расчета и посадки. Сформированный объем навыков на тренажере способствует более успешному освоению реальных полетов и, как следствие, сокращает процент отчисленных курсантов по летной неуспеваемости (см. таблицу 2).

Усвоение летной программы на самолете прямо зависит от качества тренировки на тренажере. Тренажерная подготовка, кроме того, дает возможность прогнозировать с высокой точностью способности обучаемых еще до начала полетов.

Стоимость 30 часов тренажерной подготовки одного курсанта первого курса на ТЛ-39 примерно в семь раз меньше, чем один час налета на самолете Л-39. И это не предел. В то же время подсчеты показали, что за счет обучения на тренажере курсантов всего первого курса только по полетам по кругу можно сократить около пятнадцати летных смен без снижения качества летной подготовки.

Эффективность тренажерной подготовки можно повысить путем дальнейшего совершенствования системы планирования организации и методики проведения тренировок, увеличения относительного времени эксплуатации тренажеров и снижения себестоимости каждого часа тренировки.

Таблица 2

| Показатели | «Налет» на тренажере | | |
|--|----------------------|----------|---------|
| | 30 часов | 15 часов | 0 часов |
| Наземная подготовка: | | | |
| курсанты, имеющие недостатки в знаниях (в процентах) | 25 | 63 | 68 |
| курсанты, показавшие знания (в процентах): | | | |
| хорошие и отличные | 59 | 40 | 11 |
| плохие | 18 | 30 | 50 |
| Полет на самолете Л-39: | | | |
| курсанты, получившие оценки за упражнение 2 (в процентах): | | | |
| 5 и 4 | 65 | 8 | 0 |
| курсанты, получившие оценки за упражнение 4 (в процентах): | | | |
| 5 и 4 | 100 | 50 | 20 |
| Средние оценки | 4,5 | 3,2 | 3,1 |
| Количество вывозных полетов по кругу: | | | |
| без АГД | 52 | 64 | 69 |
| с АГД | 62 | — | — |
| Курсанты, отчисленные по летной неуспеваемости (в процентах) | 4,3 | 9 | 23,5 |

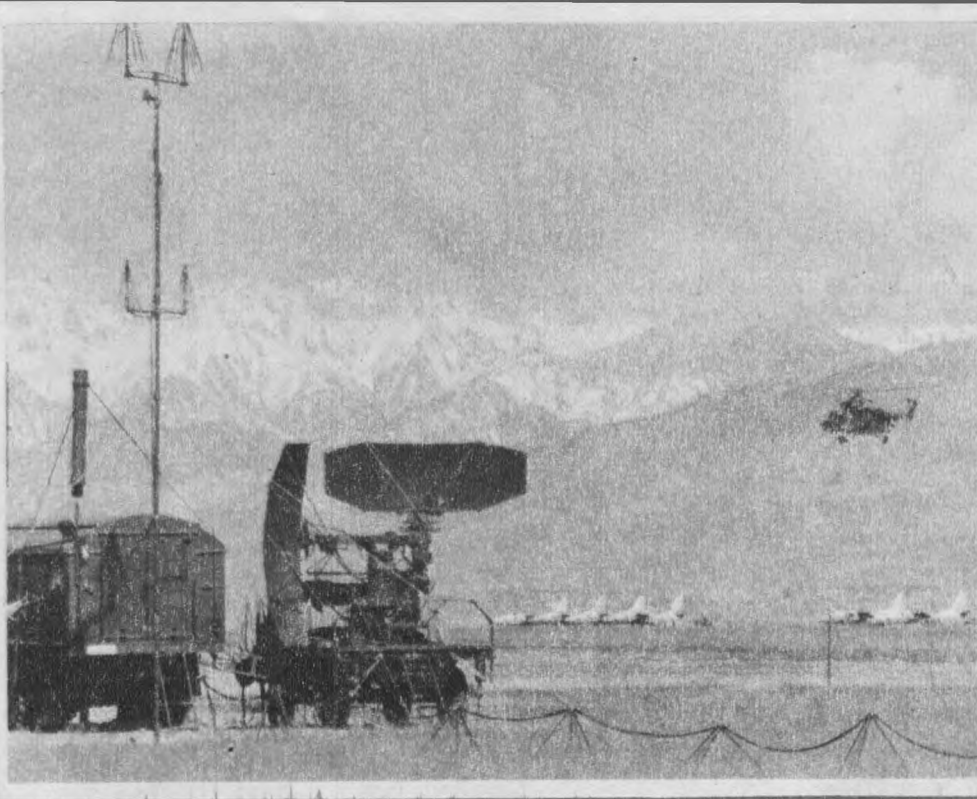


ПО ЗАКОНАМ ДРУЖБЫ

Необъявленная война против Демократической Республики Афганистан, развязанная империализмом, — часть общего наступления на силы мира и социального прогресса. Однако попытки повернуть колесо истории вспять обречены на провал. Апрельскую революцию активно поддерживают народные массы в самом Афганистане и многочисленные друзья за рубежом.

Велика признательность афганских трудящихся советским воинам за бескорыстную помощь в строительстве нового общества. Особенно благодарны они авиаторам. Временно находясь в составе ограниченного контингента советских войск на территории ДРА, наши летчики совершают полеты в интересах дружественного народа.

Сложна, подчас небезопасна служба воинов-авиаторов на земле Афганистана. Но трудности не могут сломить их твердую решимость до конца быть верными интернациональному долгу. В любую погоду, днем и ночью летчики, штурманы, инженеры и техники, специалисты обеспечивающих частей оперативно откликаются на просьбы афганского народа, практическими делами крепят дружбу и добрососедство наших стран.



На снимках:

- * С советскими воинами встретился Генеральный секретарь ЦК НДПА, Председатель Революционного совета Бабрак Кармаль.
- * Бдительно несут караульную службу афганские часовые.
- * Советские вертолетчики майор А. Скобов, прапорщик И. Селифонов, старший лейтенант В. Подколзин, майор В. Гунченко (слева направо) доставляют медицинское оборудование в один из отдаленных районов ДРА.
- * Почта прилетела.
- * Сердечная встреча советских и афганских авиаторов.

Фото В. СУХОДОЛЬСКОГО, Л. ЯКУТИНА.



Долгое эхо

Майор В. ЛЕСКОВ

В режиме висения самолет потянуло на нос. Летчик взял ручку на себя, но машину начало разворачивать влево. Попытка парировать отклонение рулем направления не увенчалась успехом, разворот продолжался. Тогда молодой летчик убрал обороты двигателей. Последовало грубое приземление самолета. Подкос передней стойки подломился.

Сначала причиной случившегося посчитали недоученность летчика, который не справился с управлением при отличной работе авиатехники. Командир эскадрильи капитан Е. Матвеев с таким выводом не согласился, так как, по его мнению, он не отражал истины.

К слову сказать, нередко разные по характеру причины предпосылок заносятся в стандартные графы, такие, как «недоученность», «недисциплинированность», «низкая организация». И анализ конкретного случая иногда сводится к тому, что-

бы подогнать его к одной из готовых формулировок.

Не соглашаясь с выводом о недоученности летчика, капитан Матвеев, однако, не снимал вины и с летчика-инструктора. Офицер считает одним из важных качеств инструктора опытность: профессиональную и житейскую. К такому выводу он пришел, наблюдая за работой старших командиров, инструкторов, испытателей, которые учили его летать на самолете вертикального взлета и посадки.

Например, заслуженный летчик-испытатель СССР О. Кононенко, обучая первое поколение «вертикальщиков», среди которых был и Матвеев, старался спокойно, доходчиво объяснить главное, дать первооснову знаний. Дальше летчик должен был работать сам, обдумывая и осмысливая свои действия. Но подготовку подопечных всегда держал под неослабным контролем, если надо бы-

ло — подсказывал. Олег Григорьевич любил поспорить. Независимо от возраста оппонента спорил на равных. Казалось бы, чего спорить с лейтенантом? Сказал: быть по сему — и все. Кононенко же добивался, чтобы молодой летчик самостоятельно пришел к верному решению. В этом видится талант педагога.

Летая с ним на спарке, летчики чувствовали за спиной опытного и грамотного инструктора, с которым ничего не страшно. Он рассказывал, показывал, а потом давал возможность действовать самостоятельно и вмешивался в управление в крайних случаях. На протяжении всего полета старался быть как можно незаметнее. Вот как обучают инструкторы высшего класса!

А есть педагоги и другого склада. Еще подходя к самолету, они нагоняют на подчиненных страху. Вот такой инструктор был на первом курсе училища у кур-

НОВЫЕ КНИГИ

Так называется книга*, в которой рассказывается о Борисоглебском высшем военном авиационном ордена Ленина, Краснознаменном училище летчиков имени В. П. Чкалова.

За 60 лет своего существования училище подготовило тысячи воздушных бойцов. Многие из них стали выдающимися военачальниками. Свыше двухсот пятидесяти его воспитанников удостоены звания Героя Советского Союза, а девять летчиков стали дважды Героями Советского Союза. Среди них такие прославленные асы, как А. Алелюхин, В. Зайцев, П. Камозин, А. Рязанов.

Далеко за пределами нашей великой Родины известны имена выдающихся советских летчиков В. Чкалова, В. Коккинаки, И. Мазурика и А. Юмашева. В тридцатые годы по заданию ленинской партии они прокладывали новые воздушные трассы, устанавливали мировые рекорды, летали дальше, выше и быстрее всех.

Каждая глава книги насыщена интересным фактическим материалом. С волнением читаешь о тех, кто в суровые годы Великой Отечественной войны мужественно сражался с врагом и внес вклад в Великую Победу. Беззаветная преданность авиаторов-фронтовиков Родине, их готовность к самопожертвованию во имя победы над захватчиками служат вдохновляющим примером для советской молодежи.

Героические поступки выпускники училища совершают и в мирные дни. В книге приведен случай, происшедший в 1954 году при испытании реактивного тяжелого бомбардировщика Ту-16, в состав экипажа которого в качестве второго пилота входил летчик-испытатель А. Казаков, долгое время проработавший в училище инструктором.

...На высоте 11 тысяч метров самолет вошел в плоский штопор, потерял управление и начал падать. Ведущий летчик-испытатель пытался вывести машину из штопора, но это ему не удалось. Тогда он скомандовал:

— Всему экипажу покинуть самолет!

Казаков немного задержался, и вдруг в наушниках шлемофона прозвучал взволнованный голос штурмана:

— Саша, мы не можем катапультироваться...

Штурман и инженер из-за непредвиденных дефектов в самолете не могли покинуть его. И тогда Казаков, не колеблясь, передал товарищам:

— Я с вами!

И взялся за рули. Как ему пригодились огромный опыт инструктора! Казакову не раз приходилось выводить самолет из штопора. Он упорно, методично делал попытки вывести бомбардировщик. Земля неумолимо приближалась. Наконец самолет прекратил вращение, затем вышел из пикирования. Постепенно, повинаясь воле летчика, машина стала набирать высоту и вышла на курс в сторону аэродрома.

За этот беспримерный подвиг А. Казаков был удостоен звания Героя Советского Союза.

При подготовке книги авторы широко использовали документы центральных и ведомственных архивов, материалы периодической печати, воспоминания ветеранов училища. Книга «Их позвало небо», бесспорно, удачное произведение об одном из старейших учебных заведений наших ВВС. Ее с интересом прочтут как ветераны, так и юноши, живущие мечтой о небе.

* Коробейников В. А., Накрохин Е. А., Смирнов Г. С., Яницкий В. И. Их позвало небо. — М.: Воениздат, 1984. — 216 с. — 70 к.

Время все больше отдаляет от нас тот апрельский день 1961 года, когда человек проник в космос. Однако величие этого события продолжает осмысливать человечество. Юрий Гагарин был одним из замечательных людей нашего времени, и потому именно ему выпало счастье стать первопроходцем космических трасс. Он по-прежнему среди нас, в нашей памяти, в сердце каждого. Его слова: «Мы просто делали свое дело» — приобретают особый смысл. Образ космонавта-одина, коммуниста, патриота был и остается для советских людей примером человека грядущего.

Каким он был, первый космонавт планеты, смело шагнувший в неизвестность Вселенной? Ответ читатель найдет в недавно вышедшем в Воениздате сборнике «Он был первым»^{*}. В него вошли книга Юрия Алексеевича Гагарина «Дорога в космос», воспоминания Валентины Ивановны Гагариной «108 минут и вся жизнь», записки испытателя Героя Социалистического

^{*} Он был первым: Зап., публицист. заметки, воспоминания. — М.: Воениздат, 1984. — 431 с., 16 л. ил. — 1 р. 50 к.

«Фотограф сделал несколько кадров. Он был доволен — ведь это первая встреча Королева и Гагарина в конструкторском бюро после полета. Он долго упрасивал Главного конструктора попозировать вместе с Гагариным для стенной газеты, экстренный выпуск которой должен появиться завтра.

Через несколько лет снимки Королева и Гагарина, сидящих на скамейке, были опубликованы газетами всего мира...»

Так начинается недавно выпущенная издательством «Молодая гвардия» книга^{*} о Главном конструкторе ракетно-космических систем С. П. Королеве и первом космонавте планеты Ю. А. Гагарине. В биографической хронике автор рассказывает, как эти два человека шли к 12 апреля 1961 года. В их судьбах — биография страны, подвиг поколений советских людей.

^{*} Губарев В. С. Утро космоса: Королев и Гагарин. — М.: Молодая гвардия, 1984. — 191 с., ил. — 55 к.



ОН БЫЛ ПЕРВЫМ

Труда Анатолия Кириллова, публицистические заметки, письма, документы.

«Дорога в космос» — это прежде всего доверительный рассказ человека, впервые побывавшего в космическом пространстве. Яркий и волнующий, он и сегодня читается с таким же интересом, как и двадцать три года назад, когда весь мир бурно рукоплескал космонавту-одина. Сама советская действительность сделала Гагарина героем, дала ему крылья, подняла его сна-

чала в воздушный океан, а потом и в космос. И он говорил об этом с глубоким чувством сыновней признательности к любимой Отчизне: «Когда я летел в космическом корабле «Восток», я впервые увидел нашу Землю со стороны. Это потрясающее зрелище, товарищи! В голубоватой дымке атмосферы подо мной проносилась планета, на которой живем все мы — люди... И чувство гордости подступило к моему сердцу. Чувство гордости за нашу Родину, которая подняла меня на такую высоту».

Курсант, классный летчик, космонавт, Юрий Гагарин ступенька за ступенькой шел к высшему летному мастерству. Из всех профессий более всего ценил он специальность летчика-истребителя, с благодарностью вспоминал Саратовский аэроклуб и первых учителей, открывших ему дорогу в истребительную авиацию, любил повторять слова своего инструктора: «Не могу не летать!» Юрий Алексеевич действительно не мог жить без неба, без полетов. В его душе постоянно горело светлое, негасимое пламя подвига.



