



# АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

# 5

Вологодская областная универсальная научная библиотека  
[www.booksite.ru](http://www.booksite.ru)

1 9 8 6

# ВЕЛИКАЯ ПОБЕДА— ВЕНЕЦ ВСЕНАРОДНОГО ПОДВИГА



Сорок один год отделяет нас от памятного дня 9 мая 1945 года, когда над планетой разнеслась долгожданная весть о Победе над черными силами фашизма. Огромную роль в ее достижении вместе с другими видами Советских Вооруженных Сил сыграли и наши доблестные Военно-Воздушные Силы. За четыре огненных года войны советские авиаторы совершили три с лишним миллиона боевых самолето-вылетов. На советско-германском фронте они уничтожили более 77 тысяч фашистских самолетов, что составляет три четверти самолетов, потерянных гитлеровской Германией в войне.

В борьбе с врагом советские авиаторы проявили замечательные образцы боевого мастерства, мужества, героизма, беззаветной преданности социалистической Родине, вписали яркие страницы в героическую летопись Великой Отечественной войны. Свыше 400 раз они совершили воздушные тараны, более 300 летчиков и экипажей, подобно экипажу Николая Гастелло, направили поврежденные

в бою самолеты на скопление живой силы и техники противника.

Родина, партия по достоинству оценила подвиги своих сыновей — более 200 тысяч отважных соколов награждены орденами и медалями, 2420 авиаторам присвоено звание Героя Советского Союза, 65 из них удостоены этой награды дважды, а прославленные вои А. Покрышкин и И. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза.

Подвиги советских авиаторов будут жить в веках.

На снимках:

- \* Герой Советского Союза Г. Кузьмин.
- \* Над логовом врага.
- \* Возмездие неотвратимо.
- \* Уточнение боевой задачи. Второй справа — заместитель командира полка Е. Федорин впоследствии дважды Герой Советского Союза.

Фото М. РУНОВА и  
архива Н. КИНЬДЮШЕН







# К ВЫСОТАМ РАТНОГО МАСТЕРСТВА

Генерал-полковник авиации В. ПАНЬКИН,  
начальник Главного штаба ВВС —  
первый заместитель главнокомандующего  
Военно-Воздушными Силами, заслуженный  
военный летчик СССР, делегат XXVII съезда КПСС

Вдохновленный историческими решениями XXVII съезда КПСС, советский народ под руководством Коммунистической партии — боевого, испытанного авангарда, объединяющего передовую, наиболее сознательную часть рабочего класса, колхозного крестьянства и интеллигенции, — уверенно идет ленинским курсом по сложному, неизведанному пути строительства коммунистического общества. Являясь составной частью международного коммунистического движения, КПСС содействует укреплению сотрудничества братских социалистических стран, сплоченности мировой системы социализма, проявляет солидарность с народами, борющимися за национальное и социальное освобождение, против империализма, за сохранение мира на земле.

Сколь велика роль Коммунистической партии в жизни нашей страны и в международных отношениях, с особой силой продемонстрировал XXVII съезд КПСС. На нем дана объективная оценка состояния дел в современном мире, основных тенденций их развития и противоречий, всесторонне проанализированы достижения советского общества на пути коммунистического строительства. Съезд определил основные направления экономической и социальной политики партии и жизни нашей страны до 2000 года, наметил четкий внешнеполитический курс, направленный на обуздание гонки воору-

жений, укрепление мира во всем мире. XXVII съезд КПСС стал событием истинно непреходящего исторического, мирового значения.

После Великой Октябрьской социалистической революции наша страна прошла большой и трудный путь. Советские люди своими славными делами утверждали новые общественные отношения, создавали материально-техническую базу общества свободного труда, равенства и братства, общества без эксплуатации и антагонизмов. Но завоевания Великого Октября нашему народу пришлось отстаивать в жестокой борьбе с империалистическими агрессорами. Самым суровым испытанием прочности Советского государства была Великая Отечественная война, завершившаяся разгромом гитлеровского фашизма и японского милитаризма. Советский народ в 41-й раз отмечает наш славный Праздник Победы. День 9 Мая дорог сердцу каждого из нас не только светлой памятью о погибших за социалистическую Родину. Он напоминает живым, какими тяжелыми жертвами и лишениями чревата война. Мир на земле надо уметь защищать. Потеря бдительности, беспечность и самоуспокоенность могут стоить слишком дорого.

Сложная современная обстановка требует, чтобы мы были начеку. Как отмечал в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду партии Генеральный секре-

тарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев, «мир капитала не отрешился от идеологии и политики гегемонизма, его правителей еще не оставляет надежда на социальный реванш, они продолжают тешить себя иллюзиями силового превосходства». Исходя из своей агрессивной политики, империалистические государства усиливают военные приготовления, ускоренными темпами наращивают боевой потенциал вооруженных сил. Особую опасность для дела мира представляют алчные замыслы воинствующих кругов США по реализации так называемой «стратегической оборонной инициативы», предусматривающей вывод ударного оружия на космические орбиты, чтобы из космоса угрожать Советскому Союзу и другим социалистическим стра-



**АВИАЦИЯ  
И  
КОСМОНАВТИКА**

нам ядерным кулаком, держать мир на грани военной катастрофы.

В этих условиях, как отмечается в Программе КПСС, партия будет прилагать все усилия к тому, чтобы Вооруженные Силы СССР находились на уровне, исключающем военное превосходство сил империализма, чтобы всесторонне совершенствовалась обороноспособность Советского государства, укреплялось боевое содружество армий братских социалистических стран. Наши воины, беспрдельно преданные партии и народу, зорко следят за агрессивными происками врагов мира и социализма, бдительно стоят на страже созидательного труда советского народа.

Трудящиеся нашей страны с оптимизмом смотрят в будущее, самоотверженно, с большим душевным подъемом выполняют задания двенадцатой пятилетки. XXVII съезд партии вооружил их ясной программой действий, проложив твердый курс на ускорение социально-экономического развития советского общества. Суть этого ускорения — в новом качестве роста: всемерной интенсификации производства на основе научно-технического прогресса, структурной перестройки экономики, эффективных форм управления, организации и стимулирования труда. Этот курс предусматривает активную социальную политику, последовательное утверждение принципа социалистической справедливости. А стратегия ускорения предполагает совершенствование общественных отношений, обновление форм и методов работы политических и идеологических институтов, преодоление инерции, застойности и консерватизма — всего того, что сдерживает общественный прогресс.

Воины-авиаторы, умом и сердцем восприняв решения высшего партийного форума советских коммунистов, единодушно одобряют и всецело поддерживают выработанную на нем политическую и социально-экономическую стратегию и тактику ускоренного движения к качественно новому состоянию советского общества и своим повседневным ратным трудом вносят весомый вклад в решение поистине грандиозных задач строительства социализма. Итоги боевой и политической подготовки, социалистического соревнования в зимний период обучения показывают, что большинство авиационных коллективов добились новых успехов в решении поставленных перед ними задач. Значительно возросла боевая выучка экипажей и подразделений, крепче стали дисциплина и организованность, поднялась на более высокий уровень идейно-политическая и психологическая закалка личного состава. Командиры, политорганы и партийные организации ныне более критично подходят к анализу состояния дел, строже, взыскательнее оценивают свои успехи и недостатки. Люди смелее предлагают пути решения сложных задач боевой и политической подготовки. Все решительнее из жизни воинских коллективов изгоняются показуха и упрощенчество, инертность мышления и шаблон в действиях.

Руководствуясь требованиями партии перенести центр внимания с количественных показателей на качественные, с промежуточных результатов на конечные, командиры, офицеры штабов и политорганов, летный и инженерно-технический состав авиационных частей и подразделений в процессе боевой учебы

добиваются реального роста качества профессиональной выучки и боеготовности. В числе успешно выполнивших социалистические обязательства в зимний период обучения авангардные позиции занимают воинские коллективы, возглавляемые делегатом XXVII съезда КПСС офицером А. Лабковским, офицерами А. Жуковским, В. Копытовым, В. Логуновым, В. Левченко, А. Хохловым. Их опыт свидетельствует о том, что при умелой организации учебно-боевой и партийно-политической работы даже самые сложные задачи личному составу по плечу. Необходимо так строить свою работу, чтобы под неослабным вниманием находились узловые проблемы, от которых в решающей степени зависят успехи, уверенное продвижение к высотам ратного мастерства. В первую очередь к ним относятся проблемы дальнейшего совершенствования управленческой деятельности во всех звеньях сверху донизу, подбора и расстановки руководящих кадров, всемерного укрепления воинской дисциплины и правопорядка, воспитания у авиаторов высокого сознания и личной ответственности за результаты своего труда. Важнейшая задача военных советов, командиров, штабов, политорганов и партийных организаций состоит в том, отмечал на Совещании идеологических работников армии и флота в марте 1986 года начальник Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота генерал армии А. Д. Лизичев, чтобы донести до каждого воина богатство идей, суть и дух решений XXVII съезда КПСС. Надо наращивать политический подъем и деловую настрой людей, превратить потенциал замыслов в энергию конкретных и ответственных действий на порученном участке.

Чтобы добиться такого положения, надо научиться работать творчески, по-новому. Для этого трубуется в корне пересмотреть и изменить стиль своей деятельности, приемы, формы и методы руководства. Очень важно сначала глубоко разобраться, что же мешает людям применять передовую методику, в полной мере проявлять свои способности. На съезде партии получил осуждение так называемый «бумажный» стиль, свидетельствующий об оторванности некоторых руководителей от жизни. К сожалению, такое случается и в войсках. Вышестоящие инстанции, учитывая реальные потребности управления войсками, готовят необходимые документы, которые, разумеется, подлежат безусловному исполнению. Но нередко случается, что некоторые из них дублируют друг друга, ибо составляются без учета специфики родов авиации, их предназначения, условий базирования. Такое бумаготворчество не способствует четкой организации управления войсками.

Слов нет, руководящие документы, регламентирующие учебно-боевую и партийно-политическую работу в авиационных частях, необходимы. И уж если они поступили, к их исполнению должно быть самое серьезное отношение. К сожалению, в некоторых коллективах их изучают недостаточно глубоко, а требования не воспринимают как руководство к действию. В итоге возникает разрыв между тем, что надо делать, и тем, что наблюдается в действительности. Глубокое знание требований руководящих документов, умение довести их до личного состава и правильно органи-

зовать их выполнение на практике — один из показателей профессиональной зрелости руководителя, военно-специальной подготовленности и штабной культуры.

В авиации любые неточности чреваты опасными последствиями. Отступления от законов летной службы, как известно, зачастую влекут за собой невыполнение боевой задачи и угрожают безопасности полетов. Прежде чем принять решение или отдать приказ, командир должен глубоко все продумать и сделать так, чтобы его хорошо поняли подчиненные. Особенно это касается офицеров штаба — органа, который доводит решения командира до личного состава, организует их исполнение и контроль. Именно четкость и лаконичность решения, своевременность подготовки необходимых документов дают возможность быстро привести в движение все исполнительные рычаги.

В штаб стекается большой поток разнородной информации, которую надо обработать, выбрать из нее главное, чтобы принять оптимальное решение. Научно-технический прогресс дал в руки командира и офицеров штаба хорошее средство, облегчающее работу практически с любым объемом информации, — электронно-вычислительную технику. Она позволяет классифицировать сведения, быстро и с высоким качеством выполнять оперативно-тактические и инженерно-штурманские расчеты, повышать эффективность боевого управления и качество подготовки экипажей и подразделений к выполнению конкретного задания. И эти возможности ЭВМ надо уметь использовать сполна.

Вычислительная техника избавляет человека от утомительных и однообразных операций, помогает быстро проверять прогнозы и предположения, сравнивать различные варианты решений, анализировать их и выбирать лучшее. Интересная и занимательная работа с ЭВМ уже сама по себе повышает творческий потенциал офицера, его интеллект. Освоить электронно-вычислительную технику — дело не простое. Надо прежде всего овладеть специальным машинным языком, основами программирования, алгоритмами различных расчетов, правилами работы, навыками формулирования задачи. Внедрение ЭВМ в практику боевой подготовки и в деятельность штабов — настоятельное веление времени, требование жизни и боевой практики. Офицерскому составу, особенно летному, необходимо осваивать вычислительную технику типа микрокалькуляторов как в ходе командирской учебы, так и самостоятельно. В этом залог дальнейших успехов в овладении боевым мастерством.

В настоящее время в авиационные части поступают высокоэффективные технические средства, обеспечивающие потребности боевой подготовки летного состава, штаба и служб обеспечения, правда, не везде пока в достаточном количестве. Там, где их еще нет, важно обратить внимание на неиспользованные резервы. Например, современные тренажерные системы, предназначенные для тренировки летного состава, или системы для обработки данных и контроля базируются на одноплатных цифровых электронно-вычислительных машинах. Любую из этих систем относительно несложно дооборудовать дисп-



леями, печатающими устройствами, графопостроителями и устройством внешней памяти. Разработав соответствующее математическое обеспечение, можно выполнять различные вычислительные операции: проводить работы по планированию, составлять плановые таблицы полетов, разрабатывать оперативно-тактические расчеты, решать конкретные задачи боевого применения, инженерного и тылового обеспечения. Несомненно, эффективность дорогостоящей техники будет неизмеримо выше, а промахов в организации полетов и их обеспечении меньше, надо только по-хозяйски взглянуть на имеющиеся возможности и использовать их в полной мере.

В связи с этим хочется отметить, что режим экономии материальных средств и ресурсов, а также уплотнение учебного времени в современных условиях приобретают решающее значение. Именно недостатком времени иные командиры объясняют свои промахи и упущения в работе. Действительно, объем решаемых авиаторами задач большой, и с каждым годом он будет увеличиваться. Его катастрофический дефицит возникает, как правило, у тех командиров и начальников, которые не научились грамотно планировать учебный процесс, рачительно относиться к каждой минуте. За примерами не надо далеко ходить.

В штабах частей и подразделений на видном месте вывешивается расписание занятий, утвержденное соответствующими начальниками. Предполагается, что этот документ будет выполняться неукоснительно. В действительности же нередко классы, в которых по плану должны проводиться занятия, пустуют, тренажер также бездействует. Случается такое потому, что одни командиры попросту забывают уточнить накануне, чем должны заниматься их подразделения, другие решают текущие вопросы. В то же время иные офицеры штаба считают, что достаточно составить или проверить расписание занятий, а контроль — дело того, кто обязан его выполнять. Глубокое заблуждение! Прежде всего штаб призван следить за четким выполнением плана боевой учебы, подсказывать командиру узкие места в учебном процессе, помогать вовремя устранять, а еще лучше — предупреждать возможные пробелы.

При новом подходе к организации учебного процесса, как показывает опыт многих подразделений и частей ВВС, высвобождается достаточно времени для планомерной, систематической командирской учебы, повышения профессиональных знаний специалистов всех категорий. Это во многом зависит от того, насколько правильно командиры, офицеры штабов и политработники понимают необходимость работы по-новому, насколько четко доведены до сознания исполнителей требования сегодняшнего дня.

Грамотным начальником штаба рекомендовал себя подполковник Н. Карпушкин. Обладая настойчивостью, организаторскими способностями, глубокими знаниями штабного дела, авиационной тактики, возможностей эксплуатации техники, он тщательно готовил материалы для принятия решения. Отчетливо сознавая, что планирование боевой и политической подготовки — многогранный и сложный процесс, от

которого зависит рост боевой выучки авиаторов, активно привлекал к этому командиров подразделений. В тесном контакте с ними рождался реально выполнимый план.

Однако грамотное планирование — это одна сторона дела. Другая, не менее важная — постоянный действенный контроль. Подполковник Карпушкин ни один документ, ни одно запланированное мероприятие не оставлял без внимания. А любое нарушение, отступление от планов рассматривалось в части с глубоким анализом причин. Это хорошая школа для руководителей не только эскадрильи, но и полкового звена. В настоящее время подполковник Н. Карпушкин назначен с повышением в должности.

Существенную помощь личному составу частей и подразделений в выполнении планов боевой и политической подготовки оказывает хорошо налаженное социалистическое соревнование. В его организации и контроле немалая роль принадлежит штабу. Однако отдельные офицеры штабов сторонятся этого дела, считая, что о соревновании должны заботиться главным образом командиры и политработники, партийные и комсомольские организации. А ведь в штаб стекаются все данные о боевой учебе, конкретные цифры и сведения. Значит, есть возможность проводить анализ, вскрывать причины отставания, вырабатывать рекомендации по их устранению. К сожалению, нередко офицеры штабов лишь бесстрастно фиксируют цифры, показатели, а активного участия в мобилизации личного состава на новые успехи, в распространении и обобщении передового опыта не принимают, забывая, что это мощное средство повышения эффективности боевой учебы.

Сегодня нельзя работать по-старому. Времени на раскачку нет. Каждый авиатор должен активно включиться в борьбу с теми негативными явлениями, которые еще мешают быстро продвигаться вперед, к вершинам ратного мастерства. Это значит, что каждый авиационный специалист, какой бы пост он ни занимал, обязан пересмотреть свое отношение к порученному делу, начать перестройку прежде всего с себя. В Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев прямо указал, что «всякая перестройка хозяйственного механизма, как известно, начинается с перестройки сознания, отказа от сложившихся стереотипов мышления и практики, ясного понимания новых задач».

Резервы для повышения эффективности боевой учебы в авиационных частях и подразделениях есть, и немалые. Некоторые из них, как говорится, у всех на виду, но большая часть неиспользованных возможностей требует тщательного осмысления и приведения в действие. Найти их, внедрить в жизнь, добиться в конечном итоге высокой профессиональной выучки и боеготовности в сжатые сроки — в этом сейчас заключается важная задача. Наше продвижение вперед, к вершинам ратного мастерства, будет тем быстрее, чем выше будут дисциплина и организованность, ответственность каждого за достижение намеченной цели. И тем выше будет авторитет наших славных Военно-Воздушных Сил.



5 МАЯ — ДЕНЬ ПЕЧАТИ

## ИНСТРУМЕНТ СОЗИДАНИЯ

День печати ежегодно отмечается в нашей стране с 1922 года. Праздник работников советской прессы был установлен в ознаменование выхода 22 апреля (5 мая) 1912 года первого номера газеты «Правда» — центрального органа нашей партии.

Рабочая общероссийская ежедневная газета «Правда» сыграла огромную роль в политическом воспитании пролетариата, в подготовке Великой Октябрьской социалистической революции. Принципы советской печати, разработанные В. И. Лениным, проверены и подтверждены жизнью, развиты и дополнены новым опытом коммунистического строительства.

С многочисленными материалами, рассказывающими об истории и славном пути первой ежедневной рабочей газеты, можно подробно ознакомиться в одном из залов музея «Подпольная типография ЦК РСДРП 1905—1906 годов». Он находится в Москве на Лесной улице. Здесь собраны ленинские документы по вопросам партийной печати, материалы о деятельности вождей, а также фотографии и автографы правдивов, которые начали это важное пропагандистское дело партии. Особый интерес у посетителей музея вызывает пожелтевший от времени первый номер легендарного издания «Правды», дающий представление об обстановке, в которой рождалась газета. А завершают экспозицию рассказы о современном полиграфическом производстве в нашей стране и тематическая выставка к Дню печати «Печать в выполнении решений XXVII съезда КПСС».

День сегодняшний представлен центральными, республиканскими газетами, журналами с конкретными материалами о социалистическом строительстве, выполнении планов и задач, поставленных съездом. Партийным словом правды печатные издания воплощают указания, содержащиеся в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду партии. «В наше время, полное динамизма и перемен, существенно возрастает роль средств массовой информации... Центральный Комитет видит в них инструмент созидания, выразителя общепартийной точки зрения...» — отмечается в докладе.

На снимке: первый номер газеты «Правда» от 22 апреля (5 мая) 1912 года.



Прием делегатов XXVII съезда КПСС в Военном совете ВВС.

Фото В. СКАЛЬСКОГО.

**БЫТЬ НАЧЕКУ, В ПОСТОЯННОЙ БОЕГОТОВНОСТИ!**

# КОММУНИСТ — ЗНАЧИТ ОТЛИЧНИК

Полковник Г. БЕНОВ, член Военного совета ВВС ПрикВО,  
военный летчик-снайпер

**В** современных условиях, когда вместе с возрастанием роли партии повышается и ответственность каждого коммуниста за принадлежность к ней, за осуществление ее политики, ленинский завет — поднимать звание и значение члена партии выше, выше и выше — звучит для нас особенно актуально. Наше время, грандиозность решаемых задач требуют от коммунистов проявления личной примерности на всех участках своей деятельности, повышения активности, инициативы, деловитости и ответственности.

Коммунист — значит отличник. Этот принцип стал сейчас для нас определяющим. Он означает такое отношение членов партии к порученному делу, которое обеспечивает высокие и устойчивые показатели в ратном труде, образцовое выполнение партийного и служебного долга. Коммунист обязан быть отличником. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев отмечает: «Не бывает авангардной роли коммуниста вообще, она выражается в практических делах».

После съезда в партийных организациях ВВС нашего округа прочно утвердилось правило: глубину идейной убежденности измерять конкретными делами. Иначе говоря, при оценке труда коммуниста учитывать его личную примерность и дисциплинированность, степень участия в общественной жизни, единство

слова и дела, партийную принципиальность, требовательность к себе и другим, объективное и самокритичное отношение к своим делам и поступкам.

Именно так подходят к делу в партийных организациях, где на учете состоят коммунисты Н. Казанцев, А. Фуртес и другие. В частях заметно повысилась воздушная выучка и техническая культура личного состава, классность летчиков и авиационных специалистов. Более ритмично и целенаправленно стала проводиться боевая подготовка экипажей, пар, звеньев, больше внимания уделяется тактике, освоению новых способов уничтожения воздушных и наземных целей в сложной обстановке современного боя.

Настоящим экзаменом профессиональной зрелости стали прошедшие в новом учебном году летно-тактические учения. Решая задачи в обстановке, максимально приближенной к реальной боевой, в тесном взаимодействии с наземными войсками, авиаторы приобрели опыт в осуществлении согласованных, эффективных действий по объектам «противника» в сжатые сроки. Как всегда, в первых рядах борцов за высокое качество боевой учебы идут члены и кандидаты в члены партии.

На XXVII съезде КПСС отмечалось, что большое значение в обеспечении авангардной роли коммунистов имеют их высокая ответственность, деловая, общественно-политическая активность,

инициатива и чувство нового. Это позволяет успешно решать самые трудные задачи. Коммунисты составляют первую шеренгу, по которой равняет шаг весь коллектив. Там, где они на высоте, где занимают авангардную роль, — дело спорится, достигаются успехи в ратном труде.

Сегодня, в свете требований XXVII съезда КПСС, важно посмотреть, как каждый коммунист выполняет свой партийный и служебный долг, каковы его идейная закалка и нравственные устои, показывает ли он беспартийным образец для подражания. К сожалению, в этом деле имеется еще немало недостатков.

В части, где секретарем партийного комитета подполковник В. Кикоть, в последнее время снизились результаты в боевой и политической подготовке. Еще не все коммунисты этой партийной организации помнят о своей личной ответственности за повышение качества боевой учебы, укрепление воинской дисциплины. Некоторые коммунисты вообще не являются образцом в службе, не спешат занять принципиальную позицию.

К сожалению, подобное наблюдается и в некоторых других партийных коллек-

тивах. Встречаются офицеры, которые мирятся с нарушениями дисциплины, проходят мимо фактов послаблений и упущений в боевой подготовке, не задумываясь о том, как сами выглядят в глазах окружающих. Бывает также, что некоторые коммунисты, в том числе и руководители, перестают считаться с мнением товарищей, а замечания, справедливую критику рассматривают как подрыв авторитета, вместо того чтобы сделать для себя правильные выводы.

Естественно, об авторитете члена партии, чьи слова расходятся с поступками, не может быть и речи. Разве мог, например, пользоваться уважением у личного состава бывший командир эскадрильи подполковник Е. Машевский, допускавший злоупотребления служебным положением? Конечно нет. Не случайно его исключение из рядов КПСС и понижение в должности в коллективе были восприняты с удовлетворением.

Некоторые коммунисты-руководители утрачивают свои партийные качества. Как правило, такое случается в тех партиорганизациях, где сложилась атмосфера благодушия, принижен спрос за соблюдение уставных обязанностей члена КПСС, отсутствует деловая критика и самокритика, а позиция принципиальных коммунистов не находит поддержки.

Помня об этом, коммунисты-руководители ВВС округа стараются постоянно быть в гуще событий. И это правильно.



Ведь там, где умеют вызвать людей на заинтересованный, открытый разговор о том, что радует и что волнует, где всегда поддерживают деловую мысль, добрый почин, царит здоровая нравственная атмосфера, успешно решаются задачи боевой и политической подготовки. И наоборот, отступления от уставов, нарушения требований воинской дисциплины чаще всего происходят именно там, где командир, политработник, другие должностные лица не вникают по-настоящему в проблемы, волнующие личный состав, не знают истинного положения дел, не оказывают на него должного воздействия.

В Вооруженных Силах давно укоренилась добрая традиция: чем труднее обстановка и сложнее задачи, поставленные перед коллективом, тем активнее используют слово и личный пример коммунисты. И это закономерно, поскольку коммунист, как отмечалось на апрельском (1985 г.) Пленуме ЦК КПСС, оценивается по его поступкам и делам. Других критериев нет и вряд ли могут быть. Проверенный жизнью принцип — судить о людях не по словам, а по конкретным результатам их труда — должен соблюдаться в каждой партийной организации.

XXVII съезд КПСС остро поставил вопрос о дальнейшем повышении эффективности работы, проводимой партийными организациями. Долг политорганов, парткомов и бюро, партийных активистов — всемерно создавать в парторганизациях атмосферу взаимной требовательности, нетерпимости к нарушениям воинской дисциплины, людям допускающим послабления в работе, чванство и высокомерие, злоупотребляющим спиртным.

Между тем, как показывают факты, в некоторых партийных организациях все еще допускают неоправданный либерализм даже в тех случаях, когда человек позорит звание коммуниста. Видимо, люди сердцем не прочувствовали еще тех требований, которые партия предъявляет сейчас к своим членам. К примеру, партийная организация части долгое время не принимала мер к коммунисту подполковнику Ф. Парыгину, который халатно относился к своим обязанностям, не соблюдал этических норм поведения. И только после вмешательства политического отдела ВВС округа был рассмотрен вопрос о целесообразности пребывания этого коммуниста в занимаемой должности.

В арсенале партийных организаций немало средств для обеспечения авангардной роли коммунистов, и все они сегодня должны использоваться активнее. Одно из них — контроль и проверка исполнения. Давно подмечено, что контроль дисциплинирует людей, повышает их ответственность за порученное дело, за выполнение принятых решений. Это тем более важно сейчас, когда время диктует необходимость перестроить стиль работы, настроиться на сложные задачи, которые решают сегодня партия и советский народ. Это особенно относится к руководителям, которые обязаны быть в курсе всех дел возглавляемых ими коллективов, знать настроение людей, их нужды и запросы, уметь предвидеть развитие событий, обладать чувством нового.

В основе чувства нового, как известно, лежит инициатива, творческий подход к делу, непримиримость ко всему косно-

му и рутинному, к шаблону и формализму. Поэтому каждый командир независимо от ранга обязан настойчиво искать такие методы и приемы руководства, которые обеспечили бы выполнение плана боевой и политической подготовки, социалистических обязательств с наилучшими конечными результатами без чрезмерных напряжения и затрат сил и средств.

Для многих офицеров ВВС нашего округа понятие чувства нового неотъемлемо от обеспечения передовой роли коммуниста. Таких руководителей отличает подлинно новаторский подход к решению стоящих перед ними задач. Среди них — офицер В. Михайлов. Личный состав, возглавляемый им до последнего времени, должен был завершить освоение сложного авиационного комплекса. В процессе учебы в полной мере проявились организаторские способности командира, находчивость и смекалка, умение воодушевлять людей на творческий труд. С помощью своих заместителей, партийной и комсомольской организаций офицер В. Михайлов внедрил немало методических новинок, которые позволили коллективу успешно решить поставленные задачи и завоевать по итогам прошедшего учебного года переходящее Красное знамя Военного совета округа. Сейчас В. Михайлов назначен на вышестоящую должность.

В деловом подходе к решению поставленной задачи, принципиальном отношении коммуниста к партийному долгу и видится активная позиция члена партии, отождествляемая с понятием «быть впереди». Однако было бы неверно говорить, что у нас проблема личной примерности решена. К сожалению, встречаются еще офицеры, которые, достигнув определенного рубежа, успокаиваются, теряют вкус к передовому, прогрессивному, превращаются в пассивных исполнителей. Причина тому — низкая профессиональная компетентность, которая рождает равнодушие и ведет к потерям в реализации творческих возможностей личности, принижает ее, что неизбежно оборачивается моральными и материальными издержками в боевой учебе.

Военный совет, командиры, политорганы, партийные организации ВВС округа, исходя из требований ЦК КПСС, ведут постоянную борьбу с подобными недостатками, заботятся о воспитании у каждого коммуниста, особенно руководящего состава, умения проявлять разумную инициативу, брать на себя ответственность, доводить намеченное до конца.

Работать еще есть над чем. Так, некоторые руководители не торопятся сделать шаг вперед, внести коррективы в свою практическую деятельность. Это приводит к тому, что учеба в возглавляемых ими подразделениях проводится без учета особенностей современного боя, в упрощенной обстановке, позволяющей одерживать легкие победы над условным противником. Есть еще коллективы, в которых до сих пор не могут или не хотят использовать всех возможностей тренажеров, не чувствуют разницы, которая должна быть в полетах, скажем, командира полка и командира звена. Отдельные командиры эскадрильи ошибочно полагают, что боевая готовность — это прерогатива вышестоящих штабов. Подобная точка зрения просто вредна. Высокая боевая готовность — это конечный результат всей

работы, дело чести каждого воина.

Боевая учеба — активный и целенаправленный процесс. Одно из его направлений — «непрерывное обновление и расширение арсенала научно обоснованных, хорошо зарекомендовавших себя на практике форм и методов обучения и воспитания воинов. Нужно решительно бороться с нерациональным использованием учебного времени, со всякими проявлениями консерватизма, инертности мышления.

Вспоминается в связи с этим выступление коммуниста В. Клевцова на одном из партийных собраний. Убедительно и доказательно говорил он о достижениях личного состава в боевом применении. Впечатляющим было выступление. Оно натолкнуло на мысль внимательно изучить, как в части использовался каждый полет для повышения боевого мастерства летчиков, какую роль сыграла партийная организация, чтобы привить летному составу чувство личной ответственности за конечный итог вылета. Но оказалось, что эффективность учебы в коллективе не так уж высока: не каждый летчик показывал должные результаты в боевом применении. Были случаи, когда летчики привозили неиспользованные боеприпасы, получали низкие оценки по бомбометанию. К тому же имели место упущения в методике, тактике, психологической подготовке летного состава.

Главная причина недостатков заключалась в том, что партийная организация не смогла быстро учесть новые требования в боевой подготовке, более принципиально оценить уровень подготовки воздушных бойцов. Тем не менее коммунист Клевцов не упомянул об этих проблемах. И, видимо, потому, что в этом коллективе сохранилась привычка не выносить сор из избы. Разве это по-партийному? Дух нынешнего времени требует не самовосхваления, а принципиального вскрытия и устранения недостатков.

В Политическом докладе XXVII съезду КПСС отмечается: «Никакой перестройки, никакого перелома произойти не может, если каждый коммунист, особенно руководитель, не поймет огромного значения практических действий, которые только и могут двигать жизнь вперед, повышать эффективность труда. Нельзя разменивать организаторскую работу на словоблудие и говорильню на многочисленных заседаниях и совещаниях».

Высокие партийные качества воспитываются у коммунистов в процессе практической работы. Очень важно сделать так, чтобы в партийных организациях внимательно анализировали вклад каждого коммуниста в решение задач боевой и политической подготовки, укрепление дисциплины и сплочение воинских коллективов, способствовали пониманию того, что его образ жизни, поведение имеют большое значение для воспитания воинов-авиаторов. Коммунист обязан быть отличником.

Партия предъявляет к армейским коммунистам ленинское требование — быть всегда первым там, где опаснее и труднее, где решается успех дела. Личный пример, вдохновляющее слово, самоотверженность и бескорыстие в борьбе за интересы народа и государства, устремленность — важнейшие условия успешной деятельности каждого бойца партии.

# ДИСЦИПЛИНА РУКОВОДСТВА ПОЛЕТАМИ

**Полковник В. НЕУЧЕВ,**  
военный летчик первого класса

**З**адача организации и проведения полетов без происшествий и предпосылок к ним всегда предъявляла высокие требования к руководителям полетов и людям, участвующим в управлении ими и их обеспечении.

Как известно, руководитель полетов должен уметь быстро и всесторонне оценивать непрерывно меняющуюся воздушную и наземную обстановку, четко управлять действиями экипажей с помощью имеющихся в его распоряжении средств управления и обеспечения, принимать грамотные решения в экстремальной обстановке и помогать экипажам в особых случаях, всегда строго соблюдая дисциплину полетов.

Опыт показывает, что психологическая стойкость летчика, особенно в нештатной ситуации, во многом зависит от нервно-эмоционального состояния руководителя полетов, его умения вовремя дать правильную команду, поддержать экипаж добрым словом, помочь разобраться в обстановке и прийти к правильному решению. В свою очередь спокойствие и выдержка руководителя полетов обусловлены морально-психологическим состоянием находящихся в воздухе экипажей. Иначе говоря, психологический климат взаимоотношений в звене «летчик — руководитель полетов» следует рассматривать только в диалектическом единстве и при определяющей

роли последнего, его высокой дисциплинированности и инициативности.

Бывают случаи, когда, попав в усложненную воздушную обстановку, летчик начинает нервничать, чаще обычного запрашивает по радио СКП. Это вызывает порой нежелательную ответную реакцию. Однако, какой бы сложной и насыщенной ни была обстановка, руководитель полетов обязан оставаться спокойным и рассудительным, своевременно оказывать помощь каждому, кто в ней нуждается. Особую напряженность руководитель полетов испытывает тогда, когда требуется оказать помощь экипажу немедленно. В эти мгновения умственная и эмоциональная нагрузка настолько велика, что может привести к потере самоконтроля, растерянности, а это в свою очередь чревато усугублением обстановки в воздухе и на земле. И наоборот, спокойствие, выдержка, трезвая оценка ситуации помогают принимать точные решения.

Однажды подполковник А. Зимин преднамеренно прекратил взлет. Дело в том, что, наблюдая за разбегом самолета, руководитель полетов подполковник В. Пузанов обратил внимание на необычное свечение пламени форсажа. Он запросил по радио экипаж, но ответа не получил, поскольку ничего подозрительного летчик не обнаружил. Руководитель оказался перед выбором. Позже подполковник В. Пузанов рассказал, что в на-

чале разбега самолета он заметил неожиданное изменение цвета пламени. Затем услышал нехарактерный гул двигателя. По всем данным самолет вскоре должен был оторваться от земли. Что делать? Если выключился форсаж — летчик не должен прерывать взлет, если же упали обороты, руководитель полетов обязан немедленно дать команду отсечь двигателя, применить аварийное торможение и выпустить тормозной парашют... И Пузанов скомандовал: «Выключи форсаж и двигатели! Тормози!»