На космических перекрестках

Автор подчеркивает, что для Юрия Гагарина Сергей Павлович был учителем. Это естественно, ведь он принадлежал к старшему поколению, знавшему К. Э. Циолковского. Он по-отцовски относился к Юрию Алексеевичу. Да и как может быть иначе! Ведь эстафету подвига народа старшее поколение всегда передает молодым...

Рисуя портреты этих замечательных людей, раскрывая их богатый внутренний мир, характеры, автор убедительно и ярко рассказывает о тех, с кем они трудились бок о бок. Рядом с Главным конструктором мы видим его сподвижников и соратников, а рядом с первым космонавтом — его дублера и последователей.

Интересны приведенные в книге слова Германа Степановича Титова, характеризующие собственное состояние космонавта: «Космонавт должен быть готов к любым неожиданностям, он должен переносить внезапные изменения температуры, суметь точно сориентировать корабль, а в случае необходимо-

сти прибегнуть к ручному управлению. В космос собирались лететь не просто Гагарин, Титов, Николаев — мы были посланцами своего народа, и какими бы отчаянными смельчаками мы ни были, наши жизни принадлежали не только нам, вот почему мы без всяких возражений проходили одно испытание за другим. А врачи выдавали нам зачастую нагрузки, значительно большие, чем те, что ожидались в полете».

Рассказывая о деятельности создателей космической техники и космонавтов, автор подчеркивает, что время — самый суровый и беспощадный судья. Оно подчас меняет оценку человека, представления о нем. Но и четверть века спустя о Королеве и Гагарине, об их товарищах и друзьях люди вспоминают по-доброму. Значит, они выдержали самое суровое испытание — испытание временем.

Сейчас над планетой работают орбитальные комплексы. К ним стартуют новые экипажи.

ВПЕРЕДИ ПОСАДКА



Капитан В. НОВИКОВ,
военный летчик первого класса

Один из полетов, выполненный в самом начале офицерской службы, до сих пор помню во всех деталях. Вырулил на полосу, включил форсаж. Ракетно-носец стремительно начал разбег и вскоре оторвался от бетонки.

По каналу боевого управления сразу же получил курс в точку перехвата. Офицеры командного пункта работали четко.

Включив прицел и повернув вправо, обнаружил цель. Энергично сблизился с ней и после захвата произвел пуск ракеты. Перехват получился динамичным, ошибок не было ни у офицеров КП, ни у меня. Бомбардировщик «противника» не прошел.

Развернулся, взял курс на аэродром. Сердце переполняла радость. Еще бы: задание выполнено отлично!

Однако, как оказалось, радость была преждевременной. При заходе на посадку допустил высокое выравнивание и приземлился ракетноносец с большим перелетом. Естественно, оценку за полет получил низкую.

Посадка... Пожалуй, это один из самых ответственных и сложных элементов полета. Она, как выпускной экзамен, подводит черту подготовленности летчика, которому за несколько десятков секунд приходится последовательно выполнять множество операций.

Конечно, моей ошибке дали должную оценку и в звене, и в эскадрилье. Но самое главное — я сам понял ее причины. Готовясь тогда к полету, основное внимание уделил перехвату. Остальные же элементы отработал поверхностно, решив, что, если раньше замечаний по посадке не было, значит, освоил ее достаточно хорошо. Такая беспечность породила невнимательность. После удачного перехвата посчитал дело почти законченным и рано расслабился, забыл, что имею на это право только после выключения двигателя. И немедленно был наказан.

Что же для летчика главное на посадке? На мой взгляд, второстепенных эле-

ментов на этом режиме нет. Важно абсолютно все, но решающее значение для благополучного завершения полета имеет сосредоточенность, готовность летчика к выполнению посадки.

Подходя к аэродрому, необходимо определить остаток топлива, учесть подвески, иначе говоря, нужно твердо знать посадочный вес самолета. Кроме того, учесть силу и направление ветра, температуру и влажность воздуха, атмосферное давление.

Летчик, с первых дней наученный комплексно оценивать условия, в которых придется выполнять посадку, будет четко представлять, какую нужно выдерживать скорость на предпосадочном планировании и какой она должна быть перед выравниванием. Все эти данные воздушный боец получает в период предполетных указаний, а некоторые из них, уточненные в ходе летной смены, передаются по радио на борт самолета.

Как правило, командиры звеньев обращают внимание летного состава на особенности полетов и выполнение посадки в данный летный день, разбирают ошибки на аэродроме, рекомендуют, как рационально действовать в сложившихся условиях.

При работе с подчиненными очень важно не допустить, чтобы появившееся в действиях летчика отклонение укоренилось. Если ошибка замечена своевременно, с ней гораздо легче бороться. В этом смысле большую помощь командиру звена в обучении летчиков оказывает тренажер. Как известно, он заставляет действовать в жестком лимите времени. Тем самым обучаемый учится четко работать с оборудованием кабины на режимах, предшествующих посадке. Практически до ближнего привода он ведет «машину» по приборам, строго выдерживая заданные параметры. Со временем у летчика вырабатываются устойчивые навыки в пилотировании на этом режиме, и он меньше времени тратит на приборный контроль параметров полета.

Он может заранее подготовиться к переходу от приборного пилотирования к визуальному и к самой посадке.

Жизнь убеждает, что количество занятий на тренажере и в кабине самолета переходит в качество, помогает избавиться от ошибок. А это способствует уверенному пилотированию машины в любых погодных условиях.

В свою очередь каждый реальный полет на спарке необходимо тщательно анализировать с использованием данных средств объективного контроля (СОК). К сожалению, это правило не всегда соблюдается. Некоторые инструкторы не уделяют должного внимания так называемым мелким шероховатостям. Но, как показывает практика, эти мелочи могут стать причиной серьезных ошибок и отклонений. Инструктору просто необходимо постоянно использовать данные СОК. Это помогает перед очередным вылетом четко представить, где была допущена неточность в предыдущем вылете, разобраться в ее причинах и дать конкретные советы, как от нее избавиться.

Хорошим подспорьем для командира звена является и визуальное наблюдение за действиями подчиненных. Внимательно наблюдая с СКП за посадками своих летчиков, можно собрать материал для конкретного делового разговора.

Посадка требует от летчика и определенной психологической устойчивости. Даже тщательно отработанная техника пилотирования не поможет избежать ошибок, если воздушный боец нервничает, выходит из равновесия. Тут нужны твердый, волевой характер, уверенность в правильности своих действий. В значительной степени их позволяет выработать тренажер, так как с его помощью можно отработать самые сложные входы. В процессе «полета» на тренажере летчик учится не только пилотированию, но и умению преодолевать сомнения, нерешительность, привыкает быть собранным от взлета до посадки. И этот фактор нельзя сбрасывать со счетов.

САМОЛЕТ УКЛОНИЛСЯ ОТ КУРСА

Полковник Н. ЛОШКАРЕВ
военный штурман первого класса

Майор Н. Угланов не первый раз выполнял полет по маршруту. После второго поворотного пункта он взял курс на третий. Убедившись в правильности направления, показаний ППД-2 и стрелки КУР навигационно-пилотажного прибора (НПП), доложил на КП о проходе поворотного пункта. Однако вскоре заметил, что стрелка ЗК (заданного курса) навигационно-пилотажного прибора интенсивно движется по шкале текущего курса (ТК). В это же время с командного пункта поступила информация об уклонении самолета от маршрута влево и команда повернуть вправо для выхода на линию заданного пути.

Что же произошло? Привыкнув во многих полетах к тому, что навигационные системы самолета всегда работали исправно, летчик после прохода второго ППМ выполнил не все действия, предусмотренные штурманским планом полета. На рисунке видно, что после разворота на третий ППМ в точке «а», если АРК и РСБН работают с ДПРС и радиомаяком РСБН второго аэродрома, на НПП ортодромический текущий курс самолета (ОК_Т) должен быть 104°, заданный курс 104°, КУР при индикации от АРК и от РСБН 198°, ортодромический пеленг радиомаяка РСБН (ДПРС) (ОПР) 302°, ортодромический азимут самолета относительно радиомаяка РСБН (ДПРС) второго аэродрома 122°.

После взятия курса на третий ППМ летчик должен был проверить показания стрелки КУР при переключателе АРК—РСБН в положении РСБН, а затем — в положении АРК. Если бы они изменились незначительно, можно было бы заключить, что СКВ (система курса и вертикали), АРК и РСБН работали хорошо.

Летчик же, проверяя правильность взятого курса и контролируя работу бортовых навигационных систем, не перевел переключатель АРК—РСБН в положение АРК. Как потом выяснилось, из-за небрежной подготовки курсовой системы на земле в самом начале разворота шкала текущего курса НПП развернулась против часовой стрелки на

30° и в дальнейшем вращалась синхронно с разворотом самолета.

Как известно, если шкала ТК дает неверные показания, то стрелки ЗК и КУР при индикации от РСБН-6С по этой шкале показывают верные отсчеты с заданного курса на ППМ, азимута самолета и пеленга радиомаяка РСБН.

В полете, когда самолет находился на втором отрезке маршрута с курсом 27°, переключатель АРК—РСБН стоял в положении РСБН; система РСБН-6С и АРК работали с радиомаяками РСБН и ДПРС второго аэродрома; стрелка КУР показывала КУР, ОПР и ортодромический азимут самолета относительно его радиомаяка. Находясь над вторым ППМ, летчик нажал кнопку-лампку ППМ-3 и начал разворот.

В этот момент шкала ТК отсчитала вместо 27° курс 57°. Вместе с ней, оставаясь на верных значениях заданного курса, азимута и ОПР, развернулись и стрелки ЗК и КУР. В дальнейшем шкала ТК, двигаясь синхронно с разворотом самолета, выдавала ошибку.

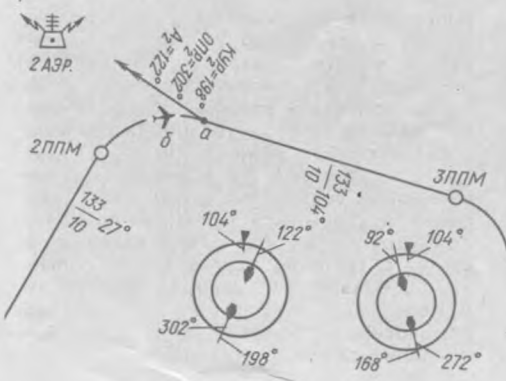
В момент, когда стрелка ЗК установилась против треугольного индекса, самолет оказался вблизи линии заданного пути (ЛЗП). Из любой же ее точки курс на третий ППМ равен 104°. Поэтому стрелка заданного курса по шкале текущего показала 104°. Но поскольку летчик в результате разворота установил ее против треугольного индекса, то 104° показала и шкала ТК. В этот момент самолет находился примерно в точке окончания разворота (на рисунке положение «б») и стрелка КУР обратным концом по шкале текущего курса показывала верные азимут самолета (122°) и ОПР (302°).

Таким образом, когда стрелка ЗК установилась против треугольного индекса шкала ТК при ошибке в 30° давала верный отсчет курса (104°). Стрелка КУР индицируя по шкале текущего курса правильные отсчеты азимута самолета ОПР, острым концом также показывал по внешней шкале правильный КУР радиомаяка РСБН, то есть визуальное было верно (на рисунке левый НПП).

Летчик, забыв перевести переключатель АРК—РСБН на АРК, сделал вывод, что курс правильный и все системы работают безошибочно. Если бы он вернул переключатель в положение АРК, стрелка КУР сразу отработала бы курсовой угол радиостанции, равный 168°, а не 198° (на рисунке правый НПП).

При подобных ошибках летчика такой случай может произойти и на самолетах, оборудованных НПП (планово-навигационным прибором) вместо НПП. В приборе НПП, в отличие от НПП, стрелка КУР управляет синусно-косинусным трансформатором (СКТ), связанный с подвижной шкалой (шкалой текущего курса). СКТ устанавливает обратный конец стрелки по шкале ТК на значения истинного азимута самолета, измеренного самолетной аппаратурой РСБН. При неверных показаниях на шкале текущего курса стрелка КУР индицирует по этой шкале истинные азимут самолета относительно радиомаяка РСБН и пеленг радиомаяка РСБН, а острым концом по внешней шкале — неверный отсчет КУ радиомаяка РСБН.

Приведенный случай еще раз показывает, что к любому полету, независимо от его сложности, необходимо тщательно готовить полетную карту и строго выполнять действия, предусмотренные штурманским планом полета.



ДИСЦИПЛИНА РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ

Гвардии капитан В. СИКОМАС,
начальник группы регламентных работ

Нет в части такого самолета, который в течение года не прошел бы через руки специалистов нашей ТЭЧ. На каждом проводятся регламентные работы, проверяется техническое состояние систем и узлов. Мне особенно запомнился бомбардировщик под номером «60». Наверное, потому, что заместитель командира полка по ИАС приказал сделать все возможное для подготовки и сдачи его специалистам эскадрильи досрочно. Нам тогда предстояло выполнить многочасовые регламентные работы, заменить несколько агрегатов, выработавших установленный ресурс. Начальник ТЭЧ гвардии майор В. Фадеев сообщил личному составу подразделения, что на этой машине после ее обслуживания экипажу, состоящему преимущественно из молодых авиаторов, предстоит выполнить зачетное упражнение: полет на предельную дальность с нанесением бомбового удара по объекту условного противника.

Для нас, специалистов технико-эксплуатационной части, все самолеты важны, мы с полной ответственностью проводим на них запланированные регламентные работы. Поэтому каждый стремится так подготовить боевую технику, чтобы все системы и узлы на самолете функционировали безукоризненно. Но в тот раз сложность состояла в том, что надо было корректировать графики, вносить изменения в нормативы. Кроме того, часть опытных специалистов находилась в отпуске. И все же «шестидесятку» мы подготовили с высоким качеством, а главное, быстро. На ней летный экипаж с честью выдержал сложное испытание. Многим специалистам ТЭЧ была объявлена благодарность за добросовестный труд. Мне, как начальнику группы, было приятно, что среди отмеченных и мои подчиненные — опытные специалисты, мастера ВВС гвардии прапорщики В. Петров, И. Галкин, В. Козлов.

Что же помогает авиаторам успешно решать поставленные задачи, из месяца в месяц с честью выполнять социальные обязательства в соревновании, проходящем под девизом «Быть начеку, в постоянной готовности к защите завоеваний социализма»? Думаю, прежде всего понимание важности тех задач, которые решает наш бом-

бардировочный полк, использование опыта безаварийной работы, крепкая воинская дисциплина и неразрывно связанная с нею дисциплина регламентных работ. Начальники, партийные и комсомольские активисты постоянно заботятся об укреплении порядка и организованности. Состояние технологической дисциплины анализируется на технических разборах, служебных совещаниях и собраниях, успехи передовиков широко освещаются в стенной печати.

С душой выполняет свой долг гвардии старший лейтенант Н. Козлов. Требовательный к себе и подчиненным, он пунктуально проводит все виды осмотров самолетов по своей специальности, по едва заметным признакам может распознать начальную стадию проявления дефектов. В частности, своевременно обнаружил разрегулировку аппаратуры. За грамотную эксплуатацию авиатехники специалист поощрен вышестоящим начальником. Этому офицеру не так давно был посвящен боевой листок. Его опыт активно используют другие специалисты ТЭЧ.

Дисциплина регламентных работ для наших авиаспециалистов носит не какой-то отвлеченный, а конкретный характер. Под ней подразумевается четкое выполнение планов и графиков проведения технологических операций, пунктуальность в работе, слаженность и взаимодействие групп в ходе проверок аппаратуры бомбардировщиков, строгий контроль со стороны должностных лиц. Практика показала, что стоит хотя бы одному технику или механику допустить послабление, как это сразу снижает качество работ.

На самолете, закрепленном за гвардии старшим лейтенантом В. Давыдовым, специалисты ТЭЧ в установленный срок с высоким качеством выполнили регламентные работы. Но в положенное время машина не была доставлена на стоянку эскадрильи. Дело в том, что руководители ИАС подразделения не успели оформить техническую документацию. Или такой случай. Гвардии прапорщик С. Несмеянов доложил начальнику группы о проверке органов приземления. А когда офицер проконтролировал выполнение задания, то забраковал работу, поскольку прапорщик не заменил покрытую коррозией контро-

ку, не обновил смазку и не восстановил лакокрасочное покрытие на отдельных деталях. Несмеянову пришлось устранять недоделки. А ведь в это время у узлов шасси должны уже были работать механики из группы самолета и двигателя. Эти факты показывают, как строго, принципиально подходят в ТЭЧ к малейшим упущениям и недостаткам, решительно искореняют их.

В настоящее время нас не беспокоят такие просчеты. Начальники групп, ставя задачу подчиненным, не ограничиваются только раздачей технологических карточек и доведением до исполнителей технологии операций. Путем опроса они проверяют, насколько прочно специалисты знают методику подготовки рабочего места, меры предосторожности, срок выполнения заданий. В ТЭЧ действует график занятости рабочих мест, за соблюдением которого строго следит диспетчер гвардии прапорщик И. Котляревский. В графике отражен порядок выполнения регламентных работ на участках, где сходятся «интересы» разных специалистов: в кабинах летчиков и штурманов, техническом отсеке, подпольном пространстве и других. Диспетчер контролирует весь ход работ и, если где-то образовался затор, немедленно вмешивается. Все это позволило повысить дисциплину труда, улучшить ритмичность технологических операций и повысить их качество.

Темпы выполнения регламентных работ не снижаются даже в том случае, если специалист по каким-либо причинам не сумел уложиться в установленный норматив. Однажды гвардии прапорщик В. Петров, которому я поручил осмотреть щеточно-коллекторный узел, доложил, что по ходу осмотра выявил и устранил несколько неполадок, но не успел заменить токопроводящие щетки генератора. Можно было выделить дополнительное время, чтобы завершить операцию, но мы поступили по-иному. В своих рабочих тетрадах мы с Петровым сделали пометку о том, что задание по технологической карточке не выполнено, и перенесли его на следующий день. А рабочее место освободили для специалистов других групп, которым подошло время сменить электрика. Таким образом, нарушение режима отразилось на работе лишь одного специалиста (что легко поправимо), а не повлекло за собой цепочку сбоев.

Очень важно, чтобы техники и механики различных групп не только умело взаимодействовали, но и с пониманием относились к труду товарищей. В круг обязанностей механиков нашей группы входит осмотр штепсельных разъемов вентиляторов обдува, которые размещены в осях основных колес шасси. Сама операция не сложная, но для ее выполнения специалисты группы по самолету и двигателю должны демонтировать колеса, разобрать тормозной барабан, снять вентиляторы и т. д. А чтобы проверить клеммы обогревательных элементов воздухозаборников, приходится снимать панели. На это уходит немало времени. По возможности мы планируем совместные трудоемкие операции и стремимся всячески помогать друг другу. Так, благодаря взаимодействию с группой, возглавляемой опытным специалистом гвардии капитаном В. Колобовым, нам ни разу не пришлось переносить на более поздние сроки выполнение сменных заданий.

Не менее тесные контакты устанавливаются и между войсками других групп. При комплексной проверке системы управления самолетом взаимодействуют друг с другом, например, специалисты по прицельному оборудованию и бомбовому вооружению, которыми руководит офицер Ю. Будко, и подчиненные офицеров В. Золотухина, М. Зайцева, А. Попова и других. При необходимости они помогают нашим специалистам устранить обнаруженные неполадки. Это требует знания конструкции и правил эксплуатации самолета не только по своей, но и по смежной специальности.

Как войны следуют этому требованию, руководители ИАС ТЭЧ проверяют во время контрольных опросов подчиненных. Не довольствуясь установленными зачетными сессиями, начальники групп не реже одного раза в три месяца экзаменуют каждого специалиста по карточкам-заданиям: в какие сроки должна быть выполнена операция, на каких этапах предвзяты работу на контроль, какие инструменты и КПА использовать в работе и т. д. По результатам опросов в журнал выставляют оценки, которые учитываются при подведении итогов социалистического соревнования. Главная цель, конечно, не погоня за высшими баллами, а повышение технических знаний и закрепление навыков авиационных специалистов.

Анализируя ход регламентных работ, мы пришли к выводу, что потери рабочего времени и трудозатраты можно значительно сократить, если, скажем, упорядочить последовательность замены агрегатов на самолете. Дело в том, что нередко на поступающих в ТЭЧ бомбардировщиках требуется заменить блок или узел, выработавшие срок. Раньше этим занимались специалисты эскадрильи. Получив на складе агрегат, они доставляли его в лаборатории ТЭЧ и проверяли. Если он соответствовал техническим условиям, его устанавливали на самолет. Затраченное на различные переходы, ожидание очередности для проверки, заполнение паспортов время увеличивало сроки выполнения регламентных работ.

Теперь решение этих вопросов поручено гвардии прапорщику Н. Негребецкому. Он занимается оформлением заявок и другой технической документации, получает агрегаты на складе, контролирует проверку их на стендах и доставляет по назначению. Это облегчило и планирование сложных технических заданий, помогло избавиться от спешки и связанных с ней ошибок во время выполнения основных работ на самолете.

Другой резерв времени нашли в налаживании более тесных контактов с руководителями ИАС эскадрильи. Благодаря этому теперь своевременно получаем информацию о предполагаемых сроках отправки самолетов на регламентные работы, неполадках и дефектах, которые были обнаружены в межрегламентный период. В свою очередь напоминаем специалистам по эксплуатации о том, чтобы они подготовили и заполнили необходимые журналы, формуляры, паспорта на агрегаты и другую техническую документацию. В этой связи хочется отметить наше плодотворное сотрудничество с начальником группы обслуживания гвардии капитаном В. Киреевым. Это пунктуальный и требова-

тельный офицер, умело рассматривающий подчиненных. У нас не было ни одного недоразумения во время приемки самолета.

Полученные из эскадрильи сведения немедленно записываем в журнал анализа неисправностей. А начальники групп составляют сравнительные характеристики, что способствует улучшению профилактики и облегчает поиск дефектов. Результаты анализа обязательно доводятся до каждого техника и механика на недельных технических разборах. Полученную информацию стараемся эффективно использовать и во время расстыковки самолета, когда раскрыты все эксплуатационные и технологические лючки. Для молодых авиаторов это учеба, в ходе которой они закрепляют знания конструкции, расположения агрегатов и магистралей, совершенствуют навыки обслуживания техники. Нередко такие беседы наталкивают на интересные технические решения, что также способствует укреплению дисциплины регламентных работ.

Так, офицеры-новаторы В. Воробьев и В. Пономарев предложили усовершенствовать методику проверки на самолете системы управления. Раньше на данную операцию уходил не один час. Механик работал на не защищенном от ветра и осадков месте, ему требовалось время, чтобы обогреться. Техники ТЭЧ переоборудовали уставшую передвижную лабораторию на базе автомобиля ЗИЛ-137, заменили и усовершенствовали пулты, смонтировали удлинительные электрожгуты, которые можно подсоединить к борту бомбардировщика. Благодаря этому техник или механик группы, находясь в фургоне-лаборатории, быстро и с высоким качеством проверяет аппаратуру. С помощью лаборатории мы облегчили контроль состояния систем управления воздухозаборником самолета. На борту автомобиля находятся комп-

лекты запасных блоков. Если выявлена неполадка, проверяющий специалист может легко и быстро заменить агрегат.

А офицер В. Михайлов изготовил малогабаритное устройство для проверки электромеханизмов малой мощности. Это позволило высвободить двух-трех специалистов, которые раньше занимались контролем состояния многочисленных электрогидрокранов и электромеханизмов.

Творческие находки наших новаторов широко применяются в других подразделениях. Они экономят время и снижают трудозатраты, повышают техническую культуру специалистов и качество выполнения регламентных работ.

Правда, в борьбе за укрепление производственной дисциплины и внедрение научной организации труда удалось решить не все проблемы. Отдельные специалисты еще не служат образцом высокой исполнительности в процессе выполнения регламентных работ. Мешают нам и объективные причины. В частности, в группах нет типовых журналов регистрации параметров, учета неисправностей. На их изготовление собственными силами уходит немало времени.

В целом же дела в ТЭЧ идут хорошо. В течение ряда лет наш коллектив удерживает звание отличного. Свыше восьмидесяти процентов техников и механиков — мастера и специалисты первого класса. Личный пример в работе показывают коммунисты и комсомольцы. Подлинной оценкой своего труда они считают не ту, которую получают при сдаче самолета в эскадрилью, а ту, что дается после контрольного облета машины. В результате повышается личная ответственность авиаторов за конечный результат своей работы. А это — важный фактор в борьбе за укрепление воинской и технологической дисциплины, за высокое качество регламентных работ на авиационной технике.

По итогам минувшего периода обучения группа регламентных работ по самолету и двигателю, где начальником капитан Н. Симоненко, вышла в число передовых. Этому во многом способствовал личный пример коммуниста-руководителя, который все технологические операции выполняет только с высоким качеством.

Фото А. Джуса.



ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Генерал-майор авиации Ю. ВОЙЦЕХОВСКИЙ,
подполковник Г. ГАЕВСКИЙ

Надежность эксплуатации силовой установки современного самолета во многом зависит от правильного использования летным экипажем температурных режимов, которые на каждом этапе полета разные. Известно, что наибольшей нагрузке агрегаты и системы двигателя подвержены на максимале и форсаже. На этих режимах он работает на пределе. Поэтому очень важно, чтобы летчик постоянно учитывал все особенности, связанные с эксплуатацией силовой установки. От этого во многом зависят ее сроки службы, экономия топлива, а также надежность авиационной техники.

В последние годы в частях и подразделениях ВВС этому вопросу уделяют мно-

го внимания. Прежде всего специалисты широко используют записи различными регистраторами параметров полета. Инженеры анализируют время эксплуатации двигателя на максимальном и форсажном режимах в процессе выполнения летным экипажем различных упражнений. Учитывают и количество израсходованного топлива, число включений в полете форсажа и максимала, что приводит к изменению оборотов двигателя более чем на 10 процентов за 4—5 секунд.

В ряде частей накоплен определенный опыт по отбору и изучению материалов, позволяющих оценивать правильность использования летными экипажами высо-

котемпературных режимов силовой установки в воздухе. На основе данных математической статистики разработана определенная методика. Обычно для определения критерия специалисты отбирают не менее 40—50 полетов по конкретному упражнению, выполненных разными летчиками. Критерием служит коэффициент использования летным составом высокотемпературных режимов работы силовой установки ($K_{втр}$):

$$K_{втр} = \frac{t_m + t_{\phi}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n t_i},$$

где t_m — время работы двигателя на режиме «максимал» (в минутах);

t_{ϕ} — время работы двигателя на режиме «форсаж» (в минутах);

$\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n t_i$ — среднее арифметическое время выполнения полетного задания по всем n полетам (в минутах);

n — число полетов по данному упражнению;

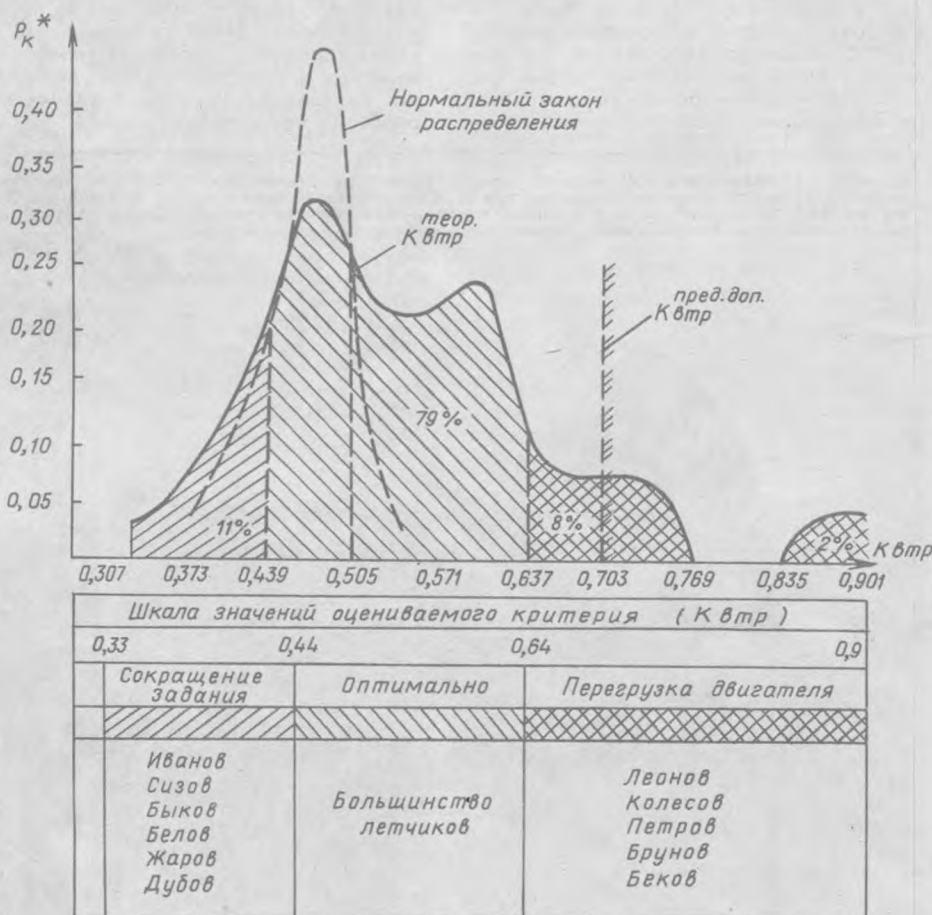
t_i — время выполнения задания по данному упражнению (в минутах).