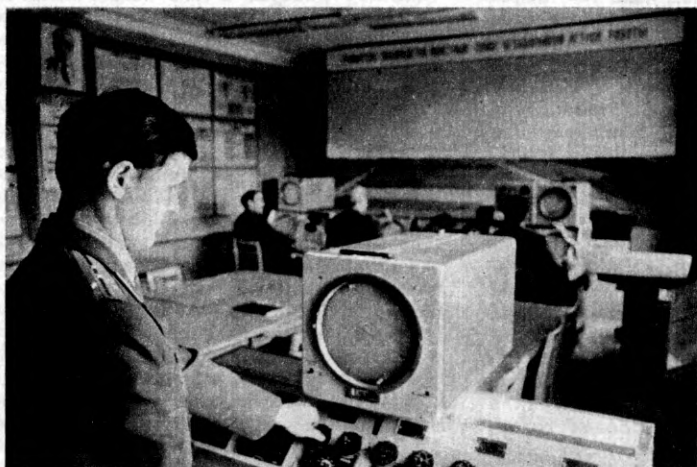
Несомненно, в этом случае летчик испытал большое эмоциональное напряжение. Но не меньшей психологической нагрузке подвергся и руководитель полетов. Тем не менее он в считанные секунды разобрался в сложной и противоречивой обстановке и принял единственно верное решение. Замешкайся он на миг, трудно сказать, что бы могло произойти в дальнейшем. Быстрота реакции, умение сразу отключиться от всех других раздражителей, выдержка, хладнокровие и решительность, основанные на строгом соблюдении требований руководящих документов, позволили при исключительном дефиците времени предотвратить возможное происшествие.

Любой особый случай, угрожающий безопасности полета, разумеется, вызывает огромные нагрузки на психику летчика и руководителя полетов. В такой обстановке очень важно не допускать спешки, нервозности, необоснованных команд и уж тем более недисциплинированности, которая может выражаться в неисполнительности, грубых радиопереговорах, которые отрицательно сказываются на психологической устойчивости экипажа, находящегося в затруднительном положении.

Как-то после выполнения задания в сложных метеоусловиях подполковник А. Тетерин по команде офицера боевого управления вызвал машину в район расчетного разворота. После передачи управления руководителю зоны посадки летчик по команде начал разворот на посадочный курс. Выполнив его, он усомнился в показаниях радиоконспекта, но руководителю полетов об этом не сообщил. Более того, для уточнения своего местоположения бортовыми и наземными средствами навигации не воспользо-

Группе руководства полетами большую помощь в подготовке оказывают регулярные занятия на специальных тренажерах. На снимке: помощник руководителя полетов капитан А. Горбачев, руководитель зоны посадки капитан В. Кренский,

штурман командного пункта капитан А. Ильин, руководитель полетов подполковник В. Гаранин и дежурный штурман КП старший лейтенант И. Зарубин (слева направо) отрабатывают порядок действий в особых случаях. Фото А. ДЖУСА.





вался и доложил, что находится на посадочном курсе. Между тем самолет удалялся от аэродрома.

В свою очередь руководитель зоны посадки, не наблюдая на экране локатора отметки от самолета, разрешил летчику снижение и выдавал ему ложную информацию. Наконец, убедившись в своих неправильных действиях, он скомандовал летчику выполнить разворот.

Уловив в голосе руководителя полетов тревогу и думая, что находится на посадочном курсе, летчик не выполнил команду. Только после того, как ему приказали включить сигнал «Бедствие» и развернуться, летчик выполнил разворот на привод.

В данном случае командир экипажа и особенно группа руководства полетами выглядели далеко не лучшим образом. Вместо того чтобы оказать помощь, руководитель зоны посадки своей неуверенностью, нервозностью, незнанием обстановки поставил летчика в весьма затруднительное положение.

В психологическом взаимодействии экипажа и руководителя полетов важное значение имеют дисциплинированность, атмосфера особой доверительности и уважения. Здесь многое зависит от четкости, лаконичности и ясности радиокоманд, доброжелательного, спокойного тона. Прямо скажем, по интонации доклада можно определить в какой-то мере психологическое состояние летчика. Если он видит в руководителе своего старшего товарища, от которого нечего тайть, он безбоязненно сообщает о своих затруднениях или сомнениях, не думая о последующих разносах, которые нет-нет да еще, к сожалению, случаются.

Иногда от руководителя полетов можно услышать примерно такое: «Уточните расчет, кажется, идете с недолетом» (летчик, естественно, увеличивает обороты двигателя), затем: «А теперь будет перелет». Надо ли говорить о том, что такая информация не помогает летчику, а мешает ему, усугубляет ошибку, а может быть, даже способствует ее возникновению. Чаше всего многословные малоопытные руководители, которые перед посадкой стараются рассказать летчику все, что нужно и не нужно. В таких случаях авиаторы шутят: «Вот и началась предварительная подготовка». В самом деле, многословие ничего не приносит, кроме вреда, поскольку эфир загружен до предела: одни не могут доложить о завершении важного этапа полета, другие — выйти на связь с КП или друг с другом в групповом полете. Когда непрерывно работают передатчики, до нарушения мер безопасности, как говорится, рукой подать.

Главными, на наш взгляд, определяющими личность руководителя полетов качествами должны быть его прочная методическая и техническая подготовка, дисциплинированность, твердая воля, умение управлять собой, особенно в экстремальной обстановке при остром дефиците времени, знание уровня профессиональной и психологической подготовки членов экипажей, стремление постоянно быть в курсе всех дел на земле и в воздухе. Курс этого в немалой степени зависит дисциплина, а значит, и безопасность полетов.

Как-то во время ночных полетов и без того сложные метеоусловия над аэродромом начали резко ухудшаться. Руководитель полетов подполковник В. Ереско принял решение отправить находив-

шиеся в воздухе самолеты на запасной аэродром, в районе которого была нормальная погода. Одного не учел руководитель — перед началом полетов не убедился, как этого требуют руководящие документы, в готовности данного аэродрома и группы руководства к приему самолетов. В результате первый заходивший на посадку экипаж вынужден был сделать несколько заходов, пока были задействованы все радиотехнические средства посадки. Здесь надо отметить, что подать команду на отправку самолетов на запасной аэродром — деловесма ответственное и требует от руководителя полетов определенной решительности. Решение подполковника Ереско было совершенно правильным и диктовалось прежде всего здравым смыслом, чувством высокой ответственности за безопасный исход полетов.

К руководителю полетов стекается огромный поток различной информации, 85 процентов которой он воспринимает визуально. И если его психика недостаточно приспособлена к резким перепадам внешних раздражителей (стрессоров), то, как утверждают авиационные медики и психологи, первоначально возникшая реакция тревоги может перейти к «стадии сопротивления», а далее и к «стадии истощения». Иначе говоря, можно потерять контроль за своими чувствами и поступками. Это особенно опасно, когда в районе аэродрома скапливается большое количество самолетов, экипажи которых ждут грамотного решения земли. Независимо от того, какой опыт работы имеет каждый член группы руководства полетами, всю полноту ответственности за безопасность на земле и в воздухе несет руководитель полетов. Это значит, что в любой момент он может взять на себя управление в любой зоне, подстраховать любого из руководителей. А для этого в группе руководства полетами должны быть налажены тесное взаимодействие, взаимное доверие и взаимопонимание, нужные дисциплинированность и исполнительность. Каждый, кто держит в руках микрофон, должен глубоко сознавать, какая ответственность лежит на его плечах за безопасность полетов, и создавать такую обстановку, в которой легко управлять и уверенно летать.

В связи с этим хочется подчеркнуть, что очень важно не спешить давать указания по радио, а сначала оперативно и обстоятельно во всем разобраться. В противном случае может возникнуть ситуация, подобная той, которая случилась на одном из аэродромов во время ночных полетов.

Чтобы обеспечить посадку очередного самолета, руководитель полетов подполковник В. Жуков поспешил дать летчику, заканчивавшему пробег, команду об освобождении полосы, а вслед за этим — об экстренном торможении. В результате на самолете разрушились пневматики основных стоек шасси. Так поспешные ошибочные действия и некавалифицированные команды руководителя полетов создали аварийную обстановку на ВПП.

Руководителями полетов назначаются, как правило, дисциплинированные, опытные и волевые командиры и начальники. Но и у них есть предел физических и психологических возможностей. Особенно большой нагрузке подвергается память. Приходится помнить, где, на каких участках маршрута или рубежах

и какие находятся экипажи, очередность выхода их на глиссаду снижения или на привод, множество других разнообразных сведений, которые удерживать в голове совсем не просто. К сожалению, на это порой никто не обращает внимания. Между тем, как показывает опыт, именно из-за загруженности внимания и памяти, неумения в сложной ситуации отключиться мгновенно от всего, что с ней не связано, некоторые руководители допускают ошибки, неточности, проявляют нервозность, отступают от требований дисциплины полетов. Случаются даже эмоциональные срывы.

Можно утверждать, что качество управления полетами прямо зависит как от психологических особенностей руководителей полетов, так и их профессиональной подготовки, требовательности и натренированности. Например, исследованиями доказано, что после одной тренировки время реакции руководителя на обстановку составляет около десяти секунд, а количество ошибочных команд — более половины. После четырех тренировок время реакции составляет 5–10 секунд, а ошибки — не более чем в 10 процентах от всех поданных команд.

Во многих частях сейчас используются групповые занятия с моделированием сложных этапов полетных заданий. В них участвуют летный состав и вся группа руководства на своих рабочих местах. Это позволяет создать обстановку, близкую к реальной. Модель острой ситуации при дефиците времени вызывает определенную эмоциональную реакцию у членов ГРП, помогает выработать необходимые психологические качества и навыки в управлении.

При подготовке к полетам членам группы руководства очень важно соблюдать режим труда, отдыха, питания, который влияет на работоспособность. Это особенно заметно на завершающем этапе летной смены. Конечно, к концу работы устают все: летный состав, техники, инженеры, младшие авиаспециалисты, водители спецмашин. Но члены группы руководства полетами испытывают особую усталость: просидеть подряд шесть часов под постоянным эмоциональным напряжением, сохраняя при этом твердость духа, ясность ума и высокую работоспособность, может далеко не каждый. В связи с этим, думается, следует на последний час полетов планировать минимум вылетов, чтобы уменьшить психологическую нагрузку. Очень важно перед летной сменой создавать ГРП такие условия, чтобы люди не решали сложных служебных или бытовых проблем, чтобы все их помыслы были направлены на одно — четкое исполнение своих обязанностей.

К окнам КДП обращают летчики свой взор перед взлетом. Выходя на связь, они мысленно видят перед собой человека с микрофоном в руках, ждут от него точных, лаконичных, исчерпывающих указаний, а в минуту испытания — доброго совета и дружеской поддержки, которые помогут принять правильное, а возможно, и единственное решение. Сложен и ответственный труд руководителя полетов. Он требует к себе пристального внимания, особенно с точки зрения профессионально-психологической подготовки. И чем лучше подготовлен руководитель к управлению полетами, чем дисциплинированнее он, тем выше их качество и безопасность.

Яркая биография у делегата XXVII съезда КПСС коммуниста Георгия Тимофеевича Берегового. В ней, как в зеркале, отражен славный героический путь, пройденный нашим народом под руководством ленинской партии от Великого Октября до наших дней, ознаменованный выдающимися победами на земле и в космосе.

Вырос Георгий Тимофеевич в Енакиеве — городе шахтеров и металлургов. Детство его совпало с небывалыми событиями: появились первые тракторы на полях колхозов, строились Магнитка, Днепрогэс и метрополитен в Москве, предпринимались штурм стратосферы и первые экспедиции в Арктику. Это было время, когда создавалась и расправляла могучие крылья советская авиация. По всей стране гремели имена первых Героев Советского Союза. Мир еще переживал эпопею спасения челюскинцев, а город взволновало другое известие: экипаж самолета АНТ-25, возглавляемый М. Грозовым, установил мировой рекорд беспосадочного полета. Затем вновь сенсация — беспосадочный перелет В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова

# Призвание

Полковник С. ЕГУПОВ

на самолете АНТ-25 по маршруту Москва — Северный полюс — Америка. О героях, прославивших нашу Родину как великую авиационную державу, Георгий немало слышал от старшего брата Виктора, работавшего в тридцатых годах в Енакиевском аэроклубе.

Авиацией Георгий заболел с десяти лет. Занимался авиамodelизмом, участвовал в соревнованиях, а когда в Енакиеве открылась детская техническая станция, он стал инструктором, помогал оверстникам разбираться в конструкциях авиамodelей. И страшно гордился таким доверием. А было ему тогда двенадцать лет.

После восьми классов пошел работать учеником электрослесаря на металлургический завод. Пошел не случайно. Знал, что многие рабочие этого завода посещают аэроклуб. Выходил из дома затемно: с пяти до семи утра полеты. Потом бежал на завод, а с шести вечера — снова в аэроклуб на теоретические занятия.

С планера Георгий пересел на самолет. Затем поступил в Луганское авиационное училище имени Пролетариата Донбасса. Стал военным летчиком. Осуществлялась его мечта: он сел за штурвал бронированного штурмовика Ил-2, вооруженного помимо бомб, пушек и пулеметов реактивными снарядами (недаром этот самолет фашисты прозвали «черной смертью»). Назначение получил на Калининский фронт.

— Здесь, — вспоминает Георгий Тимофеевич, — звучали имена, которые я впервые услышал еще в мальчишеские годы и полюбил: Громов и Байдуков. Громов оказался командующим 3-й воздушной армией, в рядах которой мне предстояло сражаться, а Байдуков командовал одной из ее дивизий. Два прославленных летчика страны, два Героя Советского Союза, жизнь которых я решил взять для себя за образец!

О себе Георгий Тимофеевич говорит скупой:

— Воевал на Калининском, Центральном, Степном, 1-м и 2-м Украинских фронтах. Половину войны прошел с боевыми друзьями в авиационном корпусе, которым командовал Герой Советского Союза Николай Петрович Каманин. Первый вылет совершил под Ржевом, последний — под чешским городом Брно. Что же касается боевой работы, то ее для наших «илов» хватало: налеты на фашистские аэродромы, обработка вражеских коммуникаций, уничтожение артиллерийских и зенитных позиций...

В двадцать три года Г. Береговой заслужил высокое звание Героя Советского Союза. 186 боевых вылетов — таков его личный счет мести врагу за нарушенную мирную жизнь советских людей, поруганную землю, погибших друзей-однополчан.

После войны вновь встал вопрос: кем быть? У отважного летчика появилась новая заветная цель — стать испытателем авиационной техники. И он стал им. За шестнадцать лет увлекательной, полной риска работы Георгий Тимофеевич испытал самолеты 63 типов. Случалось в те годы и грустное, и радостное.

— Особые мысли и чувства, — рассказывает Георгий Тимофеевич, — конечно, вызвали у меня те полеты, которые могли стать по какой-то причине последними. Такие полеты в жизни летчиков-испытателей встречаются — это не секрет. Однажды я работал с новой машиной, и вдруг у нее заклинило стабилизатор. Видимых причин этого не обнаружил, но самолет стал неуправляем. Не буду говорить о своих ощущениях в том полете. Делал все для того, чтобы спасти образец новой машины. Это удалось. Конструктивный недостаток был устранен, а мне достался бесценный опыт подобной посадки. И именно он помог мне избежать катастрофы в другом случае.

Родина отметила самоотверженный труд Г. Берегового: в 1961 году ему было присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

И вот Юрий Гагарин открыл эру полетов человека в космос. Опять мечта — горячая, не дающая покоя: стать космонавтом.

Когда Береговой пришел в Центр подготовки космонавтов, за спиной у него было сорок три прожитых года, в их числе двадцать восемь лет летной практики. Когда рассматривали его рапорт, кого-то смутил возраст. Все отобранные кандидаты оказались на десять, а то и более лет моложе... С тем же встретил Берегового и генерал Н. Каманин.



Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА.



— Понимаю, все понимаю! — сказал он, внимательно прочитав рапорт. — Но у меня приказ: брать не старше тридцати лет...

Однако отступить Береговой уже не мог — и добился своего. Вновь учеба, тренировки, труд, труд, труд. Будущий космонавт оказался человеком напористым, необычайного трудолюбия. Каждое утро его видели на беговых дорожках, специальных снарядах, батуте, в бассейне. Буквально через полгода Георгий Тимофеевич сбросил почти десять килограммов, обрел высокую подвижность, стал мастерски работать на снарядах. Таким проявил он себя и в изучении космической техники, в тренировках на тренажерах. И комиссия дала ему «добро».

В октябре 1968 года вслед за В. Комаровым он продолжил испытание нового корабля «Союз-3». Корабль отличный! Он имеет очень большую перспективу в дальнейшем исследовании космического пространства. Такую оценку дал «Союзу» Георгий Тимофеевич.

Четырнадцать лет Береговой руководит Центром подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина. Умелый организатор и воспитатель, человек, умудренный большим жизненным и профессиональным опытом, он продолжает осваивать космос — на сей раз силами своих питомцев. В осуществленных за эти годы пилотируемых космических полетах, в обширной программе выполненных в ходе их исследований, испытаний и экспериментов немалая доля труда коммуниста Берегового. Он участвует в партийной и общественной работе, регулярно выступает с докладами на собраниях партийного и комсомольского активы Центра, на партийных собраниях в отделах, службах. Георгий Тимофеевич часто читает лекции на занятиях по политической подготовке, делает сообщения на теоретических, научно-практических конференциях. Ярko, умело, убедительно пропагандирует он достижения советской пилотируемой космонавтики в нашей стране и за рубежом. Встречает многочисленные делегации, посещающие ЦПК и его музей. Активно участвует во многих культурно-массовых мероприятиях, проводимых в Звездном городке.

Не в характере Георгия Тимофеевича довольствоваться достигнутым. Он постоянно напоминает космонавтам, всем специалистам Центра о необходимости совершенствования своей работы, повышения качества обучения и подготовки космонавтов, отдачи от каждого пилотируемого космического полета, мужественного преодоления трудностей на пути дальнейшего освоения космического пространства. Большое внимание уделяет он углублению научных исследований, развитию учебно-лабораторной и тренажной базы Центра.

Коммунист Береговой был делегатом XIV, XV, XVI съездов КПСС. Он является председателем Центрального правления Общества советско-польской дружбы. Ветеран Великой Отечественной войны ведет большую военно-патристическую работу с войнами армии и флота, комсомольцами и молодежью, руководит комсомольской военно-спортивной игрой «Орленок». Идти в ногу со временем — таков девиз делегата XXVII съезда ленинской партии дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР генерал-лейтенанта авиации Георгия Тимофеевича Берегового.



Фото С. РЕВИНА.

## СТАНЦИЯ НАЗНАЧЕНИЯ — «МИР»

— Старт космического корабля «Союз Т-15», — подводит итог работы Государственной комиссии ее председатель, — назначен на 13 марта 1986 года на 15 часов 33 минуты 7 секунд по московскому времени. Основной экипаж утверждается в составе: командир — дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР полковник Кизим Леонид Денисович, бортинженер — Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР товарищ Соловьев Владимир Алексеевич.

И вот мы на старте. Отсюда 29 лет назад ушел в космос первый искусственный спутник Земли, а через четыре года — первый космонавт планеты Юрий Алексеевич Гагарин. Сегодняшний день здесь тоже особенный. С утра выглянуло солнце, остановив погодную чехарду предыдущих дней. Подумал: «Это хорошее предзнаменование». И тут же вспомнил любимую поговорку Кизима: «Мы не суеверны, но не будем спешить».

На лицах ученых, конструкторов, специалистов, собравшихся на наблюдательном пункте, — озабоченность. Только что закончил работу XXVII съезд КПСС, и все они, естественно, испытывают особую ответственность за исход первой после партийного форума экспедиции в космос. Вспомнились и встречи с экипажем в Звездном городке в прошлом месяце. График подготовки космонавтов был настолько плотным,

что поговорить спокойно удавалось лишь поздно вечером. Объем предстоящей работы необычайно широк, а времени, как всегда, не хватает. Может быть, поэтому на пресс-конференции в гостинице «Космонавт» один из корреспондентов спросил командира экипажа:

— Что вы еще не успели сделать?

— Выспаться!

— А какая у вас любимая песня?

— «Земля в иллюминаторе, земля в иллюминаторе...», — негромко пропел Леонид Денисович и, немного помолчав, добавил: — Мы и работаем ради жизни на Земле.

А ведь действительно, главным объектом советских космических исследований по-прежнему остается наша планета. Ее изучение из космоса с каждым годом дает все большую пользу народному хозяйству, служит познанию и практическому освоению сил и законов природы в интересах человека труда, в интересах мира на Земле.

...«Ключ на старт!» — прервала мои размышления команда пускающего. Трудно привыкнуть к этим всегда волнующим секундам, а еще труднее передать ощущение от выстрела-вспышки и нарастающего за ним рева ракетных двигателей. Доброго вам пути, «Маяки»!

Первая «остановка» у них была через два дня. Ее название — станция «Мир».

Полковник В. ГОРЬКОВ, спец. корр. журнала «Авиация и космонавтика». Байконур.

Полковник Е. ТОМИЛИН

Операции, проведенные Советскими Вооруженными Силами в первые месяцы Великой Отечественной войны, сразу же поставили вопрос об изыскании эффективных форм и способов борьбы нашей авиации с резервами противника. Масштабы перегруппировок войск и готовившихся контрударов врага имели при этом определяющее значение. Так, если перегруппировка фашистских войск приобретала оперативно-стратегическое значение, советское командование осуществляло специальные воздушные операции. Но чаще всего удары по резервам авиация наносила в рамках фронтовых наступательных операций в форме повседневных боевых действий. Первые воздушные операции по уничтожению крупных группировок войск противника и нарушению маневра его резервов были проведены в августе — сентябре 1941 года.

В середине августа гитлеровское командование в целях окружения войск Юго-Западного фронта, оборонявшихся в районе Киева, привлекло 2-ю танковую группу и 2-ю полевую армию из группы армий «Центр». Обладая многократным превосходством в силах, враг прорвал оборону советских войск. Его танковые и моторизованные части стали продвигаться в направлении на Могилев, Гомель, Рославль и Стародуб. Ставка ВГК приняла решение провести воздушную операцию по уничтожению войск 2-й танковой группы.

В операции участвовали ВВС Брянского и Резервного фронтов, часть сил дальнебомбардировочной авиации и 1-я резервная авиагруппа — всего 450 самолетов. В соответствии с планом операции бомбардировщики и штурмовики крупными группами в сопровождении истребителей должны были громить танковые колонны на дорогах. В целях непрерывного воздействия на врага перед дальними бомбардировщиками ставилась задача наносить удары ночью. Утверждая план воздушной операции, Верховный Главнокомандующий подчеркивал: «Надо бить колонны противника непрерывно, волна за волной, весь день с утра до темноты».

С 29 августа по 3 сентября советская авиация наносила удары по танковым и моторизованным частям гитлеровцев в районе Унечи, Стародуба, Новгорода-Северского, совершив более 4 тысяч самолето-вылетов. В результате врагу был нанесен ощутимый урон в живой силе и технике. Темпы наступления 2-й танковой группы фашистов несколько снизились.

И все же, хотя действия авиации отличались достаточно высокой результативностью, цели воздушной операции полностью достигнуть не удалось. Это объяснялось, во-первых, тем, что не было достаточного количества сил авиации, во-вторых, не хватало летного состава, подготовленного для боевой работы ночью, и, в-третьих, на активности нашей авиации отрицательно сказались сложные метеорологические условия (19, 31 августа и 3 сентября погода была ограничено летной).

Более успешно советская авиация действовала по резервам противника в наступательных операциях второго и третьего периодов Великой Отечественной войны. С поступлением в части самолетов Пе-2, Ту-2, Ил-4, Пе-8, Ил-2 и Ил-10 эта задача решалась более целенаправленно.

В ходе битвы под Курском 3 августа 1943 года войска Воронежского и Степного фронтов рассекли группировку войск противника в районе Харькова и поставили ее под угрозу полного уничтожения. Чтобы восстановить положение, гитлеровское командование начало переброску десяти дивизий с других участков советско-германского фронта. По решению Ставки ВГК с 4 по 12 августа была проведена воздушная операция для срыва выдвижения резервов врага. В ней приняли участие 8, 17, 5 и 2-я воздушные армии и авиация дальнего действия. Первыми по танковым и моторизованным дивизиям, выдвигавшимся из Донбасса, нанесли удары соединения бомбардировщиков и штурмовиков 8-й воздушной армии Южного фронта. Они совершили 1867 самолето-вылетов. В дальнейшем в борьбу включились авиационные соединения и части 17-й воздушной армии Юго-Западного фронта. С 4 по 12 августа они выполнили 4113 самолето-вылетов. Только 4 и 5 августа авиаторы этих воздушных армий разгромили 16 железнодорожных эшелонов и уничтожили на дорогах 28 танков и более 300 автомашин.

С 8 августа начали боевые действия по резервам 5-я и 2-я воздушные армии Степного и Воронежского фронтов. Удары наносились главным образом по танковым и моторизованным колоннам на шосейных дорогах.

Эта операция продолжалась девять дней. Советские летчики совершили более 7100 самолето-вылетов. Гитлеровские танковые и механизированные дивизии не смогли одновременно сосредоточиться в районах Ахтырки и Богодухова и согласованно действовать по нашим войскам, что значительно облегчило Воронежскому фронту решение задачи по отражению контрударов и окончательному разгрому вражеских войск в этих районах.

В июне 1944 года во время Белорусской стратегической наступательной операции гитлеровское командование начало поспешно перебрасывать в районы Витебска, Бобруйска и Минска крупные резервы. Всего с 25 июня по 16 июля в Белоруссию прибыло 15 дивизий и 2 бригады. В сложившейся обстановке советское командование приняло решение провести крупную воздушную операцию по срыву выдвижения оперативных резервов противника. К участию в ней привлекались 8 корпусов авиации дальнего действия. Операция преследовала цель дезорганизовать планомерные железнодорожные перевозки и затруднить подход резервов врага в полосу шириной 700 км от Даугавпилса до Львова.

С 4 по 12 июля соединения АДД совершили более 2600 ночных самолето-вылетов по железнодорожным узлам, станциям и перегонкам. В результате нанесенных ударов и активных действий партизанских соединений и частей в тылу врага движение на железных дорогах в Белоруссии было в значительной степени нарушено, резервы несли большие потери и прибывали к месту назначения с большим опозданием и существенно ослабленными. Об эффективности действий авиации свидетельствуют результаты налетов. Так, в итоге ночных ударов по железнодорожному узлу Брест 7 и 8 июля были разрушены вокзал и паровозное депо, выведены из строя 9 паровозов, мост через реку Муховец, сожжено 30 эшелонов с техникой, боеприпасами и живой силой, уничтожен штаб дивизии. В ходе Белорусской операции авиация дальнего действия подвергла ударам 28 железнодорожных узлов и станций, совершила 9500 самолето-вылетов.

Успешные боевые действия советской авиации по резервам противника на западном стратегическом направлении летом 1944 года способствовали разгрому главной группировки вермахта — группы армий «Центр», освобождению белорусского народа от фашистского порабощения.

Вместе с тем следует отметить, что полностью сорвать железнодорожные перевозки гитлеровцев в ходе воздушной операции не удалось. Это объяснялось тем, что короткие летные ночи не позволяли продолжительное время держать железнодорожные коммуникации противника под непрерывным воздействием авиации. Днем же бомбардировщики действовали ограниченно, и враг успевал ликвидировать разрушения. Кроме того, молодой летный состав не в полной мере был подготовлен к боевой работе в ночных условиях, недостаточно отработывались вопросы освещения целей во время нанесения ударов.

К боевым действиям по вражеским войскам на коммуникациях привлекались фактически все рода авиации. В целях повышения эффективности ударов по малоразмерным, подвижным целям Ставка ВГК в своем приказе от 4 мая 1943 года потребовала от командующего ВВС Советской Армии организовать в каждой воздушной армии по одному штурмовому и истребительному авиационному полку, которые специализировались бы на уничтожении железнодорожных составов, паровозов, цистерн, автоколонн и одиночных автомобилей. Это решение полностью себя оправдало, о чем свидетельствуют результаты боевых действий авиации в Белгородско-Харьковской, Житомирско-Бердичевской, Корсунь-Шевченковской, Яско-Кишиневской, Белорусской, Львовско-Сандомирской, Висло-Одерской, Берлинской и других операциях.

Так, в ходе Корсунь-Шевченковской операции 1944 года в целях деблокаирования окруженной группировки противника готовился нанести сильные контрудары по войскам 5-й танковой, 4-й гвардейской и 53-й армий. В районе Шполы воздушная разведка обнаружила танковую группировку врага. Командующий 5-й воздушной армией поставил задачу 1-й гвардейской штурмовой авиадивизии нанести по ней удар. Особенно напряженными боевые действия авиации были в период с 29 января по 3 февраля. Несмотря на численное превосходство гитлеровской авиации, советские летчики со-



вершили более 2800 самолето-вылетов. Истребительная авиация провела 120 воздушных боев и уничтожила 130 самолетов. Врагу не удалось деблокировать окруженную группировку.

На втором этапе Висло-Одерской наступательной операции весьма эффективно по резервам противника действовали летчики 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта. Когда советские войска прорвали оборону гитлеровцев (12—17 января 1945 года), фашистское командование начало спешно перебрасывать сюда подкрепление с западного и других участков советско-германского фронта. Однако командование фронта приняло меры для уничтожения вражеских резервов по частям. Например, танковый корпус «Великая Германия», переброшенный из Восточной Пруссии, воздушные разведчики обнаружили при выгрузке в районе Лодзи. Благодаря совместным действиям советских летчиков и танкистов корпус так и не успел вступить в сражение. Это позволило советским войскам выйти на тыловой рубеж обороны Жихли, Лодзь, Радомско раньше, чем к нему подошли части гитлеровского танкового корпуса, и преодолеть его с ходу.

Второй и третий периоды Великой Отечественной войны были характерны значительным расширением масштабов применения авиации в борьбе с резервами противника и для срыва его перегруппировок. Если в первый период войны советские ВВС для решения этой задачи произвели около 22 800 самолето-вылетов, то во второй и третий — более 38 700 и около 39 300 соответственно. Это способствовало увеличению размаха наступательных операций Советских Вооруженных Сил.

Обычно части фронтовой авиации и авиации дальнего действия вступали в борьбу с вражескими резервами после завершения прорыва тактической зоны обороны. Поскольку войска преимущественно перебрасывали железнодорожным транспортом, узлы и станции, поезда на перегонах представляли главную цель для ударов с воздуха.

Практика применения авиации свидетельствует, что средние железнодорожные узлы, располагаясь обычно на площади 400×1100 м, обладали высокой живучестью, их быстро восстанавливали. Вывести из строя один такой объект мог наряд сил в 270 бомбардировщиков с бомбовой нагрузкой по 1000 кг. Кроме того, при уничтожении резервов врага приходилось действовать по специфическим целям. Это требовало умелого выбора способов нанесения ударов, эффективных тактических приемов. Развитие способов боевых действий авиации шло в направлении увеличения групп, участвовавших в вылете. В завершающих операциях войны, особенно в Берлинской, широко применялись сосредоточенные удары.

Успешно справились с задачей срыва организованных контрударов противника по 3-й и 4-й гвардейским танковым армиям из районов Котбус и Шпремберг в апреле 1945 года авиаторы 2-й воздушной армии. Для поддержки танкистов было привлечено 75 процентов сил воздушной армии. Штурмовики непрерывно действовали по огневым средствам, контратакующим танкам и войскам врага. Усилия бомбардировщиков были направлены и на борьбу с резервами в глубине обороны. 150 бомбардировщиков нанесли сосредоточенные удары по танкам в третьей полосе обороны противника в опорных пунктах Котбус, Шпремберг и других. В результате выдвижение, ввод в бой и контрудар противника в целом были дезорганизованы. Удары в составе полка и дивизии по нескольким заранее заданным объектам в назначенное время создали условия для достижения целей операции.

Командование и штабы воздушных армий, соединений и частей умело сочетали сосредоточенные удары с эшелонированными действиями полков, эскадрилий, звеньев, отрядов и пар самолетов. Удары наносились по заранее заданным или выявленным в ходе боевой работы объектам в назначенное время, а также по вызову из положения дежурства на аэродроме. Так обеспечивалось постоянное воздействие на врага. Например, в контрнаступлении под Курском в 1943 году непрерывные эшелонированные удары в составе полковых и эскадрильйских групп по узлам Брянск, Орел, Карачев, Гомель, Унеча, Рославль, Белгород, Харьков, Полтава, Краснотуров и другим фактически лишили фашистов возможности перебрасывать войска к линии фронта. Тогда широкое применение получили действия групп в составе 3—9 самолетов. Высота бомбометания при слабом противодействии ПВО не превышала 800—2000 м, а при сильной ПВО — 3000—5000 м. Каждый экипаж прицеливался самостоятельно, бомбометание осуществлялось с горизонтального полета.

В условиях завоеванного господства в воздухе во всех родах авиации применялся самостоятельный поиск в заданном районе. Вылетали небольшие группы и даже одиночные эки-

пажи. В авиации дальнего действия этот способ практиковался ночью.

Одновременно совершенствовалась тактика родов авиации при нанесении бомбово-штурмовых ударов по линейным, малоразмерным и подвижным целям. Опыт показал, что при слабом истребительном прикрытии и сильной противовоздушной обороне противника удары в составе полковых групп с высот 2000—3000 м малоэффективны, особенно по танковым и мотомеханизированным колоннам. Поэтому бомбардировщики и штурмовики перешли к боевым действиям малыми группами в составе 3—5 самолетов с высот 600—1000 м, применяя боевой порядок «колонна одиночных самолетов».

Постоянно совершенствовались и тактические приемы преодоления средств противовоздушной обороны. В боевой порядок включались ударные и демонстративные группы, эшелонированные по высоте. Для достижения внезапности подходили к цели с пологого планирования с приглушенными двигателями и с разных направлений.

Анализ боевых действий авиации по резервам, в борьбе с перегруппировками и при отражении контрударов противника показал, что хорошие результаты достигались в том случае, если удары по коммуникациям осуществлялись во всей полосе маневра. Бомбардировка железнодорожных объектов на небольшом удалении от линии фронта не обеспечивала срыва маневра и перегруппировки войск, поскольку железнодорожные перевозки легко компенсировались автомобильными. При организации борьбы с переброской войск требовались непрерывные наблюдения за передвижением частей, анализ слабых мест в системе коммуникаций противника.