Для анализа строится кривая распределения избранного критерия, для чего инженеры пользуются специальной таблицей.

Рассмотрим конкретный пример. Скажем, необходимо оценить использование летным составом высокотемпературных режимов работы двигателя при выполнении полета в зоне на сложный пилотаж. В данном примере взяты материалы средств объективного контроля по 53 полетам, оценка выводится по критерию:

$$K_{втр} = \frac{t_m + t_{\phi}}{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n t_i}.$$

Значения коэффициента $K_{втр}$, полученного летчиками в этих полетах, разбиваются на девять разрядов (равномерных интервалов). Границы каждого раз-



ДВИГАТЕЛЯ В ВОЗДУХЕ

ряда заносятся в специальную таблицу. Определяется значение $K_{втр}$ для каждого разряда как среднее арифметическое. Затем подсчитывается количество полетов, соответствующих по значению $K_{втр}$ тому или иному разряду (m_i). Эти данные инженеры заносят в таблицу. В итоге определяют статистическую частоту (вероятность попадания в тот или иной разряд) P_k^* :

$$P_k^* = \frac{m_i}{n},$$

где m_i — число полетов со значениями $K_{втр}$, соответствующими i -разряду;

n — число полетов, выбранных для оценки (в нашем примере — 53).

По данным таблицы на графике обозначают плотность распределения (кривую распределения) в координатах:

$$P_k^* = f(K_{втр}).$$

Точки кривой выстраивают по среднему значению критерия $K_{втр}$ и среднестатистической частоты P_k^* для каждого из девяти разрядов. Вид кривой распределения представлен на рисунке.

Полученную кривую анализируют. На ней определяют значение $K_{втр}$, по которому упражнение выполняли максимум летчиков ($K_{втр})_{орл}$, а также диапазон допустимых отклонений $\pm \Delta K_{втр}$ от

$(K_{втр})_{орл}$ влево и вправо. Потом находят предельное значение $K_{втр}$ для левой ветви кривой до левой границы диапазона допустимых отклонений от $(K_{втр})_{орл}$, значение $K_{втр}$ для правой ветви кривой, начиная с правой границы диапазона до его максимального значения. Диапазон отклонений $K_{втр}$ от $(K_{втр})_{орл}$ вправо и влево на определенную величину считается оптимальным.

Значения $K_{втр}$ для левой ветви кривой с $K_{втр} = 0,439$ соответствуют решению задач в воздухе по сокращенной программе, а значения $K_{втр}$ для правой ветви кривой с $K_{втр} = 0,637$ — выполнению задания с повышенной температурной нагрузкой на силовую установку.

Используя схему выполнения полета по данному упражнению, наши инженеры определили теоретическое значение $K_{втр}$ и нанесли его на схему. По анализу других упражнений, а также полетов, выполненных летчиками разных частей по одним и тем же упражнениям, изучению характеристик силовой установки, инструкции по эксплуатации и инструкции экипажу определили предельно допустимое значение $K_{втр}$ и также нанесли его данные на схему.

Полученная таким образом схема позволила инженерам проанализировать использование летным составом высокотемпературных режимов работы двигателя и методику выполнения данного упражнения.

При выполнении других аналогичных полетных заданий всеми высококлассными

летчиками вид кривой будет соответствовать нормальному закону распределения с соответствующими для него характеристиками: математическим ожиданием

$$\bar{m}_k = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n K_i$$

и * среднеквадратическим отклонением

$$\sigma = \pm \sqrt{\frac{1}{n-1} (\bar{m}_k - K_i)^2}.$$

Следует заметить, что для строевой части кривая распределения зачастую может не соответствовать тому или иному стандартному закону. Однако и она позволяет анализировать выполнение полетного задания, использование авиаторами высокотемпературных режимов работы силовой установки, так как всегда имеет ярко выраженный максимум.

Полеты, в которых значения $K_{втр}$ выше предельных либо значительно отличаются в сторону увеличения от $(K_{втр})_{орл}$ или $(K_{втр})_{теор}$, тщательно анализируются по материалам СОК. Двигатель, на котором летчик вышел в полете за $(K_{втр})_{предельное}$, подвергается углубленному осмотру с помощью штатной контрольно-измерительной аппаратуры с целью определения отрицательных последствий от воздействия температурной перегрузки.

Эта методика получила одобрение летного и инженерно-технического состава и внедряется в практику работы частей ВВС Краснознаменного Закавказского военного округа.

| Значения параметров | | разряды | | | | | | | | |
|---|-----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Границы разрядов | K_i | | | | | | | | | |
| | K_{i+1} | 0,307 | 0,373 | 0,439 | 0,505 | 0,571 | 0,637 | 0,703 | 0,769 | 0,835 |
| Среднее значение параметра для разряда | $K_{иср}$ | 0,373 | 0,439 | 0,505 | 0,571 | 0,637 | 0,703 | 0,769 | 0,835 | 0,901 |
| | | 0,034 | 0,406 | 0,472 | 0,538 | 0,604 | 0,670 | 0,736 | 0,802 | 0,868 |
| Число реализаций (полетов) в каждом разряде | m_i | 2 | 4 | 17 | 12 | 13 | 2 | 2 | — | 1 |
| | | 0,038 | 0,075 | 0,32 | 0,226 | 0,245 | 0,038 | 0,038 | — | 0,019 |
| Статистическая частота | | | | | | | | | | |
| | P_k^* | | | | | | | | | |

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

Майор В. УСОЛЬЦЕВ

— Командир, осторожнее! Справа... Услышав в наушниках тревожный голос капитана Л. Галушко, майор В. Романов со скольжением ввел вертолет в разворот. За многие часы, проведенные в небе Афганистана, они научились понимать друг друга с полуслова. Машина скользнула в ущелье, на дне которого едва различимая сквозь голубоватую дымку блестящая горная речка.

На снижении командир вертолета боковым зрением успел заметить темные фигурки людей на зеленом фоне горы, вспышки выстрелов. И услышал, как по борту винтокрылой машины застучали пули. «Зацепили все-таки», — с горечью подумал летчик.

Отвесные скалы скрыли пару советских вертолетов от душманов. Действуя как можно более плавно, Романов проверил эффективность органов управления. Машина реагировала на движение ручки управления, педалей и рычага «шаг-газ». В пределах нормы были и показания приборов. «Нормально», — с облегчением отметил про себя Владимир, а бортовому технику старшему лейтенанту В. Оричаку приказал проверить грузовую кабину.

— Одиннадцатый, как у вас дела? — через минуту запросил Романов ведомого.

— Все в порядке, Десятый. Нас не зацепили, — отозвался капитан

В. Кондрашов. — Идем в левом пеленге.

Майор не стал больше выходить в эфир. Подчиненные держатся хорошо, собраны, спокойны.

Командир отличного звена военных летчик первого класса майор Владимир Романов прекрасно знал каждого из своих подчиненных. Их профессиональное мастерство не раз проверялось в самой сложной обстановке. Например, на минувших учениях вертолетчикам поставили задачу «уничтожить» опорный пункт условного противника и обеспечить продвижение наземного подразделения. Опорный пункт прикрывала мощная система противовоздушной обороны. Казалось, шансов прорваться и поразить его ракетным ударом у вертолетчиков было ничтожно мало. Куда больше возможностей оказаться «сбитыми» плотным огнем с земли. Но не бывает абсолютно невыполнимых заданий. Решить поставленную руководителем учений задачу комэск поручил майору В. Романову. Летчики его звена наиболее подготовлены в тактическом и морально-психологическом отношении.

...Владимир не мечтал стать военным летчиком. Родился он в городе химиков — Чапаевске, что в Куйбышевской области. После окончания школы думал пойти на предприятие, где работали родители, продолжить рабочую

династию. Закончил техникум, готовивший специалистов-химиков. Пожалуй, работал бы Владимир и сейчас на заводе, если бы однажды не увидел близко вертолеты, не познакомился с летчиками. Его покорили люди, управлявшие замечательными винтокрылыми машинами. Это и предредило его дальнейший жизненный путь. Он стал курсантом Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков.

С первых дней учебы решил, что уж если быть летчиком, то непременно мастером своего дела. И настойчиво шел к намеченной цели. Много работал над повышением профессиональных знаний. И в дальнейшем, даже став первоклассным воздушным бойцом, старался познать как можно больше секретов ратного мастерства, настойчиво передавал знания и опыт подчиненным. Не случайно на протяжении ряда лет возглавляемое им звено считается одним из лучших. Естественно, что получает оно наиболее сложные учебно-боевые задания.

...При современной системе ПВО на успех можно рассчитывать только при внезапной атаке. Но как достичь внезапности? Романов внимательно изучал район предстоящих действий по карте. Его внимание привлекло ущелье, тянувшееся рядом с опорным пунктом «противника». Возник план действий.



— На исходный рубеж атаки выходим по дну ущелья, — довел до подчиненных свое решение майор. — Затем по команде выполняем горку. Учтите, на прицеливание и пуск ракет — секунды. Далее снижаемся в ущелье и уходим на свой аэродром.

Комзек одобрил план действий командира звена. Он верил, что внезапность поможет авиаторам одержать победу в нелегкой схватке с «противником».

Вертолетчикам удалось скрытно выйти на цель. За секунды, которые винтокрылые машины пробыли над полем боя, «неприятель» не успел организовать противодействие. Романову и его ведомым хватило времени, чтобы нанести разящий ракетный удар. Успешному наступлению моторострелков уже больше ничто не мешало.

Конечно, успех обеспечила прежде всего каждодневная индивидуальная работа командира с подчиненными. Как только он замечал у летчика шероховатости в технике пилотирования или пробел в знаниях, немедленно принимал меры для устранения недостатков и прилагал максимум усилий, чтобы исключить их.

Неоднократно испытывало Владимира на прочность небо Афганистана. Но коммунист Романов и его товарищи по крылатому строю успешно справлялись с самыми сложными полетными заданиями.

В пилотскую кабину вошел бортовой техник.

— Все в порядке, командир, — доложил он. — Вот только несколько мешков с мукой продырявили душманы да сквознячок устроили в грузо-

вом отсеке. Но это не беда. Вернемся — залатаем дырки. Не впервой.

Действительно, душманы не раз обстреливали вертолеты, перевозившие продовольствие и топливо для жителей горных кишлаков, отрезанных от городов лавинами и снегопадами или блокированных бандами головорезов. И каждый раз авиаспециалисты в кратчайший срок заделывали пробоины, готовили машины к повторному вылету.

Майор Романов нередко задумывался над мотивами, вынуждавшими товарищей с риском для жизни идти на помощь афганскому населению. И ответ находил в свойственных нашему народу интернационализме, сострадании к чужому горю, желании помочь человеку в трудную для него минуту. Разве не поэтому в прошлом веке Россия пришла на помощь страдавшему от турецкого ига болгарскому народу? Разве не эти чувства заставляли советских добровольцев-интернационалистов защищать республиканскую Испанию в тридцатые годы? Сколько таких примеров знает история! Теперь вот Афганистан. Видно, у каждого поколения свои героические вехи.

Подметил Владимир Петрович и другое: чем труднее задание, тем больше добровольцев находится для его выполнения. Однажды, когда потребовалось помочь афганскому подразделению, попавшему в горный обвал, вся эскадрилья сделала шаг вперед. Но выбор комэска пал на звено Романова. У него уже был опыт выполнения подобных заданий. Когда вертолеты зависли над расположением подразделения, обнаружилось, что подходящей площадки для посадки в округе нет.

А идти по горам измотанным многодневными переходами, бессонными ночами и холодом, боями с душманами воинам было уже не под силу. Среди них были больные и раненые. Романов выбрал сравнительно ровное место, где можно было сделать упор для передней стойки шасси одного вертолета.

— Внимательно наблюдайте за моими действиями, — передал он ведомым. — При приземлении «шаг-газ» не сбрасывать.

И пошел на посадку. Мастерски удерживая вертолет на одном месте, он взял на борт группу афганских солдат.

Поняв замысел командира, без ошибок действовали и остальные экипажи. Позже стало известно, что своевременная помощь советских вертолетчиков спасла жизнь многим афганским бойцам.

...— Командир, подходим к цели. Кишлак за поворотом ущелья, — доложил по СПУ летчик-штурман.

Он не ошибся. Открылась небольшая долина, где приютились несколько десятков глинобитных хижин. Вертолеты с продовольствием уже ждали: одетые в национальные костюмы женщины, дети и старики приветливо махали руками. Выполнить посадку на ровный луг первоклассным летчикам труда не составляло.

Жизнь каждого военного человека богата событиями. А в службе военного летчика коммуниста майора Владимира Петровича Романова их особенно много. За мужество и отвагу, проявленные при выполнении полетных заданий, высокое профессиональное мастерство он награжден орденом Красной Звезды.

Комета Галлея



Пожалуй, в память каждого поколения людей остается появление по крайней мере одной очень яркой кометы. Окруженная туманной оболочкой, с длинным светящимся хвостом, простирающимся иногда на полнеба, она медленно перемещается по небосводу, а потом так же таинственно ослабевает и исчезает. В былые времена наземные средства наблюдения не могли дать существенной информации об этих удивительных природных феноменах. Сегодня свои надежды на раскрытие их тайн ученые связывают с использованием космической техники.

Впервые комета исследовалась с борта советской автоматической станции в 1980 году. Тогда «Венера-12», завершив изучение планеты, прошла на сравнительно близком расстоянии от кометы Бредфилд. Спектрометр зарегистрировал химические элементы, которые ранее в составе вещества комет не наблюдались.

Одна из самых известных комет — комета Галлея. Она движется по сильно вытянутой эллиптической орбите вокруг

Солнца в направлении, противоположном тому, в котором кружатся около него Земля и другие планеты. Обратное движение, своеобразное расположение орбиты и некоторые особенности ее эволюции предохраняют комету от слишком тесных сближений с планетами-гигантами, а большой период обращения делает редкими и эти сближения. Из-за возмущений со стороны Юпитера, Сатурна, Урана и Нептуна период обращения кометы Галлея вокруг Солнца колеблется от 74 до 79 лет. Более подробно об этом можно прочитать в брошюре «Комета Галлея»*.

Сейчас в Советском Союзе создается аппарат «Венера-Галлей» («ВЕГА»). С его помощью планируется исследовать комету Галлея, которая появится в окрестностях Солнца в 1985—1986 годах. Старт

* Левин В. Ю., Симоненко А. Н. Комета Галлея. — М.: Знание, 1984. — 64 с., ил. — 11 к.

двух станций «ВЕГА» намечен на середину декабря нынешнего года с некоторым интервалом. Их орбиты рассчитаны так, что сначала, в июне 1985 года, они приблизятся к Утренней звезде и смогут «десантировать» на ее поверхность два спускаемых аппарата с целью физико-химического исследования атмосферы и поверхности планеты. Сами станции после прохождения вблизи Венеры выйдут на гелиоцентрические орбиты и направятся к комете Галлея.