Оперативная воздушная разведка велась на глубину до 150—300 км, а тактическая — до 100 км. Это позволяло выявлять перебазирование и выдвижение (подход) резервов, направления намечавшихся контрударов, что, безусловно, оказывало помощь советскому командованию при оценке обстановки и принятии решений на последующие действия в операциях. В то же время имеющиеся на вооружении самолеты фронтовой авиации не обеспечивали воздушную разведку и одновременное нанесение удара в глубоком тылу врага. В отдельных случаях информация об обнаруженных резервах поступала в штабы с опозданием. Опыт планирования воздушной разведки показал, что для заблаговременного и полного раскрытия намерений противника ее целесообразно организовывать на глубину до 400—600 км и более. По мере продвижения войск должна увеличиваться и глубина слежения за ними, повышаться интенсивность разведки.

Практика нанесения ударов по подвижным целям показала, что наибольшая эффективность достигалась тогда, когда мотомеханизированные, танковые колонны находились на лесных и проселочных дорогах, в районе переправ. Наибольшим поражающим эффектом обладали фугасные, осколочные авиабомбы и зажигательные смеси, особенно в условиях лесистой местности.

Взаимодействие между соединениями авиации дальнего действия и воздушными армиями заключалось в распределении зон ответственности. По объектам, удаленным от линии фронта на 200—300 км и более, удары наносили тяжелые бомбардировщики, а по объектам прифронтовой полосы (до 150—200 км от переднего края) — фронтовая авиация. Действия (особенно в Белорусской операции) согласовывались со штабами партизанских соединений и частей. Управление авиацией осуществлялось централизованно той инстанцией, которая организовывала удар.

Боевые действия ВВС по разгрому резервов и нарушению коммуникаций противника являлись составной частью крупных стратегических (фронтовых) наступательных операций и велись на важнейших направлениях. Они способствовали быстрейшему разгрому крупных группировок вермахта и создавали условия для развития наступления советских войск на большую глубину.

Всего за годы Великой Отечественной войны в борьбе с резервами и в целях нарушения коммуникаций противника фронтовая и дальняя авиация совершила 168 тысяч самолето-вылетов, что составляет 5,4 процента от общего их количества. Только авиация дальнего действия затратила 37 процентов от общего тоннажа авиационных бомб, сброшенных ею за годы войны.

В условиях бурного развития всех видов транспорта, особенно воздушного и морского, способного перебрасывать крупные контингенты войск на большие расстояния в короткие сроки, опыт применения ВВС в борьбе с резервами противника в годы Великой Отечественной войны приобретает все возрастающее значение в оперативно-тактической и боевой подготовке войск, командиров и авиационных штабов.

# БОЕВАЯ ВЕРТИКАЛЬ

Полковник Е. БЕССЧЕТНОВ

Командир авиационного полка Краснознаменного Тихоокеанского флота военный летчик первого класса полковник Ю. Чурилов был делегатом XXVII съезда КПСС. Представитель советских авиаторов послевоенного поколения, он всего пятнадцать лет назад стал офицером. А каких успехов добился за эти годы! Воспитанник Военно-Воздушных Сил, Чурилов, перейдя в авиацию ВМФ, в совершенстве овладел самолетом вертикального взлета и посадки, внес заметный вклад в выполнение задач, стоявших перед коллективом в длительных морских и океанских походах, подготовил немало летчиков палубной авиации. Ратный труд офицера-коммуниста оценен по достоинству — Указом Президиума Верховного Совета СССР Юрию Ивановичу Чурилову присвоено звание Героя Советского Союза.

Крейсер «Минск», совершая учебный поход, раздвигал форштевень мощную толщу вод океана. Вместе с другими летчиками Чурилов находился в комнате предполетного отдыха, когда поступила команда на вылет. Коренастый, широкоплечий, в оранжевом костюме вертикальщика чем-то похожий на космонавта, Юрий Иванович, покинув комнату, твердо шагнул по палубе крейсера к своему самолету. Поднявшись в кабину по стремянке, поддерживаемой техником, опустился в кресло, включил тумблеры. Все громче гул турбин. Вот под крылатой машиной мощно, повзрывному полыхнуло пламя. Обвалный грохот работающих двигателей набрал такую высокую ноту, что казалось, неведомая сила раздирает на куски неподатливую парусину. Оторвавшись от палубы, самолет завис на несколько секунд на высоте надстройки, затем начал разгон, стремительно увеличивая скорость.

Юрий Иванович рассчитывал, что это будет обычный учебный полет над водным простором океана, как и предусматривалось плановой таблицей. Но когда поднялся в небо, понял: не случайно его поторопили с вылетом. Развернувшись и пройдя без снижения над палубой, он услышал в наушниках сообщение:

— В зоне обнаружения — «чужие»...

— Вас поняли, — ответил Чурилов и, выполняя команды офицера наведения, повел крылатую машину навстречу цели.

Юрий Иванович знал, что группа наблюдения, включившись в работу, будет зорко следить за развитием событий. Но все же главное зависит от него, от его воли, выдержки, мастерства.

Внизу перекатывались белопенные волны беспокойного океана, в небе завили редкие кучевые облачка. Где тут цель? Чурилов скоро обнаружил пару самолетов «противника», державших курс в сторону крейсера. Яркое освещенные полуденным солнцем, они двумя белесыми точками обозначались на

фоне фиолетовых вод. Юрий Иванович, шедший с превышением, тотчас отдал ручку управления от себя, стараясь с правым креном и со снижением выйти им наперерез. Все больше летчиком овладевал боевой азарт.

Разошелся с парой правым бортом, а немного погодя стал на параллельном курсе. На суженных к концам стреловидных крыльях самолетов-разведчиков, оснащенных новейшим разведывательным фото- и электронным оборудованием, четко проступали опознавательные знаки. Чурилов несколько раз качнул крылом, крена машину вправо, что на языке сигналов означало: «Измените направление полета!»

Ведущий пары резко рванул вправо и отошел, за ним последовал ведомый. «Давно бы так!» — отметил про себя Юрий Иванович. Он следил за самолетами-разведчиками, пока они, уходя вправо, не развернулись на обратный курс. Затем походил еще над океаном минут пять и получил разрешение для захода на посадку.

Такие «встречи» для полковника Ю. Чурилова и его подчиненных не редкость. Тем не менее каждая из них становится предметом детального разбора. Возвратившись на палубу крейсера, Юрий Иванович собрал летчиков, подробно рассказал им об «инциденте» в воздухе, поделился опытом, высказал советы, пожелания. Важно ведь, чтобы буквально все летчики до единого были готовы проявить в небе над океанскими просторами спокойствие, выдержку, хладнокровие, умели постоять за наши интересы, честь и достоинство.

...Встретились мы с Юрием Ивановичем незадолго до начала работы XXVII съезда КПСС. Передо мной предстал невысокого роста, круглолицый, широкий в плечах офицер в морской форме с Золотой Звездой и двумя рядами орденских планок на тужурке.

Юрий Иванович рассказывал о себе, нелегкой службе летчика палубной

авиации, своей командирской работе с людьми, и передо мной вырисовывался замечательный образ современного советского офицера, летчика, для которого интересы Родины превыше всего. Уже несколько лет Чурилов является руководителем высокого ранга, его имя известно всей стране. А ведь службу он начал лишь в 1969 году. Мог ли тогда предположить, на какие высоты вознесет его судьба? Пожалуй, нет. Да и в авиацию-то, можно сказать, попал лишь по стечению обстоятельств. Но, видно, в той случайности была своя закономерность, в основе которой лежало его стремление найти свое место в жизни, сполна раскрыть свои недюжинные способности, посвятить себя большому и благородному делу — служению народу, Отчизне.

Детство и отрочество Юрия прошли в Воронежской области в селе Сластеньковке. Здесь он родился четыре года спустя после Великой Отечественной войны, здесь рос, воспитывался, учился в школе, познавал первые уроки жизни. Кем быть? Как-то не задумывался об этом. И хотя так случилось, что день его рождения совпал с Днем Советской Армии и Военно-Морского Флота, Юрий не считал это каким-то предзнаменованием. Его больше тянуло к земле, к колхозным полям, широким хлебным нивам. Во время школьных каникул с удовольствием работал в поле, интересовался техникой. Ремонтируют автомашину, трактор, комбайн — и он тут. Смотрит, наблюдает, по мере сил помогает взрослым.

Пожалуй, именно окрепшая с годами привязанность к технике и предопределила его первоначальный выбор. После окончания средней школы он подал документы в Воронежский политехнический институт. Но несмотря на то что на экзаменах получил высокие оценки, все же не прошел по конкурсу — не добрал одного балла. Обидно, конечно, однако неудача не охладила его. Решит



«Ничего, поработаю год, лучше подготовлюсь — и тогда поступлю!» А пока пошел работать на Воронежский авиационный завод настройщиком приборов.

Авиационное дело полюбил и увлекся им. Через год записался в аэроклуб ДОСААФ. По-прежнему продолжал работать на заводе, а вечерами, после смены, спешил на занятия. Всю следующую осень и зиму прилежно осваивал теорию, а в марте вместе с другими курсантами приступил к полетам на самолете Л-29.

У него было много друзей. Особенно сблизился с Тихоном Аркатовым. Часто они говорили о будущем. Вот окончат аэроклуб, а что дальше? Хотелось овладеть более сложной техникой, например истребителем МиГ-17. Руководство пошло им навстречу, помогло перейти в Калужский аэроклуб ДОСААФ, где изучался этот самолет.

Когда закончили учебу, все же оказались перед выбором: чему отдать предпочтение? Полученные знания можно применить в гражданской авиации, а можно связать свою судьбу с армией. Служба была им по душе, и оба решили стать военными летчиками. Весь следующий год они посвятили подготовке к сдаче экзаменов за военное авиационное училище летчиков. И добились намеченной цели. Пролетели годы учебы. После окончания училища в ноябре 1970 года Юрия Чурилова и Тихона Аркатова направили в истребительно-бомбардировочный полк ВВС Прикарпатского военного округа.

На вооружении здесь был самолет МиГ-17, уступавший по тем временам более мощным боевым машинам, находившимся на вооружении других подразделений. Но Чурилову нравилось летать на этом хорошо изученном, надежном, удобном в управлении истребителе. К тому же он придерживался мнения: подлинное мастерство можно показать и на таком самолете, было бы только желание. Он старательно готовился к каждому полету в пилотажную зону или на полигон, настойчиво отрабатывал свои действия в простых и сложных метеословениях. Случалось в ходе лётно-тактических учений перебазироваваться на другие аэродромы своего округа или соседнего, отрабатывать способы боевого применения на незнакомых полигонах. Как бы порой ни менялась тактическая обстановка, Юрий Иванович обычно получал за полеты только хорошие и отличные оценки.

В положенный срок Чурилов сдал зачет на классность, через год шагнул на новую ступень мастерства, а два года спустя получил первый класс. За пять лет службы в авиационном полку вырос от рядового летчика до командира звена, от лейтенанта до капитана.

Однажды его вызвали к командиру. И тут выяснилось, что в полк морской авиации требуется хорошо подготовленный летчик на должность замкомэска. — Помнитесь, вы изъявляли желание перейти в морскую авиацию? Такая возможность есть. Считаем вашу кандидатуру наиболее подходящей...

— А как же Аркатов? Мы хотели вместе...

— Место, к сожалению, одно.

Да, с Тихоном их пути, как видно, расходились.

На новом месте Юрий Иванович представлялся командиру полка майору Сви-

точеву. Вячеслав Михайлович, выслушав его, крепко пожал руку:

— Очень, очень рад. Дел — непочатый край, а людей пока не хватает.

Он тут же познакомил его с начальником воздушной, огневой и тактической подготовки капитаном Юровым Василием Ивановичем и своим заместителем майором Чуриловым Владимиром Александровичем.

— К нам придут еще офицеры, но уже сейчас пора разворачивать работу, — сказал командир полка.

Летать предстояло на самолете вертикального взлета и посадки. Когда Юрий Иванович увидел эту машину, не мог скрыть своего восхищения. Сколько было разговоров о ней! У истоков стоял замечательный советский пилот Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР Юрий Гарнаев. Многие другие испытатели — заводские и военные — вложили душу в этот самолет. Олег Кононенко, Михаил Дексбах, Валентин Назарян, Владимир Гордиенко... Потребовались годы упорного труда ученых, конструкторов, инженеров, от важной работы летчиков-испытателей, чтобы довести машину. В августе 1967 года на воздушном параде в Домодедове Герой Советского Союза Валентин Мухин продемонстрировал полет опытного образца самолета вертикального взлета и посадки. И вот теперь самолет поступил на вооружение, и ему, Чурилову, предстоит освоить эту умную, сложную и норовистую машину.

Занимался Юрий Иванович настолько прилежно, что уже четыре месяца спустя не только показал блестящее знание новой для него машины и особенностей ее пилотирования, но и приступил к практическим полетам.

Осенью в полк прибыла большая группа молодых летчиков — выпускников Черниговского ВВАУЛ. Несколько человек назначили в подчинение к Чурилову, который уже командовал эскадрией и получил очередное воинское звание майор. Хорошее впечатление у него оставили лейтенанты Александр Десятников, Николай Хапокныш, Виктор Нефедов, Валерий Перепечко и другие.

С утра до вечера на аэродроме не умолкал гул реактивных двигателей — проводились интенсивные полеты. Комэск Чурилов возил на спарке и молодых летчиков, и тех, кто влился в коллектив раньше. Взлет, полет по кругу, посадка — все это, предварительно отработанное на тренажере, теперь на практике доводилось до филигранной точности. Важно было не только обучить авиаторов правильным действиям, но и привить им веру в самолет, развить и закрепить бойцовские качества.

Настал волнующий день, когда крейсер «Минск», приняв на палубу самолеты вертикального взлета и посадки, отправился в свой первый дальний поход.

Шли Средиземным морем, когда летчикам довелось впервые встретиться лицом к лицу с американцами. С палубы маячившего на горизонте авианосца США поднялась боевая пара и совершила наглый облет советского противолодочника, словно не могла поверить, что теперь придется потесниться в океанском просторе. Юрий Иванович тогда, может быть, впервые по-настоящему остро и глубоко почувствовал, осознал мудрость и дальновидность принятого решения оснастить наш флот палубной

авиацией. И какая отныне ответственность возложена на них, летчиков-вертикальчиков, ради которых сооружался этот могучий крейсер!

Плавание продолжалось, вместе с тем шла и боевая учеба морских летчиков, их психологическая перестройка. Ведь самолеты вертикального взлета и посадки требовали, можно сказать, формирования нового типа летчика, обладающего огромным личным мужеством и отвагой.

— В море у человека совершенно иной настрой, — рассказывает мне Юрий Иванович. — Если в полетах над привычной местностью в тебе подспудно живет ощущение, что вот она, земная твердь, рядом, под тобой, и это вселяет спокойствие и уверенность, то в полете над морем твой единственный причал — только палуба крейсера. Сознание постоянной опасности придает особое психологическое напряжение. А плавания — длительные. Оторванность от родного берега, дома, семьи, специфические тяготы морской службы — все это накладывает отпечаток на психологический настрой летчика. Правда, тягеловато бывает главным образом вначале. А когда втянешься в напряженный ритм похода, когда начнется работа, все посторонние раздумья и заботы отходят как бы на второй план.

Он вспоминает, как растил, воспитывал летчиков полка, прививал им качества, необходимые моряку и воздушному бойцу. И вполне доволен питомцами. Александр Десятников стал майором, заместителем командира полка по летной подготовке, поступил в академию. Виктор Нефедов и Валерий Перепечко — тоже теперь майоры, оба возглавляют эскадрильи, сами воспитывают подчиненных. Много их, его воспитанников, стоявших у истоков советской палубной авиации, ныне достойно приумножают заложенные традиции.

— В основе прочных бойцовских качеств лежит прежде всего высокое профессиональное мастерство, — говорит Юрий Иванович. — Как бы тот или иной летчик полка ни был хорошо подготовлен, у нас действует непреложное правило — регулярно проверять уровень его выучки независимо от занимаемой им должности и стажа работы в палубной авиации.

...На учебно-тренировочном самолете полковник Ю. Чурилов вылетел с начальником штаба эскадрильи капитаном В. Петрушей на проверку его техники пилотирования. Четко, уверенно тот выполнял вертикальный взлет, полет по «коробочке» вокруг корабля и теперь, сделав последний разворот, нацеливался на посадку. В размытой туманной дымке вдали темнел силуэт крейсера. Летчик доложил о готовности к посадке руководителю полетов, тот ответил:

— Посадку разрешаю!

Юрий Иванович, находясь в инструкторской кабине, внимательно контролировал работу капитана. Петруша действовал безошибочно.

Все ближе разметка палубы крейсера, продвигавшегося вперед самым малым ходом. Под самолетом сжимается, делается все тоньше огненная подушка. Касание колес, легкий толчок... Все! Машина стала на три точки, «уцепившись» за полетную палубу.

Что сказать Петруше на разборе? Вообще-то он блеснул мастерством. Тем не менее у командира полка имелась тема для разговора. Замечаний в адрес

**Б**есспорен факт — умное и праздничное слово имеет огромную силу влияния. Но его значение во сто крат умножается, подчеркивалось в Политическом докладе Центрального Комитета КПСС XXVII съезду Коммунистической партии Советского Союза, если соединяется с политическими, экономическими и социальными шагами. Только так можно изжить надоедливую назидательность, наполнить дыханием живой жизни призывы и лозунги. Отрыв слова от земной основы серьезно обесценивает идеологические усилия.

Будучи в командировке в одной из частей, я побывал на лекции, проводимой по плану марксистско-ленинской подготовки офицеров. Ее читал нештатный пропагандист. Казалось, он должен был интересно, увлекательно раскрыть тему. К сожалению, этого не получилось. Лектор торопливо, «с листа» изложил материал, никак не увязав его с жизнью части, задачами офицеров по дальнейшему совершенствованию учебно-воспитательного процесса, мобилизации подчиненных на выполнение решений XXVII съезда КПСС. Он ни к чему не призывал слушателей, не дал им рекомендаций, советов для практической работы, в частности по патристическому воспитанию воинов-авиаторов.

Неудача пропагандиста настораживала. Ведь в свое время для руководителей групп марксистско-ленинской подготовки частей этого авиационного гарнизона офицер политотдела ВВС округа прочитал инструктивно-методическую лекцию по данной теме. Неужели отдача и от нее так мала?

Специально выбрал время и прослушал лекцию на аналогичную тему в соседней части. С первых слов пропагандист майор Е. Немирский прочно овладел вниманием аудитории. Свободно излагая материал, он каждое теоретическое положение умело связывал с документами XXVII съезда партии, произведениями классиков марксизма-ленинизма, подкреплял убедительными фактами. Делая ту или иную мысль, отстаивая идею, словно вступал в спор с невидимым оппонентом. И слушатели волновались вместе с ним, близко к сердцу принимая услышанное.

В своем выступлении пропагандист использовал богатый фактический материал — эпизоды из летописи Великой Отечественной войны, истории и сегодняшнего дня Военно-Воздушных Сил, частей авиационного гарнизона. Обращаясь к сослуживцам, майор Немирский как бы



## СЛОВО, ЗОВУЩЕЕ

Подполковник М. ПАПАЛАШВИЛИ, лектор политотдела

приглашал их поразмышлять над фактами, дать свою оценку тому или иному событию. По всему чувствовалось стремление лектора и слушателей за отведенное учебное время получить максимум пользы для практической деятельности.

Интересная, содержательная лекция вызвала у офицеров желание продолжить этот важный и нужный разговор в своих подразделениях. В дальнейшем многие слушатели приняли деятельное участие в подготовке и проведении цикла бесед, политических информаций, Ленинских чтений по проблемам патристического и интернационального воспитания авиаторов.

Две лекции пропагандистов... Почему же эффективность их столь различна? Одна из причин, на мой взгляд, заключается в разном подходе офицеров к публичному выступлению. В первом случае пропагандист, как выяснилось, пользовался готовой методической разработкой. Причем даже не посмотрел, что за материал ему предлагали. Другой поступил иначе. Майор Е. Немирский сумел сам разработать лекцию с учетом рекомендаций инструктивно-методического занятия. Подобрал необходимый материал, составил план-конспект и показал его заместителю командира по политической части, штатному лектору ВВС округа. Учел их замечания, а после обсуждения лекции на заседании агитпропгруппы доработал ее. В результате слово пропагандиста прозвучало убедительно, живо, привело в действие важнейший в идеологической работе механизм обратной связи.

Об этих лекциях, их недостатках и положительных сторонах чуть позже шел разговор на однодневном семинаре пропагандистского актива. Внимание идеологических работников вновь было обращено на актуальную необходимость дальнейшего совершенствования лекционной пропаганды в соответствии с установками XXVII съезда партии, июньского (1983 г.) и апрельского (1985 г.)

Пленумов ЦК КПСС. На семинаре подчеркивалось, что сила устной пропаганды не только в ее научной обоснованности, но и в реализме, конкретности, деловитости, связи с жизнью.

Именно об этом говорил в докладе на XXVII съезде партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев: «...какую бы область идеологической работы мы ни взяли, во всем надо идти от жизни. Застой просто нетерпим в таком живом, динамичном, многогранном деле, как информация, пропаганда, художественное творчество и художественная самодельность, работа клубов и театров, библиотек и музеев — всей сферы идейно-политического и трудового, нравственного и атеистического воспитания».

Личный состав ВВС Краснознаменного Белорусского военного округа в настоящее время проявляет все больший интерес к широкому кругу проблем. Свидетельство тому — вопросы, задаваемые воинами-авиаторами руководителям в ходе единых полетов, а также на лекциях и докладах. Примерно половина из них, как показывает проведенный политотделом анализ, касается оценки международного положения и военно-политической обстановки в мире, треть — событий в нашей стране, каждый пятый вопрос — актуальных проблем советского военного строительства, повышения боевой готовности Вооруженных Сил, ВВС. Задаваемые воинами вопросы свидетельствуют и о том, что сегодня, в ходе выполнения решений XXVII съезда КПСС, коммунисты, абсолютное большинство авиаторов все непримиримее относятся к недостаткам, проявляя искреннюю заботу об улучшении положения дел на всех участках учебно-боевой и хозяйственной деятельности.

Позволительно ли пропагандисту не замечать, не учитывать этого? Конечно нет. Понимая это, активно перестраивают свою работу лучшие наши агитпропколлективы и группы. Идеологические

офицера нет, но Петруша — сам инструктор, и ему важно знать, на какие стороны следует обращать внимание при проверке техники пилотирования летчиков эскадрильи. В комнате предполетного отдыха Юрий Иванович провел короткий разбор. Он рассказал, какие действия контролировал особенно строго и пристально, как Петруша должен поступать в дальнейшем, опираясь на его опыт. И хотя то, о чем полковник Чурилов говорил летчику, не было для него в новинку, капитан слушал командира внимательно. Ведь замечания и советы проникнуты заботой о росте его профессионального мастерства — и как летчика, и как инструктора.

Чутко, внимательно, заботливо относится Юрий Иванович к каждому летчику полка. Всех, кто служит в его подчинении, он учит летать на этом необычном самолете, каждому старался привить веру в него, с каждым делился богатейшим опытом.

В своей многогранной и хлопотливой командирской деятельности Чурилов широко опирается на коммунистов-руководителей, партийных активистов. В решении разнообразных и сложных задач ему существенную помощь оказывают заместители — майоры Е. Матвеев, В. Красовский, В. Балук, командиры эскадрилий майоры В. Нефедов, В. Перепечко и другие.

Полковник Ю. Чурилов принадлежит к первому поколению советских палубных летчиков. В числе первых он летал с берега и палубы, стартовал по боевой вертикали днем и ночью, ходил в дальние морские и океанские походы, передавал накопленный опыт другим. Делегат XXVII съезда КПСС, прославленный летчик учит однопалубников оценивать результаты своего труда сквозь призму идей высшего форума коммунистической страны, повышать бдительность и боевую готовность. Авиаторы полка под его руководством четко несут океанскую вахту, стартовав с палубы крейсера, расширяя и увеличивая его оборонную мощь в просторах Мирового океана...



# К ДЕЙСТВУЮ

бойцы коммунисты Ф. Головкин, Г. Дружинин, В. Лештаев и другие постоянно добиваются тесного единства идейно-теоретической, политико-воспитательной и организаторской деятельности, направленной на дальнейшее совершенствование боевой готовности авиационных частей и подразделений, успешное выполнение социалистических обязательств в соревновании под девизом «Решения XXVII съезда КПСС выполним, надежно защитим завоевания социализма!».

Вот конкретный тому пример. Член агитационно-пропагандистской группы военных летчик-снайпер подполковник В. Воробьев выступил перед сослуживцами с лекцией «Возрастание роли авиации в отражении внезапного воздушного и ракетного нападения вероятного противника. Пути повышения качества несения боевого дежурства в части». Не стану говорить о ее достоинствах, методическом и ораторском мастерстве пропагандиста, но отмечу такую деталь: после выступления Воробьеву было задано много вопросов, в том числе и таких, решение по которым могли принять только командиры, начальники штаба и другие коммунисты — руководители полка. Лектор информировал соответствующих должностных лиц о пожеланиях, просьбах летчиков и принял активное участие в разработке и реализации практических мер по дальнейшему повышению бдительности личного состава, боеготовности дежурных сил и средств. Яркое, призывное слово пропагандиста, подкрепленное делом, послужило сигналом к активным действиям во имя высокой цели.

Политотдел ВВС, командование и политорганы, партийные организации авиационных частей и подразделений округа постоянно стремятся повысить качество и эффективность лекционной пропаганды, усилить ее связь с жизнью. По рекомендациям политического отдела в агитпропколлективах и агитационно-пропагандистских группах активно применяются системы предварительного рассмотрения в секциях подготовленных лекций и докладов. Обсуждение проходит в свободной, непринужденной обстановке. Отмечаются положительные стороны и недостатки разработки. С учетом замечаний и предложений пропагандисты дорабатывают лекции. Но обсудить абсолютно все выступления трудно. Поэтому некоторые из них рецензируют штатные и наиболее опытные нештатные пропагандисты.

Большую пользу идеологическим бойцам приносят прослушивания выступлений лекторов общества «Знание», штатных военных лекторов, а также открытые уроки, когда товарищей по секции приглашают на лекцию одного из членов агитпропгруппы, а потом просят поделиться мнением о ее содержании, мето-

дикой подготовки и чтения лекции» и другие.

Хотелось бы сказать и о том, что на действенность работы агитпропколлективов и групп, особенно по пропаганде такого важного события, как XXVII съезд КПСС, большое влияние оказывают партийные органы. В нашем округе стало правилом: вопросы, связанные с отношением коммунистов к пропагандистской работе, регулярно обсуждать на совещаниях в политорганах, на партийных собраниях, заседаниях парткомов и партийных бюро. Все чаще практикуются заслушивания сообщений руководителей секций агитационно-пропагандистских коллективов и групп о состоянии и мерах по улучшению их деятельности, отчеты коммунистов об участии в идеологической, политико-воспитательной работе. Партийный комитет авиационного полка, членом которого подполковник И. Рыжков, например, не только постоянно контролирует качество подготовки и проведения устных выступлений пропагандистского актива, но и оказывает ему повседневную практическую помощь.

Не все сначала ладилось у молодого нештатного пропагандиста специалиста инженерно-авиационной службы майора В. Лысенко. Порой его выступления были слабо увязаны с жизнью части, больше носили просветительный характер. Партком взял под контроль пропагандистское становление офицера, оказал ему помощь в совершенствовании методического мастерства. Материалы выступлений начинающего лектора обсуждались на заседаниях членов агитпропгруппы. Над ним взял шефство секретарь парткома. Партийный комитет рекомендовал В. Лысенко поступить в университет марксизма-ленинизма при гарнизонном Доме офицеров. Коммунист с охотой начал посещать занятия. Сейчас он выступает активным бойцом партии, несет в массы воинов политические и военно-технические знания. Как член агитпропгруппы и один из руководителей технического лектория он вносит заметный вклад в обеспечение высокого качества обслуживания и грамотной эксплуатации авиационной техники и вооружения.

И все же достигнутые успехи в повышении эффективности и деловитости лекционной пропаганды не дают права закрывать глаза на отдельные недостатки: просчеты в планировании, отрыв те-



Партийная организация части, где членом парткома подполковник В. Ириков, важным в работе считает умение сосредоточить внимание на практической стороне дела, тесную связь проводимых мероприятий с жизнью подразделений. Коммунист Ириков не только добивается неукоснительного выполнения намеченного, но и учит партийных активистов правильной организации дела. Полк в течение четырех лет удерживает звание отличного, по итогам предсезонского социалистического соревнования награжден Памятным Красным знаменем ЦК Коммунистической партии союзной республики, занесен в Книгу почета ВВС. Авиаторы не останавливаются на достигнутом. Они успешно выполняют социалистические обязательства, претворяют в жизнь решения XXVII съезда КПСС. На снимке: подполковник В. Ириков обсуждает с партийными активистами части результаты работы авиаторов за истекший месяц.

Фото В. БЕЗБОРОВОДА.

матики устных выступлений от жизни и задач боевой учебы, слабый их методический уровень.

Офицеры политического отдела и других политорганов, руководствуясь указаниями XXVII съезда КПСС о том, что только во взаимосвязи передовых идей и практики строительства нового общества черпает энергию и действенность социалистическая идеология, постоянно анализируют уровень планирования, качество и действенность устной пропаганды, участие в ней руководящего состава, вовремя помогают устранять отмеченные недостатки. Они часто присутствуют на лекциях, занятиях, проводимых пропагандистами. Во время работы в авиационных гарнизонах оказывают конкретную помощь политработникам, идеологическому активу в совершенствовании лекционной пропаганды, проводят инструктивно-методические занятия. Присутствуя на полетах, учениях, они совершенствуют также и свои знания организации боевой учебы авиаторов, техники и тактики, глубоко вникают в суть проблем, волнующих командиров и политработников, летчиков, специалистов авиационных служб. Все это помогает преодолеть от погони за звонкой фразой, избавиться от штампов, учит пропагандистов не обходить острых вопросов.

Активно участвуя в разъяснении, практическом выполнении решений XXVII съезда КПСС, боевой отряд пропагандистов ВВС округа сегодня свою главную задачу видит прежде всего в том, чтобы великую силу партийного слова и впредь умело направлять на воспитание у воинов-авиаторов высоких политических и морально-боевых качеств, готовности в любую минуту встать на защиту мирного неба Родины и стран социалистического содружества.



Дозорные границы.

Фото В. СМЕРНОВА.

Днем и ночью несут боевую вахту по охране государственной границы СССР войны в зеленых фуражках. Советские пограничные войска, созданные по инициативе В. И. Ленина, воспитанные Коммунистической партией, росли и мужали в борьбе с врагами молодой Республики Советов, с силами контрреволюции. Они первыми приняли на себя удар фашистских полчищ в 1941 году. Каждая застава тогда стала крепостью, каждый пограничник — героем.

Нынешнее поколение воинов-пограничников свято бережет и умножает боевые традиции дедов, отцов и старших братьев, с честью и достоинством продолжает их дело, бдительно и стойко защищает священные рубежи нашей социалистической Родины.

Вместе с воинами границы несет свою вахту и журнал «Пограничник». На его страницах широко пропагандируется внутренняя и внешняя политика Коммунистической партии и Советского правительства, освещается ход претворения в жизнь предначертаний партии, в том числе и исторических решений XXVII съезда КПСС. Видное место отводится материалам, раскрывающим работу командиров, политработников, партийных и комсомольских организаций по организации социалистического соревнования, укреплению воинской дисциплины и порядка, воспитанию у офицеров, прапорщиков, сержантов и солдат высоких морально-боевых качеств. В разнообразной тематике издания значительное место отводится пропаганде боевых традиций Советских Вооруженных Сил, опыта фронтовиков.

На страницах журнала систематически публикуются очерки, статьи и корреспонденции о подвигах пограничников-авиаторов.

Идея создания авиации пограничных войск родилась в 1923 году. Этим вопросом занимался лично Ф. Э. Дзержинский. И сегодня пограничная авиация зорко охраняет рубежи Отчизны.

Сообщить новые имена героев-пограничников, в том числе и авиаторов, рассказать об их мужестве и стойкости — одна из важнейших задач журнала. Предлагаем вниманию читателей очерк о Герое Советского Союза полковнике в отставке А. Рыхлове.

# МУЖЕСТВО В НАСЛЕДСТВО

К 40-летию Великой Победы в Севастополе был открыт мемориал в честь героев-летчиков Черноморья. На одной из стел увековечены имена погибших, на другой выбиты фамилии авиаторов-черноморцев — Героев Советского Союза. Рыхлов Александр Дмитриевич получил это высокое звание за участие в разгроме одной из важнейших фашистских военно-морских баз на Черном море.

— 712-му посадку разрешаю, — дал команду по радио летчику Климову полковник Рыхлов.

Начинались сумерки, над морем нависли темные облака. Первые капли дождя уже срывались вниз, к морю, исчезая в его тяжелой волне. Была та минута, когда вот-вот нарушится равновесие в природе и хлынет южный дождь, торопливый, обильный, теплый.

Полчаса назад старший лейтенант И. Климов поднялся в небо, чтобы отработать технику пилотирования. Летчик он еще молодой, допускает порой ошибки, промахи в управлении самолетом. Да и в характере его нет еще той собранности, которая отличает настоящего воздушного бойца. Вот и сейчас посадка получилась далеко не блестящая.

Климов вышел из кабины усталый, недовольный собой. Рыхлов понимал, что нелегко даются ему эти дополнительные полеты. Но иначе поступить он просто не мог: только преодолев трудности, мужают офицеры. Сам он мужал здесь, на Черном море. А испытания... Да разве бывает испытание страшнее, чем война?

Что он успел до того рокового сорок первого? Осуществил свою мечту — стал летчиком, служил в пограничной авиации в Белоруссии, затем в Крыму.

Международная обстановка в те годы

была тревожной. На западе сгущались зловещие тучи. Новые задачи появились у авиаторов-пограничников. Они на практике отработывали методы авиационной охраны границы, повышали боеготовность подразделений. И все же многого не успели.

С началом боевых действий Рыхлова и других летчиков-пограничников перевели в ВВС Черноморского флота. Здесь с легкого разведывательного самолета Александр переучился на пикирующий бомбардировщик Пе-2.

Трудное то было время. Красавец Севастополь, величаво спускавшийся светлыми зданиями по холмам к морю, фашисты превратили в груды дымящихся развалин. Но советских людей враг не сломил. Город боролся. Он противостоял противнику 250 дней, каждый из которых был поистине героическим. Все это время Александр Дмитриевич Рыхлов сражался в строю защитников легендарного Севастополя...

Что-то уж слишком разволновался он сегодня. Наверное, из-за Климова: обидно, когда видишь такую посадку. А ведь у него даже в войну не было ни одной поломки самолета по личной вине. И это более чем за 200 боевых вылетов. Берегли тогда летчики машины как зеницу ока. И техника тоже не подводила авиаторов.

...Шел 1943 год. Шести экипажам минно-торпедного авиаполка ВВС Черноморского флота было приказано нанести удар по одной из главных военно-морских баз фашистского флота на Черном море. На этот раз торпедоносцы летели без сопровождения истребителей. От нашего аэродрома до базы противника было более тысячи километров, и истребители не могли действовать на таком расстоянии. Подойти к базе немечеными летчикам не удалось: их об-

наружил воздушный разведчик врага. Группу встретил ураганный огонь кораблей охраны. Несмотря на это, вынуживаясь в зенитный смерч, экипажи один за другим выходили на цели.

Вот и цель экипажа Рыхлова — вражеский эсминец. Быстро выполнены необходимые расчеты. Но долго, очень долго тянутся секунды перед сбросом. Наконец торпеда, начиненная взрывчаткой, полетела вниз. Есть попадание!

Но тут самолет сильно трянуло, летчика ослепила вспышка: рядом с кабиной разорвался снаряд. Осколки пробитой приборной доски, из-под нее показались язычки огня. Загорелась электропроводка, моторы заглохли. Самолет начал быстро терять высоту. Летчику удалось сбить пламя. Попробовал запустить моторы — правый заработал. Крепко держа штурвал «ила», Рыхлов тянул над морем, уходя к родным берегам.

Позже он узнал, что их вылет был особым. Советское командование решило показать силу нашей авиации на Черном море. Ведь гитлеровская пропаганда утверждала, что советские самолеты здесь полностью уничтожены. Для выполнения задания были отобраны лучшие экипажи, среди них и старшего лейтенанта Рыхлова.

А после войны он служил в Камчатском пограничном округе. Здесь солдатам и офицерам — его подчиненным — пришлось обживать на пустом морском берегу. Затем получил назначение в этот южный город. Под его руководством прошли становление многие летчики-пограничники. И не может быть, чтобы он не смог помочь Климову поверить в себя. Только не надо отступать от намеченного.

А через год старший лейтенант Климов стал одним из лучших летчиков подразделения.





## Трибуна комсомольской жизни

# Если подойти творчески

Майор Н. АНТОНОВ

Старший лейтенант Сергей Лазарев шел в клуб на вечер. Предстояло чествование комсомольцев — победителей социалистического соревнования. Подходя к клубу, Сергей подумал, что сейчас услышит и увидит то, что уже не раз слышал и видел на подобных вечерах: сначала официальная часть, затем концерт участников художественной самодеятельности.

Войдя в зал, офицер удивился. На сцене не было ни стола для президиума, ни трибуны. Стояли журнальный столик и несколько стульев.

Вечер открыли генерал-майор авиации Ю. Бондаренко и помощник начальника политотдела по комсомольской работе майор В. Крнев, которые тепло приветствовали передовых авиаторов. Затем на сцену поднялись полковник И. Новик, помощник начальника политуправления ВВС по комсомольской работе майор В. Еремин, Герой Советского Союза полковник в отставке В. Соколов и заняли места за столиком.

Ведущий капитан М. Кельманов стал приглашать на сцену победителей социалистического соревнования. И здесь старшего лейтенанта Лазарева ждала неожиданность. Вместо сухих, официальных слов приказа он услышал рассказ о себе, о своей матери, Александре Ивановне, которая воспитала его, помогла успешно окончить не только общеобразовательную, но и музыкальную школу, давала советы в выборе профессии, а главное — научила любить и уважать труд, быть честным и правдивым, уметь радоваться чужой радости и принимать чужую боль, как свою.

А потом включили магнитофон, и в зале зазвучал голос матери Сергея, записанный на пленку. «Я старалась все сделать, чтобы сын был полноценным человеком и гражданином своей Родины», — говорила Александра Ивановна, — чтобы он умел отдавать себя выбранному делу, другим. Я уверена в нем...»

Ведущий рассказал собравшимся о примерной службе офицера, его активном участии в комсомольской работе. Затем протянул Сергею... гитару и попросил спеть одну из его любимых песен.

— Вечер этот запомню навсегда, — говорил товарищам старший лейтенант Лазарев.

Запомнится он, пожалуй, всем, кто на нем присутствовал, в особенности комсомольцам — офицерам, прапорщикам, сержантам и солдатам, которых чествовали в тот день собравшиеся. Организаторы комсомольско-молодежного вечера сделали все, чтобы он стал интересным, содержательным.

— Продумывая программу, — рассказывал комсомольский работник майор Крнев, — мы поставили перед собой цель сделать мероприятие более идейным, действенным, более эмоциональным, таким, чтобы оно несло в себе воспитательный эффект. Не скрою, кое-кто предлагал «не изобретать велосипед», а использовать традиционную схему: поздравить, заверить и так далее. Пришлось убеждать таких товарищей в том, что время, когда активность комсомольских руководителей зачастую оценивалась количеством громких фраз, броских лозунгов, прошло безвозвратно. Сегодня на смену утвердившемуся, к сожалению, в некоторых комсомольских организациях формализму, казенщине, штампу, заседательской суеде должны прийти деловитость и конкретность. Но в какую более приемлемую для молодежи форму облечь мероприятие? Мы долго думали над этим и решили использовать некоторые элементы популярной и многим полюбившейся телепередачи «От всей души», постарались творчески дополнить ее.

К сказанному майором Крневым можно добавить, что комсомольские активисты провели большую работу, действительно проявили творчество. Прежде всего они постарались узнать о людях как можно больше: где учились, начинали трудовую биографию, как теперь выполняют служебные обязанности и комсомольские поручения.

Вот, например, на сцену поднимается рядовой Трутнев. Ведущий включает фонограмму: школьный учитель Дмитрий офицер запаса И. Сидоров рассказывает о том, что еще в школе юноша отличался трудолюбием, настойчивостью, целеустремленностью. Собравшиеся в зале узнали, что Дмитрий учился в профессионально-техническом училище, закончил его с отличием и получил квалификацию электромонтера пятого разряда.

— Такой высокий разряд имеют далеко не все, кто даже несколько лет работает по этой специальности, — поясняет ведущий.

И сослуживцы уже другими глазами смотрят на скромного юношу. Капитан Кельманов сообщает, что рядовой Трутнев — один из лучших специалистов в подразделении, что он избран заместителем секретаря комитета ВЛКСМ. Затем зачитывает комсомольскую характеристику на авиатора. И ни у кого не возникает сомнения в том, что и в комсомольской работе воин не бросает слов на ветер.

Организаторы этого вечера постарались для многих приготовить приятные сюрпризы: магнитофонные записи и письма-напутствия от родных, друзей, преподавателей, наставников и командиров. Кое-кто из них смог приехать в гости к авиаторам. Например, мать младшего сержанта О. Ганжи, бывший летчик-фронтовик, а ныне руководитель труппы цирковых артистов В. Довейко, который встретился здесь со своим бывшим воспитанником сержантом С. Мельниковым. Участники самодеятельного вокально-инструментального ансамбля исполнили любимые молодежные песни.

Общий тематический узор вечера дополнило выступление Героя Советского Союза полковника в отставке В. Соколова. В военную авиацию он пришел по: путевке комсомола, а в бой с врагом вступил, когда ему было столько лет, сколько теперь многим из сидевших в зале. Ветеран рассказал о подвигах своих однополчан. Слушая его, думается, каждый еще полнее ощутил прочную связь поколений авиаторов, мысленно принял эстафету мужества и беззаветного служения Родине.

Ну а как же полагающийся в таких случаях приказ о поощрении? Был, конечно, и он. На сцену вновь поднимались офицеры, прапорщики, сержанты, солдаты, служащие Советской Армии. Все теперь знали, за что тот или иной комсомолец удостоен столь высокой чести и как ее заслужил.

Участники вечера приняли обращение ко всем комсомольцам и молодым воинам частей и подразделений, которые они здесь представляли, призвали товарищей работать с еще боль-

шей отдачей, в совершенстве владеть вверенными сложной боевой техникой и оружием, решительно покончить с нарушениями воинской и трудовой дисциплины, на новый высокий уровень поднять боевую готовность своей части, своего подразделения.

«Молодых людей 80-х годов отличают широкий кругозор, образованность, энергия, — сказал в Политическом докладе XXVII съезду партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев. — Они... заражены на действие, ищут возможности проявить себя во всех областях общественной жизни. И комсомол должен всемерно поддерживать это стремление везде — в народном хозяйстве, в науке и технике, в овладении знаниями и культурой, в политической жизни и защите Родины. Причем эта работа, как никакая другая, должна носить поисковый характер, быть интересной и близкой юношеству...»

Именно творческий поиск, работа об улучшении стиля, разнообразии форм и методов работы комсомольских активистов обеспечили успех такого важного политического мероприятия, как чествование победителей социалистического соревнования. Присутствовавшие на вечере молодые авиаторы получили мощный идейно-воспитательный заряд и передали его товарищам. Это обязательно даст положительные результаты.

Заслуживает внимания и такой факт: организаторы мероприятия пригласили командиров и политработников, партийных и комсомольских активистов многих частей и подразделений. Пригласили, как они объяснили, не для слепого подражания, копирования всего увиденного и услышанного, а для творческого осмысления, лучшего представления примет добрых перемен в работе с молодежью, вызванных велением времени.

На снимке: начальник политического отдела Главного штаба и управлений главнокомандующего ВВС генерал-майор авиации Ю. Бондаренко беседует с участниками вечера чествования комсомольцев — победителей социалистического соревнования.

Фото А. ШУГУРОВА.

# ПО ЛОГОВУ ВРАГА



Подполковник В. ПЕРОВ

На двадцать первые сутки боевой работы в полку летчика капитана Бориса Ермиловича Тихомолова начальник штаба оформил на него наградной лист. В нем отмечалось: «Прибыл в 750-й авиаполк АДД в апреле 1942 года из Гражданского Воздушного Флота. За короткий срок в совершенстве овладел полетами на самолете Ил-4 и успешно произвел 27 боевых вылетов, из них 25 — ночью на бомбардировку аэродромов, железнодорожных узлов, эшелонов, мотомеханизированных частей и скопленных войск противника в районах военных действий: Смоленск, Орша, Витебск, Брянск, Харьков, Курск, Воронеж и др. Задания в большинстве случаев выполнял успешно. Отличный летчик...»

Лишь три недели в полку... Поэтому, наверное, наградному листу дали «отлежаться». Но спустя четыре месяца на документе, которым Тихомолов представлялся к награждению орденом Красного Знамени, появилась дополнительная запись...

...Ночь. Грозовая, неудобная. Сыростью и холодом дышат облака. Ил-4 идет сквозь них, время от времени меняя курс. Высота — пять тысяч метров. Скорость — двести тридцать километров

в час. До цели шесть часов лету. Столько же обратно. Экипаж вернется на свой аэродром, если не подведут двигатели, не прицепятся «мессеры», не достанут снаряды зениток, если... Чрезвычайно много было разных причин, которые могли помешать авиаторам.

В кабине пахнет маслом, аэролаком. Руки Тихомолова крепко сжимают штурвал, глаза ищут коридор между тучами. Вот он, узкий, с расплывчатыми рваными контурами. Машина входит в крутой разворот. Но что это? Пересекающим курсом на их высоте идет фашистский самолет. Для раздумий нет времени. Резко, пожалуй, слишком резко Ил-4 ныряет вниз. Летчика отрывает от сиденья, он повисает на ремнях. А штурмана в передней кабине бросило к потолку. Скорее штурвал на себя... Истребитель врага исчез из поля зрения.

— Ничего себе ситуация, командир! — штурман включил переговорное устройство. — У меня оборвана трубка кислородного прибора.

Что же делать? Оба понимали, что без кислорода никак нельзя: бомбометание производится с семи тысяч метров. Неужели из-за этого придется возвращаться?

— Попробуй приложиться маской прямо к баллону, — предложил командир.

— Так работать неудобно. Ну да ничего! Выдержу как-нибудь...

Выдержит! Конечно, выдержит. Приходилось и похуже.

Облака остались позади. Вокруг звезды, большие и яркие. Капитан Тихомолов любил смотреть на звезды, любил, когда его машину сопровождал в полете их мерцающий свет. В детстве ему казалось, что есть где-то в мире самая высокая гора и нужно ее отыскать, чтобы подняться и дотронуться до этих небесных фонариков. Повзрослев, понял, что это невозможно. Позже узнал и другое: к звездам можно приблизиться. И поступил учиться в Балашевскую авиашколу. Он успешно ее окончил, стал инструктором. Работал на только что осваиваемых воздушных трассах Ашхабад—Небит-Даг, Чарджоу—Ташауз. На больших и малых воздушных дорогах Средней Азии Тихомолов летал днем и ночью. Ночью — значит, со звездами наедине. Они были свидетелями того, как однажды Борис чудом не погиб в песках Каракумов. Они бесстрастно фиксируют каждый его боевой вылет и сейчас.

## ИЗ КРЫЛАТОГО ПЛЕМЕНИ

Подполковник В. МАРТЫНЮК

В годы Великой Отечественной войны более 11,5 тысячи воинов были удостоены звания Героя Советского Союза. Один из них — Иван Устинович Гринько, уроженец села Кузнецовка Джуринского района Антюбинской области. О нем наш рассказ.

Село Майское утопало в белой кипении цветущих садов. Приехав на каникулы к родителям, Иван наслаждался покоем. Славно было отдыхать после городской суеты. Не надо рано вставать, бежать на остановку трамвая, ехать в переполненном вагоне через весь город. Иван учился в железнодорожном техникуме, а вечерами занимался в аэроклубе.

Авиация серьезно увлекала юношу. Но мать и отец побаивались за сына. Шутка-ли — летать! Устин Егорович Гринько, отставной буденовец-кавалерист, уверовал когда-то: сила бойца в лихом коне да в острой сабле.

Но время шло, набирала индустриальную мощь наша страна. Крепли год от

года ее морские и воздушные силы. Всеми миру стали известны имена М. Водопьянова, Н. Каманина, В. Чкалова, других мужественных летчиков. Иван Гринько все серьезней и серьезней стал задумываться о выборе профессии. И наконец твердо решил: его судьба — небо.

Не пришлось Устину Егоровичу обнять сына в летной форме: грянула война и его сын-летчик вступил в бой с врагом. Зато сколько радости было, когда осенью 1944 года Ивану присвоили звание Героя Советского Союза. Но до того памятного события у Гринько-младшего было немало боевых вылетов, воздушных поединков, о которых он писал немногословно: бьем фашистов.

...Осень 1942 года. Сталинградский

фронт. Летчики 190-го штурмового авиаполка ежедневно вели схватки с врагом. За несколько дней они уничтожили более 40 гитлеровских самолетов. Сержант Иван Гринько, прибывший в полк из авиационного училища, недоумевал:

— Товарищ капитан, почему меня в бой не пускают?

— Не спеши, успеешь, — сердито отвечал командир эскадрильи капитан И. Прохода. — «Старики» идут в бой и не все возвращаются. — Но увидев, как омрачилось лицо сержанта, уже более мягко сказал: — Готовься, завтра пойдешь со мной ведомым. Посмотрю, чему научился...

Шли под самыми облаками курсом на хутор Генераловский. Восточная часть



Моноotonно гудят моторы. Фосфорический свет отбрасывает приборная доска. — Стрелок, не дремать! — напоминает командир.

Подобное предупреждение — не выражение недоверия, а простая предосторожность. Ведь весь полет стрелок лежит на броневой плите у пулемета, веки смеживаются сами собой. Случись что — не миновать беды: фашистские перехватчики подкрадутся незамеченными.

Внизу отблески разрывов. Это Кенигсберг — запасная цель. Ее бомбят другие экипажи и те, кто по каким-то причинам не смог дойти до Берлина.

Тихомолов ведет машину к основной цели. До этого были полеты на Кенигсберг, Данциг, Будапешт, дважды — на столицу Германии. Двенадцать часов в воздухе — далеко не веселая прогулка. О многом успеваешь передумать, многое вспомнишь. Хотя бы первый боевой вылет.

...Техник доложил о готовности самолета. Члены экипажа заняли свои места. Тихомолов собрался подать команду на запуск моторов, как услышал в наушниках слова радиста, обращенные к стрелку: «Ну, старик, пиши завещание. Летчик — молодой, зеленый. Событ истребители». Злость взяла Тихомолова.

— От винтов! — скомандовал он.

Набрали высоту. Борис окинул взглядом местность под крылом. Внизу настоящая зеленая метель лесов.

— Слева два «мессершмитта»! — крикнул стрелок.

Летчик двинул сектора газа до максимала. Вон облако. Быстрее к нему.

Истребители врага настигают. Они уже сзади сверху. Из стволов их пушек вырываются оранжевые вспышки. Тихомолов энергично отворачивает машину. Наконец самолет в облаках. Все! В те секунды Борис о гибели не думал, не до этого было. И лишь на аэродроме, когда стих шум моторов, он осознал: вышел из смертельно опасной ситуации.

Обо всем этом Тихомолов напишет после войны. Из-под его пера выйдут ин-

тересные книги. И сотни отзывов придут в адрес члена Союза писателей СССР Бориса Тихомолова. «Вы помогли мне определиться в жизни», — сообщит парень из Сибири. «Мужество как норма жизни человека — вот что нужно ставить во главу угла. Это я понял, прочитав Ваши повести», — откликнется студент из Саратова. Все это будет потом, а пока — война. И бомбардировщик держит курс на фашистское логово...

— До цели тридцать минут, — раздается в наушниках голос штурмана.

Штурвал на себя — набор. Над целью спокойно. Нет привычного света прожекторов, разрывов зенитных снарядов. Значит, экипаж отбомбится без помех.

Город внизу словно замер. Волнами покачиваются аэростаты. Сброс! Бомбы полетели к цели. А через несколько секунд земля ошетижилась огнем, зашарили по небу лучи прожекторов. Один из них скользнул по крылу, ударил в кабину. Свет слепит глаза. Снаряды лопаются рядом, машину трясет. Тихомолов вводит самолет в левый разворот. Скорости бы ему, скорости... Единственный вариант — бросить бомбардировщик в пике — отпадает: внизу аэростаты.

Что-то тупо бьет в предплечье и затылок. Все вокруг замирает, словно нет круговорота огня и света. Наконец до слуха доносится какой-то звон. Он нарастает и нарастает, давит, переходит в вой. Густой, надсадный, как боль, тисками охватившая тело...

Тихомолов не помнил, сколько это продолжалось. Возвращался из забытья медленно. До сознания дошло — режут моторы. Самолет падает. Руки сами собой потянулись к штурвалу. Стоп... Резко на себя нельзя: от перегрузки машина развалится. Сколько до земли? Может, еще секунда и... Боль в голове, во всем теле. Штурвал на себя. Постепенно. Главное — выдержка. Тихомолов чувствует, как руль высоты цепляется за воздух. Самолет дрожит. Не спешить! Ни в коем случае! Медлить тоже нельзя. Руки — сама упругость. На себя, на себя штурвал... Перед глазами розовый

туман. Упругий ветер бьет в лицо: нет фонаря кабины. И вот наконец бомбардировщик в горизонтальном полете. Взгляд на приборы: до земли триста метров. Это победа.

...Когда самолет после снижения выскочил из облаков, светало. Туман плотным покрывалом лежал на земле. Было ясно, что до своего аэродрома не дотянуть — двигатели работали с перебоями. Слева по маршруту угадывалась Москва. Где-то рядом Центральный аэродром. Сесть на нем? Нельзя. Запретная зона... «Была не была», — решил Тихомолов...

Самолет отбуксировали на стоянку с высоко задраным левым крылом. Крупный осколок снаряда вклинился в тормозной диск колеса. Рваными дырами смотрели в туманное утро посадочные щитки. Черными блестящими струйками стекало из-под разорванных капотов масло.

Дежурный с грозным видом выбежал из служебного здания с намерением отчитать командира за посадку в запретной зоне, но, увидев израненный бомбардировщик, остолбенел:

— Где это вас?

— Над Берлином.

— Как же вы долетели?

— Долетели... Обычное задание...

Сколько позади подобных рейсов в тыл врага. Но впереди их еще больше. Куда больше!

Спустя четыре с лишним месяца на наградном листе Тихомолова появилась дополнительная запись: «Заклучение Военного совета: достоин награды — звания Героя Советского Союза».

Перед вылетом на очередное задание капитан Борис Ермилович Тихомолов услышал по радио Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Впереди была еще почти вся война.

★

неба покрылась красноватыми вспышками. Это зенитчики ставили у Сталинграда заградительный огонь. Битва на Волге разворачивалась все шире и шире.

— Первый, вижу справа «юнкерсы», — закричал вдруг Гринько и почувствовал, как застучало в висках.

— Спокойно, — прозвучал голос капитана Прохода. — «Ястребки» наши к ним идут. Видишь? У нас своя задача...

«Илы» вынырнули из дымового облака прямо над танковой колонной гитлеровцев. От самолета ведущего отделились и полетели вниз бомбы.

— Ниже, ниже! — услышал Гринько голос комэска.

В первой атаке Иван сбросил бомбы. Во втором заходе увидел, как в середине колонны пылали вражеские машины, а те, что остались невредимыми, распознали в стороны.

— Не уйдешь! — стиснув зубы, прошептал Гринько и выпустил по танкам зрсы. Как огненные молнии, впились они в бронированные коробки, и те окутывались дымом и пламенем.

Приземлившись на своем аэродроме,

капитан Прохода выскочил из кабины и побежал по полю к машине Гринько.

— С боевым крещением, тезка! — в глазах комэска светилась радость.

Двести дней и ночей гремела битва на Волге. Выстояв в жестокой схватке, советские воины погнали врага на запад. Иван Гринько уничтожил в этих боях немало боевой техники и живой силы противника. А впереди были еще десятки боевых вылетов — сражения под Ростовом и Новочеркасском, Шахтами и Матвеевым Курганом, бои над Кубанью и Таманским полуостровом, в небе Симферополя и Севастополя, штурмовые удары по врагу в Прибалтике.

...В воздухе поднялись всей эскадрильей. Ведущим шел старший лейтенант Гринько. Отбомбились над портом, взяли обратный курс под прикрытием истребителей. Вдруг откуда-то появились «мессереры». Еле прорвались. Но на своем аэродроме сели не все. Не вернулись Александр Серых и Виктор Воронов. Да, дорогой ценой давалась победа...

Не описать всего пережитого и совершенного Иваном Гринько и его товари-

щами на фронте! Вот строки из предствления летчика к званию Героя Советского Союза, подписанного командиром 190-го штурмового авиационного полка майором И. Бахтиным: «За 22 месяца непосредственного участия в боях с немецкими захватчиками... старший лейтенант Гринько показал себя смелым и мужественным летчиком-штурмовиком. Не щадя своих сил и самой жизни, он смело громит врага, проявляя в каждом боевом вылете мужество и героизм...»

129 боевых вылетов совершил коммунист Гринько за годы войны. В результате его точных штурмовых ударов было уничтожено 46 танков, 97 автомашин, 21 зенитная точка, 19 полевых орудий, потоплена баржа с грузом и живой силой противника, сожжено 7 железнодорожных вагонов, взорвано два склада с боеприпасами...

Так воевал Иван Устинович Гринько. Сейчас он полковник в отставке, живет в городе Уральске.

★

# С ОГНЕМ КОМСОМОЛЬСКИМ

Полковник в отставке К. СУХОВ,  
Герой Советского Союза

Седьмой день войска Южного фронта вели ожесточенные бои за освобождение Донбасса. 23 августа 1943 года член комсомольского бюро полка гвардии младший лейтенант Вячеслав Березкин в паре с ведущим гвардии лейтенантом Вениамином Цветковым вылетел на воздушную разведку в район прорыва нашими войсками вражеской обороны.

Уточнив боевые порядки и характер действий гитлеровцев, летчики возвращались на аэродром. Вдруг Цветков заметил внизу «Фокке-Вульф-189». Тонкий силуэт «рамы» скользил в сизовой дымке. При других обстоятельствах ведущий не решился бы ввязываться в бой — у них своя задача: доставить добытые разведданные командованию. Но тут случай особый. Нельзя допустить, чтобы разведчик-корректировщик ушел и враг получил важные для него сведения.

— Прикрой, атакую! — приказал Цветков Березкину, и пара устремилась в атаку.

Однако ведущий не учел, что большая скорость, набранная при пикировании, может помешать точному прицеливанию, так как истребитель при этом начинает рыскать из стороны в сторону. Атака сорвалась, и огорченный неудачей Цветков начал выводить самолет из пикирования. И тут прямо перед собой увидел четверку «мессершмиттов», очевидно прикрывавших своего разведчика...

— «Мессеры» беру на себя, — перешел он, — не дай уйти «раме»!

Березкин атаковал гитлеровский самолет, но промахнулся. Огненные трассы прошли рядом с «рамой». Погасив скорость, летчик сделал второй заход. Однако «фокке-вульф» полупереворотом ловко ушел от атаки.

Вячеслав не раз слышал от товарищей, как нелегко сбить «раму». Теперь он убедился в этом. Тревожила мысль и о Цветкове: как он совладает с четверкой «мессеров»? Но тут увидел дымные шлейфы, потянувшиеся за двумя вражескими самолетами, падавшими на землю.

Березкин вновь устремился в атаку. От «фокке-вульфа» навстречу ему потянулись дымные шарики. Что-то блеснуло перед глазами, забарабанило по самолету, с треском ворвалось в кабину. Горячая струя воздуха обдала летчика. Он ощутил резкую боль в левой руке и ноге. А «рама» уходила... Нет, не бывать этому!

Ручка от себя. Вражеский самолет все увеличивался в размерах. Вот уже сверкающая остеклением гондola в кошке прицела. Нажаты гашетки, но пушка и пулеметы молчали: кончился боекомплект.

Все сильнее чувствовалась боль в руке и ноге, в глазах плыли радужные

круги. И все же Березкин не отказался от мысли сбить фашиста.

Пилот «рамы» попытался отвернуть. Заметив это, Вячеслав резко дал влево ручку и одновременно левую ногу, хотя испытывал при этом неимоверную боль. Истребитель крылом рубанул по хвостовому оперению гитлеровского самолета. Удар, скрежет металла. Машина начала валиться на изуродованное крыло. Под ней волчком крутился, рассыпаясь в воздухе, «фокке-вульф».

Два вражеских летчика, выброшенные из оторвавшейся гондолы, спускались на парашютах. Третьего члена экипажа не было видно. Наверное, погиб при таранном ударе.

Березкин тоже покинул свою машину. Управлять парашютом одной правой рукой было трудно. Оставалось положиться на волю случая...

Удар о землю. Сильная боль пронизала тело, и летчик потерял сознание. Очнувшись, с трудом погасил купол парашюта, огляделся. Кто-то полз к нему. Свой, враг? Вячеслав вытащил из кобуры пистолет. Внимательно присмотревшись к человеку, увидел пилотку со звездочкой. Свой...

Боец и его подоспевшие товарищи отнесли Березкина в медсанбат.

...Вернувшись в полк, гвардии лейтенант Цветков доложил командиру о бое в районе Донецк, Амаросиевка и таране своего ведомого. Вениамин, отбиваясь от четверки «мессершмиттов», не видел, удалось ли спастись Вячеславу. Можно представить себе радость однополчан, когда вечером на аэродроме появилась полуторка, доставившая бледного, в бинтах Березкина. Вскоре его отправили в госпиталь.

Комсомольский вожак вернулся в полк накануне праздника Октября, в тот день, когда пришла весть об освобождении Киева. Березкин рассказывал, что его хотели сначала списать, потом предлагали перевести в транспортную авиацию. Но он твердо стоял на своем и добился-таки направления в родную часть. Александр Иванович Покрышкин, выслушав доклад летчика о прибытии из госпиталя, обнял его:

— Ну вот, вернулся. Я верил — все будет хорошо!

Вячеслав еще не знал, что о его подвиге наслышана вся дивизия, что в комсомольских организациях прошли собрания, на которых звучал призыв драться с фашистами так, как член комсомольского бюро полка гвардии младший лейтенант Березкин.

Два с половиной месяца непрерывных боев, пока Вячеслав находился в госпитале, вобрали в себя массу событий. Все было интересно комсомольцу: как воевали его боевые товарищи, что нового появилось в тактическом арсенале истребителей, как ведет себя противник...



Гвардии лейтенант В. Березкин.  
Фото 1945 года из архива автора.

Теперь уже и сам он, критически анализируя бой с «рамой», отчетливо видел ошибки, свою горячность, спешку. Начав летать, Березкин внимательно присматривался к действиям лучших воздушных бойцов, перенимал их опыт мастерского сочетания меткого огня и эффективного маневра.

В один из ноябрьских дней наземные посты наблюдения и оповещения обнаружили большую группу вражеских самолетов, шедшую со стороны Джанкоя. На нее по радио перенацелили находившуюся в воздухе четверку П. Еремину, в составе которой был и Березкин. Еще до встречи с противником Вячеслав по приказанию ведущего присоединился к первой паре — на самолете И. Олениченко обнаружилась неисправность и он вынужден был вернуться на аэродром.

Впереди уже четко вырисовывались «лапотники». Березкин насчитал двадцать два.

Истребители с ходу врезались в гущу оцепившихся огнем вражеского строя. Вячеслав поймал в прицел «юнкерс», подошел к нему как можно ближе и дал очередь. Тут же перенес огонь на следующий самолет. Обе атаки оказались результативными, два Ю-87, охваченные пламенем, упали. Еще два сбили П. Еремин и его ведомый М. Никитов.

С каждым вылетом, с каждым сбитым самолетом врага росло мастерство, поднимался авторитет комсомольского вожака. Свой долг Березкин видел прежде всего в том, чтобы личным примером



# В ГРУДИ

мобилизовывать комсомольцев на разгром фашистских захватчиков.

...День 16 июля 1944 года выдался серым, пасмурным. Но полк не прекращал боевой работы. Четверке истребителей, которую в пять тридцать утра повел командир звена гвардии старший лейтенант А. Ивашко, была поставлена задача прикрывать наш передний край. Ведомым у командира шел надежный, проверенный во многих воздушных схватках гвардии лейтенант Березкин.

Внизу кипел бой. Наши войска, опрокинув врага севернее Львова, выходили противнику в тыл.

Четверка барражировала над полем боя. Вдруг справа Вячеслав заметил четыре «фоккера», шедших на встречных курсах. Предупредил об этом ведущего. Ивашко подтвердил: «Вижу». И принял решение атаковать противника в лоб.

Нервы у фашистов сдали раньше. Они первыми открыли огонь с дальней дистанции. Наши летчики не торопились — привыкли бить наверняка. Березкин, летевший сзади и правее ведущего, видел, как над кабиной самолета Ивашко разорвался снаряд. Однако раздумывать было некогда, и Вячеслав нажал гашетки.

Истребители пронеслись на встречных курсах, разошлись гребенкой, чтобы снова сойтись в жарком поединке. Но почему самолет Ивашко разворачивается так медленно, осторожно? Березкин понял, что Александр ранен, и долг его, ведомого, надежно прикрыть командира.

А «фоккеры» уже атакуют. Тем не менее Вячеслав принял решение: он свяжет врага боем и даст возможность раненому командиру уйти.

Уже отчетливо были видны тупорылые «фоккеры». Они приближались с каждой секундой. И тут наш летчик выполнил резкий разворот, которого фашисты явно не ожидали, и с ходу послал последнему ведомому вражеской четверки очередь в хвост. «Фокке-вульф» загорелся.

В небе крутилась, редела форсированными моторами смертельная карусель. Вот один из «фоккеров» ринулся в атаку. Березкин увернулся, а когда истребитель проскочил мимо, поймал его в прицел и расстрелял почти в упор. Оставшаяся пара поспешила выйти из боя.

Кончалось горючее и у нашего летчика. До аэродрома он не дотянул, сел на вынужденную в поле. В часть добрался через несколько часов.

В тот же день в полк прилетел командир дивизии А. Покрышкин. Он приказал построить личный состав.

— От имени Советского правительства награждаю тебя, Вячеслав, орденом Славы! — тепло сказал Александр Иванович и крепко пожал смущенному юноше руку.

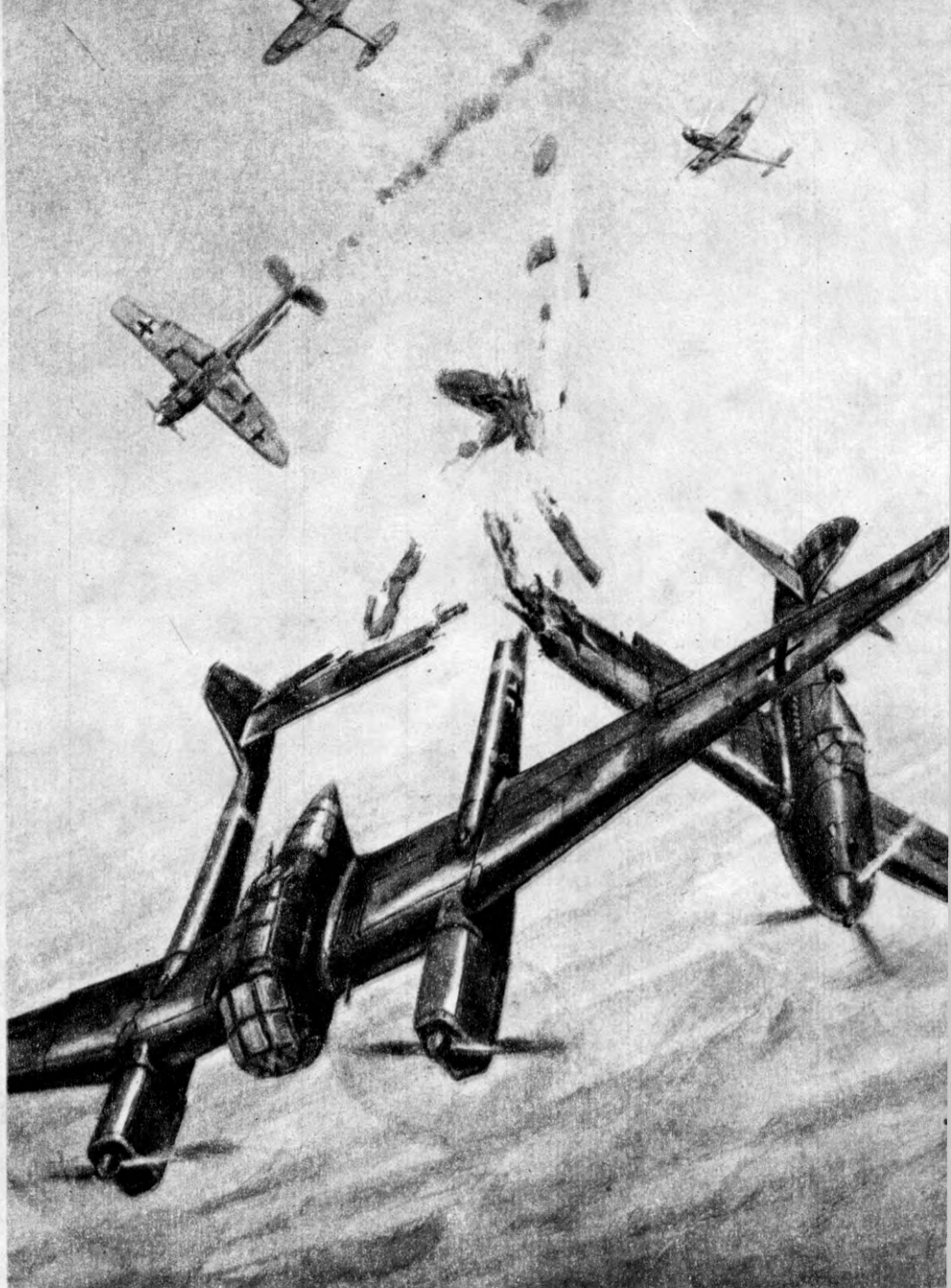


Рисунок А. ЗАКАЛЮКА.