В начале марта 1986 года, почти через 440 дней после старта, впервые в истории космонавтики автоматические аппараты пролетят мимо кометного ядра на расстоянии около 10 тысяч километров с относительной скоростью 78 км/с. Будут проведены уникальные эксперименты по определению физической структуры и химического состава кометы. Телевизионная съемка позволит «рассмотреть» твердое ядро, наличие которого теоретически предполагается у большинства комет, но с Земли они ни разу не наблюдались.

СЛУЖЕНИЕ ЛЮДЯМ

Подполковник Н. ШАХМАГОНОВ

Выпускник Военно-медицинской академии имени С. М. Кирова Дмитрий Пушкарёв получил назначение на 1-й Украинский фронт старшим авиационным врачом в 339-й авиаполк 9-й гвардейской авиадивизии. Но, не доехав до места, еще в штабе авиакорпуса получил первое боевое задание. Встретивший его полковник медицинской службы Лютович, выйдя от командира, озабоченно спросил:

— Случайно с парашютом не доводилось прыгать?

— Было дело. Одно время учился на летчика...

— Да? Это хорошо, — обрадовался Лютович. — В таком случае приготовьтесь к вылету. За вами заедут. В тыл врага выброшена группа наших парашютистов. Есть раненые. Необходимо срочно оказать им медицинскую помощь.

Когда Пушкарёва, снабженного необходимыми медикаментами, доставили на аэродром, уже стемнело. Легкий самолет с единственным пассажиром на борту стартовал в небо. Казалось, он летел в неизвестность. Но в душе Пушкарёва не было страха или колебания. Долг врача ко многому его обязывал.

...Дмитрий с детства мечтал управлять крылатой машиной. В 1935 году поступил в военную школу летчиков в Сталинграде. Успел сделать более сорока вылетов. Но вдруг стало ухудшаться зрение, и после двух лет учебы ему пришлось сменить профессию. Пушкарёва, имевшего достаточную подготовку, на-

значили авиационным механиком в школу летнабов. Спустя некоторое время он с отличием сдал экзамены на авиатехника. Документы направили в Москву на утверждение, а в это время как раз начался набор в высшие военно-учебные заведения. Дмитрий выдержал отборочные испытания в округе, прошел по конкурсу. И его направили в Военно-медицинскую академию имени С. М. Кирова. Ранней осенью 1940 года он прибыл в Ленинград и узнал, что зачислен слушателем первого курса.

Среди новых друзей и однокашников Пушкарёва оказались такие, кто успел получить боевое крещение в борьбе против белофиннов: Александр Игнатьев, Александр Яковлев, Евгений Мотов, Олег Лобастов. На их груди поблескивали ордена и медали. Впрочем, никто не кичился наградами. Слушатели придерживались правила: помочь товарищу, поделиться с ним знаниями, тем более что с первых дней началась напряженная учеба. Учиться было нелегко. Но если бы слушатели знали тогда, какие испытания ждут их впереди!

Близилась экзамены за первый курс. После них предполагался отпуск... Планам, однако, не суждено было осуществиться. На страну обрушилась страшная беда.

Летом сорок первого Ленинград находился под постоянным обстрелом. А занятия в академии не прерывались. Однажды вечером в общежитие попала

бомба. К счастью, многие слушатели ушли на самоподготовку и не пострадали. Но не обошлось без жертв. Первые потери больно отозвались в сердце Дмитрия, его товарищей. Каждый по-особому остро почувствовал свою ответственность за судьбу Родины.

По ночам дежурили — обезвреживали вражеские «зажигалки», патрулировали на улицах, выслеживая засланных врагом диверсантов. Не раз выезжали рыть окопы, принимали участие в обороне города. Вместе с тем продолжали заниматься: фронту нужны были медицинские кадры.

Военно-медицинскую академию перевели в Среднюю Азию. Разместились в старой крепости. Жили в почти не приспособленных помещениях. И занимались, занимались, занимались...

Еще на первом курсе Пушкарёву присвоили звание младший техник-лейтенант. Поздравляя его, начальник академии сказал:

— Авиационный техник... Что ж, будем готовить из вас врача для авиации.

Настал день, когда выпускникам академии вручили дипломы. Молодые медики направлялись в Москву для получения назначения на фронт. Настроение у Пушкарёва и его товарищей было приподнятое. Они ехали сражаться с врагом!

Да, именно сражаться! Каждому были памяты слова Всесоюзного старосты М. И. Калинина: медицинское обслужи-

ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

«Слышали, что в годы Великой Отечественной войны в наших Военно-Воздушных Силах были сформированы запасные авиабригады. Хотелось бы узнать, какой вклад они внесли в совершенствование боевой выучки советских авиаторов».

С такой просьбой обратились в редакцию офицеры Н. Величко, А. Расков и другие товарищи. Читателям отвечают полковник-инженер в отставке А. Бовкун и журналист О. Мухин.

ЗАПАСНАЯ, КРАСНОЗНАМЕННАЯ...

1943 год вошел в историю Великой Отечественной войны как год коренного перелома и стратегического завоевания советской авиацией господства в воздухе. В действующей армии на вооружении тогда находилось около 10 тысяч боевых самолетов, что значительно превышало количество немецко-фашистских. К тому времени героический труд рабочих и инженеров позволил нашей промышленности не только увеличить выпуск крылатых машин, но и повысить летно-тактические характеристики авиационной техники. В результате возросла их скорость, маневренность, усилилось вооружение.

Значителен вклад в боевые успехи отважных советских соколов запасных авиационных бригад. С первых дней войны они решали серьезные и ответственные задачи по переучиванию летно-технического состава на поступающие с заводов новые самолеты, отправке укомплектованных полков на фронт. Только в 3-й Краснознаменной запасной истребительной авиационной бригаде прошли переучивание на новую технику около 10 тысяч летчиков и более 13 тысяч специалистов инженерно-авиационной службы.

3-я бригада, включавшая три авиаполка и перегоночную эскадрилью, получала сначала самолеты Як-1, Як-7, Як-9, а затем и Як-3. Начинать ей пришлось почти с нуля. Это было в августе грозного 1941 года. В то время не хватало служебных и жи-

лых помещений, мастерских. А приказ требовал немедленно приступить к обучению летного и технического состава, прибывшего с фронта. Надо было в сжатые сроки научить крылатых бойцов летать, стрелять, вести воздушные бои на новых самолетах, а техников — обслуживать эти грозные по тому времени машины.

К переучиванию на истребители Як-1 приступила только часть летно-технического состава. Остальных привлекли к строительству взлетно-посадочных полос, землянок, капионов. Было много трудностей. Но не раз смеялка вырвала авиаторов.

В запасных полках скопилось немало требующих ремонта воздушных винтов. Капитан технической службы А. Деготь под руководством инженера бригады по войсковому ремонту разработал оригинальную технологию. Специалисты изготовили по его чертежам необходимые приспособления, с помощью которых воины авиационных ремонтных мастерских (ПАРМ) наладили ремонт лопастей в полевых условиях. Этот опыт был распространен и в других запасных полках бригады.

Во второй половине 1941 года 3-я запасная авиабригада приняла с заводов сотни новых самолетов. На Як-1 и Як-7 обучилось около 1 200 летчиков и 4 000 инженеров и техников. На фронт было отправлено несколько авиаполков, 5 отдельных эскадрилий и много одиночных экипажей.

Переучивание летчиков проводилось по специальным программам. Те, кто воевал на истребителях И-15 и И-16, вначале изучали конструкцию и эксплуатацию Як-1. После сдачи экзамена осваивали вывозные полеты с инструктором на учебно-тренировочном самолете УТИ-Як-7, затем — самостоятельные со стрельбой по наземным мишеням и конусу. И только потом приступали к отработке воздушных боев. Те же летчики, которые прежде летали на Як-1 и прибыли на переформирование или за получением новых машин, как правило, сразу сдавали зачеты по конструкции и эксплуатации, а затем, совершив один-два ознакомительных полета, готовились к отправке на фронт. Для выпускников авиационных училищ устанавливалась 30-часовая программа. Сначала они изучали конструкцию и эксплуатацию «яка», сдавали экзамены, потом приступали к освоению техники пилотирования и отработке учебных воздушных боев и стрельб.

Параллельно с переучиванием летчиков инженеры и техники готовили самолеты для отправки на фронт. Это были звенья одной цепи: завод — бригада — фронт. Самолеты перегоняли на аэродромы запасных полков в основном летчики авиационного завода. Поступали они и по железной дороге, упакованные в деревянные контейнеры. В таком случае разгружал их

вание стоит в одном ряду с авиационным и артиллерийским обслуживанием; медицинские работники в рядах армии так же нужны, как бойцы и командиры... Помнилось и напутствие начальника Военно-медицинской академии имени С. М. Кирова академика АН СССР генерал-полковника медицинской службы Л. А. Орбели:

— Победа сама не приходит. Ее завоевывают. И вам предстоит внести свой вклад в разгром врага.

Пушкарев знал, какие потери нес медицинский персонал. В первый год войны на Ленинградском фронте было ранено около двух с половиной тысяч санитаров и санитаров-носильщиков, более тысячи убито. А ведь каждый медицинский работник и транспорт, которым он пользовался, имел ясно видимые знаки отличия! Факты свидетельствовали, что вражеские летчики с особым пристрастием атаковали санитарные автомашины и поезда. Жгучей ненавистью к фашистам пылало сердце Дмитрия при мысли о злодеяниях оккупантов на советской земле.

Молодой офицер Д. Пушкарев получил назначение в авиацию. На должности старших авиационных врачей в авиаполки попали его однокашники Михаил Шабунин, Михаил Лопарев, Шота Гвасалия и другие. Теперь они тоже в войсках. Но вряд ли кто из них вот так, с ходу, получил столь трудное задание.

...Линию фронта пересекли сравнительно благополучно. Внизу в темноте треугольником засветились сигнальные костры. Летчик подал команду, и Пушкарев приготовился, а когда настал момент выброски, покинул борт самолета. Дмитрий совершил несколько прыжков с парашютом, но давно и не в таких условиях. Тем не менее сумел удачно приземлиться. К нему тут же подбежали советские парашютисты, предупрежденные командованием.

Несколько дней Дмитрий провел в тылу врага, оказывая помощь нашим раненым. Люди были бесконечно благодарны ему. Его появление как бы придало всем новые силы. И в том, что парашютисты выполнили ответственное задание командования, была немалая заслуга авиационного врача.

Авиаполк, в который был назначен Пушкарев, располагался недалеко от города Прилуки, где доукомплектовывался после недавних боев. Молва о смелых действиях Дмитрия при оказании помощи парашютистам дошла до личного состава. Все прониклись к нему большим уважением.

Начались боевые вылеты, в основном ночью. Экипажи бомбили военные объекты противника в районе Чопа. Фашисты яростно сопротивлялись, часто обстреливали наши самолеты. Каждому летчику, штурману, радисту, получившему ранения, капитан медицинской службы Д. Пушкарев оказывал необходимую врачебную помощь, старался быстрее ввести его в строй.

Основная работа врача начиналась чаще всего, когда экипажи возвращались с боевого задания. Обычно после их доклада командир полка полковник Поликарпов, если не было раненых, приказывал:

— Доктор, забирайте летчиков и — на отдых. — И предупреждал: — Смотрите, чтобы набрались сил для боевой работы на завтра. Лично отвечаете за это...

В свободные от полетов дни Пушкарев организовывал тренировки вестибулярного аппарата, проводил медицинский анализ летной нагрузки с учетом сложности выполняемых заданий, индивидуальной реакции летчиков на отдельные виды боевого применения. Но главным для старшего врача авиационного полка всегда были осмотр летчиков и штурманов, жесткий контроль за состоя-

нием их здоровья, профилактика заболеваний. Он всегда строго проводил предполетные, межполетные и послеполетные осмотры. Нередко участвовал и в проверках состояния самолетов после их ремонта. Ведь недоделки, вызывающие чрезмерный шум, вибрации не только отрицательно сказывались на надежности машины, но и снижали работоспособность экипажа. А этого допустить было нельзя.

Летчики зачастую уходили на задания по несколько раз в день. В короткие минуты между полетами Дмитрий Пушкарев проверял состояние каждого члена экипажа боевого самолета, отправлял в медицинский пункт раненых. Неоднократно вместе с однополчанами ему приходилось вылетать на поиски подбитых или совершивших вынужденную посадку самолетов, оказывать помощь людям в поле, обрабатывать раны, перевязывать, доставлять пострадавших в лазарет медпункта.

Победу Дмитрий встретил под Берлином. Из той же авиационной части в 1946 году выехал в Ленинград, чтобы продолжить учебу в адъюнктуре. После ее окончания, став высокоподготовленным специалистом-терапевтом, долгое время оставался в армейском строю. Служил на различных должностях в Группе советских войск в Германии, в Киевском военном округе, был главным терапевтом Гурзуфского Центрального клинического военного санатория, начальником отделения одного из госпиталей Московского военного округа. В 1973 году полковнику медицинской службы Д. А. Пушкареву присвоена квалификация «Врач-терапевт высшей квалификационной категории».

И после увольнения в запас Дмитрий Андрианович остается в строю тех, кто борется за здоровье людей. Его труд отмечен орденами Красного Знамени, Красной Звезды, многими медалями.

личный состав запасного и маршевых авиаполков, прибывших на переформирование. Затем самолеты собирали и облетывали. Устранение производственных дефектов тоже требовало немалых усилий и времени. А когда срок отправки самолетов на фронт был под угрозой срыва, технический состав работал по 14—16 часов в сутки.

Много хлопот доставляли бензиновые и масляные системы. Так, при доукомплектовании самолетами 427-го иап в период облета была обнаружена течь из бензобаков и блоков моторов на нескольких машинах. Удивляться не приходилось: на заводах квалифицированных мастеров заменили женщины и подростки. Все вышедшие из строя детали и агрегаты должны были заменяться авиапредприятиями, поскольку на них не вышел гарантийный срок службы. Но ждать заводских представителей не было времени. Технический состав под руководством инженеров полков и управления бригады наладил восстановление неисправных самолетов в полевых ремонтных мастерских. Специалисты ИАС меняли баки, трубопроводы, чинили крылья, хвостовые оперения, перебирали амортизационные стойки шасси, освоили сварку деталей из цветных металлов. Ветераны бригады гордятся тем, что на ее аэродромах впервые осваивался самолет Як-3. Он стал одним из лучших советских истребителей периода Великой Отечественной войны.