Березкина поздравили товарищи. Он радовался награде, но на душе было тревожно: что с Ивашко, где он?

А с ним произошло следующее.

Тяжелораненый гвардии старший лейтенант А. Ивашко видел, как защищал его ведомый, и решил дотянуть на подбитом самолете до аэродрома. Он мог бы, наверное, спастись на парашюте, но под крылом лежал городок Берестечко. До последнего мгновения жизни Александр думал, очевидно, о тех людях, что могли пострадать при падении его истребителя... Уже после войны благодарные жители поставили мужественному летчику памятник.

А в те июльские дни сорок четвертого года, узнав о судьбе Ивашко, гвардейцы поклялись отомстить врагу за гибель боевого товарища. Вскоре гвардии лейтенант П. Гучок сбил два «фоккера», открыв счет мести гитлеровцам за своего боевого друга и земляка.

Храбро сражался с фашистами и гвардии лейтенант Вячеслав Березкин. Уже в небе над Берлином он сбил еще два «фокке-вульфа», доведя личный счет уничтоженных вражеских самолетов до десяти.

...Давно закончилась война. Но неизгладимы в памяти ветеранов гвардейского истребительного полка события тех суровых, героических лет, имена фронтовых товарищей. Среди них — отважного комсомольского вожака В. Березкина, своим мужеством и мастерством, стойкостью и боевой дерзостью зажигавшего сердца комсомольцев. У него, тысяч других фронтовых комсорогов учится нынешнее поколение молодых авиаторов беспредельной любви к Родине, готовности дать решительный отпор любому агрессору.







# Память сердца

Первым, кого мы встретили, войдя в музей боевой славы Н-ского авиационного соединения, был Герой Советского Союза подполковник в отставке Николай Михайлович Малахов. Бывший летчик-фронтовик часто приходит сюда, чтобы вспомнить опаленные войной годы юности, дорогих сердцу товарищей-однополчан, не доживших до Великой Победы.

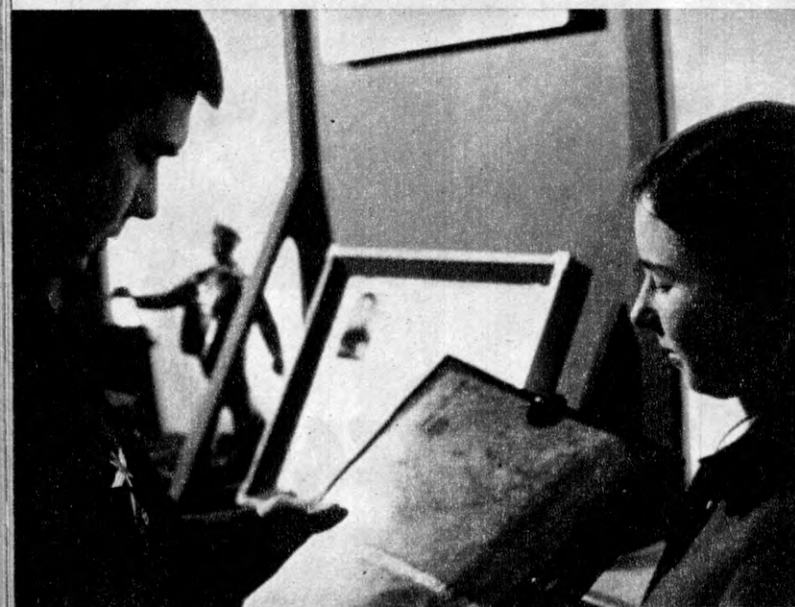
Соединение, в котором сражался с врагом в годы Великой Отечественной войны Н. Малахов, покрыло себя неувядаемой славой. Здесь выросли семьдесят восемь Героев Советского Союза, семеро летчиков удостоились этого высокого звания дважды. Четырнадцать воздушных бойцов повторили подвиг экипажа Н. Гастелло. Двадцать три авиатора стали полными кавалерами ордена Славы. Летчики уничтожили 158 самолетов противника в воздухе и 429 на аэродромах, подбили 2492 танка, 1740 штурмовых орудий, сожгли 1200 автомашин, 50 паровозов, 454 железнодорожных вагонов, уничтожили немало живой силы врага. О самоотверженности и героизме личного состава говорит и тот факт, что соединение удостоилось звания гвардейского, награждено орденами.

Разве можно забыть эти яркие страницы военной истории?

Нет, нельзя. Именно поэтому по инициативе бывшего начальника политотдела офицера В. Писаренко партийные и комсомольские активисты, все авиаторы с энтузиазмом взялись за создание музея боевой славы. Этот почин горячо поддержал генерал-майор авиации В. Васильев.

А работу начинали практически с нуля, с закладки фундамента под здание. Чего греха таить, кое-кто даже упрекал офицера Писаренко в том, что он явно зависил возможности коллектива, размахнувшись на строительство целого комплекса. Зачем, дескать, надрываться, если можно выделить в штабе одну-две комнаты, и дело с концом. Но Виктор Андреевич рассудил иначе: если создавать музей, то таким, чтобы он был действительно центром патриотического, воинского и нравственного воспитания. Его поддержали партийные и комсомольские организации. Работа закипела.

Капитан А. Кудрявцев возглавил строительство. И хотя обязанности прораба были для него на первых порах довольно сложны (ведь не шутка возвести двухэтажное здание!), Алексей старался изо всех сил, изучил специальную литературу. Активную помощь ему оказывал инструктор по комсомольской работе прапорщик С. Горельский, окончивший строительный техникум.



Строили хозспособом, работали и в будни, и в выходные, организовывая комсомольско-молодежные субботники и воскресники. Стройка превратилась поистине в общественно-политическое мероприятие, захватившее каждого авиатора — от командира соединения до рядового авиамеханика. Огромный энтузиазм, стремление сделать все как можно лучше компенсировали неопытность. Нет, не случайно в народе говорится: если есть желание и настойчивость, любое дело свершимо.

Пока строилось здание, активно работала творческая группа, в которую входил подполковник М. Папалашвили. Марат Сократович не участвовал в Великой Отечественной войне, но она не обошла его семью стороной. Его отец сражался с захватчиками в одном из партизанских отрядов, действовавших на территории Белоруссии. Таким образом, активно участвуя в создании музея, сын отдавал дань памяти и уважения не только однополчанам-фронтовикам, но и своему отцу-партизану, его боевым товарищам. И в этом тоже видится преемственность поколений.

Подполковник М. Папалашвили и его помощники майор Е. Дымарь, прапорщик И. Коско подбирали экспонаты, документы. Для шести разных по тематике залов их оказалось мало. Завязалась переписка с ветеранами соединения. Им разослали специально разработанные анкеты. В работу включился Герой Советского Союза Николай Михайлович Малахов.

Удивительна судьба этого человека. Трижды мать получала на сына похоронки! А после третьей от Николая пришло письмо. Что он жив, она не поверила, к тому же почерк был незнакомым. А произошло вот что. Покинув с парашютом подбитый в воздухе самолет, Николай оказался на территории, занятой противником. Прячась от фашистов, он восемнадцать часов пробыл в холодной воде. От этого навсегда свело пальцы рук.

Ветеран оказал неоценимую помощь в создании музея. Он отдал авиаторам весь свой архив, помогал разыскивать фронтовиков, воссоздавать обстановку, в которой боролись с врагом авиаторы.

Почти каждый день приходили письма, бандероли с интересными материалами. Изучая их, художники-оформители рядовые В. Воробьев и В. Соловьев сделали прекрасные стенды, панорамы, витражи. Прапорщик В. Радевич создал барельеф Родина-мать.

В трех основных залах рассказывается о Сталинградской битве, где соединение нанесло первый штурмовой удар по аэродрому Курск-западный, занятому противником. В тот раз летчики уничтожили 15 вражеских самолетов. В результате слаженных действий в районе Кустовский, Кумпинский, о чем рассказывает один из стендов, наши воздушные бойцы подожгли и вывели из строя 20 танков и 45 автомашин.

С особой любовью оформлены стенды, посвященные воспитаннику Ленинского комсомола И. Веденину, повторившему подвиг Н. Гастелло, и дважды Герою Советского Союза Н. Семейко, который так и не успел получить вторую Золотую Звезду: 20 апреля 1945 года он погиб, направив свою пылавшую машину в скопление войск врага.

На первом этаже расположен вводный зал. Здесь посетители знакомятся с историей авиации и воздухоплавания. На стендах — фотографии П. Нестерова, летчиков, принимавших участие в гражданской войне, макеты самолетов, участвовавших в трансконтинентальных рекордных перелетах, и другие экспонаты.

Поднимаясь по мраморной лестнице на второй этаж, видим барельеф Родина-мать. Через «Фюзеляжный зал» попадаем в зал «Землянка», где собраны подлинные вещи авиаторов-фронтовиков. Зал оборудован настолько искусно, что сразу создается впечатление, будто находишься в настоящей фронтовой землянке, и легко представляешь, в каких условиях жили воздушные защитники Родины. Одним словом, чувствуется дух военного времени.

Выйдя из «Землянки», оказываемся в «Звездном зале». Бросается в глаза оригинальность и необычность конструктив-



ного решения оформления. Зал имеет форму пятиконечной звезды. На стенах размещены стенды, рассказывающие о первых Героях Советского Союза соединения. Привлекает внимание альбом с подлинными донесениями командующему фронтом о результатах боевого применения штурмовой авиации. Вчитываясь в скупые строки докладов, начинаешь отчетливо представлять сложность решаемых авиаторами задач. Кажется, от этих пожелтевших от времени страниц веет огнем пожарищ, едковатыми выхлопными газами моторов штурмовиков, ненавистью советских летчиков к фашистским захватчикам.

В зале «Победа» установлены бюсты дважды Героев Советского Союза, изготовленные прапорщиком В. Сособовским, размещены два Боевых Знамени полков, картина, написанная воинами-авиаторами. В центре — рельефная электрифицированная карта — боевой путь части.

Проходя по залам, невольно удивляешься тому, с каким высоким профессионализмом они оборудованы. Даже не верится, что все это создано руками воинов. В книге отзывов можно прочитать много восторженных откликов, среди которых есть и записи партийных и государственных деятелей, известных в республике скульпторов, работников культуры и искусства.

Для проведения политико-воспитательных мероприятий в музее открыт конференц-зал, оборудованный кино- и радио-аппаратурой. Здесь молодым воинам рассказывают об истории соединения. Они узнают о том, что в подразделениях развернуто соревнование за право сделать вылет за Героя Советского Союза Бориса Окрестина, повторившего подвиг Николая Гастелло, что это право предоставляется лучшим из лучших воздушных бойцов. Молодые авиаторы получают большой патриотический и духовный заряд.

В музее проводится прием авиаторов в ряды Коммунистической партии Советского Союза, Ленинского комсомола. Допризывная молодежь области борется за право получить комсомольский билет в музей боевой славы. Лучшим ученикам здесь вручают символическое удостоверение внука или внучки соединения. И нужно видеть, с каким трепетным волнением юноши и девушки получают этот документ. Достаточно сказать, что почти все ребята, побывавшие в музее, изъявляют желание проходить службу здесь, в соединении.

В конференц-зале нередко проходят уроки начальной военной подготовки учеников школ района. Перед десятиклассниками выступают курсанты одного из авиационных училищ. Младший сержант С. Ванилович и курсант И. Кранин, например, не случайно связали свою жизнь с авиацией. Как и их младшие товарищи, в школьные годы они тоже часто посещали различные мероприятия, проводимые в музее.

Но особенно волнующи встречи с фронтовиками, ветеранами авиации. Попадая в музей, они словно молодеют, переносятся в годы своей юности. Со слезами на глазах вспоминают то трудное для страны время. И это не только скорбь о погибших товарищах, но и радость от того, что никто из них не забыт.

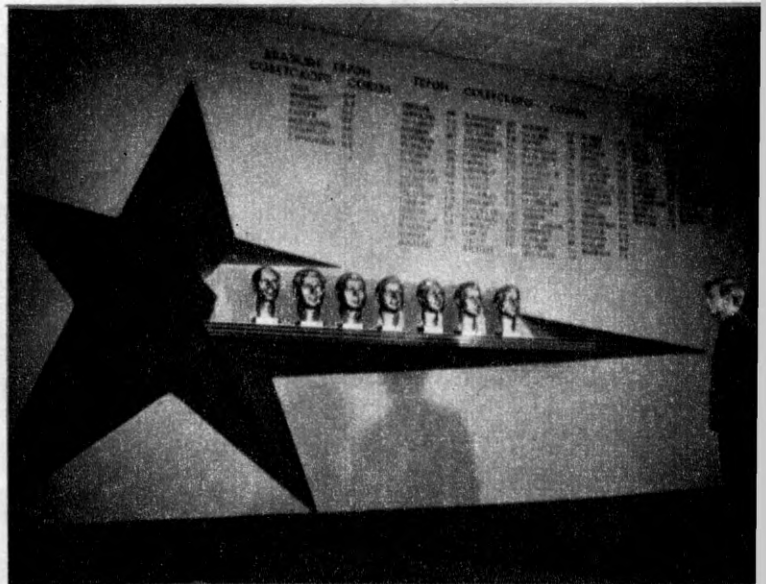
Мы часто говорим о преемственности поколений. А где ее истоки? Не в таких ли встречах седой зрелости и зеленой молодости? Как показывает опыт работы музея боевой славы, подобные мероприятия являются тем очагом, где огонь зажигается от огня. Ведь именно в истории кроются корни сегодняшнего, а из сегодняшнего пускает ростки будущее. Значит, почва для этого должна быть самой благодатной.

На вопрос, стоит ли затрачивать столько сил и энергии на создание таких очагов патриотического, воинского и нравственного воспитания, ответ дала сама жизнь: да, стоит. Ибо нет ничего важнее воспитания настоящего человека, советского патриота.

...Когда мы уходили из музея, Николай Михайлович Малахов отстал на полшага.

— Пожалуй, я еще задержусь здесь, — сказал он.

И мы его поняли: цепко держит память пережитое, оставшее на сердце глубокие зарубки.



▷



Эти снимки сделаны в одной из частей прославленного соединения. Воодушевленные решениями XXVII съезда КПСС, воины-авиаторы стремятся использовать каждую учебную минуту с максимальной эффективностью. В классах и на аэродромах идет интенсивная боевая учеба. Рядом с опытными воздушными бойцами становится на крыло молодежь.

На снимках: лейтенанты И. Ходачков, И. Фурсенко и инструктор капитан А. Дашевич; в числе правофланговых социалистического соревнования идут мастера боевого применения капитан Е. Волгин, майор А. Дятлов, капитаны Ю. Радин, А. Пичугин и В. Журавлев. Фоторепортаж А. ДЖУСА.







# ПОВЫШАЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ КОРРЕКТИРОВАНИЯ ОГНЯ

Полковник В. КУРОЧКИН,  
полковник Г. ВЫПИРАЙЛЕНКО, кандидат военных наук

**С**коротечность и динамизм современного боя предъявляют высокие требования к качеству обучения экипажей вертолетов корректированию огня артиллерии.

Надо отметить, что разница во времени между реальным артиллерийским огнем и подрывами шашек имитации разрыва артиллерийского снаряда (ШИРАС) очень большая и достигает днем 3—4 минут, ночью 6—7 минут и более. Это, конечно, снижает эффективность подготовки экипажей к действиям в боевой обстановке и требует большого расхода летного ресурса авиатехники. Имеются и другие факторы, которые влияют на качество обучения авиаторов.

Для повышения эффективности обучения летных экипажей корректированию артиллерийского огня предлагается вариант оборудования площадки (полигона) размером 500×500 м с автоматизированным управлением. В центре ее — макет цели с кабиной управления подрывом имитационных средств и УКВ-радиостанция (рис. 1). На пульте управления в соответствии с обстановкой на площадке располагаются кнопки с номерами раззема и цифровые лампы, указывающие количество неизрасходованных имитационных средств (ИС) на данном разземе (рис. 2). МикроЭВМ позволяет сравнивать фактическое место подрыва ИС с координатами, полученными от экипажа, определять отклонения и рассчитывать очередное место подрыва с учетом ошибки летчика.

Методика обучения авиаторов корректированию артиллерийского огня заключается в следующем. После определения координат цели и передачи их по радио руководителю полетов (РП) на полигоне экипаж ожидает готовности «батареи» к стрельбе, выполняя полет по установленной схеме. Получив от него сигнал, руководитель отвечает: «Выстрел» — и подрывает имитатор нажатием соответствующей кнопки сначала на максимальном удалении от цели. Определив место подрыва «снаряда», экипаж передает координаты руководителю полетов на полигоне, который с помощью ЭВМ или по графикам находит ошибку в определении места разрыва и с учетом ее определяет место подрыва очередного ИС. Экипаж корректирует отклонения в пределах 15—50 м (в зависимости от дальности, высоты корректирования и времени суток).

Применение предложенного варианта полигона позволило уменьшить время между подрывами имитирующих средств до 30—40 секунд, что в 5—8 раз меньше, чем при существующей

методике. Это значительно повысит эффективность обучения: за один вылет экипаж выполняет в 3—4 раза больше корректур, в 2—3 раза уменьшается количество полетов на обучение летчика (экипажа). Предполагаемый экономический эффект для отдельной вертолетной эскадрильи составляет около 90 часов налета в год.

Повышение точности нахождения ошибки экипажа в определении места подрыва имитирующего средства дает возможность в свою очередь сократить сроки обучения корректированию и более объективно оценивать действия экипажей. Использование дистанционного подрыва ИС значительно повышает безопасность работы полигонной команды.

Предлагаемая методика позволит повысить точность корректур и уменьшить время отыскания целей. Так, при ослабленной системе ПВО «противника» корректирование артиллерийского огня может осуществляться с удаления от «линии фронта» до 3—4 км. При этом время обнаружения экипажем вертолета цели в простых метеорологических условиях существенно снижается.

Применение продуманных нормативов оценок позволит, на наш взгляд, более объективно подходить к определению уровня подготовки экипажа по корректированию артиллерийского огня с минимальных дальностей наблюдения за целью и подрывами снарядов.

Практической отработке экипажами полетных заданий в нашем училище предшествует подготовка летного состава в учебных классах и на тренажерах. При этом используются столы-макеты местности с тактической обстановкой и радиомоделированными рабочими местами, видеоманитонфон с записью кинофрагмента или эпизода боя, либо нанесения удара артиллерией. Для приобретения навыков в корректировании артиллерийского огня ночью применяются подсвечивающиеся макеты, практикуется высвечивание слайдов на время, соответствующее времени работы средств освещения цели.

Отрабатываются и другие вводные, учитывающие разнообразные условия боевых действий, которые могут оказать влияние на качество выполнения задачи по корректированию огня артиллерии. Это дает возможность курсантам приобрести хорошие навыки при решении частных задач обеспечения сухопутных войск.

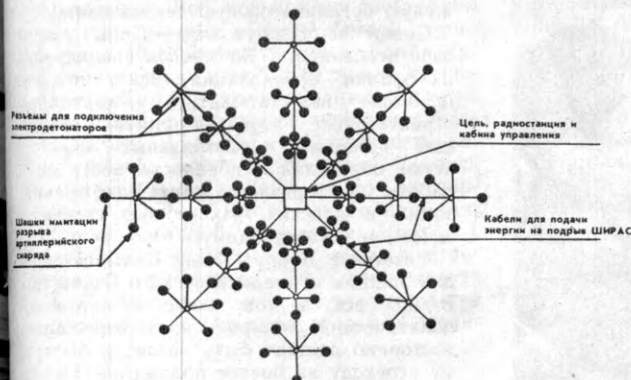


Рис. 1. Схема оборудования полигона.

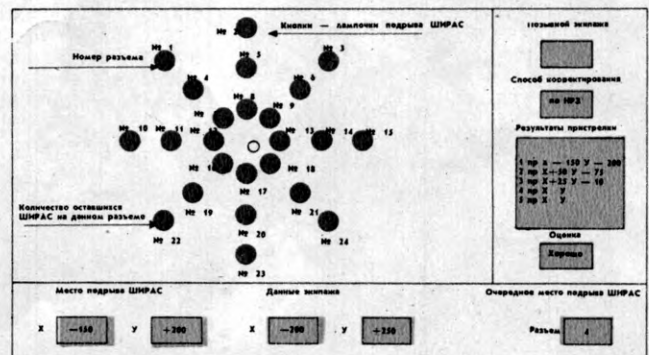


Рис. 2. Пульт управления подрывом имитационных средств.

# ПАРТИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СОВЕТСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛАХ

Полковник Ф. СЕЙРАНЯН, доктор исторических наук, профессор;  
полковник Ю. ТОПЧИЙ, кандидат исторических наук, доцент

Вся жизнь, боевая и политическая подготовка авиаторов советских Военно-Воздушных Сил, как и всего личного состава армии и флота, проходят под знаком борьбы за выполнение решений XXVII съезда КПСС. Стремление крылатых защитников Родины еще настойчивее повышать бдительность и боевую готовность, крепить дисциплину и порядок ярко проявляется в ходе социалистического соревнования под девизом «Решения XXVII съезда КПСС выполним, надежно защитим завоевания социализма!». В авангарде этого соревнования в авиационных коллективах идут коммунисты.

В новой редакции Программы КПСС, принятой XXVII съездом, подчеркивается: масштабность и сложность решаемых задач как во внутренней, так и в международной политике предъявляют более высокие требования к самой партии, к уровню ее политической и организаторской деятельности. В новых исторических условиях закономерно возрастает руководящая и направляющая роль КПСС в советском обществе. Это и понятно, ибо, как записано в Уставе КПСС, партия является высшей формой общественно-политической организации, ядром политической системы, руководящей и направляющей силой советского общества. Данное положение целиком и полностью относится и к Советским Вооруженным Силам.

В. И. Ленин учил, что руководство

Коммунистической партии Вооруженными Силами прежде всего проявляется в том, что все вопросы защиты социалистического Отечества, военного строительства, военной практики и военной теории решаются в точном соответствии с идеологией и политикой партии, на основе ее постановлений и указаний.

Проявление руководящей и направляющей роли Коммунистической партии в Вооруженных Силах многогранно. И все же главное состоит в том, что КПСС, руководствуясь марксистско-ленинской теорией, творчески развивает ленинское учение о защите революционных завоеваний трудящихся, определяет военную политику Советского государства. «Учитывая сложную международную обстановку, растущую агрессивность реакционных империалистических кругов, Центральный Комитет КПСС, Политбюро ЦК уделяют неослабное внимание оборонноспособности страны, боевой мощи Вооруженных Сил СССР, укреплению воинской дисциплины», — отмечается в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду Коммунистической партии Советского Союза.

Научная разработка проблем партийного строительства в военной организации Советского государства, практической деятельности армейских политорганов и партийных организаций составляла и составляет предмет неустанной заботы партии. Много нового в это вносят Про-

грамма и Устав КПСС, Политический доклад ЦК КПСС XXVII съезду партии. В них нашли отражение и творческое развитие ленинские принципы партийного строительства, богатейший опыт, накопленный партией за многие годы ее деятельности, важнейшие требования о дальнейшем единении рядов КПСС, развитии внутрипартийной демократии и укреплении партийной дисциплины, забота об авторитете коммунистов, о повышении боеспособности первичных партийных организаций, улучшении подбора, расстановки и воспитания кадров и проверки исполнения, научном подходе к партийной работе, усилении спроса с каждого члена партии за отношение к своему труду, за чистый облик партийца. Все это относится к политорганам и партийным организациям Военно-Воздушных Сил, которые постоянно и строго сверяют свою деятельность с положениями Программы и Устава КПСС, постановлениями партийных съездов и конференций, Пленумов Центрального Комитета нашей партии.

Важные задачи дальнейшего совершенствования работы партийных организаций вытекают из решений XXVII съезда КПСС. Все коммунисты призваны глубоко уяснить и последовательно претворять на практике его требования. В центре внимания парторганизаций ВВС в настоящее время должно быть дальнейшее повышение боеготовности, освоение новой авиационной техники, способов ее боевого применения, совершенствование подготовки специалистов высокого класса. Важной задачей всегда была и остается решительная борьба с летными происшествиями и причинами, их порождающими, с послаблениями и упрощенчеством в боевой подготовке, формализмом в соревновании. Упор сделан на конкретность в пунктуальной реализации принимаемых решений, повышение партийной взыскательности, живую организаторскую деятельность.

Советские Вооруженные Силы имеют свои особенности. Во многом специфичны их задачи, организация. Ясно, что это не может не учитываться в партийном строительстве. Творчески применяя его общие принципы, Центральный Комитет четко определил особенности построения работы политорганов и партийных организаций в войсках. Их можно свести в основном к следующему.

Советские Вооруженные Силы созданы для защиты социалистического Отечества. В них все, в том числе и партийно-политический аппарат, парторганизации, постоянно должны быть готовы к быстрому переходу на боевое положение. Поэтому один из главных принципов партий-

Большую работу по мобилизации личного состава на успешное выполнение задач, вытекающих из решений XXVII съезда КПСС, проводит гвардии подполковник В. Родионов (на снимке — третий справа).

Фото А. ДЖУСА.





ного строительства здесь — соответствие структуры партийных организаций, политорганов и партполитаппарата армии, авиации и флота организационному строению Вооруженных Сил. Местные парторганы, как известно, строятся по территориально-производственному признаку. В отличие от них парторганизации и политорганы воинских частей создаются экстерриториально — по подразделениям, частям, соединениям и объединениям. Активно работают они как в стационарных, так и в полевых или походных условиях.

В настоящее время в Советских Вооруженных Силах действует стройная и четкая система партийных организаций: первичные партийные организации, парторганизации на правах первичных, партийные организации цехового типа и партийные группы. В соответствии с действующей Инструкцией организациям КПСС в Советской Армии и Военно-Морском Флоте первичные партийные организации в Военно-Воздушных Силах создаются соответствующими политорганами в авиационных полках и других отдельных частях и подразделениях, штабах, соединениях, а также во всех военных учреждениях и учебных заведениях при наличии не менее трех членов партии.

В авиационных полках в каждом случае с разрешения политоргана при наличии 75 коммунистов и более могут создаваться парткомы. При этом партийные организации эскадрилий, управлений, ТЭЧ получают права первичной организации. Внутри первичных партийных организаций эскадрилий, батальонов и дивизионов при наличии трех членов партии и более могут быть образованы приравненные к цеховым партийные организации отрядов, звеньев и рот. Возможно и другое структурное построение, когда в звеньях, ротах, во взводах, в экипажах, расчетах создаются партийные группы.

Сложившаяся структура партийных организаций в ВВС соответствует нынешнему этапу военного строительства и способствует проведению целеустремленной и действенной идеологической и организаторской работы среди всех авиаторов.

Как известно, Вооруженные Силы — строго централизованный организм с крепкой воинской дисциплиной. Здесь важно обеспечить единство политического и военного руководства всеми звеньями снизу доверху. Партийно-политическая работа должна соответствовать задачам укрепления единоначалия на партийной основе. Оно позволяет с наибольшей полнотой добиваться единства воли и действий личного состава, что в свою очередь способствует гибкости, быстрой переключения от уже решенной задачи к следующей, особенно при внезапном ее возникновении. Все это крайне необходимо для поддержания высокой боевой готовности и боеспособности войск. Командир-единоначальник отвечает не только за оперативную и хозяйственную деятельность, но и за политико-моральное состояние личного состава, уровень и действенность политической работы. В свою очередь политорганы выполняют не только партийные функции, но и входят в общую систему военного управления. Наряду с партийными они обладают и административными функциями. Это обеспечивает им действительное участие в руководстве войсками и представляет реальные гаран-

тии партийного влияния на все стороны жизни, боевой учебы частей и подразделений.

И наконец, особое положение армейских и флотских партийных организаций вызвало необходимость ограничения в них выборов начал. Избираются лишь руководящие органы первичных и стоящих ниже их парторганизаций. Политорганы же назначаются, а для решения вопросов о приеме в партию и рассмотрения персональных дел коммунистов избираются партийные комиссии при политорганах.

Имеются и некоторые другие особенности в деятельности парторганизаций Вооруженных Сил. К ним относится обеспечение прочной связи политорганов, партийных организаций, партполитаппарата с широкими массами воинов, действенного руководства общественными организациями, повседневного партийного влияния на весь личный состав. Запрещена критика приказов и распоряжений командиров (начальников), а также установлен особый порядок рассмотрения персональных дел командиров-единоначальников.

Диалектический, творческий характер партийного строительства в Вооруженных Силах особенно ярко проявился в годы Великой Отечественной войны, которая потребовала всемерного повышения уровня партийного руководства Вооруженными Силами, усиления партийно-политической работы на фронте. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев отмечает, что в годы Великой Отечественной войны ленинская партия стала сражающейся партией, слившейся воедино с воющим народом. На труднейшем военном отрезке нашей истории она оказалась на высоте своей огромной ответственности за судьбы Родины и привела страну к Победе.

Жизнь идет вперед. Возрастают, усложняются задачи войск. Изменяются условия их деятельности. Научно-технический прогресс оказывает огромное влияние на военное строительство. Большие качественные перемены происходят в последние годы и в наших Военно-Воздушных Силах. В этих условиях партийно-политическая работа в авиационных частях и подразделениях призвана еще активнее развивать и закреплять у военнослужащих качества, формируемые социалистическим образом жизни, советской действительностью, расширять и углублять свое влияние на боевую учебу и жизнь личного состава ВВС. «Партия и государство стремились и стремятся к тому, — подчеркивается в Политическом докладе ЦК КПСС XXVII съезду партии, — чтобы советский воин — солдат и офицер, — неся свою нелегкую службу, всегда чувствовал заботу и внимание общества, чтобы наша армия была школой воспитания гражданской ответственности, мужества и патриотизма».

В интересах повышения эффективности партийно-политической работы Центральный Комитет партии за последние годы осуществил ряд мер, в результате которых возросла роль военных советов, политорганов и партийных организаций, улучшилось политическое и воинское воспитание личного состава.

Партийные организации стали на деле политическим ядром, цементирующей силой воинских коллективов, в том числе авиационных. Их идеологическая и органи-

заторская деятельность, живое слово активистов, их пример безупречного выполнения возложенных обязанностей выступают действенным фактором партийного влияния на воинов. Высокий авторитет коммунистов в частях и подразделениях ВВС. Выполняя требования КПСС, партийные организации в Военно-Воздушных Силах принимают в свои ряды лучших летчиков, штурманов, инженеров, техников, авиационных специалистов, от которых в первую очередь зависит высокая боевая готовность подразделений и частей. Так, среди отличников боевой и политической подготовки в ВВС более половины составляют коммунисты.

Организационно-партийная структура ВВС имеет свои особенности. Это прежде всего наличие разветвленных структур партийных организаций, от партийных групп в отдельных авиационных экипажах до первичных партийных организаций в частях и вышестоящих штабах; высокие количественные показатели партийного ядра среди офицерского (особенно летного) состава (более 80 процентов); развитая сеть партийного актива, обусловленная большой динамикой и многоплановостью решаемых задач. Освобожденными секретарями парткомов и комитетов ВЛКСМ авиационных полков могут быть нелетающие политработники. Весь остальной партийный актив состоит из числа летного и инженерно-технического состава, офицеров различных служб. Но нередки случаи, когда освобожденный секретарь парткома продолжает летать в качестве штурмана экипажа.

Эти особенности организационной структуры партийных организаций накладывают свой отпечаток на специфику внутрипартийной работы в авиационных частях. Каждая часть решает свои задачи, но решение их обусловлено коллективными, комплексными действиями личного состава подразделений и служб.

Главная фигура, которая в каждом учебно-боевом вылете реализует усилия всех коллективных затрат, — летчик. Поэтому в центре внимания партийных организаций находится вопрос обеспечения личной примерности коммунистов-летчиков, достижения ими высшего уровня мастерства.

Поскольку выполнение каждого полета — это регламентированный, управляемый процесс, первичные партийные организации строгие требования предъявляют к деятельности коммунистов штабов и других элементов общей системы управления боевыми действиями и полетами авиации, к организации взаимодействия.

Авиационные части являются частями постоянной боевой готовности, поэтому главное внимание в деятельности всех партийных организаций ВВС сосредоточено на поддержании требуемого уровня боевой готовности каждого подразделения, каждого боевого расчета, особенно при выполнении задач боевого дежурства.

Партийные организации в Военно-Воздушных Силах, как и в целом в Вооруженных Силах СССР, представляют идейно и организационно сплоченный боевой и испытанный отряд КПСС, действующий в строгом соответствии с идеологией и политикой партии. В претворении в жизнь исторических предначертаний XXVII съезда КПСС видят свой долг крылатые защитники социалистического Отечества.

Развязанная империализмом «психологическая война» не может квалифицироваться иначе, как особая форма агрессии, информационного империализма, попирающих суверенитет, историю, культуру народов. Это и прямая политико-психологическая подготовка к войне, не имеющая, естественно, ничего общего ни с действительным сопоставлением взглядов, ни со свободным обменом идей, о чем фарисействуют на Западе. Иначе и не могут расцениваться действия, когда людей учат смотреть на любое неугодное империализму общество через прорезь прицела. Из Политического доклада ЦК КПСС XXVII съезду Коммунистической партии Советского Союза



# ИСТИНА ПРОТИВ ВЫМЫСЛОВ

Майор В. ОВСЯННИКОВ

Тридцать один год назад, 14 мая 1955 года, произошло событие, имеющее исключительное значение для братских народов социалистических стран: в Варшаве был подписан исторический документ о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи — Варшавский Договор.

«История еще не знала такого сообщества стран, где никто не имеет и не может иметь особых прав и привилегий, где международные отношения действительно превратились в отношения между народами, где сложились и развиваются плодотворные связи на разных уровнях — от высшего партийного и государственного руководства до трудовых коллективов, — говорится о Совете Экономической Взаимопомощи и Организации Варшавского Договора в Программе КПСС. — Содружество умножает силы братских государств в социалистическом строительстве, помогает обеспечивать их надежную безопасность».

Прогрессивные миролюбивые силы планеты приветствовали создание в Европе надежного оплота мира и безопасности. В стане же империалистической реакции известие об этом было встречено злобными нападениями на военно-политический союз стран социалистического содружества.

Переход американского империализма к откровенной политике «неоглобализма» обусловил в середине 80-х годов усиление оголтелой, разнузданной клеветы на Варшавский Договор. Мутный поток буржуазных фальшивок хлынул на западных читателей с благословения нынешнего президента США, который прямо заявил, что окончательно перекроить мир американцам мешают коммунисты и поэтому Сое-

диненным Штатам следует сделать все, чтобы оставить марксизм-ленинизм на пепелище истории. Со свойственным им пренебрежением к очевидным фактам идеологические прислужники империализма, нагромождая одну ложь на другую, пытаются искаженно представить читателям, телезрителям и радиослушателям цели и характер Варшавского Договора. Исходя из предвзятых геополитических умозаключений, они в первую очередь стараются показать Организацию Варшавского Договора в качестве «орудия агрессии». В частности, военно-воздушные силы социалистических армий в книгах западных авторов изображены как «вездесущий фантом», угрожающий странам НАТО.

Чтобы лучше понять научную несостоятельность и реакционную сущность буржуазных вымыслов об «агрессивности» Варшавского Договора, вернемся к событиям, послужившим причиной консолидации европейских стран социализма в военно-политический союз.

Создание Варшавского Договора стало ответной мерой братских социалистических государств на опасный поворот в политике западных держав, порвавших с целями и принципами антигитлеровской коалиции. В результате создания в 1949 году Североатлантического пакта и целой системы агрессивных блоков, а также ремилитаризации ФРГ и включения этого государства в НАТО появилась реальная угроза новой войны в Европе. В этих условиях возникла необходимость конструктивных решений и практических действий, гарантирующих безопасность стран социализма. Речь, в частности, шла о дополнении двусторонних договоров о дружбе,

сотрудничестве и взаимной помощи между отдельными социалистическими странами многосторонним договором. Создание Варшавского Договора вытекало из объективных потребностей объединения усилий социалистических государств в области внешней политики и обороны, продиктовано их национальными и международными интересами. «Капитал есть сила международная, — говорил В. И. Ленин. — Чтобы ее победить, нужен международный союз рабочих, международное братство их».

С самого начала Организация Варшавского Договора — это оборонительный союз. В Договоре говорится, что участвующие в нем страны будут принимать «согласованные меры, необходимые для укрепления их обороноспособности, с тем, чтобы оградить мирный труд их народов, гарантировать неприкосновенность их границ и территорий и обеспечить защиту от возможной агрессии». В отличие от империалистических блоков Варшавский Договор не является узкой, замкнутой военной организацией и открыт для присоединения других государств, выражавших желание бороться за мир и международную безопасность.

Миролюбие Варшавского Договора вытекает из его подлинно народного характера. Сама природа социализма, основанного на общественной собственности на средства производства, утверждает мир без оружия как свой идеал.

В противоположность этому в странах капиталистического строя маховик подготовки к войне раскручивается до небывалых скоростей. И не случайно ярыми противниками соглашения между СССР и США о сокращении ядерных и обычных



типов вооружений выступают прежде всего американские монополии. С 1980 года прибыли крупных оружейных магнатов США увеличились в среднем втрое. Чистые прибыли только аэрокосмических компаний за 9 месяцев прошлого года составили 1,4 млрд. долларов. Прекращение или даже сокращение программ производства вооружений резко понизило бы доходы монополистов.

Важным событием в борьбе миролюбивых сил планеты за прекращение гонки вооружений, за разоружение явились решения состоявшегося в Софии в октябре 1985 года Совещания Политического консультативного комитета государств — участников Варшавского Договора. В принятом на совещании заявлении «За устранение ядерной угрозы и поворот к лучшему в европейских и мировых делах» руководители союзных социалистических государств наряду с выдвижением новых конкретных предложений еще раз заявили о готовности безотлагательно распустить Варшавский Договор с одновременным роспуском Североатлантического пакта, а в качестве первого шага — ликвидировать их военные организации.

В ответ на это на Западе стали усиленно пропагандироваться различные мифы, представляющие в зловещем виде СССР и его союзников и используемые для доказательства «скрытого смысла» их миролюбивых предложений. Один из таких мифов получил название теории «финляндизации». Ее авторы утверждают, что в случае роспуска НАТО и вывода американских войск с Европейского континента баланс сил решающим образом изменится в пользу СССР, чем якобы и сможет воспользоваться Советский Союз для «захвата» Западной Европы или ее «революционизации». СССР, по их домыслам, сочтет применение силы ненужным, а станет оперировать своей мощью как политическим инструментом. В результате западные государства окажутся в так называемой «финской ситуации»: без оккупации или «советизации» они будут втянуты в «советскую сферу влияния». Политическому давлению, поддерживаемому военной мощью, страны Западной Европы, по мнению буржуазных авторов, не в силах что-либо противопоставить из-за их... «плохой вооруженности».

Участники софийского Совещания Политического консультативного комитета решительно высказались за то, чтобы остановить дальнейшее размещение ядерного оружия на континенте, вести дело к его сокращению. Они подтвердили свою решимость добиваться полного освобождения Европы от ядерного оружия. Но и в этом предложении буржуазные идеологи усматривают «двойное дно». Вот образец такого «разоблачения». Оказывается, европейское социалистическое содружество выступает против ядерной войны не потому, что она несет угрозу человеческой цивилизации, а, по мнению одного западного «исследователя», из-за того, что ввиду «превосходства в обычных вооружениях в безъядерном конфликте между НАТО и Варшавским Договором возможности победы последнего неоспоримы». Однако эти буржуазные фальсификаторы сознательно умалчивают о том, что страны Варшавского Договора не стремятся к развязыванию ни ядерного, ни безъядерного конфликта.

Понятно, что лженаучные версии не имеют ничего общего с реальностью. С их помощью идеологи империализма пытаются исказить суть мирных инициатив

братских стран социализма, скомпрометировать внешнюю политику Советского государства и тем самым искусственно расширить среди населения Запада социальную базу поддержки программ вооружения Североатлантического блока.

Используя такое идеологическое прикрытие, руководство НАТО проводит курс на расширение процесса военных пригрозений стран — участниц Североатлантического блока. Это находит свое отражение в неуклонном росте их военных расходов, которые только за последние пять лет увеличились в 1,5 раза. По официальным оценкам зарубежных экспертов, реальные военные расходы европейских стран НАТО достигли в 1985 году 350 млрд. долларов. Особое внимание командование блока уделяет росту воздушной мощи. Только в минувшем году военновоздушные силы государств Европейской группы НАТО получили свыше 300 самолетов, из них около 280 тактических истребителей «Торнадо» и F-16, способных нести как обычное, так и ядерное оружие.

Военно-политическое руководство братского союза стран социализма не может оставить без внимания выдвижение НАТО новых агрессивных доктрин, форсированное наращивание ядерных и обычных вооружений и вынуждено предпринимать ответные меры. В условиях, пока существует империалистический блок НАТО, отмечалось на XXVII съезде КПСС, партия считает необходимым всемерно содействовать совершенствованию деятельности Организации Варшавского Договора как инструмента коллективной обороны против агрессивных устремлений империализма, совместной борьбы за прочный мир и расширение международного сотрудничества.

Империалистическая буржуазия, разрабатывая планы сокращения социализма, предпочитает иметь дело не с единым фронтом, а с отдельными, разобщенными между собой социалистическими странами. Поэтому одним из направлений подрывной антикоммунистической стратегии стала фальсификация характера взаимоотношений внутри военно-политического союза государств социалистического содружества, роли в нем Советского Союза. Одни «советологи» утверждают, будто СССР использует свою военную мощь для контроля над вооруженными силами своих союзников и тем самым ограничивает их политическую роль, другие «исследователи» изображают Советские Вооруженные Силы как «ключевой стабилизирующий фактор в Восточной Европе». За последние годы выпады против Организации Варшавского Договора стали более утонченными. Не так давно в западной печати появилась теория так называемой «политической надежности социалистических армий», суть которой сводится к выработке авторами «критериев надежности» вооруженных сил социалистических государств в рассматриваемых ими вариантах войны с блоком НАТО, а также... с Советским Союзом.

Какую же цель преследуют западные авторы? Идеологические диверсии (а иначе нельзя назвать подобные рассуждения) против военно-политического сотрудничества социалистических стран прежде всего направлены на подрыв основ их единства, ослабление военного могущества, превращение, как отмечается в одном из документов НАТО, Варшавского Договора «в хрупкий инструмент». Поэтому антикоммунисты в своем стремлении расколоть единство социалистических

стран не случайно делают ставку на создание обстановки подозрительности в отношениях между братскими армиями, на изоляцию и противопоставление их друг другу. Однако на примере приведенной «теории» отчетливо видно, насколько надуманны и антинаучны все эти версии и концепции, призванные, по сути дела, играть на националистических предрассудках и ложном понимании «национального суверенитета». Идеологи антикоммунизма сознательно умалчивают об общности коренных классовых интересов наших стран, о важнейшей составной части их национально-государственных интересов — военно-политическом союзе с СССР как гарантии сохранения социалистических завоеваний в этих странах.

В рамках боевого содружества Вооруженные Силы СССР являются первыми среди равных. Они, единственно обладающие ядерными средствами в Варшавском Договоре, продолжают оставаться главным фактором в отстаивании мира, сдерживании империалистической агрессии. И это не только не умаляет роли братских армий как фактора мира, а, наоборот, придает им большую уверенность в своих силах.

Резким контрастом выглядят отношения между странами блока НАТО. Как бы громко ни провозглашалась «атлантическая солидарность», апологеты капитализма не в силах замолчать острые противоречия между членами Североатлантического пакта, обусловленные капиталистической конкуренцией. Даже «союзнический долг» не удерживает монополистов США от соблазна извлечь прибыли из поставок военной техники своим партнерам. Вот один характерный пример. В 1975 году Норвегия, Дания, Бельгия и Голландия в соответствии с планами НАТО решили обновить свой парк военных самолетов. Поставщиком после ожесточенной конкурентной борьбы с фирмами других стран стала американская «Дженерал Дайнемикс». Норвегия, например, заказала по контракту 72 истребителя F-16 общей стоимостью 2,9 млрд. крон. Однако к 1979 году первоначальная цена самолета резко возросла, и на оплату заказа пошло 4 млрд. крон. Точно так же обернулась эта «сделка века» и для Дании.

Братские партии трезво оценивают опасность, кроющуюся за лицемерной империалистической «заботой» об их национальных интересах. Они дают решительный отпор любым попыткам противопоставить эти интересы общей ответственности коммунистов за судьбы мирового социализма, интернациональному долгу перед трудящимися других социалистических стран.

Вся послевоенная история свидетельствует о том, что Варшавский Договор — союз равноправных социалистических государств, служащий той мощной преградой, о которую разбивались и будут разбиваться агрессивные происки империализма. Свою 31-ю годовщину он встречает как эффективный инструмент мира и безопасности народов. Воины Военно-Воздушных Сил, беспредельно преданные патриотическому и интернациональному долгу, выполняя решения XXVII съезда КПСС, всемерно крепят боевой союз с авиаторами армий социалистических стран, крылом к крылу с братьями по классу, братьями по оружию надежно стоят на страже неба Родины, стран социалистического содружества.

Рисунок А. ГОРБАРУКОВА.

# ИСТОРИЯ ВОЗДУШНОГО БОЯ

Полковник Ю. КИСЛЯКОВ, военный летчик первого класса;  
полковник запаса В. БАБИЧ, кандидат военных наук

Тактика первых русских, а затем и советских истребителей формировалась в боях первой мировой и гражданской войн. С наступлением мирных дней появилась возможность проанализировать фактический материал. Чтобы воздушный бой — это сложное военное явление — получил дальнейшее развитие, необходимо было обобщить опыт, накопленный в ходе боевой практики, и сделать научный прогноз. К этому обязывали технический прогресс, появление новых самолетов и авиационного оружия.

В своем активе русские, и особенно советские, истребители имели значительно меньше проведенных воздушных боев, чем отдельно взятые французские, английские или немецкие. Поэтому нелишне было перенять из их опыта все полезное, что могло пригодиться в новых условиях. Как писал В. И. Ленин, «...неразумно или даже преступно поведение той армии, которая не готовится овладеть всеми видами оружия, всеми средствами и приемами борьбы, которые есть или могут быть у неприятеля».

Впервые обобщенную характеристику иностранным истребителям дал Евграф Николаевич Крутень. Рассматривая «Основы немецкой тактики по наблюдениям на французском фронте», он выявил наиболее значимые правила, которых придерживались германские летчики: выгоднее, а поэтому следует переносить воздушный бой в сферу над своей территорией; атаковать исключительно при преобладании числа своих аппаратов; нападать всегда, только если находишься сам сверху, а если ниже, то сейчас же уходить от встречи; атаковать один раз.

Французы же считали, что надо нападать первому; атаковать внезапно, учитывая мертвые углы зрения и стрельбы противника и подходить в упор для надежного огня; истреблять противника там, где он есть.

В свою очередь англичане характерными чертами своей тактики считали четкие и уверенные действия, основанные на быстром принятии решения и знании слабых мест противника; терпеливость, длительное выжидание благоприятного момента для начала боя, но атака наверняка; заблаговременное планирование боя.

О. Стюарт в книге «Тактика воздушного боя» писал, что одна отвага, сопровождаемая беспечностью, хотя и имеет ценность, но в сравнении с действиями, основанными на научном подходе, приносит меньше пользы. В тяжелом положении знающий летчик принимает лучшие решения — и в этом залог напористости и отваги. Капитан Болл отличался особой смелостью, применял рискованные приемы, но действовал по определенной схеме и всегда имел предварительно выработанный план. При его составлении он обдумывал не только свои, но и все возмож-

ные варианты ведения боя противником, намечал приемы и удары независимо от того, какой из них в действительности будет применен.

Не забывая о недостатках, Е. Крутень выделял у французов активность, импровизацию, виртуозность (применение в бою сложных маневров, доступных только высококлассным пилотажникам), а у немцев — дисциплинированность, аккуратность, настойчивость.

В этом отношении интересны крити-

асы, считал, что лучше атаковать «15 неприятельских самолетов за своими линиями, чем 4 самолета за линиями противника».

Фонк учил молодежь не рисковать напрасно. Он детально отрабатывал свою тактику, никогда не предпринимал маневра, если не ясны были его последствия. И в этом он был близок к англичанам. В авиационных кругах Франции Фонка называли «воздушным математиком». Но, как писал де Шавань в книге «Истребительная группа «Аистов», Фонк не мог по героизму сравниться с более популярным Гинемером и его изображали всегда лишь наблюдающим и выжидающим случая легкой победы.

Анализ боевого опыта показывал, что тактика, которой придерживались воевавшие стороны, имела свои достоинства, недостатки и общие подходы. Учитывая это, Е. Крутень сделал заключение, что «воздушный бой слишком индивидуален для каждого конкретного случая и никакого, вполне определенного рецепта дать нельзя». Однако основные принципы есть, и сводятся они к следующему:

— надо как можно раньше увидеть противника, обнаруживший первым получает инициативу и поэтому — половину успеха;

— сближаться незаметно, со стороны, которую противник считает наименее угрожаемой;

— перед атакой быть выше противника — это дает быстроту сближения, внезапность и моральное преимущество;

— заканчивая сближение, стремиться стать в мертвом конусе противника;

— подойти к нему в упор и только тогда открывать огонь наверняка;

— безусловно видеть все вокруг себя, особенно перед атакой; истребитель должен «иметь глаза сзади»;

— чтобы ввести противника в заблуждение, применять ложные маневры, а затем стремительно сближаться;

— поймав противника в прицел, приложить все искусство и хладнокровие, чтобы не упустить его безнаказанным;

— разрабатывая тактику боя, предварительно вывести заключение о возможностях аппаратов своего и противника;

— если противник видит готовящееся на него покушение, следует позаботиться о безопасности своего тыла.

Принципы, сформулированные Крутень, легли в основу исконно русской школы воздушного боя. Они были приняты и развиты красными военными летчиками. Вместе с тем, как писал бывший комиссар авиагруппы А. Кожевников, «мировая война дала нам классические примеры ведения одиночного боя и оставила лишь слабые, не выясненные окончательно, способы группового боя, в итоге красная авиация не имела почти никакого навыка, ни даже принципов групповых действий».

Почему же за долгие годы войны в



Г. Сапожников.

ческие замечания противников. Так, германский ас Рихтгофен писал: «Французы любят задавать загадки, нападать врасплох. Но избежать ловушки нетрудно, так как в воздухе не спрячешься, а невидимый самолет еще не изобретен. Поэтому на такие хитрости попадают только новички. Впрочем, галльская кровь иногда себя проявляет, и тогда француз атакует, но и в этом случае французскому наступательному духу не хватает настойчивости».

Французский же ас Рене Фонк считал слабостями немецкой тактики приверженность к устойчивым схемам, отсутствие у подчиненных инициативы, слепое следование уставам. Учитывая все это, он делал ставку на уничтожение ведущих, которые в бою осуществляли управление и огневое взаимодействие. Лишившись командира, ведомые в замешательстве начинали выражать, обдумывая решение. Десяти секунд неуверенности противника хватало Фонку, чтобы сблизиться и поразить его точной очередью. Однако он, как и немецкие

Окончание. Начало в № 1—4.



этой важной области боевой деятельности истребителей не было накоплено опыта? Как свидетельствовал герой гражданской войны И. Павлов, «летный состав еще трудно было объединить как единомышленников в тактическом плане. Даже, несмотря на хорошую индивидуальную подготовку и имевшийся боевой опыт, групповые полеты для многих оказались совершенно новым способом работы, крайне трудным в исполнении». Одним из главных препятствий было и отсутствие средств, а следовательно, и способов управления.

На этот счет интересно высказывание французского исследователя де Шаваня, который писал, что французским летчикам, особенно асам, мешал их закоренелый индивидуализм. А немцы, усвоив уроки войны, в ноябре 1917 года сформировали группы патрулей, состоявшие из взаимодействующих между собой односторонних и двухместных самолетов. Их согласованность и дисциплинированность позволяли сначала успешно противостоять атакам французов-одиночек (хотя и хорошо подготовленным), а потом перейти к наступательной групповой тактике.

Французские истребители убедились, что эра одиночных боев прошла, но не могли преодолеть отвращения к групповым полетам. Надо было, чтобы такие асы, как Маттон и Оже, сами оказались сбитыми, чтобы переломить упорство летчиков силой приказа. Тем не менее даже наказания не перевоспитали «свободных охотников», привыкших вылетать и драться по личной инициативе. Наземные дела их не интересовали, а обстановка для вылета подбиралась такая, чтобы легче и больше сбить самолетов. Командование, с одной стороны, приветствовало своих героев, а с другой — понимало, что дальше так продолжаться не может. Но окончательно «прибрав к рукам» индивидуалистов не удалось до конца войны, а групповой бой не получил четких очертаний в тактике.

Опыт же боев красных военных летчиков, полученный в тяжелейших условиях гражданской войны, на передний план выдвинул очень важный фактор. Чтобы ликвидировать ряд неблагоприятных условий и превратить первую советскую авиагруппу в «долговечное и несокрушимое оружие», следовало «выбрать наилучшее из имевшегося кадра», вдохнуть в него боевой порыв, привить прочную спайку и сознательную дисциплину для успешной борьбы с сильным противником. Характерно, что к лидерам относились и менее подготовленные, еще никому не известные воздушные боицы, на которых могло полностью положиться командование. Этот принцип сколачивания работоспособного революционного ядра вполне оправдал себя. Он действовал не только в среде летного, но и технического состава.

Что же оставили нам в наследство первые советские истребители? Они доказали, что, обладая мужеством и беззаветной верой в правое дело, можно «парировать» всякий вероломный удар в спину молодой Рабоче-Крестьянской Республики». Летая на крайне изношенной технике, в боях при численном перевесе технически лучше оснащенного противника красные истребители одерживали блестящие победы.

Чтобы добиваться успеха в сложной воздушной обстановке, смелость и отвага должны подкрепляться пилотажным мастерством и опираться на ярко выраженную наступательную тактику. Независимо от того, в каком положении бой начал, он должен заканчиваться атакой на врага;

когда имеешь дело с противником, численно тебя превышающим или лучше вооруженным, при неудаче нападения нельзя забывать о переходе в оборонительное положение искусным маневром и надо всегда помнить о своей основной задаче и стремиться решительно атаковать вновь.

Красноармейцы поставили тактические элементы боя в прямую зависимость от психологических. По словам И. Павлова, в воздушном бою нравственные силы «надо принимать за артиллерию». Когда же они сломлены, атакующий идет по открытому полю, защищать которое некому. Моральное превосходство определяет не только характер боя, но даже расстояние, с которого начинается стрельба из пулемета. Стойкий и выдержанный боец, собрав свои нервы в кулак, может подойти к противнику вплотную и сразить его. Колеблющийся, незакаленный пилот открывает пальбу издалека, не нанося никакого ущерба самолету врага.

Возведя обязательный переход от обороны к наступлению в ранг закона, красные истребители понимали, что это очень сложный элемент, приобретаемый не только желанием, но и опытом. Поэтому важно было сделать все, чтобы захватить инициативу в начале боя, занять выгодную позицию раньше противника. Борьба за выигрыш времени практически отразилась в организации передовых наблюдательных постов, которые давали «раннюю» информацию о противнике. Это позволяло заблаговременно взлететь и застать высоту, которая затем «превращалась в скорость на сближении и лишала противника его технических преимуществ».

Дефицит времени обусловил появление нового способа боевых действий — дежурства в воздухе. Очень важно отметить, что истребители не просто «висели» в небе в ожидании противника. Опыт эскадрильи А. Ширинкина на Западном фронте показывает, что, прежде чем поднять самолеты в зону, командование прогнозировало вероятные действия противника, вскрывало его замыслы и намерения. Таким образом, «Ньюпоры» не утюжили воздух напрасно, а занимали заблаговременно исходную позицию.

Результаты боев, материально выразившиеся в уничтоженных вражеских самолетах, дал и другой новый способ — действия из засад. На передовых площадках дежурили опытные летчики, которые, взлетая «по-зрячему», то есть после визуального обнаружения противника, заставляли его врасплох на начальном этапе полета. Перехваты успешно осуществлялись даже над нейтральной полосой (линией фронта). Засады работали сразу на два тактических принципа: внезапность и экономный расход сил. Важное место отводилось творчеству, которое зависело от самого отношения к бою как сложному военному явлению. Вот как о теории боя писал практик — командир 1-й авиагруппы И. Павлов:

«Воздушный бой только один может оправдать существование истребительной авиации. Он причудлив, капризен, богат фатальными случайностями, в изучении сложен и требует к себе крайне осторожного теоретического подхода. Здесь нужна серьезная коллективная проработка на основе практических данных целой кампании, но ни в коем случае не отдельных личностей. О воздушном бое пока можно говорить в общих чертах (по крайней мере с нашим русским опытом). Заучивать одни способы атаки с расчетом, что они пригодятся как мерка боя, было бы



А. Ширинкин.

ошибкой. Тактика истребителей слишком разнообразна и не разрешает установления каких-то шаблонов».

Между тем подчеркивалось, что непустотность шаблона, то есть повторение одних и тех же приемов и способов ведения боя в изменившейся обстановке, совершенно не отрицает определенных закономерностей, принципов. Так, участники воздушных боев в годы гражданской войны особо выделяли принцип сочетания маневра и огня. Эти два элемента имели прочные внутренние связи и рассматривались в единстве. Нарушение связей прямо влияло на результат боя. В основе маневра была пилотажная подготовка летчика, в основе огня — стрелковая. «Вестник Воздушного Флота» отмечал, что летать на истребителе — это значит в совершенстве владеть высшим пилотажем и пулеметом. В воздушном бою количество сочетаний эволюций велико и разнообразно и зависит всецело от умения летчика быстро ориентироваться в обстановке, в пространстве и относительно противника.

Большое значение имеет учет сильных и слабых сторон системы «самолет — летчик», с которой вступил в бой. Если уступаешь в скорости, скороподъемности, маневренности и поражающей мощи, то остается единственная надежда на то, что неприятель летает и соображает в тактике хуже вас.

Следующее положение, тесно связанное с предыдущим, касается профессиональной подготовки истребителя. Опыт показал, что универсальность самолета и летчика, то есть попытки заставить экипаж решать одновременно несколько разноплановых задач, — «вещь плохая», осужденная практикой. «Именно узкость задач истребительной авиации может сделать ее сильнее и обеспечить необходимыми правами для завоевания господства в воздухе». В воздушных боях первой мировой и гражданской войн две трети самолетов уничтожили летчики-асы, подготовка которых была строго целенаправленной, а задачи ограничивались лишь уничтожением самолетов противника. В связи с этим, например, французский летчик де Маранкур в книге «Истребительная авиация» писал: «Можно спорить о том, нужно ли строить истребители в таком большом количестве. Но постоянно посылать их на

# КОВАРСТВО „ПУСТЯЧНОЙ ДОЗЫ“

Е. СПИРИН, заместитель начальника  
Управления тематики и методики ВДНХ СССР

В почте редакции встречаются письма, в которых читатели остро ставят вопрос о борьбе с пьянством и алкоголизмом. Своевременные и действенные меры по преодолению этого социального зла, принимаемые партией и правительством, с удовлетворением встречены трудящимися, воинами армии и флота, личным составом ВВС. В авиации всегда велась борьба за трезвый образ жизни. «Летчик и алкоголь — понятия несовместимые», — отмечает в своем письме гвардии капитан С. Ашихмин. — В нашем подразделении изжиты случаи злоупотребления спиртными напитками». Однако в некоторых письмах сообщается, к сожалению, о фактах иного порядка. «Всякое пьянство в авиации недопустимо», — пишет в редакцию полковник запаса Г. Вишневский. — По долгу службы мне многие годы приходилось заниматься разбором и изучением летных происшествий и предпосылок к ним, выяснять их причины. Часть их была связана с употреблением алкогольных напитков».

Авторы некоторых писем просят рассказать о последних достижениях медицины в профилактике и лечении алкоголизма, о мероприятиях, направленных на преодоление пьянства и алкоголизма. Публикуемая статья отвечает на эти и другие вопросы.

Показать политическую и социальную значимость преодоления пьянства и алкоголизма, раскрыть комплекс мер, направленных на борьбу с ними, осветить роль органов здравоохранения и трудовых коллективов в решении этой важной социально-экономической проблемы — такова цель новой тематической выставки «Трезвость — норма жизни», открытой на ВДНХ СССР в павильоне «Здравоохранение». Многочисленные разделы ее раскрывают также медико-биологические аспекты пьянства и алкоголизма, диагностику и методы лечения больных.

В теле человека нет такого органа, на который не оказывал бы своего вредного действия алкоголь. И все же в первую очередь он атакует мозг. Именно сюда, оставляя в глубоком тылу пока не сдавшиеся «крепости» — печень, почки, серд-

це, прежде всего устремляется коварный враг.

Вообще-то головной мозг человека защищен от токсических веществ надежным кордоном. Но алкоголь преодолевает и его. Созданный природой так называемый гемато-энцефалический барьер, который надежно защищает мозг от поступления из крови различных вредных веществ, для него не преграда. Более того, алкоголь, обладая способностью повышать проницаемость клеточных мембран, открывает ворота своим «сообщникам». Выяснилось также, что липиды — жироподобные соединения, которыми богаты нервные клетки мозга, — аккумулируют алкоголь. По этой причине он и сохраняется в мозгу дольше всего. И, наконец, как удалось сравнительно недавно установить, клетки мозга очень мало вырабатывают ферментов, разруша-

ющих алкоголь. Таким образом, мозг человека фактически беззащитен перед «зеленым змием». В первую очередь от спиртного страдают его тонкие структуры, связанные с мыслительной способностью, критической оценкой ситуации, скоростью ответной реакции.

Экспозиция выставки наглядно и убедительно доказывает, что безобидных доз спиртного не существует. Разница лишь в том, что одна и та же, даже самая минимальная, доза алкоголя оказывает разное токсическое влияние в зависимости от индивидуальных особенностей того или иного человека. По этому поводу Лев Толстой образно сказал, что спирт так же консервирует душу и ум пьяницы, как он консервирует анатомические препараты, и дело вовсе не в его количестве, ведь и часы ломаются не только от сильного удара, но и от соринки в их механизме.

Доказано, что уже самые малые дозы алкоголя снижают производительность труда на 10—15 процентов. Иллюстрацией этому служит следующий опыт. С помощью специального прибора (эрографа), регистрирующего мышечную силу, устанавливалось влияние спиртных напитков на величину мускульной силы и выносливость. Испытуемому предлагали поднимать груз определенного веса на высоту, а затем регистрировали эту же работу после приема 80 г спирта. Алкоголь снижал работоспособность на 16—17 процентов.

Каждому военнослужащему известно, что меткость стрелка находится в прямой зависимости от зоркости глаза и твердо-

фотографирование или бомбометание — значит не понимать свойств этого оружия».

Переход к групповым полетам диктовался обстановкой. Дело в том, что бомбардировщики стали наносить удары в составе групп. Так, 6 октября 1920 года группа из 10 самолетов во главе с ведущим И. Петрожицким в едином боевом порядке нанесла удар по врангелевской эскадре кораблей в районе Таганрога. Строй бомбардировщиков надо было охранять, а массированные налеты противника на наши объекты — отражать. На повестку дня встал вопрос об организации групп истребителей с тесными огневыми связями и взаимной поддержкой между экипажами в боевом порядке. Вот здесь-то летчики встретили ряд трудностей, которые оказались очень серьезными: в подготовке, управлении и расстановке сил. Эта задача требовала глубокого обоснования и быстрого разрешения.



Н. Васильченко.

Что же касается технического оснащения советской авиации, то после гражданской войны «Вестник Воздушного Флота» писал: «В технике авиация России была слабее противника. Поэтому мы должны рассчитывать только на одну возможность: развивать свою технику и вооружение до наивысшей степени совершенствования. Немаловажно при этом определиться в типах боевых самолетов разных специальностей. Самое главное знать: «для чего», тогда легко сообразить, «как сделать».

В целом боевая деятельность истребителей оценивается по результатам воздушных боев. В обобщенном материале «5 лет строительства и борьбы, 1917—1922 гг.» начальник Красного Воздушного Флота страны А. В. Сергеев отмечал, что собрать полные итоговые сведения с фронтов не удалось. Да и сделать это было крайне сложно, поскольку в то время не был налажен учет боевых вылетов с



сти руки. Было проведено сравнение результатов стрельбы до и после употребления небольших доз алкоголя. Стреляла группа из пяти человек по средним мишеням с расстояния 250 м, лежа, с упора, десятью патронами, без ограничения времени. До употребления алкоголя в фигуры попало 86 процентов выпущенных пуль, а после принятия стрелками, казалось бы, пустячной дозы спиртного меткость стрельбы резко снизилась: в фигуры попало лишь 20 процентов пуль.

Исследовали также вызываемые алкоголем нарушения двигательной координации. Испытуемым давали выпить всего лишь 5 г алкоголя и предлагали, закрыв глаза, коснуться пальцами заранее намеченного предмета. Оказалось, что даже такая небольшая доза снижает способность к ориентации в пространстве на 23—25 процентов. Это в особенности отражается на результатах летного труда, требующего точности глазомера.

Доказано, что алкоголь снижает остроту зрения и слуха. Целым рядом исследований установлено наступающее после приема совсем незначительных доз алкоголя нарушение цветоощущения, изменение глубинного зрения.

Вредное влияние даже малых доз спиртного наглядно продемонстрировали следующие опыты: пловцам и конькобежцам перед соревнованием давали выпить по кружке пива. В итоге скорость плавания и бега на коньках значительно снижалась. Неутешительные результаты были получены после употребления спортсменами 100 г водки перед соревнованиями на байдарках и каноэ: скорость движения по воде уменьшалась на 20—30 процентов.

Коварство «пустячных доз» еще и в том, что они вызывают состояние ложной активности, обманчивого прилива сил. В результате человек справляется с обычной работой лишь за счет мобилизации всех сил организма. А это в конечном счете отражается на его здоровье. И самое страшное то, что сомнительная, сиюминутная «польза» рюмки «для аппетита» может обернуться бедой. Увеличивая частоту приема алкоголя и привыкая ко все большему его дозам, которые раньше могли бы вызвать отравление, человек незаметно для себя становится пьяницей, а в дальнейшем и хроническим алкоголиком.

Материалы выставки помогают разо-

браться в понятиях «пьянство» и «алкоголизм». Разницу между ними необходимо знать, чтобы наметить правильные пути борьбы с этими вредными явлениями. Пьяница — тот, кто систематически и длительное время употребляет спиртные напитки. Однако такой человек усилением воли, а также воздействием со стороны коллектива, семьи, искренних друзей может покончить с этой дурной привычкой. В противном случае он, как правило, становится алкоголиком, то есть человеком, у которого развивается болезненное пристрастие к алкоголю. И здесь уже без активного вмешательства врача и целенаправленного лечения не обойтись. Но, конечно, и сам больной должен иметь твердую установку на избавление от недуга. Иначе лечение будет малоэффективным.

Как считают специалисты-медики, пьянство — столбовая дорога к алкоголизму. В последнее время изучены биохимические механизмы развития болезненного пристрастия к спиртному. Как протекает этот процесс, раскрывают материалы выставки.

Известно, что между нейронами — нервными клетками — пролегает целая пропасть, так называемая синаптическая щель. Преодолеть ее помогают особые биологически активные вещества — нейромедиаторы, в частности катехоламины. Без этих химических посредников остались бы глухи и немые нервные клетки, не делились бы друг с другом информацией. Как оказалось, алкоголь вызывает усиленный выброс их, причем главным образом в зонах мозга, регулирующих эмоциональное состояние человека. Этим, кстати, и обусловлены приподнятое настроение, оживленность, которые дает первая рюмка спиртного. Но вскоре высвобожденные катехоламины под действием ферментов разрушаются. В результате их общий уровень в организме значительно снижается, и тогда наступает фаза психической и физической заторможенности: отмечаются слабость, снижение работоспособности, нервозность, настроение падает... Человек снова тянется к рюмке. Дело усугубляется еще и тем, что ускоренное образование катехоламинов приводит к накоплению в крови, в мозгу одного из них — дофамина. Это — виновник развития острого алкогольного психоза и других нарушений психики у алкоголиков (нормализуя, кстати сказать, раз-

личными способами уровень дофамина в крови, можно подавлять болезненное влечение к алкоголю).

Так создается замкнутый круг: человек лучше себя чувствует, когда выпьет, поэтому начинает выпивать все чаще и чаще, при этом все больше выбрасывается катехоламинов и все меньше становится их в организме. В результате все хуже самочувствие без алкоголя и все чаще обращение к нему. И если человек не вырвется из этого порочного круга, то в конце концов мозг истощает свои возможности, наступают необратимые изменения в органах, а затем и психические нарушения, деградация личности.