В успешном решении задач, поставленных перед запасной авиабригадой, большую роль сыграл старший инженер по эксплуатации самолетов и моторов инженер-капитан В. Скубилин, ныне главный инженер ВВС, заместитель главнокомандующего Военно-Воздушными Силами по ИАС, Герой Социалистического Труда. После окончания в 1942 году Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского его направили преподавателем в 13-й запасной авиаполк, где он прекрасно проявил себя. С начала 1944 года его перевели на должность старшего инженера запасной авиабригады. Инженер-капитан В. Скубилин тщательно изучал все отказы и дефекты самолетов и моторов, выявлял причины неисправностей, принимал активное участие в разработке методов профилактики и составлении бюллетеней, выпускаемых ИАС бригады. Благодаря этой работе заметно снизилось число летных происшествий по вине инженерно-авиационной службы.

В 1944 году кроме самолетов конструкции А. Яковлева технический состав бригады принял на свои аэродромы 1200 самолетов Ил-2. После проведения соответствующих работ они были укомплектованы и отправлены на фронт. А всего за годы войны бригада получила с заводов более 11 тысяч самолетов. Кроме того, инженерно-технический состав своим трудом обеспечил сотни тысяч часов налета.

Напряженный добросовестный труд по подготовке летных кадров и крылатых машин для фронта был высоко отмечен Родиной. 13 октября 1943 года Президиум Верховного Совета Союза ССР наградил 3-ю запасную авиабригаду орденом Красного Знамени.

Вскоре запасные авиационные бригады, выполнившие свои задачи, были расформированы.



Инженер-капитан В. Скубилин проводит занятия с генералами и офицерами на полевом аэродроме.

Фото военных лет.

СООСНЫЙ ВЕРТОЛЕТ НА МАНЕВРЕ

Н. БЕЗДЕТНОВ, заслуженный
летчик-испытатель СССР

Соосные отечественные вертолеты обладают многими достоинствами. Особо важное из них — независимость направлений разгона скорости из режима висения и торможения для зависания от направления и силы ветра. Тем не менее летному составу необходимо учитывать присущие этим режимам особенности.

Разберем сущность эксплуатационных ограничений по силе ветра при различных его курсовых углах на режиме висения.

При увеличении силы бокового ветра примерно на 25 процентов сверх допустимой по инструкции летчику педаль становится на упор при достаточно больших запасах управления по ручке. При дальнейшем его усилении вертолет самостоятельно разворачивается на угол, соответствующий предельному значению боковой составляющей ветра (величина, при которой педаль, сохраняя первоначальный курс висения, становится на упор). Иначе говоря, вертолет сам регулирует угол отворота на ветер в зависимости от его силы. Никаких явлений, связанных с уменьшением безопасности полета не возникает. При отсутствии односторонней путевой управляемости (в сторону ветра она всегда есть) вертолет автоматически балансируется относительно оси U . Таким образом, соосный вертолет не боится бокового ветра.

Значительное усиление ветра со стороны хвоста, как правило, приводит к тому, что вертолет опускает нос. Если его сила примерно на 25 процентов выше допустимой инструкцией, ручка управления циклическим шагом встает на задний упор. После этого нос начинает интенсивно опускаться. В этом случае темп разгона скорости значительно меньше, поэтому самый действенный способ выйти из создавшейся ситуации — немедленно дать полностью педаль в сторону обозначившегося разворота относительно вертикальной оси или левую педаль, если разворот не обозначился. Вертолет энергично разворачивается против ветра, ручка управления сходит с упора и уже при развороте примерно на 30° он хорошо управляем в продольном отношении.

Такая ситуация маловероятна, поскольку в режиме висения в штиль, против ветра или по ветру допустимой величины летчик начинает разгон скорости назад (на хвост). При этом малейшее отклонение от выбранного курса приводит к скольжению, и вертолет самопроизвольно разворачивается носом против

набегающего потока воздуха. Опасности, как видим, нет, но тем не менее, чтобы исключить вероятность попадания в необычную ситуацию, в инструкцию введено ограничение силы набегающего потока воздуха сзади.

Маневренная возможность соосных вертолетов, способных висеть в штиль вне зоны влияния воздушной подушки, представлена на рисунках, где: \vec{U} — вектор ветра, \vec{W} — вектор движения вертолета относительно земли, \vec{W}' — вектор набегающего потока воздуха от движения вертолета относительно земли, \vec{V} — суммарный вектор набегающего на вертолет воздушного потока ($\vec{V} = \vec{U} + \vec{W}'$), 1, 2, 3... — последовательные позиции вертолета в переходном процессе.

На рис. 1 изображен разгон скорости влево или вправо из положения висения против ветра любой величины. Возможность разгона путевой скорости W строго в выбранном направлении вбок и без скольжения очевидна.

На рис. 2 показан разгон из положения висения против ветра вбок — назад. Здесь также хорошо видна возможность сохранить направление разгона без скольжения.

Разгон назад из положения висения против ветра показан на рис. 3. Вначале воздушный поток ($V' = U$), обтекавший вертолет на висении, уменьшается до нуля, а затем увеличивается до выбранной летчиком величины. В момент перехода силы потока через ноль ($W' = U'$) вертолет оказывается в относительно штилевых условиях. Эта зона смены направления обтекания его воздухом позволяет летчику спокойно развернуть нос летательного аппарата на 180° при самом высоком темпе разгона. Ограничения при этом не нарушаются.

Анализ показывает также, что вертолет способен тормозиться вплоть до зависания независимо от направления и силы метеорологического ветра (рис. 4).

Если проанализировать графики потребной мощности по путевой скорости W для разных направлений разгона соосного вертолета при различных скоростях ветра, то можно убедиться, что такая мощность во всех случаях не больше, чем при разгоне с висения в штилевых условиях. Ее характерное изменение в начале разгона скорости назад или в конце торможения с попутным ветром летчик воспринимает как кратковременный нисходящий поток при слабой болтанке. Она легко парируется общим шагом.

В процессе освоения соосных вертолетов не все летчики сразу умеют чувствовать относительное текущее направление потока V' и вовремя сориентировать нос вертолета против него. Поэтому нелишне рассмотреть действия в случае грубых ошибок при разгонах и торможениях.

Предположим, начав разгон вбок, летчик, не чувствуя изменения потока, оставил педали в положении «нейтрально». Немедленно создается скольжение, вертолет, как флюгер, начинает самопроизвольно разворачиваться и вяло занимать курс, приблизительно равный направлению разгона.

Если летчик, начав разгон вбок, отклонением обратной педали не дает вертолету самопроизвольно разворачиваться, то скольжение будет увеличиваться до тех пор, пока боковая составляющая потока V' не возрастет примерно на четверть больше допустимого инструкцией бокового ветра на висении. Сопrotivляющаяся развороту педаль встанет на упор, и вертолет самопроизвольно развернется в сторону разгона, но с гораздо большим скольжением, чем при нейтральных педалях. С увеличением силы потока V' угол скольжения будет уменьшаться при неизменной боковой составляющей потока.

Рассмотрим случай, когда при разгоне скорости из положения висения назад против сильного ветра (более бокового предельного значения) летчик сразу же дал педаль полностью для разворота на 180° и удерживает ее в этом положении. Поскольку интенсивность разгона меньше темпа разворота, вертолет сначала развернется на угол скольжения, соответствующий предельной составляющей потока V' . По мере уменьшения ее угол будет увеличиваться до 90° , и только после этого педаль, преодолев момент от составляющей V' , которая в это время меньше предельной, поможет повернуть нос вертолета по направлению разгона.

При разгоне скорости назад летчик все время удерживает педали нейтрально. После того как действие силы потока V' в нос вертолета уменьшится до нуля, начинается его увеличение в хвост. В это время вертолет становится крайне неустойчивым по курсу и, если не удерживать его педалями, самопроизвольно развернется на 180° (навстречу увеличивающемуся потоку). Разворот при нейтральных педалях происходит энергично, но опасно.

Летчик во время разгона скорости назад все время удерживает педалями первоначальный курс. С момента нарастания силы потока V' в хвост это довольно сложно, так как необходимо своевременно и энергично парировать педалями стремление вертолета самопроизвольно развернуться на 180° . В противном случае момент неустойчивости быстро увеличивается и становится больше, чем управляющий момент полной педали. Если же сохранить курс удалось, то при увеличении силы потока V' в хвост до величины примерно на четверть большей максимально допустимой инструкцией вертолет начнет энергично опускать нос. Так же обстоит дело и с торможением скорости, которое может выполняться в любом направлении.

Опыт и анализ действий летчиков показывают, что высокие маневренные возможности и простота в пилотировании соосных вертолетов позволяют эксплуатировать их практически в любых ветровых условиях.

При разгоне скорости против ветра вбок движением ручки управления циклическим шагом строго в выбранном направлении следует начать относительно ускоренное движение вертолета. В самом начале незначительно отклоняется педаль (на $1/4$ хода) и создается попытка к развороту носа вертолета в сторону разгона. По мере увеличения путевой скорости вертолет разворачивается все легче. Педалями летчик прекращает разворот на курсе разгона с учетом сноса. Далее машина разгоняется до заданной скорости.

Разумеется, во всех случаях движения ручкой надо ориентировать с выбранным направлением изменения путевой скорости. Иными словами, при изменении курса вертолета движения ручкой сохраняются в земной системе координат. Это доступно летчикам любой квалификации.

Разгон скорости вбок — назад практически ничем не отличается от разгона вбок. При разгоне более назад, чем вбок, и сильном метеорологическом ветре следует после начала путевого движения отклонять педаль для разворота с момента уменьшения скорости по прибору до неустойчивого показания (20 км/ч, 5 м/с).

При разгоне назад после уменьшения воздушной скорости по прибору до неустойчивого показания надо дать левую педаль на полхода, остановить разворот вертолета на курсе разгона.

Торможение с ветром сбоку — сзади до зависания против ветра сложности не представляет. Даже если в процессе торможения оставить педали нейтрально, вертолет сам перед зависанием развернется против ветра.

С попутным ветром торможение желательно начинать раньше, чем в остальных случаях, так как здесь прибавится расстояние, пройденное за время торможения. После уменьшения воздушной скорости по прибору до 40 км/ч дать левую педаль на четверть хода (если скорость по прибору уменьшилась до неустойчивого показания — дать левую педаль на полхода). Остановить педалями разворот на обратном торможению курсе. Продолжать тормозиться хвостом вперед до зависания.

Если направление и сила ветра не известны, необходимо при 40 км/ч дать левую ногу на шестую часть хода (чтобы избежать зависания и висения при

недопустимой силе ветра с хвоста) и продолжать торможение. При этом в штиль вертолет непосредственно перед зависанием и на висении начнет медленно разворачиваться влево. При встречном ветре вертолет зависнет с небольшим (на $10-15^\circ$) отворотом влево. Если ветер справа, перед зависанием машина развернется вправо и зависнет с тем же отворотом влево. Если же ветер попутный, произойдет своевременный левый разворот на 180° и зависание с отворотом от ветра влево на $10-15^\circ$. Если ветер слева, разворот в эту же сторону будет несколько энергичнее. В та-

ком случае нужно поставить педали нейтрально, и вертолет зависнет против ветра.

Успех решения некоторых специфических задач сильно зависит от умения маневрировать. Соосный вертолет способен выполнить маневр от разгона скорости до зависания в новой точке строго по прямой независимо от силы и направления метеорологического ветра в минимальное время.

Летчик, хорошо освоивший все возможности вертолета, всегда является хозяином положения, отлично решающего задачи в самой сложной обстановке.

Рис. 1

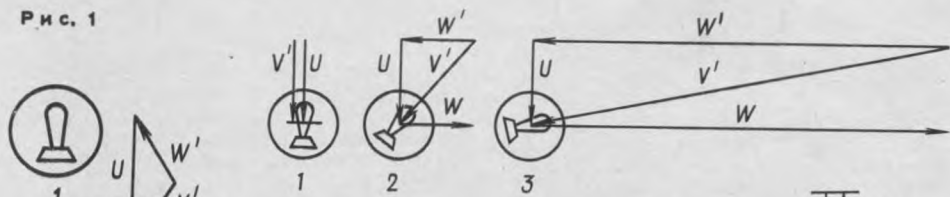


Рис. 2

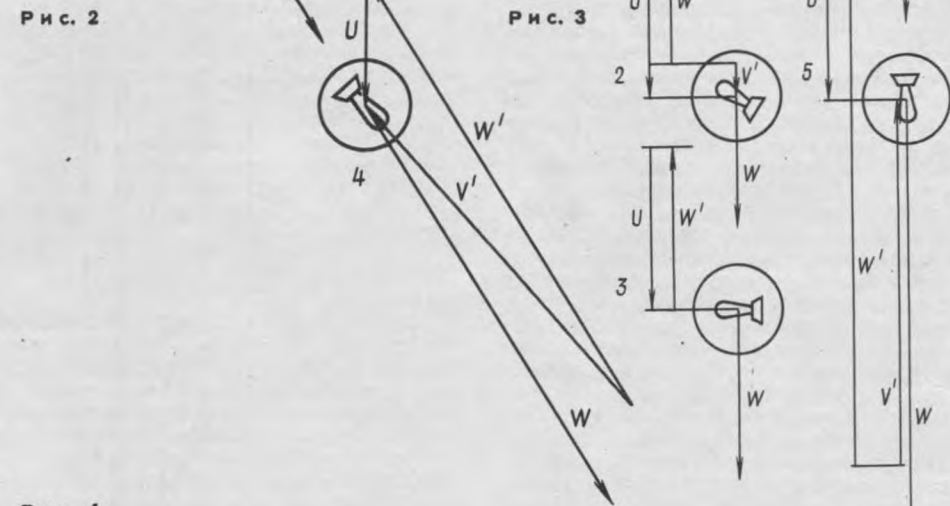


Рис. 3

Рис. 4

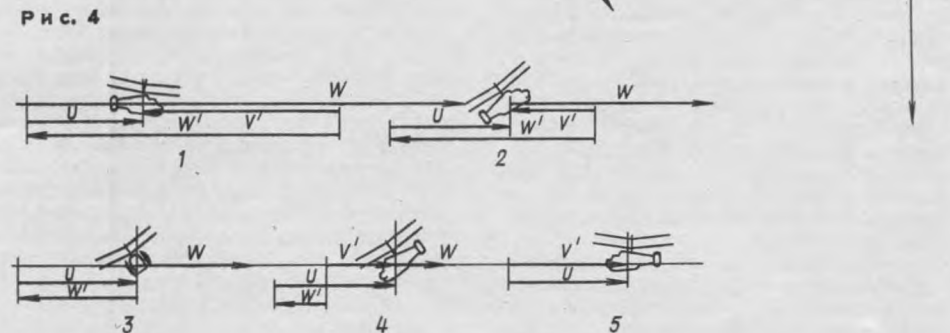


Рис. 1. Разгон скорости вбок — вправо.

Рис. 2. Разгон скорости вбок — назад — вправо.

Рис. 3. Разгон скорости назад.

Рис. 4. Торможение с попутным ветром.