Значительное место на выставке занимает рассказ об утверждении в трудовых коллективах страны трезвого образа жизни, о деятельности Всесоюзного добровольного общества борьбы за трезвость. Представленные материалы наглядно свидетельствуют о том, что постановление ЦК КПСС «О мерах по преодолению пьянства и алкоголизма» не оставило равнодушным ни одного человека. Осуществление решений этого документа уже дает ощутимые результаты. Созданные на местах первичные организации Всесоюзного добровольного общества борьбы за трезвость ведут непримиримую борьбу со злом, наносящим невосполнимый урон физическому и нравственному здоровью людей, становящаяся реальной силой в решении этой проблемы.

Экспозиция убедительно подтверждает, что право на охрану здоровья, реально гарантированное у нас социализмом, неотделимо и от обязанностей каждого по-хозяйски распоряжаться своим здоровьем как огромной социальной ценностью, от воспитания привычки относиться к нему, пользуясь метким ленинским выражением, как к «казенному имуществу». Иными словами, речь идет об ответственности за свое здоровье перед самим собой, своими близкими, обществом в целом. Такой подход особенно актуален в связи с широко развернувшейся в нашей стране борьбой против пьянства и алкоголизма.

В Программе КПСС отмечается: «Надо поставить дело так, чтобы каждый человек смолоду заботился о своем физическом совершенствовании, обладал знаниями в области гигиены и медицинской помощи, вел здоровый образ жизни». Точная и верная постановка вопроса!

анализом действий экипажей. По данным же книги «История ВВС Советской Армии», всего в гражданской войне красные военные летчики провели 144 (учтенных) воздушных боя и сбили 21 самолет противника. Из материалов о награждениях летчиков орденом Красного Знамени видно, что успеха в воздушных схватках добивались А. Д. Ширинкин, Н. Н. Васильченко, Д. Н. Шекин, Г. С. Сапожников, Ю. П. Крекис, Я. Я. Гуляев, И. П. Кузнецов, П. А. Пентко, В. Е. Батурин, Ф. А. Ингаунис.

Список, очевидно, неполный, но, даже опираясь на эти сведения, можно утверждать, что более 14 процентов боев были результативными. Для сравнения возьмем данные из Большой Советской Энциклопедии: в первой мировой войне зарегистрировано более 100 000 воздушных боев, в которых сбито 8073 самолета (8 процентов результативных). Таким

образом, первые советские истребители, сражавшиеся, как правило, в меньшинстве и на старой технике, имели несомненно лучшие по сравнению с общими показатели боевой эффективности.

Несомненно, успешному решению боевых задач способствовал и высокий моральный дух русских авиаторов — мощное оружие в руках умелых бойцов. Профессиональное мастерство и нравственные силы летного состава закалялись в борьбе за правое дело, которая, по словам В. И. Ленина, открывает меру сил, расширяет кругозор, поднимает способности, проясняет ум, выковывает волю.

Красные военные летчики заложили основы советской школы авиационной тактики, методики обучения воздушных бойцов, определили направления в развитии самолетов-истребителей, в их боевом применении. Опыт воздушных боев, проведенных впоследствии в небе Китая,

Испании, над Халхин-Голом, показал правильность и исключительную жизнестойкость основных тактических принципов. Развитые затем и доведенные до совершенства на прочном научно-техническом, идейно-политическом и нравственно-психологическом фундаменте, они позволили советским истребителям одерживать блестящие победы над хваленными фашистскими асами в жестоких боях Великой Отечественной войны, высоко поднять авторитет и славу наших Военно-Воздушных Сил.

★

Авторы приносят свою признательность сотрудникам Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе и Государственной библиотеки СССР имени В. И. Ленина за оказанную помощь в подборе материалов для опубликованных статей.

# КУРС НА УСКОРЕНИЕ

Полковник Ю. МОЛЧАНОВ;

подполковник запаса П. ЕФИМОВ, кандидат исторических наук, доцент

Одному из старейших авиапредприятий ВВС исполняется 75 лет. Его история началась еще в дореволюционное время. Есть в ней страница, связанная с именем Владимира Ильича Ленина, чем особенно гордятся авиаремонтники, идущие в авангарде социалистического соревнования среди родственных предприятий ВВС.

## НАЧАЛО

В 1911 году на месте нынешнего предприятия при аэроклубе была открыта первая мастерская по сборке аэропланов, преимущественно французского производства. Механиками здесь были представители морского батальона, люди мастеровые, имеющие определенный опыт работы на технике. Они и стали потом специалистами по сборке и ремонту аэропланов. В течение года было построено 7 аппаратов. По тем временам это большое достижение. Специальный экспертный совет присудил мастерским золотую медаль.

Первыми испытателями аэропланов были выдающиеся русские летчики С. Уточкин, М. Ефимов, А. Бербеко и другие.

Постепенно мастерские превращались в крупное предприятие, которое затем передали военному ведомству. Росло производство, росло и сознание рабочего класса. Вскоре в полицию стали поступать сведения о том, что на заводе аэропланов ведет работу нелегальный большевистский кружок, в котором 10 человек. Они шли в первых рядах борцов за власть Советов.

15 июня 1917 года в местной газете появилось заявление: «Мы, рабочие завода самолетов, приветствуем Всероссийский съезд Советов рабочих и солдатских депутатов, верим плодотворной работе его, солидарны со всеми его действиями на благо революции и торжества истинной демократии». А когда свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция, рабочие заявили «о своей готовности всеми силами поддерживать своих петроградских товарищей в разрывании социалистической революции и защите ее завоеваний».

Зарождался Красный Воздушный Флот. Нужно было срочно переоборудовать предприятие. Где взять средства? Специальная комиссия Управления Военно-Воздушного Флота обследовала положение дел и в докладной записке изложила свои соображения. На основании этого документа родилось ходатайство в Совет Народных Комиссаров о выдаче дополнительных авансов заводу. Владимир Ильич Ленин внимательно ознакомился с этим документом и наложил резолюцию: «Очень просил бы всячески ускорить это дело. Ленин».

И дело ускорили. Советское правительство выделило необходимые средства. Они помогли предприятию стать на ноги. Впоследствии красноармейцы на аэропланах, собранных на этом заводе, громили врагов Советской власти.

К 1920 году Красной Армии было передано 42 собранных «Фармана», отремонтировано 11 самолетов «Ариэйт». Бойцы и командиры с большой теплотой отзывались об авиаторах, чьими руками собирались эти самолеты.

## ИСПЫТАНИЕ

В предвоенные годы мастерские стали крупным предприятием, где возвращались в строй самые современные по тому времени самолеты. 28 июля 1941 года в ремонт поступил первый поврежденный в боях с фашистской авиацией самолет И-15 бис. Впоследствии, уже в годы войны, из состава мастерских выделили полковые ПАРМы для быстрого восстановления самолетов непосредственно на фронтовых аэродромах.

Личный состав авиамастерских принимал участие в боевых действиях на Южном, Северо-Кавказском и Закавказском фронтах, входил в состав 4-й воздушной армии. Авиаремонтники в боях проявляли мужество и находчивость. Им приходилось подчас значительно труднее, чем тем, кто восстанавливал поврежденную технику в стационарных условиях. Но не было случая, чтобы поставленные задачи личный состав не выполнял.

Ветераны предприятия вспоминают, как на одном из комсомольских собраний молодежь решила своими силами восстановить самолет И-15, на который уже был составлен акт на списание. Опытные специалисты в короткий срок полностью ввели в строй истребитель, вооружили его реактивными снарядами на специальных подвесках. На фюзеляже сделали надпись: «Подарок от ре-

монтников. Смело бейте фашистских гадов!» Впоследствии летчики на нем участвовали в воздушных боях и сбили несколько вражеских самолетов.

В своих мемуарах Герой Советского Союза главный маршал авиации К. Вершинин писал, что авиаремонтники, работая день и ночь, полностью отдавая себя делу, с честью выполнили свой долг. С большой теплотой отзывается о них генерал-полковник инженерно-технической службы П. Родимов, бывший главный инженер воздушной армии, в книге «4-я воздушная армия в Великой Отечественной войне». Он вспоминает военного инженера 2 ранга Маликова, возглавлявшего мастерские. Немало добрых слов о войнах-авиаремонтниках сказано в мемуарах Г. Голубева, бывшего ведомого А. Покрышкина.

Лучший подарок каждому авиаспециалисту — благодарность летчика. Только он имеет возможность объективно оценить труд своих наземных помощников. Вот что пишет бывший парторг, старший авиатехник отдела технического контроля самолетного цеха З. Квитко: «Личный состав мастерских в нелегких условиях самоотверженно, с огромной ответственностью трудился, ремонтировал и вводил в строй боевые машины. Помню, мы сдавали после ремонта большую группу самолетов Ил-2 представителям летной части. Приемно-сдаточные акты были подписаны на хорошо и отлично. У меня сохранились письма с фронта. В одном из них техник-лейтенант Н. Петров и летчик лейтенант Б. Золотухин писали: «Ваши самолеты дерутся. Обид на них нет. Можете гордиться своей продукцией». Очень приятно было читать такие слова. Это лучшая благодарность за свой труд».

Всего за годы войны личный состав мастерских отремонтировал сотни самолетов и авиамоторов самых различных типов, а также большое количество спецавтотранспорта для Красной Армии. Многие авиаремонтники были награждены орденами и медалями.

После войны на месте бывших просторных цехов остались развалины. Пришлось, по сути дела, все начинать заново. Словно в родное гнездо возвращались сюда ветераны-фронтовики. Они и составили основу возрождаемого предприятия. Среди них были Н. Баев, Ф. Кабаков, И. Елистратов, В. Суворов и многие другие.

Особая гордость авиаремонтников — трудовые династии. Их здесь немало: Бредихины, Назаровы, Буратынские, Аржаковские, Мишенькины, Русавские... Не перечислять всех тех, для кого предприятие стало вторым домом. Вот, скажем, Буратынские. Григорий — слесарь, Василий — мастер ОТК, а Валентина — слесарь по ремонту авиадвигателей, кандидат в члены ЦК профсоюза авиаработников. Их общий трудовой семейный стаж перевалил за сто пятьдесят лет.

У механика по приборам Александра Ивановича Живьюка в трудовой книжке всего одна запись: принят на работу в 1952 году после увольнения в запас из рядов Советской Армии. Пришел он сюда по настоятельной рекомендации отца — Ивана Ефимовича Живьюка, который с 1929 года трудился в гальваническом цехе и ушел на пенсию. Его заменил сын, ныне специалист 6-го разряда. Ему доверяют ремонт приборов высокой точности. А сдает он продукцию без ОТК, у Живьюка-младшего личное клеймо. От ремонта и проверки простейших приборов до регулировки сложнейших автопилотов — вот его технический диапазон.

На предприятии стало традицией чествовать ветеранов. По положению, утвержденному командованием, партийной, комсомольской и профсоюзной организациями, введены как бы два ранга — «Ветеран труда» и «Почетный ветеран труда». Первое звание присваивается за 20 лет безупречной работы на предприятии, второе — за 25 и более. Фамилии ветеранов заносятся в Книгу почета, им вручаются грамоты. Награждение проходит в торжественной обстановке. Молодежь видит, каким уважением окружены ветераны, и стремится достойными делами продолжать славные традиции передового предприятия.

К новичкам здесь отношение особое. Прежде всего, и это также стало доброй традицией, их знакомят с историей предприятия в музее боевой и трудовой славы, с цехами, лабораториями, рассказывают о технологиях производства, условиях труда и отдыха. А потом распределяют по бригадам и участкам, закрепляют за опытными специалистами. Таким образом на предприятии широкое распространение получило наставничество.





В нашем коллективе семью Дмитриевых знают многие. Более тридцати лет работает клепальщиком Федор Иванович Дмитриев. Мастером по ремонту приборов стал и его сын Валентин, который пришел сюда по совету отца после окончания службы в авиации. Его наставником был А. Живьюк. А теперь Дмитриев-младший сам стал учителем и умелым воспитателем, специалистом высокого класса. Он сдает продукцию только отличного качества, работает с личным клеймом. У него есть и свои подопечные, среди них Виктор Климяк, Виктор Устименко и другие. Так продолжается эстафета мастерства.

Рабочая спайка, коллективная ответственность способствуют становлению молодежи, приобщают ее к большим делам. Многие юноши и девушки показывают пример в труде. Наиболее отличившимся в торжественной обстановке присваивается почетное звание «Лучший по профессии», «Лучший молодой рабочий».

Традиций на предприятии немало. Одна из них — проводы призывников в Советскую Армию. После окончания службы многие из них возвращаются в родной коллектив. Вполне заслуженно комсомольская организация предприятия награждена Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Семен Симкин пришел на предприятие после ЗОЛОТОЙ ФОНД службы в морской авиации, где был радиомехаником. У нас работает электриком. Бригадир участка. Почти такой же путь прошел и Филипп Конюхевич. Судьба свела их вместе. И вот уже длительное время они трудятся в ЭМО (энергомеханическом отделе). На счету обоих — более двадцати пяти оригинальных рационализаторских предложений и усовершенствований.

Оба авиаспециалиста получили звание «Отличник качества». Таких на предприятии немало. Им доверяется личное клеймо. А это уже говорит о большом доверии им. Кстати, в Положении об «Отличниках качества», разработанном на предприятии, кроме чисто производственных пунктов есть и такие: постоянно повышать свои специальные и политические знания, передавать свой опыт другим, особенно молодежи. Это правило выполняется на предприятии скрупулезно. Обсуждение проводится гласно, с привлечением партийного, профсоюзного и комсомольского актива. Как показал опыт, именно гласность, компетентность, строгое соблюдение каждого пункта данного Положения приносят хорошие результаты.

Николай Васильевич Шутов — слесарь по ремонту авиавооружения, специалист 6-го разряда. Около тридцати лет трудится на предприятии. Ему присвоено почетное звание «Отличник качества». Специальность он получил еще во время войны, когда служил в 16-й воздушной армии механиком по вооружению. Награжден медалью «За боевые заслуги», а в мирные дни — орденом Трудовой Славы III степени. Вот уж поистине: из одного металла лютят медаль за бой, медаль за труд. Николай Васильевич возглавляет партийную организацию цеха, пользуется заслуженным уважением в нашем коллективе.

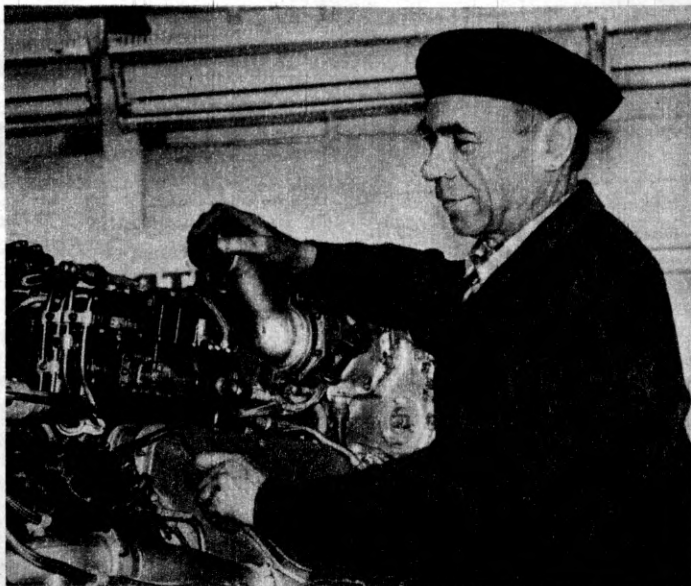
Идет время. Теперь уже ученики Н. ШUTOVA стали мастерами своего дела. Так, Валерий Арутюнянц закончил институт, теперь работает производственным мастером.

Виктор Алексеевич Пляцек начинал свою рабочую биографию механиком по радиооборудованию двадцать восемь лет назад. Избирался секретарем комсомольской, а затем партийной организации цеха. И вот уже около пятнадцати лет возглавляет профсоюзный комитет, награжден орденом Трудового Красного Знамени. Секретарем комитета комсомола избран Виктор Матвейчук.

Не перечислить всех тех, кто удостоен высокого звания «Отличник качества». Это А. Кондрицкий, А. Ломской, Д. Бабийчук, В. Чебаненко, Н. Белый, Е. Бедряк, Б. Синьковский, В. Суховий, В. Русаевский, Б. Кротов, Г. Гнатенко и другие. Они поистине золотой фонд нашего коллектива.

#### НА ПЕРВОМ ПЛАНЕ — КАЧЕСТВО

На предприятии немало рационализаторов и изобретателей. Их пытливым умом и мастерскими руками совершенствуется измерительная аппаратура, сокращается применение ручного труда, улучшается качество ремонта и послеремонтной обработки агрегатов самолета, двигателя, специальной аппаратуры.



Достоинство завершил одиннадцатую пятилетку бригадир слесарей по ремонту авиадвигателей В. Смешко. Социалистические обязательства он выполнил на два месяца раньше намеченного срока. Ускорению темпов работы во многом способствовала активная рационализаторская работа. На счету новатора десятки внедренных предложений, направленных на совершенствование технологического процесса, сокращение сроков и повышение качества ремонта. Успешно начата бригадой и двенадцатая пятилетка.

Фото О. КУЗНЕЦОВА.

Первым в этом большом списке значится старейшина и по возрасту и по количеству поданных и внедренных предложений — Виктор Михайлович Морунов. На его счету более 80 новшеств, которые нашли широкое применение на ремонтных предприятиях ВВС. Это, например, аэромобильные модули-контейнеры, в которых собрано все необходимое на случай экстренного выезда для проведения ремонта в полевых условиях, приспособление для автоматической притирки цилиндров, значительно сократившее применение ручного труда.

В. Морунов более тридцати лет работает на предприятии, ветеран Великой Отечественной войны. И сейчас, несмотря на солидный возраст, он по-прежнему в боевом строю, передает богатый опыт молодежи. Активный новатор удостоен высокого звания — заслуженный рационализатор республики.

Весом вклад новаторов в успехи предприятия. Вот, скажем, установка для промывки деталей авиадвигателя, называемая моечным комплексом. Авиаремонтники хорошо знают, насколько трудоемка эта операция. Моечный комплекс, авторами и исполнителями которого являются Ю. Демин, Н. Стрельцов, В. Морунов, Г. Горбунов и Н. Олар, позволил резко сократить применение ручного труда, повысить качество промывки деталей при существенной экономии времени. Это приспособление направлено на Всесоюзный конкурс по сокращению ручного труда.

На ВДНХ СССР было представлено двенадцать экспонатов авиаремонтного предприятия. Восемь из них отмечены медалями, в том числе серебряной удостоены приспособления, сконструированные Н. Севастьяновым и А. Билюженко. Примечательно, что среди активных рационализаторов и изобретателей люди разных возрастов. Рядом с ветеранами мы видим и молодежь, которая перенимает опыт у своих старших товарищей. В полный голос уже заявили о себе Николай Громенко, Владимир Мельник и другие. В целом за истекшую пятилетку на предприятии внедрено более тысячи рационализаторских предложений, экономический эффект от внедрения которых составил десятки тысяч рублей.

Мы перелистали лишь несколько страниц из истории авиаремонтного предприятия. Ее достойно продолжают внуки и правнуки тех, кто завоевывал Советскую власть, с оружием в руках отстаивал ее в суровые годы Великой Отечественной войны.

Высокий политический и трудовой подъем, вызванный решениями XXVII съезда КПСС, позволит коллективу успешно выполнить плановые задания и высокие социалистические обязательства в 1986 году, продолжать наращивать успехи в двенадцатой пятилетке.



# ОСВАИВАЯ НОВЫЙ САМОЛЕТ

Подполковник В. КРАПИВИН,  
заместитель командира полка по инженерно-авиационной службе



В этом году авиаторы одной из наших эскадрилий решают ответственную задачу, осваивая новую для некоторых экипажей авиационную технику. Вспоминается начальный этап переучивания. Он потребовал внесения серьезных коррективов не только в методику подготовки летного состава, но и в деятельность специалистов инженерно-авиационной службы.

Мы убедились в том, что поступивший авиационный комплекс предъявил более высокие требования к научной организации труда и специальной подготовке личного состава ИАС, его технической культуре. Учитывая это, методический совет части разработал для переучивающихся экипажей тематику тренажей с летным и инженерно-техническим составом, которую одобрил командир.

Однако вначале, когда только встал вопрос о теоретической учебе авиаторов, в частности эскадрильи, которой командует военный летчик первого класса майор А. Щетинин, командование в числе других вопросов обсудило и конкретные первые кандидатуры из лучших летчиков, инженеров и техников по изучению нового для них самолета. Первоначальную группу теоретического обучения специалистов ИАС возглавил заместитель командира эскадрильи по инженерно-авиационной службе майор И. Мартысюк. Помощником его был назначен старший лейтенант И. Князев. В состав этой группы вошли также начальники ТЭЧ отрядов капитаны П. Краевский и Ю. Ревенко, старший лейтенант Н. Семенов, техники самолетов старшие лейтенанты О. Володин, С. Рубцов, О. Коваль и другие наиболее подготовленные специалисты ИАС. Требования к ним предъявлялись очень высокие.

Не буду подробно останавливаться на самом процессе теоретического освоения крылатой машины. Скажу лишь, что учеба эта проходила целенаправленно и была организована на высоком методическом уровне. Затем вся группа побывала в другом авиационном подразде-

лении, где уже освоили самолет данного типа. Там воины прошли необходимую стажировку по технической эксплуатации машины. После этого был создан коллектив, предназначенный непосредственно для получения самолетов и перегонки их в эскадрилью.

Как известно, подбор и расстановка людей на каждом конкретном участке лежит в основе успеха любого дела. Это справедливое требование нашей партии на современном этапе с новой силой подчеркнуто в документах XXVII съезда КПСС. Поэтому специалисты ИАС, прежде чем приступить к обслуживанию полетов на новом самолете, прошли технические тренажи, тщательно отработали порядок выполнения наиболее сложных операций и контрольных проверок при эксплуатации и обслуживании многочисленных систем, агрегатов, электронно-вычислительной техники и других бортовых устройств.

Опыт свидетельствует, что технологические графики и программы для комплексных проверок упорядочивают действия авиаторов, сокращают сроки и повышают качество подготовки самолета к повторному вылету, при этом, разумеется, от каждого специалиста ИАС требуются высокое мастерство, четкость, умение уложиться в строго отведенное время. Не случайно комплектованию технических расчетов, их тренировкам наши инженеры всегда уделяют самое пристальное внимание.

У нас имеется график, в котором указаны обязанности должностных лиц ИАС при проведении тренажей. Так, заместитель командира части по инженерно-авиационной службе организует и проводит тренировки по наиболее сложным темам, а в процессе дальнейшего поступления авиационной техники принимает зачеты у руководящего инженерно-технического состава. Он же ведет и учет занятий.

Инженеры по специальностям разрабатывают тематику и технологические карты тренажей, проводят занятия непо-

средственно на самолете, занимаются изготовлением стендов, макетов, различных таблиц, других наглядных пособий, которые во многом помогают инженеру в процессе проверок и осмотров. Они служат дополнительным источником информации, необходимой для глубокого анализа работы той или иной системы или агрегата самолета.

Откровенно говоря, начиная с момента поступления новой для нас авиационной техники, практически шел постоянный, напряженный поиск качественного улучшения методики обучения личного состава ИАС. Главное внимание, естественно, мы уделили подготовке инженеров, наметили необходимые меры для дальнейшего повышения их профессионального и педагогического мастерства. Командир, его заместители, офицеры штаба организовали цикл лекций и семинаров по эффективному обучению и воспитанию авиаторов. Периодически мы проводим и сборы. Так, на одном из них были подробно рассмотрены вопросы анализа работы авиатехники по данным средств объективного контроля, отработана методика тарировки и построения тарировочных графиков, а также другие вопросы эксплуатации современного истребителя. По этой теме выступил начальник группы обслуживания самолета, двигателя и средств аварийного покидания самолета старший лейтенант Ю. Зинченко. После этого с авиаторами, привлеченными к эксплуатации новой техники, провели практические занятия. Затем от них были приняты зачеты.

А на других сборах с участием всего летного и технического состава эскадрильи майора А. Щетинина майор И. Мартысюк провел практические занятия по углубленному осмотру планера и силовых установок, а также организовал тренаж со специалистами ИАС по наиболее сложным проверкам систем нового для них самолета. После этого капитаны П. Краевский, Ю. Ревенко и старший лейтенант Н. Семенов под контролем командиров отрядов отработали с техни-



ческим составом элементы практического взаимодействия с летным экипажем от приема самолета летчиком до встречи его после возвращения на аэродром. В процессе этих занятий были откорректированы технологическая документация и пооперационный контроль, выполняемый руководящим составом ИАС.

В этой связи хотелось бы затронуть такую немаловажную, на мой взгляд, деталь очень перспективной проблемы. Речь идет о работе техников самолетов, имеющих высшую инженерную подготовку. Можно без преувеличения сказать: требования, предъявляемые к эксплуатации и обслуживанию современной авиационной техники, сейчас настолько велики, что знания, которые имел специалист вчера, сегодня уже бывают недостаточными. Нужна постоянная, углубленная самостоятельная работа по расширению своего научно-технического кругозора. Думаю, не ошибусь, если скажу, что современный авиационный техник по уровню своей специальной подготовки должен стоять не ниже инженера.

К слову сказать, в эскадрилье, возглавляемой майором А. Щетининым, опытных офицеров большинство. Они задают тон специалистам, не имеющим высшего образования, в грамотной эксплуатации техники, помогают им в расширении профессионального кругозора и, конечно, ищут новые, более эффективные способы и приемы обнаружения различного рода неполадок. Эти офицеры — правофланговые в освоении новой техники.

Приведу пример. В эскадрилье, о ко-

торой идет речь, служит выпускник одного из высших училищ старший лейтенант Ю. Уткин. Офицер, уже имея диплом инженера, настойчиво продолжает совершенствовать свое профессиональное мастерство, постоянно ведет поиски новых путей повышения эксплуатационной эффективности авиатехники, улучшения работы всех ее систем. Не зря в коллективе за ним прочно закрепилась слава глубокого знатока самолетных систем.

...Это произошло в одну из летных смен. Летчик, приняв у техника самолет, занял место в кабине и запустил двигатель. Оставалось проверить силовую установку, и можно вырывать на предварительный старт. Но вместо привычного жеста, разрешающего вырывание, старший лейтенант Ю. Уткин неожиданно подал запрещающий знак. Естественно, в таком случае летчик тут же доложил руководителю полетов и прекратил выполнение учебно-боевого задания.

Впоследствии оказалось, что техник самолета во время запуска двигателей по косвенным, почти неуловимым признакам почувствовал неустойчивую работу одной из систем силовой установки, которая могла проявить себя лишь в полете. Диагноз офицера Уткина полностью подтвердился во время проверки работы двигателей на газовой площадке.

Известно, что при освоении нового для личного состава самолета большое значение имеет учебно-материальная база. В эскадрилье, о которой идет речь, создано несколько специальных

классов. При оборудовании их инициативу и творчество проявили инженеры полка по специальностям и начальники групп обслуживания, особенно майоры В. Милорадов, А. Хозяинов и Г. Корчаченко, капитан В. Плешко, старшие лейтенанты Ю. Зинченко, А. Важов и К. Ломов.

Внедрение НОТ помогло значительно повысить эффективность труда специалистов ИАС, способствовало совершенствованию их теоретических знаний и необходимых навыков. Это, безусловно, сыграло огромную роль в дальнейшем освоении авиаторами нового самолета.

И все же, критически оценивая достигнутое, специалисты ИАС понимают: еще многое можно сделать по внедрению НОТ в каждой эскадрилье, ТЭЧ отряда и группе обслуживания. Поэтому мы стремимся вскрывать все неиспользованные резервы, которых немало, тщательно их анализируем на занятиях и сборах специалистов ИАС, на партийных и комсомольских собраниях, а также при подведении итогов социалистического соревнования.

Наши авиаторы единодушно поддержали почин личного состава полка — инициатора социалистического соревнования в Военно-Воздушных Силах и поставили перед собой цель: добиться в этом учебном году — году XXVII съезда КПСС — новых успехов в боевой учебе, обеспечить высокую эффективность каждого занятия, каждой тренировки на современной авиационной технике, обслуживать каждую летную смену с высоким качеством, без летных происшествий и предпосылок к ним.

## ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

Гвардии капитан В. САЧЕК

# НАДЕЖНОСТЬ

Фронтные фотографии самолетов с ровными рядами алых звезд на фюзеляжах напоминают нам о славных ратных делах наших однополчан в суровые годы Великой Отечественной войны, обязывают самоотверженным трудом приумножать героические традиции авиаторов-фронтовиков. И это закономерно. Ведь боевое прошлое и настоящее — нерасторжимы. В героическом воспитывается молодое поколение воинов.

В боях с фашистскими захватчиками отличились многие наши однополчане. Девятнадцать из них присвоено высокое звание Героя Советского Союза, а В. Осипов и П. Таран удостоены этого звания дважды. Их пример беззаветного служения Родине вдохновляет нас на новые достижения в боевой и политической подготовке, грамотную эксплуатацию сложной авиационной техники.

Один из тех, кто настойчиво продолжает славные боевые традиции, — передовик социалистического соревнования в году XXVII съезда КПСС гвардии

старший лейтенант А. Карчаули. Шесть лет служит Александр в нашем подразделении, и не было случая, чтобы он нарушил требования воинских уставов. Старший техник ко всему относится серьезно, с большой ответственностью. Он трудолюбив, выскателен к себе и товарищам. Уже три года подряд на фюзеляже обслуживаемой им крылатой машины стоит знак «Отличный самолет». Добиться такого стабильного успеха в эскадрилье не удавалось пока никому, хотя в подразделении семьдесят процентов отличных бомбардировщиков-ракетоносцев.

— Заботливый хозяин самолета, — с гордостью отзывается об офицере Карчаули заместитель командира эскадрильи по ИАС гвардии капитан П. Ботвинкин.

Вспоминаю одно летно-тактическое учение. Оно проходило в сложных условиях. Воздушная обстановка часто менялась. Нелегкие задачи решали экипажи дальних бомбардировщиков. А больше всех вылетов сделал ракетноносец, обслуживаемый стар-

шим техником Карчаули. Его крылатая машина уходила на выполнение самых разнообразных полетных заданий как днем, так и ночью. За весь период учений все системы и агрегаты самолета работали надежно. Летный экипаж не сделал ни одного замечания авиаспециалистам.

Вместе с Карчаули старательно готовили бомбардировщик к полетам гвардии лейтенант И. Железнов и гвардии прапорщик В. Лавлинский, специалисты высокого класса. В становлении им немало помогал старший техник ракетноносца.

В активе передового офицера много самых разнообразных новинки, способствующих улучшению эксплуатации и сбережению авиационной техники. Умеет Александр Давыдович мыслить творчески, трудиться с полной отдачей сил. Он строго соблюдает дисциплину, всегда аккуратно готовит рабочее место, заботливо обслуживает машину. А сколько сил затратил первоклассный техник, чтобы добиться хорошей слаженности в работе

всего экипажа при подготовке самолета к полетам! Офицер методически грамотно организует занятия с подчиненными, проводит тренировки. Это расширяет кругозор специалистов, повышает их техническую культуру, способствует совершенствованию их практических навыков. Не зря передовой метод обучения этого офицера быстро нашел поддержку и широкое применение во всей части, стал своего рода резервом в экономии времени, образцом нового подхода к организации обучения и воспитания авиаторов, к повышению эффективности и качества эксплуатации современных авиационных комплексов.

Самоотверженным ратным трудом отвечает на решения XXVII съезда КПСС специалисты передового технического экипажа, возглавляемого коммунистом А. Карчаули. С них берет пример, на них равняется весь личный состав инженерно-авиационной службы нашей эскадрильи, вступая в летний период интенсивной боевой учебы.

# ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

## «ПАРТИТУРА»

### ЛЕТНОЙ СМЕНЫ

Майор С. ЛУКАШОВ, заместитель командира авиационной эскадрильи, военный летчик первого класса

Разрезав ночную мглу, лучи прожекторов легли на ровную ленту бетонки. А вскоре произвел посадку самолет, пилотируемый военным летчиком первого класса капитаном В. Иваницким. В практике этого офицера не было случаев нарушения плановой таблицы. Он всегда строго соблюдает требования руководящих документов. Вот и на этот раз все полеты Иваницкий выполнил своевременно и с отличной оценкой.

Едва истребитель-бомбардировщик освободил взлетно-посадочную полосу, как над стартовым командным пунктом взвились красные ракеты. Полеты закончились. Настроение у авиаторов было приподнятое: все запланированные упражнения они выполнили в срок и с высоким качеством. Летчики, техники, механики, специалисты обслуживающих и обеспечивающих подразделений продемонстрировали возросшее профессиональное мастерство.

Что же предопределило успех? Много, на мой взгляд, зависело от того, что каждый понимал необходимость четкого и неукоснительного соблюдения плановой таблицы полетов. Ведь этим основным документом, определяющим деятельность всех специалистов на полетах, задается ритмичность работы в воздухе и на земле. Не зря же иной раз плановую таблицу полетов сравнивают с партитурой, где четко указано, когда вступают в игру те или иные музыкальные инструменты. Искривление «мелодии» летной смены, нарушение ее ритма может привести к самым серьезным последствиям.

В этой связи приведу такой пример. Летчик готовился к вылету в качестве замыкающего в звене. Он занял место в кабине ракетноносца, включил радиостанцию, но не проконтролировал установку нужного канала связи. Естественно, кроме шума эфира ничего не слышал. К тому же отвлекся и понял свою оплошность лишь тогда, когда увидел вырвавшийся самолет ведущего. Пока запускал двигатель, рулежную дорожку начала занимать очередная группа истребителей-бомбардировщиков. Не доложив руководителю полетов, летчик вклинился в ее строй и тем самым внес сумятицу в порядок взлета. Хотя все обошлось благополучно (звено взлетело и отработало упражнение), его действия усложнили

работу командного пункта, создали определенные трудности другим экипажам.

Конечно, такая оплошность — редкость. Но она не могла не насторожить нас. Досадный просчет явился следствием прежде всего несобранности летчика. Со своей стороны, и руководитель полетов обязан был своевременно принять соответствующие меры. Но, стремясь выполнить план по полету, он поступил иначе. Так одно нарушение повлекло за собой другое.

Дав должную оценку этому случаю, мы приняли решение усилить воспитание у личного состава чувства ответственности за качественное выполнение плановой таблицы полетов, добиться, чтобы она еще больше придавала целенаправленности, организованности боевой учебе авиаторов. Результаты последующих летних смен и ЛТУ подтвердили, что курс взят верный.

Известно, чем организованнее летная смена, тем меньше нарушений. Помня о том, что планирование — сердцевина управления, мы особое внимание уделяем составлению плановой таблицы. При этом стараемся учесть не только уровень выучки каждого авиатора, но и все нюансы предполетной подготовки, взлета, посадки и заруливания на стоянку, а также предложения командиров звеньев — непосредственных наставников воздушных бойцов. Ведь командир звена, как никто другой, знает индивидуальные особенности своих подопечных, уровень их знаний и степень натренированности и может безошибочно решить, какое упражнение следует запланировать летчику на предстоящие полеты. Это тем более необходимо, что любое новое задание требует определенных знаний и более совершенных навыков.