КОМАНДИРСКИЕ ВЫСОТЫ

Капитан 3 ранга С. ТУРЧЕНКО



Гвардейский авиационный полк морских ракетноносцев, которым командует гвардии полковник В. Чередниченко, в минувшем учебном году объявлен лучшим на Северном флоте. Но гвардейцы не успокоились на достигнутом и сегодня так же успешно решают поставленные задачи. Как считают вышестоящие начальники, немалая заслуга в этом командира, опытного летчика и воспитателя.

Что главное в его работе? Сразу невозможно ответить. Руководящие документы вменяют командиру массу обязанностей. И все они главные. Полеты, учеба, партийно-политическая работа, воинское воспитание, хозяйственная деятельность и многое другое. И все же какой вопрос главный? Валерий Демьянович Чередниченко считает: вместе с политработниками, партийными и комсомольскими активистами постоянно спланировать коллектив, чтобы он был крепким, надежным, боеспособным, и на этой основе поддерживать боевую готовность на самом высоком уровне.

Нетрудно представить, как непросто в круговерти повседневных дел, преодолевая текучку, а порой и инертность, в какой-то мере присущую отдельным людям в большом воинском коллективе, не ослаблять внимания подчиненных к основному, первостепенно важному. Валерий Демьянович это умеет. Вот некоторые штрихи к портрету гвардии полковника В. Чередниченко.

...Составляется плановая таблица полетов. Офицеры штаба и командиры эскадрилий докладывают командиру полка свои соображения: поскольку задача сложная, а времени на отработку упражнений молодыми авиаторами не остается, полетят опытные летчики. Командир, внимательно выслушав офицеров, просмотрел план, оценил обстановку и внес свои коррективы. В запасные варианты полетов были включены полеты тех, кому еще нужно набираться опыта и мастерства. Командно-штабной аппарат перенацеливался на главные для сегодняшнего дня задачи.

Однако только на бумаге бывает все гладко и просто. В жизни проведение своей линии требует целеустремленности, настойчивости, немалого расхода нервов, энергии. И принципиальности.

Скажем, вышестоящий штаб в связи с ухудшением погоды рекомендует отменить запланированные полеты или перенести их. Однако метеословесники позволяют в рамках требований руководящих документов обрабатывать определенные

задачи. Позволять-то позволяют, но много ли найдется командиров, которые станут доказывать вышестоящему руководству, что оно не все учло? Чередниченко, детально проанализировав условия, аргументированно отстаивает свою точку зрения, если считает, что это принесет пользу делу. Порой его упрекают: дескать, зачем нужно усложнять жизнь себе и другим? Но если придерживаться принципа личного благополучия и покоя, вряд ли можно добиться высокой готовности коллектива решать боевые задачи в любых условиях.

...Эскадрилья готовилась к летно-тактическому учению. Предстояло нанести ракетный удар по условному противнику. Этого было вполне достаточно для оценки подготовки экипажей. Но командир полка существенно усложнил обстановку. Кое-кто из офицеров штаба, осторожничая, стал уговаривать его не делать этого: а вдруг какая-нибудь случайность повлияет на оценку?

— Не для оценки летаем, а к реальному бою готовимся, — сказал тогда Чередниченко.

Летный состав эскадрильи решил задачу отлично. Но главное, экипажи приобрели навыки в работе в условиях, максимально приближенных к боевым, а офицеры штаба получили урок командирской смелости и гражданского мужества.

Подчиненным гвардии полковника Чередниченко есть чему учиться у своего командира. Решительность, целеустремленность, высокий профессионализм, незаурядная командирская эрудиция — эти и многие другие качества снискали ему авторитет и уважение.

— Когда командир полка руководит полетами, у нас день за три идет, — шутят летчики и добавляют уже серьезно: — Потому что каждая минута полета становится вдвое поучительней.

И это действительно так. Не случайно в полку в последние годы неуклонно растет профессиональное мастерство авиаторов. Под руководством такого командира подтягиваются, растут люди. И не только потому, что он умеет учить и что система подготовки летчиков, практикуемая в части, нацелена на верхний предел сложности, но и потому, что в коллективе создана атмосфера деловой доброжелательности, взаимного уважения.

Знать подчиненных, уметь вовремя на них повлиять — святая обязанность командира. Но от общения только по обязанности пользы мало. Полковник Чередниченко любит людей, старается понять их. Он знает имена и отчества всех членов экипажей, их биографии, не говоря уже о летных качествах. Живое интересуется и служебными, и семейными делами авиаторов. Если требуется, приходится на помощь.

— Недавно наша эскадрилья готовилась к полетам, — рассказывал командир отряда. — В класс вошел полковник Чередниченко. Комэск скомандовал: «Товарищи офицеры!» Мы встали. Поздоровавшись, командир подошел к моему штурману, поздравил его с днем рождения. Расспросил о семейных делах. И то, о чем они говорили, я слышал впервые. Честно говоря, стало стыдно, что недостаточно хорошо знаю своих подчиненных...

Валерий Демьянович воспитывает личным примером. В полку царит здоровый моральный климат, позволяющий преодолевать любые трудности, достигать высоких рубежей в боевой учебе.

Много обязанностей у командира авиационного полка. И нет среди них второстепенных. Каждой нужно уделить самое серьезное внимание. Но есть одна, пожалуй, самая важная, без которой вряд ли может состояться настоящий авиационный командир: обязанность летать. В ее исполнении проявляется душа летчика.

Вот что рассказал один из командиров воздушных кораблей:

— Однажды в составе отряда для выполнения учебного задания вылетел командир полка. Предстояло скрытно подойти к заданному району и атаковать цель. Несколько экипажей были обнаружены средствами ПВО надводных кораблей, игравших тогда за «противника». А машина, которую пилотировал Валерий Демьянович, оказалась невидимой и неуязвимой. Командир полка искусно маневрировал и отлично решил задачу, показав летчикам образец летного и тактического мастерства.

К летной профессии у Валерия Демьяновича отношение особое. Свою работу он сравнивает с работой художника, который отдает искусству всю свою жизнь. Без полетов, утверждает он, летчик болен. Высота зовет его неуклонно.

150 суток вокруг Земли

Полковник В. ЛЯХОВ
дважды Герой Советского Союза
летчик-космонавт СССР

Более месяца мы на орбите. Работа спорится. Трудная, интересная, любимая работа — залог счастья. Всегда говорил, что я счастливый человек. Мечтал стать летчиком — стал, потом — испытателем и, наконец, летчиком-космонавтом. Александр согласен со мной:

— Когда отдаешь себя делу, когда приносишь пользу людям, тогда и приходит к человеку счастье.

Бортинженер у меня замечательный. Работаем с ним сравнительно недавно, но «притерлись» друг к другу хорошо. Саша спокойный, добрый, рассудительный человек. У него большой опыт работы с космической техникой. Знает он ее превосходно.

Очень много технологических экспериментов выполнено уже в космосе. Получены всевозможные сплавы, кристаллы, полупроводники. Условия для этого на орбите благоприятные: в невесомости происходит перемешивание веществ с разными плотностями и в различных состояниях. Правда, не столь равномерное, как хотелось бы.

Еще Б. Волинов и В. Жолобов в 1976 году наблюдали, как дробятся в невесомости пузырьки газа. Затем была создана аппаратура «Пион». С ее помощью В. Коваленок и В. Савиних оценивали поведение расплавов. Ученые выяснили, что в невесомости центром притяжения становятся границы разделения температурных зон. К тому же идеальную невесомость на околоземной орбите полу-

чить не так-то просто, ведь Земля не шар, а орбита не круговая.

У нас усовершенствованный «Пион». Он позволяет количественно оценивать процессы, происходящие в многофазных средах, наблюдать их динамику. Кинокамера, вмонтированная в прибор, запечатлевает на пленку все, что происходит в прозрачных кюветах. По просьбе специалистов ведем наблюдения и невостуженным глазом.

Как-то пожаловались океанологи:

— Ребята, у вас долг по океану! Для других вы столько сделали, что на пятилетку хватит, а про нас забыли...

Не забыли — отвлечли другие дела. Теперь беремся за исследование течений и вихрей Атлантики, Тихого океана...

Еще недавно считалось, что рассеяние света атмосферой создает непреодолимую завесу для наблюдения из космоса за процессами, происходящими на поверхности океана, а тем более в его толще. Однако с орбиты были получены прекрасные фотографии активных районов океана. Стало ясно, что его изучение в видимом диапазоне спектра вполне возможно. Но это не означало, что влиянием атмосферы можно пренебречь. Аэрозоли, водяной пар и газы, сложным образом меняющие свой состав с высотой, существенно сказываются на точности измерений. Даже при отсутствии облачности атмосферная дымка часто препятствует визуальным наблюдениям и фотографированию.

А нельзя ли с помощью спектральной аппаратуры и специальной обработки изображений на ЭВМ преодолеть это препятствие? Чтобы проверить предположение, и был подготовлен эксперимент «Интеркосмос» — Черное море.

Он предусматривал одновременные измерения спектрального состава излучения в море, на различных высотах в атмосфере и в космосе. Кроме станции «Салют-7» в нем участвовали два научно-исследовательских судна, самолет-лаборатория Ан-30 и океанографическая платформа, стоящая на 32-метровой глубине неподалеку от берега.

Когда «Салют-7» находился над Черным морем, по трассе летал самолет-лаборатория, а с борта судна «Профессор Колесников» и океанографическая платформа проводились комплексные исследования. В это же время судно «Комета» обеспечивало скоростную гидрофизическую съемку района. Исползовались и данные спутников «Метеор». Так велось одновременно многоэтажное исследование моря и атмосферы над ним. Основной научной аппаратурой, использованной в этом эксперименте на станции «Салют-7» и самолете-лаборатории Ан-30, были многозональная фотосъемка МКФ-6М и модифицированный спектрометр МКС-М.

Закончившийся эксперимент — один из этапов на пути создания постоянной действующей системы наблюдения за океаном.

От полета к полету работа космонавтов приобретает все более практическую направленность. Многие отрасли народного хозяйства ждут ее результатов. Ничего случайного, большая часть времени отводится исследованию природных ресурсов Земли.

При визуальных наблюдениях поверхности океана с борта станции «Салют-6» были обнаружены участки, цветовой от-

Окончание. Начало в № 6.

раска которых заметно отличалась от окраски соседних. В ряде случаев оказалось, что такие различия связаны со скоплением планктона и, следовательно, представляют интерес для рыбного промысла. Примененная экипажем методика наблюдений ранее не использовалась. Полученный результат оказался для специалистов неожиданным.

Для изучения детальной пространственной и спектральной структуры поля излучения, приходящего от различных водных объектов, были разработаны малогабаритные скоростные спектрометры. Мы использовали спектрополяриметр МСС-2П, созданный белорусскими учеными. Вместе со специалистами Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина они разработали более совершенный спектрометр СКИФ. Одновременно со спектрометрированием он фотографирует объект, записывает служебную информацию и речевое сопровождение.

Два месяца в полете. Проводим много новых экспериментов. Часто идем нехоженными тропами.

Временами начинают одолевать думы о доме, близких. И тогда видишь сны — обычные, земные. Просыпаешься бодрым, с хорошим настроением. Минувшей ночью приснилась рыбалка. Зорька была отличная — вытянул рыбку килограммов на... десять.

Поймал себя на том, что появилось пристрастие к технологическим исследованиям. Чувствую себя космическим металлургом. Это приятно. Профессия редкая.

Александр работает с телескопом «Елена». Оказывается, его давно занимает астрономия. А ведь до мозга костей инженер!

На установке «Пион» провели эксперимент по выращиванию кристалла индия методом вытягивания из расплава через формообразователь. Процесс контролировали визуально и фиксировали киносъемкой. Кристалл получился вполне приличный.

С помощью установки «Таврия» получили восемь ампул особо чистых препаратов — антигенов вируса гриппа. Работа выполнялась по заказу научно-исследовательского института эпидемиологии, микробиологии и гигиены имени Пастера. Такими препаратами ученые надеются бороться с аллергиями и другими побочными явлениями, связанными с применением недостаточно чистых и однородных веществ.

С тех пор как стали долго летать, ухудшение прозрачности стекол иллюминаторов не дает покоя. На них появляются «оспинки» от ударов микрометеоритов (один из них недавно постучался и к нам в окно). Но главный враг — налет. Из-за него качество кино- и фотосъемки резко ухудшается. Относительно природы налета мнения специалистов расходятся. Одни считают его следствием воздействия космических излучений, другие — побочным результатом работы двигателей. Было замечено, что в дли-

тельных полетах меняются и свойства терморегулирующего покрытия станции.

Пробовали снять налет с иллюминатора. Ничего не вышло — он словно прикипел к стеклу. Тогда подобрали образцы материалов и поместили на поверхности станции. После экспозиции их снимали и возвращали на Землю для исследования. И все-таки информации не хватало. Да и выходить в космос только для того, чтобы снять образцы, — занятие не из легких.

И вот появился «Электротопограф». Его разработали ученые Украины. Они же подобрали образцы конструкционных материалов и составили программу их исследования. Выходить в открытый космос теперь не надо. Мы помещаем платформу с двадцатью образцами в шлюзовую камеру и выдерживаем в ней заданное время. Затем достаем и с помощью «Электротопографа» снимаем электротопограмму — изображение электрических и геометрических неоднородностей и дефектов материала. После этого образцы снова выставляем в шлюз. И так по пять раз.

...Осень все чаще видна в иллюминаторах станции. В золото одеваются леса Сибири, все больше полей освобождается от хлебов. Созрел урожай и на нашем космическом огороде. С удовольствием попробовали лук.

Смена времен года заметна с орбиты очень хорошо. Специалисты по изучению природных ресурсов будут довольны — мы еще раз провели съемку районов, которые фотографировали летом. Это позволит им лучше понять характер сезонных изменений на земной поверхности.

Пришел «Прогресс», привез почту: газеты, письма. Приятно управлять такой машиной: станция и два корабля — транспортный «Союз» и грузовой «Прогресс».

Не покидает ощущение постоянного ожидания чего-то — то прибытия «грузовика», то новых экспериментов, то динамических операций. Что это, потребность в новых впечатлениях или результат дефицита информации?

Такое же ощущение у бортинженера.

«Салют-7», плывущий над планетой на высоте трехсот километров, — удобная площадка для наблюдений. Мы собрали большой статистический материал о природных ресурсах, состоянии атмосферы, сезонных изменениях сельскохозяйственных угодий, биологической продуктивности Мирового океана. Фотографирование проводили одновременно в шести спектральных диапазонах. Последующая обработка фотографий на ЭВМ позволяет судить, как использовать земельные угодья, их минералогические особенности, ресурсы подземных вод...

По одним и тем же районам накопились десятки и даже сотни снимков. Каждый несет какую-нибудь новую информацию, поскольку отличается от предыдущих временем года, ракурсом съемки, освещенностью, погодными условиями. Перед полетом нам показыва-

ли, как специальные ЭВМ синтезируют изображения, вычерчивают схемы и карты. Уже составляются тектонические карты междуречья Волги и Дона, Ставрополя, Урала, Украины, других районов страны.

Еще недавно мы удивлялись каждому разлому, куполу, обнаруженному на снимках. А теперь фотографирование с орбиты заняло прочное место в ряду других методов геологической разведки — аэрофотосъемки, сейсмического зондирования, бурения.

Взгляд с орбиты позволил обнаружить газоконденсатное месторождение в низовьях Волги, цепочку кольцевых структур между Каспием и Аралом, где также возможно наличие нефти и газа. Отличные результаты дало использование космических фотографий при изучении всей Западной Сибири — этого нефтегазоносного района страны. Одну из структур на юге Сибири геологи назвали «Космическая».

Завершили монтажно-сборочные работы в открытом космосе по установке дополнительных солнечных батарей. Было два выхода. За бортом провели 5 часов 45 минут.

После второго выхода, когда доложили о выполнении задания, Земля попросила показать панораму солнечных батарей. Я навел телекамеру на две дополнительные солнечные панели. У их концов виднелись маленькие флажки. И хотя назначение их чисто техническое (они появляются, когда все монтажные операции выполнены правильно), было в них и что-то символическое. Радостно, что наш экипаж встречает праздник Октября под своеобразным знаком своих творческих свершений. Прежде даже снятие панели с научной аппаратурой считалось успехом. То, что сделано в этот раз, не в пример сложнее.

Подходит к концу наш полет. Сначала счет вели на месяцы, потом дистанция до финиша отмеряли днями. А сейчас считаем часы. Еще несколько витков, и «Союз Т-9» мягко оттолкнется от «Салюта-7». Даже не верится, что все уже позади, скоро будем дома.

Стараясь облегчить нашим сменщикам первые дни пребывания на станции, составили опись, разложили инструменты, приборы, аппаратуру по своим местам. Всю последнюю неделю закрывали многочисленные отделы орбитальной лаборатории. Привели в состояние консервации технологические и биологические установки, зачехлили астрофизические приборы, собрали и упаковали материалы научных исследований. Не забыли и о напутствии следующему экипажу.

«Салют-7» подготовили к автономному полету.

Облачаемся в дорожные скафандры. Бортинженер, как ему и положено, покидает станцию последним. Еще раз окидываем взглядом свой космический дом и выключаем освещение.

Спасибо, «Салют-7», и счастливого тебе полета!

Записал И. ЮДИН.

МАГНИТНОЕ ПОЛЕ ЗЕМЛИ

Во время своего путешествия Христофор Колумб сделал не менее важное открытие, чем то, о котором теперь знает каждый. Произошло это чисто случайно. В самом начале путешествия стрелка компаса вдруг резко отклонилась на десять градусов. Команда заволновалась, посчитав это дурным предзнаменованием, и потребовала возвращения домой. Однако не в характере Колумба было отказываться от своей мечты, и он пустился на хитрость. Незаметно от рулевого отвлел мореплавателя передвинул катушку компаса на целый румб. Все стало на место, команда успокоилась и путешествие продолжалось. Но каково же было удивление предводителя экспедиции, когда у берегов Америки он обнаружил, что передвигать катушку компаса назад не требуется. Так было обнаружено, что магнитное склонение в различных частях света не одинаково.

Вскоре немецкий пастор Г. Гартман открыл другое явление: магнитное наклонение — постоянное стремление северного конца магнитной стрелки наклоняться вниз. Оказалось, что с увеличением широты и оно увеличивается, достигая максимума у магнитных полюсов. Не меньше удивляет и следующий факт. Первым, кто обобщил сведения и создал строгое учение о магнетизме Земли, был английский врач У. Гильберт. Изучая и критически анализируя лечебные свойства магнита, он понял, что никакого волшебства они не несут. Критикуя шарлатанст-

во, он пришел к выводам, далеко выходящим за пределы его профессиональной деятельности. Одно за другим он открывает физические свойства магнита. Результаты своей работы У. Гильберт опубликовал в 1600 году в книге «О магните, магнитных телах и большом магните — Земле».

Наша планета действительно представляет собой большой магнит, внешнее поле которого четко проявляется на поверхности и в окружающем пространстве. По форме силовых линий оно близко к полю так называемого диполя — элементарного бесконечно малого магнита, смещенного относительно центра нашей планеты и находящегося в Восточном полушарии. Ось магнитного диполя смещена относительно оси вращения Земли на угол $11^{\circ}26'$. Следовательно, магнитные полюсы не совпадают с географическими. Южный магнитный полюс находится вблизи Северной Гренландии (74° с. ш. и 100° з. д.), а северный — на Земле Виктории в Антарктиде (68° ю. ш. и 145° в. д.).

Дипольный характер магнитного поля Земли объясняет и замкнутый характер силовых линий. Они идут от одного полюса к другому, образуя системы магнитных ловушек для космических частиц. Так объясняют возникновение вокруг нашей планеты радиационных поясов, заполненных ионами атмосферных газов и элементарными частицами. А открыты они были после запуска первых ИСЗ в

1958 году советскими учеными С. Верновым, А. Чудаковым и американцем Д. Ван-Алленом.

Заполненные заряженными частицами оба пояса (внутренний и внешний) — хорошие проводники электромагнитных возмущений. Этим объясняются, например, почти синхронные вспышки полярных сияний в Арктике и Антарктике, когда свечение от одной возбужденной области к другой передается менее чем за секунду.

Источником пополнения внутреннего пояса являются как естественные процессы распада ядер атомов газов земной атмосферы под действием космических лучей, так и воздушные ядерные взрывы. В создании и поддержании внешнего радиационного пояса основную роль играет излучение Солнца. Радиационные пояса входят в число факторов, влияющих на здоровье космонавтов, совершающих длительные полеты. Кроме того, радиация оказывает неблагоприятное воздействие и на различные материалы, из которых изготовлены иллюминаторы космических аппаратов, солнечные батареи. Вот почему к изучению этих поясов, как и магнитного поля Земли в целом, все чаще и чаще привлекаются космонавты, тем более что в невесомости человек способен регистрировать необычные вспышки — «искры» в глазах. Объясняют их эффектом Черенкова-Вавилова: пролет тяжелых частиц сквозь кристаллы регистрируется глазом как излучение.

НОВЫЕ КНИГИ



И зазвучат на орбите песни...

В. КОРОЛЬ

Работающие в орбитальном комплексе космонавты Л. Кизим, В. Соловьев и О. Атьков были приятно удивлены, получив не совсем обычную посылку — сборник песен, недавно выпущенный издательством «Музыка». Он посвящен полетам космонавтов СССР и стран социалистического содружества по программе «Интеркосмос».

За каждым таким полетом — большой труд покорителей Вселенной. Они работают в космосе ради новых научных открытий, чтобы «внеземные богатства прибавить к богатствам Земли», как говорил К. Э. Циолковский. Находясь там, вдали от родной Земли, они мысленно с ней, со своими родными и близкими. А как порой в длительных полетах хочется развлечься, отдохнуть! Песня, как друг, приходит на помощь. У каждого она своя. Но есть общее, что объединяет разные песни. Это любовь к Родине, к любимой, матери, детям. Пожалуй, только песня способна передать это чувство. Не удивительно, что для космонавтов, находящихся на орбите, готовятся целые музыкальные программы. Для них певцы исполняют их любимые песни.

Когда участники полетов по программе «Интеркосмос» узнали о подготовке сборника, они высказали мысль, что хорошо бы иметь такое издание на борту космического корабля. Их желание выполнено.

В сборник «Орбита дружбы» * вошли восемнадцать известных песен советских композиторов, в том числе цикл «Созвездие Гагарина», посвященный первому космонавту планеты, а также песни «Родина слышит», «Посланец Земли», «Земля, Земля», «Мне приснился шум дождя» и другие. Творчество композиторов социалистических стран представлено также восемнадцатью песнями (по две от каждой страны) — «Вверх, к звездам», «В семье корабля «Союз», «Интеркосмонавты», «Орбита дружбы»...

Сборник содержит краткий очерк журналиста В. Губарева об истории развития советской космонавтики, хронику каждого из девяти стартов международных экипажей. В нем помещены высказывания известных специалистов и космонавтов. Издание, рассчитанное на широкий круг любителей и исполнителей песни, несомненно станет хорошим пособием для руководителей и участников художественной самодеятельности авиационных частей и подразделений.

* Орбита дружбы: Песни композиторов соц. стран о косм. полетах. Для голоса в сопровождении фортепиано (баяна, гитары). — М.: Музыка, 1983. — 159 с., ил. — 5 р. 50 к.

СОДЕРЖАНИЕ:

| | |
|---|----|
| Кузовов В. Растить патриотов, интернационалистов | 1 |
| Беллев В. От групповой слетанности — к боевому маневрированию | 4 |
| Ренькас Я. Великое завоевание социализма | 6 |
| Волошко И. По-хозяйски распоряжаться опытом | 8 |
| Головин П. Коричневая тень прошлого | 10 |
| Ильин Г. Право на доверие | 12 |
| Марунов Ю. Тревожный вылет | 13 |
| Реутов С. Сердцем восприняли — делом ответим | 14 |
| Голубев С. За освобождение Белоруссии | 16 |
| Журавлев А. Разящие атаки Тарасова | 18 |
| Победин Ю. Не ошибся начальник группы | 20 |
| Сапов Г. Эффективность космических систем | 21 |
| Лядов С., Козловский Э. Что показал эксперимент | 22 |
| По законам дружбы | 24 |
| Лесков В. Долгое эхо | 26 |
| Назаров О. Устремленность | 28 |
| Новиков В. Впереди посадка | 32 |
| Лошкарев Н. Самолет уклонился от курса | 33 |
| Сикомас В. Дисциплина регламентных работ | 34 |
| Войцеховский Ю., Гаевский Г. Эксплуатация двигателя в воздухе | 36 |
| Усольцев В. Испытание на прочность | 38 |
| Шахмагонов Н. Служение людям | 40 |
| Бовиун А., Мухин О. Запасная, Краснознаменная... | — |
| Бездетнов Н. Соосный вертолет на маневре | 42 |
| Турченко С. Командирские высоты | 44 |
| Ляхов В. 150 суток вокруг Земли. (Окончание) | 45 |
| Король В. И зазвучат на орбите песни... | 47 |

На обложке:

На 1-й стр. — Первоклассный специалист штурман вертолетной эскадрильи капитан С. Полянский. Фото В. Суходольского.

На 2-й стр. — Государственный гимн Союза Советских Социалистических Республик.

На 3-й стр. — К Дню Военно-Морского Флота СССР. Фото С. Пашковского. А. Романова.

На 4-й стр. — Восходящая бочка. Фото А. Джуса.



Советский народ и войны его славных Вооруженных Сил глубоко чтят бесмертные дела и подвиги защитников нашей любимой Родины, преклоняются перед их беспримерным мужеством, стойкостью и героизмом, учатся у них жить, бороться и побеждать. В граните, бронзе, мраморе обелисков и мемориальных досок, в названиях улиц, сел и городов увековечены имена отважных сынов Отчизны.

Памятник, запечатленный на снимке, воздвигнут в честь бойцов Первой Конной армии. Он стоит у шоссе Киев — Львов неподалеку от поселка Олеско. Здесь летом 1920 года легендарные буденновцы громили отряды врагов революции.

Вместе с авиаторами отличного подразделения, где секретарем комсомольской организации лейтенант А. Дубо-

дел, на братскую могилу боевых товарищей приехал и майор в отставке П. Еременко.

Удивительна судьба этого человека. Лихой наездник, отчаянной храбрости боец, в гражданскую войну он сражался под знаменем Первой Конной, потом надолго связал свою жизнь с авиацией. В грозные годы Великой Отечественной войны доблестно воевал с врагами штурман Еременко, бывший буденновец. Три ордена Красного Знамени, многие боевые медали украсили его грудь.

Сейчас майор в отставке П. Еременко на заслуженном отдыхе. Но связи с воинами-авиаторами не теряет. Петр Ильич ведет большую военно-патриотическую работу, учит молодежь любить Родину, приумножать героические традиции Советских Вооруженных Сил.

Фото Г. ТЕЛЬНОВА.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:

155-13-28.

Издатель: ВВС.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.

3-я типография Воениздата.

Редакционная коллегия: О. А. НАЗАРОВ (главный редактор), П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ (зам. главного редактора), С. В. ГОЛУБЕВ, В. Л. ГОРЬКОВ, Г. У. ДОЛЬНИКОВ, Г. Ф. ИЛЬИН, П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ, В. И. КУЗОВОВ, В. П. ЛЕБЕДЕВ, В. И. ОБУХОВ (ответственный секретарь), В. В. РЕШЕТНИКОВ, В. З. СКУБИЛИН, Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора), В. А. ШАТАЛОВ, Н. Г. ШИШКОВ.

Художественный редактор Т. Павлова

Сдано в набор 07.05.84 г.
Г-70906. Формат 60×90¹/₈.
Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6.
Зак. 1081.

33,75 усл. кр.-отт.
3-я тип. УВИ.

Подписано в печать 01.06.84 г.
Глубокая печать.
Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/293.
Цена 40 коп.

К ДНЮ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР



В этом году советский народ и его доблестные Вооруженные Силы в сорок пятый раз отмечают всенародный праздник — День Военно-Морского Флота СССР. Военные моряки сыграли важную роль в исторических судьбах нашей великой Родины.

В годы гражданской войны революционные матросы героически сражались против интервентов и белогвардейцев на морях, сухопутных фронтах, в составе речных и озерных флотилий. В ходе Великой Отечественной войны Военно-Морской Флот СССР вел активные и решительные боевые действия по уничтожению сил флота и транспортов врага, надежно охранял наши водные перевозки. Мужественно и отважно обороняли моряки Ленинград, Одессу, Севастополь, Новороссийск, Керчь и другие города Отчизны. Родина высоко оценила героический подвиг военных моряков. Более 350 тысяч из них в годы минувшей войны награждены орденами и медалями, 513 человек стали Героями Советского Союза.

Сегодня Военно-Морской Флот СССР качественно преобразился. Он располагает подводными и надводными кораблями, морской ракетноносной авиацией. Высокой боевой мощью обладают береговые ракетно-артиллерийские части и морская пехота.

Гордость народа — советские военные моряки и воины морской авиации — горячие патриоты, достойные наследники и продолжатели славных боевых традиций героев-фронтовиков. Беспредельно преданные Коммунистической партии и Советскому правительству, они настойчиво добиваются новых успехов в боевой и политической подготовке, бдительно несут службу на просторах Мирового океана, надежно охраняют воздушные рубежи Страны Советов.



На снимках:

* Заместитель командира эскадрильи военный летчик первого класса майор Ю. Трапезников. По итогам социалистического соревнования его экипаж объявлен отличным.

* На базу из дальнего полета возвращается экипаж воздушного корабля.

* На просторах Мирового океана.

Фото С. ПАШКОВСКОГО, А. РОМАНОВА.



Цена 40 коп.
70 000