По установившейся у нас традиции командиры звеньев систематически докладывают комэску свои соображения по составлению плановых таблиц полетов. В подразделении тщательно учитывают соответствие характера запланированных упражнений уровню подготовки каждого воздушного бойца, методическую последовательность выполнения предстоящих задач, нормы полета... Непосредственное участие в планировании командира звена позволяет ему более активно, целенаправленно влиять на боевое становление подчиненных.

Но грамотно составить плановую таблицу — это часть дела. Успех полета, дисциплина плановой таблицы, считает, например, командир отличного звена капитан В. Деревянко, во многом будут определяться тем, как подготовится к работе в воздухе летчик. И здесь многое зависит от инструктора, его требовательности и педагогического дара. У нас большинство командиров звеньев, планировав упражнения, ставят подчиненным конкретные задачи, тщательно организуют и проводят наземную подготовку, внимательно следят за тем, чтобы задания были выполнены точно в установленный срок и с высоким качеством. Они изу-

чают необходимые разделы руководящих документов и обязательно делятся своими знаниями и опытом с воздушными бойцами.

Однако было бы неверным утверждать, что только этим и ограничивается деятельность командиров звеньев как военных педагогов и непосредственных начальников. В ходе полетов они руководят подчиненными, оказывают на них постоянное и неослабное влияние, добиваясь соблюдения дисциплины летной работы, ее высокого качества и безопасности. Контролируют порядок выруливания, интервалы взлета, сбор, боевой порядок при поиске цели и атаке. Если командир слетал раньше летчиков, он непременно информирует их о состоянии погоды, воздушной обстановке, особенно в случаях пилотажа, самолетовождения. Все это помогает авиаторам успешно действовать в воздухе.

Образец высокой исполнительности и дисциплинированности как при составлении плана летного дня, так и при его реализации показывает военный летчик первого класса майор А. Токаренко. Он по праву считается мастером боевого применения. Майор Токаренко всегда тщательно готовится к полетам, никогда не отступает от плана, и можно без преувеличения сказать, что во многом благодаря этому любое задание выполняет с отличными показателями. Успешно действуют и его подчиненные.

Полностью оправдали себя участие в планировании инженерно-технического состава и практика подготовки запасного самолета. Это, как мы убедились, важный резерв в обеспечении ритмичности боевой учебы.

Как-то ночью при заруливании на централизованную заправочную станцию на одной из крылатых машин вышло из строя колесо. Специалисты тут же приступили к его замене. Но времени на подготовку к повторному вылету оставалось в обрез. Чтобы не рисковать, командир дал летчику распоряжение очередной полет произвести на запасном ракетноносце. Задание было выполнено без спешки, своевременно и без отступлений от требований руководящих документов.

Бесспорно, четкое планирование должно иметь прочную материально-техническую базу. Очень многое зависит и от специалистов, обеспечивающих полеты. Качественная подготовка аэродрома, надежная работа источников питания электроэнергией, своевременная заправка жидкостями и газами — залог высокой эффективности летной смены. Например, в подразделении, которым командует капитан С. Усков, не было ни одного случая задержки с вылетами из-за оплошности наземных специалистов. А все потому, что плановую таблицу здесь считают приказом, с получением которого у авиаторов повышается волевой настрой, взаимная ответственность за высококачественное выполнение планиро-



# ПЛАНОВОЙ ТАБЛИЦЫ

ванных на смену упражнений. И не случайно этот коллектив неоднократно становился лидером в социалистическом соревновании среди подразделений ВВС округа.

## СТАРТОВОЕ ВРЕМЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭФФЕКТИВНО

Подполковник А. ИСАВКИН, заместитель командира авиационного полка, военный летчик-испытатель первого класса

Плановая таблица полетов — это непреложный закон летной смены. Если на этапе планирования она еще может уточняться и корректироваться, то с той минуты, когда ее подпишут соответствующие должностные лица, утвердит на контроле готовности командир части, она становится документом, требующим строгого и точного выполнения.

Казалось бы, это аксиома. На практике же, что греха таить, от нее порой отступают. В ходе полетов по тем или иным причинам изменяются порядок выполнения учебных заданий, режим полетов. В результате нарушается четкий ритм работы авиационных специалистов на земле и в воздухе, что приводит к неоправданной спешке, а порой и к противоречивым распоряжениям. По собственному опыту знаю, как отрицательно все это действует на летчика перед стартом в небо.

Почему же случается такое? Причин, на мой взгляд, несколько. Остановлюсь на некоторых из них.

Грамотное составление плановой таблицы полетов — действительно сложный и ответственный процесс. Только опытные, хорошо подготовленные авиаторы способны правильно и глубоко оценить все необходимые данные (натренированность летного состава, перерывы, образовавшиеся у летчиков по тем или иным причинам, установленный коэффициент использования летательных аппаратов, время подготовки авиационной техники к повторным вылетам) и на их основе правильно составить плановую таблицу полетов.

Между тем не все командиры, особенно молодые, уделяют должное внимание планированию полетов. Рассуждают примерно так: дело, мол, это не такое уж сложное, да и не впервые нам заниматься им. А в результате — серьезные ошибки в методической последова-

тельности обучения авиаторов, отступления от требований документов, регламентирующих безаварийную летную работу. Так, в звене майора В. Фименкова летчику-инструктору капитану В. Афонину был запланирован тренировочный полет по маршруту. А срок проверки по вертолетовождению у него оказался просроченным. Хорошо, что все обошлось благополучно: нарушение выявил руководящий состав полка при контроле плановой таблицы.

Бывает и так, что упущения в планировании дают о себе знать, как только вспыхнут над аэродромом зеленые ракеты, извещающие о начале очередной летной смены. К примеру, одновременный взлет пяти-шести вертолетов, заложенный при составлении плановой таблицы, приводит к их вынужденному простоям с работающими двигателями, перерасходу топлива, спешке и нервозности.

Немаловажный фактор четкого, эффективного производства полетов — продуманная организация их в звеньях и экипажах. Особая роль здесь принадлежит командирам звеньев — наиболее опытным, квалифицированным авиаторам, хорошо знающим летное дело. У нас командиры звеньев майоры В. Андреев, И. Колосов, капитан В. Дубов и другие немало сил и времени отдают подчиненным, постоянно заботятся об их боевом становлении, строго контролируют выполнение требований руководящих документов.

К сожалению, бывают случаи, когда командир звена подменяет летчика-инструктора, использует стартовое время только как возможность «полетать на себя». Планируя собственный налет по три-четыре часа в смену, такой командир выпускает из-под контроля подчиненных. Здесь не приходится говорить о всестороннем, принципиальном контроле, деловой, конкретной помощи экипажам. По этой причине командир звена не может обоснованно потребовать полного соблюдения дисциплины плановой таблицы, так как озабочен лишь тем, чтобы самому успеть выполнить полетное задание. А в результате страдают и качество полетов; и их безопасность.

Таких негативных явлений можно избежать при продуманном планировании летной смены в звене, подчинении личных интересов коллективным.

Большая интенсивность полетов, когда в воздухе одновременно находятся 16—17 экипажей, предъявляет серьезные требования к руководителю полетов. Решающее значение имеют его профессиональный опыт, деловые и моральные качества. Однако многое зависит и от летного состава, ответственности авиаторов за эффективность и безопасность полетов, соблюдение плановой таблицы. А если этого нет, неизбежен сбой в работе. Тогда, чтобы как-то поправить дело, руководитель полетов вынужден

идти на нарушение. Он пытается произвольно перекраивать плановую таблицу, что приводит к нежелательным последствиям.

Проблеме умелой организации и четкого производства полетов в нашей части уделяется особое внимание. Командование, штаб, специалисты ИАС, партийные и комсомольские активисты особый упор делают на то, чтобы добиться от каждого авиатора своевременного и безукоризненного выполнения своих штатных обязанностей. Обратили мы внимание и на такой вопрос. Стремление экипажа вылететь раньше намеченного времени приводит к тому, что руководитель полетов запрещает ему взлет. Вертолет же тем временем работает на земле 10—15 минут. Это приводит к перерасходу ресурса техники, топлива, к другим ничем не оправданным затратам.

Как избежать подобного? Решили полнее использовать силу общественного влияния. Теперь вопросы соблюдения дисциплины плановой таблицы, экономии ресурса авиатехники и топлива находятся не только под неослабным контролем руководящего состава, но и обязательно рассматриваются при подведении итогов социалистического соревнования в звене, эскадрилье, части.

Подробный разбор негативных моментов при выполнении полетов, строгий спрос с нарушителей, обмен опытом дают дополнительный импульс четкой работе авиаторов, порождая у них стремление неукоснительно соблюдать дисциплину летной смены, в соревновании друг с другом повышать профессиональную выучку.

Действенную помощь командованию в этом оказывают специалисты ИАС. Контролируя расход топлива и ресурса авиатехники, сопоставляя его с налетом вертолета за стартовое время, начальники ТЭЧ звеньев дают хороший материал для объективного анализа использования материальной части на полетах. Опираясь на такие данные, командир может взыскивать с нерадивых, поощрять передовые экипажи. Тем самым создается дополнительный стимул для точного выполнения плана летного дня или ночи, экономного расходования материально-технических средств. Это в свою очередь дисциплинирует авиаторов.

Добиться высокой эффективности использования стартового времени, безупречного и своевременного выполнения запланированных упражнений при строгом соблюдении мер, обеспечивающих безопасность полетов, — дело нелегкое, но абсолютно необходимое. Эту задачу можно успешно решить во всех без исключения подразделениях при условии неукоснительного выполнения продуманно составленной плановой таблицы полетов — закона летной смены.

## НЕОБЫЧНЫЙ РЕИС

Полковник В. ГОРЬКОВ,  
кандидат технических наук

КОСМОС  
НАЧИНАЕТСЯ  
С ЗЕМЛИ

Последнюю тренировку по отработке средств спасения провели в условиях, близких к реальным. На заключительной стадии дали вводную на срочный спуск, а в тренажер одновременно пустили дым. Космонавты бросились из спускаемого аппарата в бытовой отсек, где хранились противогазы. Но на этот раз они были не технологические, а штатные и даже с пломбами. А здесь есть тонкость. Противогазы надо раздышать, не забывая, что каждый из них имеет определенный ресурс. Чем чаще дышишь, тем быстрее он истекает. Космонавты надели скафандры в рукава, противогазы и вернулись на свои рабочие места.

Тренировка подходила к концу, когда один из методистов, Анатолий Петрович Хижняк, заметил, что с Савиных что-то неладно.

— Что такое, Виктор Петрович?

— Да воздуха не хватает. Можно снять противогаз?

— А это как решит командир. Дым не ликвидирован.

— Виктор, успокой дыхание, отдохни, и будем заканчивать работу, — прервал их разговор Джанибеков.

Усталые, но довольные закончили тренировку космонавты. На память им подарили эти противогазы. Владимир Джанибеков обрадовался:

— Пошлю в Ташкентское суворовское училище. Они давно просят меня прислать что-нибудь для музея.

— При подготовке к этому полету тренировки на вашем комплексе были очень важными. Это, наверное, влияло на настроение, работу? — поинтересовался я у Хижняка.

— Безусловно. Когда оказываешься на виду, работать хочется лучше, — ответил он. — Разумеется, комплекс средств спасения для всех космонавтов одинаков. Все через него проходят, и все должны хорошо его знать независимо от того, летят в космос на сутки или на сто. Кажется, нет человека, который не дорожит своей жизнью. Однако парадоксы встречаются на каждом шагу. В легковых автомобилях, например, давно уже ввели ремни безопасности, а пользуются ими далеко не все. Аналогично и здесь. Иной после одного или двух «полетов» начинает относиться к этим тренировкам с неким пренебрежением. Конечно, большого интеллекта занятия не требуют, все операции просты и бесхитростны, но их надо помнить, овладеть ими до автоматизма. Образец ответственного отношения к тренировкам на этом комплексе показывает Владимир Джанибеков. Я работаю с ним с 1979 года. Уверен, что он в деталях все уже отработал, ничего не забыл. Но когда предлагаю опустить ту или иную операцию, Владимир Александрович не соглашается: «Нет, учитель, подожди, положено по программе, так будем делать». Вообще, он подкупает своей простотой, скромностью.

Скромность, принципиальность, компетентность — вот те черты, которые, как подчеркнул в Политическом докладе Центрального Комитета КПСС XXVII съезду партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев, в первую очередь требуются сегодня от настоящего коммуниста. Прошел почти год после пятого полета В. Джанибекова в космос, но он остался верен себе. Именно эти черты характера Владимира Александровича чаще всего называли специалисты Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина, когда разговор заходил о космонавте.

**РАЗВЕДКА БОЕМ** Так коротко и емко, если пользоваться военной терминологией, можно оценить действия космонавтов и специалистов в первые сутки работы экипажа на орбите. Этот прием обычно проводится, когда другими способами получить необходимую информацию не удается. Ее должны добыть специально выделенные подразделения. Командир, на участке которого проводится разведка боем, наблюдает за ее ходом и результатами в готовности к развитию достигнутого успеха. Аналогично и руководитель полета В. Рюмин в те дни мобилизовал всех специалистов Центра управления полетом. В любую минуту они были готовы прийти на помощь космонавтам. О событиях тех дней и пойдет рассказ.

Станцию «Салют-7» космонавты обнаружили сразу, как только она вышла из тени.

— «Заря!» Я — «Памир», — донес в ЦУП голос Джанибекова плавучий командно-измерительный пункт «Космонавт Владимир Комаров» из Атлантики. — Станция очень, очень яркая, раз в десять ярче Юпитера.

В пятый раз позывной «Памир» звучал над планетой. Впервые его услышали в январе 1978 года на Байконуре, когда В. Джанибеков вместе с О. Макаровым стартовал на «Союзе-27». Потом было восемь лет напряженного труда, связанного с подготовкой к совместному полету с Б. Мадьяри, Ж. Гуррагчи, Жан-Лу Кретьеном, С. Савицкой и И. Волком, В. Савиных. От полета к полету раскрывался талант В. Джанибекова, рос его авторитет.

Владимир Александрович относится к тем счастливым людям, которые нашли свое призвание. С детства он мечтал о небе: сначала хотел стать астрономом, потом — летчиком. Победило второе желание. Он знает и любит авиацию, но признание получил в космонавтике, которая приблизила его к звездам, дала возможность ощутить скорости и высоты, недоступные пока летчику.

От специалистов не раз доводилось слышать такую фразу: «Джанибеков — прирожденный космонавт». Когда говоришь ему об этом, пожимает плечами:

— Со стороны виднее.

Со стороны действительно виднее. Может быть, и дано ему что-то от природы, но главным, определяющим в его становлении был труд. Упорная и целеустремленная работа над собой, систематические тренировки — вот залог его успехов. И в тот день, 8 июня 1985 года, многое зависело от мастерства экипажа, прежде всего от Джанибекова.

Какие чувства испытывали космонавты, увидев станцию? Лучший помощник при ответе на этот вопрос — объективный контроль. Анализируя действия членов экипажа по управлению кораблем по записи телеметрии, можно сказать: они испытали счастливые минуты, знакомые, может быть, лишь летчику. Это был момент наивысшего духовного подъема, когда нет разрыва между мыслью и действием, а легкость, с какой машина исполняет твою волю, вселяет силу и уверенность.

Первый замер лазерным дальномером космонавты сделали с расстояния около восьми километров. Посмотрели на дисплей — данные расходились. Снова замерили дальность, вычислили скорость. Сомнения пропали: параметры прогноза, заложенные последний раз с Земли, надо корректировать. Ввели в БЦВК новые данные — и машина выдала команду на включение двигательной установки по всем каналам.

На корабле «Союз Т» применена система управления движением, построенная на принципах бесплатформенной инерциальной системы и на базе бортового цифрового вычислительного комплекса. Она позволяет оптимизировать динамические процессы, повысить их точность и существенно расширить функциональные возможности корабля. Наряду с управлением система контролирует выполнение маневров, расход топлива и может принимать решение об изменении режима работы при появлении отклонений.

Система управления имеет устройство отображения. В частности, на дисплей в виде фраз, индексов, чисел и графиков выводится информация о параметрах относительного движения, потребных изменениях скорости, расходе топлива и тому подобном. Так было в предыдущих полетах и В. Джанибекова, и В. Савиных.

На этот раз Владимир Александрович не отходил от правого иллюминатора: наблюдал, замерял. А Виктор Петрович пристроился у дисплея. Он вел расчеты, сравнивал их результаты с прогнозируемыми системой управления и докладывал командиру.

Вновь начинают расходиться прогнозируемая и реальная дальность. Где-то за три с половиной километра от станции второй раз включаются двигатели малой тяги. Тут же в ЦУП следует доклад В. Джанибекова:

— Работает ДПО, гасит скорость. Нам надо переходить на ручное управление, иначе мы разлетимся.

— Давай, переходи, — соглашается руководитель полета.



— Включаю РУД. Взял управление на себя, дальность три и три десятых километра. Станция точно в центре визира пилота. Угловые практически нулевые.

Через минуту новое сообщение:

— Очень ярко высветлена станция, как будто она выточена из алюминия с желтоватой добавкой. Панель вроде крутится, подойдем поближе, посмотрим.

В главном зале управления все оживилось, по рядам пополз шумок, рожденный надеждой на функционирование системы электропитания. Однако вскоре космонавты сообщили, что панели солнечных батарей стоят неподвижно.

Через четверть часа космонавты были возле «Салюта-7», но в ЦУПе, в отличие от прошлых полетов, ни процесса сближения, ни самой станции на экране главного зала никто не видел. Телекамеры стояли вдоль продольной оси корабля, и увидеть станцию специалисты смогут лишь тогда, когда экипаж переседает на штатный пост управления и развернет корабль.

— Как станция наблюдается по отношению к Земле? — интересуется «Заря».

— Стоим относительно ее левого борта на дальности восьмидесяти — сто метров. Стыковочным узлом со стороны ПХО она «смотрит» на вас.

До входа в тень оставалось еще 14 минут. Но и в тени экипаж мог управлять кораблем: на борту был прибор ночного видения и еще достаточный запас топлива. Однако этого испытания космонавты избежали. Они перешли на штатный пост управления.

— Включаю визир «Причал», — услышали в зале ЦУПа. — Выравниваю скорость.

А на экране вспыхнула и начала разрастаться станция «Салют-7».

При ручном управлении причаливанием космонавт выполняет две основные функции: с помощью пространственных мишеней или системы светящихся индексов оценивает отклонения корабля и двумя ручками управления воздействует на малые реактивные двигатели, которые создают необходимые силы и моменты.

И вот последовали доклады: «Есть касание!», «Есть механический захват!»

Радостный возглас с орбиты сливается с громом аплодисментов в главном зале ЦУПа.

Напряжение спадает, но ненадолго. Идут предусмотренные программой процессы стягивания корабля и станции, объединение систем, проверка герметичности стыка. Вновь настали минуты тревожного ожидания: что ждет космонавтов на станции?

В процессе стыковки выяснилось, что на «Салюте-7» действительно неисправно электропитание. Клапан выравнивания давления между переходным отсеком и стыковочным узлом электрически не управлялся. Эта ситуация нештатная, но она была предусмотрена еще на Земле во время подготовки, и экипаж перед открытием люка использовал пробку выравнивания давления.

Перейдя в переходный отсек станции, космонавты приступили к отбору и анализу проб воздуха. Вредных примесей они не обнаружили. Это сообщение несколько успокоило всех. На всякий случай космонавтов попросили подготовить противогазы.

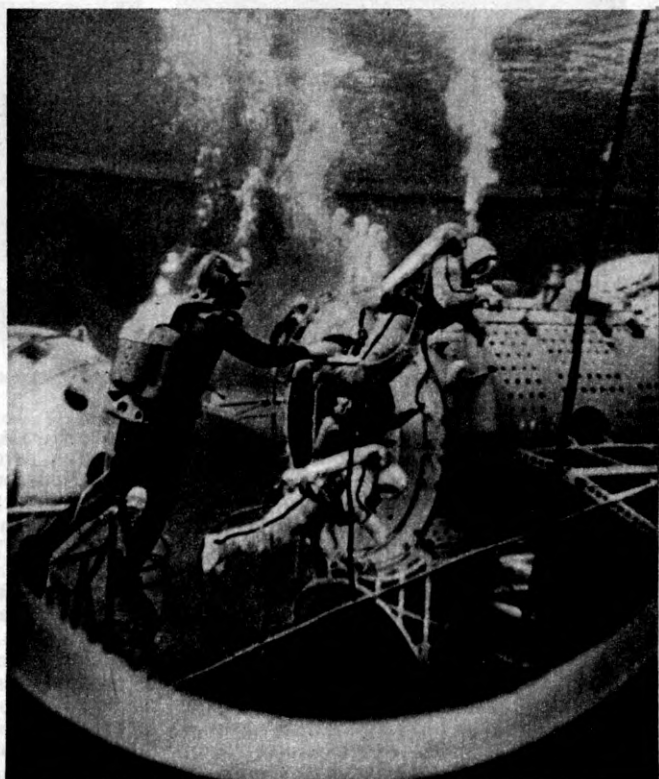
Когда Джанибеков и Савиных открыли люк в рабочий отсек, то почувствовали необычный запах. Пришлось надеть противогазы. В отсеке стояла та же тишина, что и в ПХО, была полнейшая темнота. Все иллюминаторы наглухо закрыты металлическими заглушками. Джанибеков сделал несколько снимков со вспышкой. Открыли иллюминаторы, а на стеклах — налет измороси. И тут заметили, что температура на станции отрицательная. Следов возгорания не обнаружили. А сняв противогазы, поняли, что запах — следствие нежилых помещений: электропитания не было, средства вентиляции не работали и воздух застоялся.

К холоду на станции космонавты, вообще говоря, были готовы. Ожидалось, что температура воздуха там будет около пяти градусов выше нуля, поэтому при сборах их обеспечили теплой одеждой. Однако то, что они увидели, явилось неожиданностью для всех: вода в системе «Родник» замерзла. Единственно «теплым» местом оказался стол. На нем их ждали хлеб-соль и сердечное письмо от «Маяков» — Л. Кизима, В. Соловьева, О. Атькова, проживших на станции почти восемь месяцев. Так закончилась эта разведка боем.

Реальная информация, переданная с борта станции, положила конец догадкам и предположениям. И как ни печальна она была, план восстановления работоспособности станции стал ясен.

Первое, что сделали космонавты, — подключили регенераторы и поглотители вредных примесей к вентилятору в транспортном корабле. Поток очищенного воздуха направили через люки в сторону рабочего отсека. Так, прокачивая воздух, они очищали его, насколько было возможно, от углекислого газа и неприятных запахов.

Дальнейшее пребывание в космосе зависело от того, как быст-



Гидролаборатория Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина. Овладеть навыками работы в выходных скафандрах В. Джанибекову и В. Савиных помогли специалисты Центра.

Фото из архива ЦПК имени Ю. А. Гагарина.

ро удастся восстановить энергоснабжение станции. Самое простое решение напрашивалось само собой: подключить аккумуляторы напрямую к солнечным батареям. Разрезав кабель, космонавты проводами соединили схему и стали дежурить у импровизированного зарядного устройства. Все приводы солнечных батарей с помощью датчиков должны ориентировать их на Солнце, чтобы заряд превышал разряд. Это необходимое условие в системе энергопитания было нарушено. В какой-то момент приводы остановились, и пошел обратный процесс — аккумуляторы разрядились.

Приходилось ловить «день», чтобы провести подзарядку одних химических батарей, а при входе в тень переключать схему на другие. Больше суток потребовалось, чтобы частично восстановить систему энергопитания. Почему хотя бы частично? В первую очередь требовалось обеспечить питание коммутирующей аппаратуры, чтобы работу по дальнейшей зарядке она взяла на себя.

Через три дня после стыковки станция стала постепенно оживать. Фильтр вредных примесей мог очищать атмосферу, а включаемые время от времени вентиляторы — перемешивать воздух. Для контроля парциального давления углекислого газа включили газоанализаторы. Заработали после нагрева и регенераторы.

Теперь нужно наладить водоснабжение. В ЦУПе проанализировали возможные сроки ввода «Родника» и рекомендовали космонавтам ограничить потребление воды до 1,3 литра в сутки. Обстановка требовала от членов экипажа смекалки, и они не растерялись. Для подогрева трубопроводов использовали подручные средства: электронагреватель, прибор «Киносвет». И вода из «Родника» пошла раньше намеченного срока.

— Работал экипаж на редкость четко, — сказал специалист по системам жизнеобеспечения В. Варрава. — На Земле напряженность тогда была большая. В начальный период космонавты даже успокаивали нас. Систему они эксплуатировали грамотно, точно по инструкции. Если высказывали технические предложения, то всегда деловые. Приятно было с ними разговаривать. Чувствовалось, что к работе они отнеслись со всей ответственностью.

Впереди у экипажа оставалось еще 90 дней. Предстояло выполнить ремонт оборудования, произвести смену научной аппаратуры, проверить новый выходной скафандр, навесить дополнительные панели солнечных батарей, провести исследования по программе.

Исследование и освоение космоса должны осуществляться только в мирных целях, для развития науки и производства, в соответствии с потребностями всех народов.

Из Программы КПСС

# КОСМОНАВТИКА: ПУТЬ К МИРУ И ПРОГРЕССУ

Репортаж с ВДНХ СССР

Н. КОНЬКОВ

Павильон «Космос» на ВДНХ СССР всегда пользуется большой популярностью у посетителей.

— Ежегодно у нас бывает более шести миллионов человек, — говорит главный методист павильона А. Козуб. — Среди них только иностранных гостей несколько сот тысяч. Космос и научно-технический прогресс — такова основная идея экспозиции. Она убедительно демонстрирует успехи Советского Союза в изучении Вселенной. Наша задача состоит не только в том, чтобы показать космическую технику, но и в том, чтобы популярно и аргументированно рассказать об основных этапах космических исследований, о сформировавшихся на их основе научных направлениях, которые расширили и во многом изменили представления о Земле и ее атмосфере, Солнце и планетах Солнечной системы, звездах и строении Вселенной. Сегодня нет ни одной области науки и техники, в которой не использовались бы достижения космонавтики. Результаты космических исследований полезны земледельцам, геологам, морякам, врачам, специалистам многих других профессий. Советую присоединиться к экскурсии, которую сейчас проведет наш старший методист Павличенкова. Кстати, Алла Викторовна готовила тематическую выставку к 25-летию советской пилотируемой космонавтики, посвященную Юрию Алексеевичу Гагарину.

Знакомство с павильоном начинаем с вводного зала. Алла Викторовна рассказывает посетителям об истории создания в СССР ракетной техники, космонавтики — одного из важных направлений технического прогресса. В зале представлены портреты ученых, конструкторов: К. Э. Циолковского, С. П. Королева, Н. И. Тихомирова, М. К. Тихонравова, В. П. Глушко, М. К. Янгеля, А. М. Исаева, М. В. Келдыша. Венец экспозиции — первый искусственный спутник Земли.

В следующих двух залах демонстрируются образцы космической техники.

— Наш павильон существует с шестьдесят седьмого года, — продолжает Павличенкова. — Активное участие в его создании принял Сергей Павлович Королёв. Экспозиции подготовлены Академией наук СССР и промышленными предприятиями страны. Макеты выполнены в натуральную величину и являются точной копией образцов космической техники. Вот один из представителей самой многочисленной семьи автоматических средств, исследующих околоземное пространство, — спутник серии «Космос», — экскурсовод задерживается у экспоната. — Их уже более тысячи семисот. В марте будущего года будем отмечать четвертьвековую юбилей «Космосов». Наряду с решением большого комплекса научных задач спутники этой серии в последние годы все чаще используются в народном хозяйстве.

Рассматриваем навигационный спутник «Космос-1000», выведенный на орбиту в марте 1978 года. Он участвовал в работе космической навигационной системы, созданной для определения места нахождения судов в акватории Мирового океана.

Не без восхищения узнаем, что космонавтика позволила ученым раскрыть многие тайны планет Солнечной системы.

Первую межпланетную трассу проложила советская автоматическая станция «Венера-1». Произошло это четверть века назад, в феврале 1961 года. Так зародилось одно из стержневых направлений советской космонавтики — изучение планет с помощью автоматических аппаратов.

— Перед вами спускаемый аппарат станции «Венера-13», — поясняет старший методист. — Связь с ним поддерживалась сто двадцать семь минут. В марте восьмидесяти второго года он позволил передать на Землю цветные снимки панорамы таинственной планеты. А до этого с помощью аппаратов типа «Венера» мы узнали температуру на ночной стороне планеты, давление газа и его плотность, которая в шестьдесят раз выше, чем у поверхности Земли.

— В последнее время ученые пришли к выводу: планеты земной группы и их спутники необходимо изучать не только как астрономические, но и как геологические объекты, — продолжает рассказ Алла Викторовна. — Сравнительный планетологический анализ их истории помогает лучше понять природу небесных тел и проливает свет на неизвестные страницы геологической истории Земли. И как тут не гордиться тем, что первый в мире полет на другое небесное тело совершила советская станция «Луна-2». Естественный спутник нашей планеты изучали с орбитальных аппаратов и посадочных станций, его поверхность бороздили луноходы, на нее впервые ступил человек. Советские автоматические станции и американские астронавты доставили на Землю образцы лунных пород. До этого космическое вещество нам «дарили» только метеориты. Ученые считают, что сквозь испещренные кратерами, запыленное «лунное окно» стали виднее разгадки многих земных проблем. Луна подарила нам самые древние камни, видевшие Вселенную в дни младенчества Солнечной системы, донесла кратерный облик поверхности, свойственный и Земле на ранней стадии ее жизни. Уже сегодня исследование Луны может принести пользу людям. Так, изучение закономерностей лунной сейсмичности поможет ученым в прогнозировании землетрясений.

...Наша группа останавливается перед очередным экспонатом — автоматическим самоходным аппаратом «Луноход-2». Этот космический робот массой 840 килограммов попал на Луну 16 января 1973 года. Им управлял с Земли экипаж из пяти человек. Аппарат имеет восьмиколесное шасси, снабжен большим количеством информационно-измерительных датчиков (включая телевизионную камеру), бортовой управляющей системой и средствами связи с экипажем. Питание электроэнергией осуществлялось с помощью

солнечных батарей. Телевизионный канал позволил оператору, находившемуся на Земле, ощутить свое присутствие на лунной местности.

Мы слушаем рассказ о том, что за пять месяцев «Луноход-2» преодолел 37 километров сложного рельефа. На Землю было передано 86 снимков панорамы Луны и свыше 80 тысяч изображений лунной поверхности. Регулярно измерялись физико-механические свойства грунта, проводился химический анализ состава пород, определялись вариации магнитного поля и светимость лунного неба. Были выполнены эксперименты по лазерной локации.

Сегодня наука и техника достигли такого уровня, что становится возможным создавать промышленные роботы, которые могут реагировать даже на ультразвук и инфракрасные лучи, недоступные органам чувств человека. Они способны действовать в условиях радиации, больших давлений, высоких и низких температур, космического вакуума. Создание и широкое применение роботов в совокупности с имеющимся автоматизированным производственным оборудованием — не только технико-экономическая задача, но и важная социальная проблема. Ее решение позволит высвободить много рабочих рук, необходимых нашему народному хозяйству, коренным образом изменить характер труда на производстве. При этом будут обеспечены высокая производительность, ритмичность, качество, а также многоменность работ.

В Основных направлениях, утвержденных XXVII съездом КПСС, предусматривается создание комплексно-автоматизированных производств, которые можно быстро и экономично перестраивать, а также робототехнических комплексов и линий. Комплексная автоматизация — одно из важнейших направлений научно-технического прогресса. За счет использования достижений науки и техники в текущем пятилетии намечено получить не менее двух третей прироста производительности труда. Роботы станут верными помощниками человека и на космических орбитах.

...Группа переходит в купольный зал. Здесь размещена экспозиция «Пилотируемые космические полеты». Остановившись у знаменитого корабля «Восток». Рядом с ним посетители видят катапультируемое кресло с макетом человека в скафандре.

— Кресло космонавта служило не только рабочим местом, но и средством катапультирования и аварийного спасения, — поясняет старший методист. — Оно снабжалось баллонами с кислородом, который автоматически подавался в гермошлем скафандра.

Космический полет Юрия Гагарина был началом всех настоящих и будущих



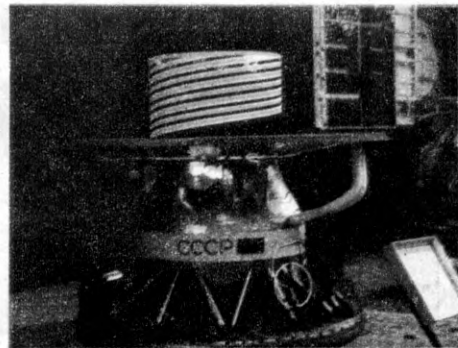
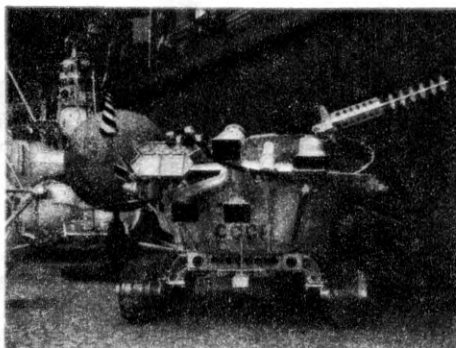
свершений на пути освоения космоса. Вслед за Гагариным на кораблях и орбитальных станциях совершили полеты около шестидесяти советских космонавтов.

Их портреты мы видим на двух галереях. Всего же число участников космических полетов в мире достигло двухсот.

Близится время более интенсивного использования космоса. Согласно прогнозам ученых впереди решение и главной задачи космонавтики — индустриализации околоземного космического пространства.

Экспонаты космической техники в павильоне «Космос» на ВДНХ СССР.

Фото Л. ТКАЧЕВА.



## ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

Полковник В. ЯКУНИН

Выдвинув три года назад так называемую «стратегическую оборонную инициативу», администрация Рейгана, применяя излюбленную тактику уговоров, посулов и закулисного улаживания, одержимо приступила к «обработке» своих союзников по НАТО, а также правительств Австралии, Японии и Израиля с целью привлечения их к программе «звездных войн». Дело дошло до того, что в марте прошлого года США направили в эти страны письма с предложением в ультимативной форме: в двухмесячный срок уведомить американцев о своем желании участвовать в ней.

По-разному отреагировали союзники США на это требование. Так, правительство Тэтчер и кабинет канцлера Коля не пришлось долго уговаривать, чтобы сделать их участниками заокеанских планов милитаризации космоса. Италия дала согласие лишь в марте этого года, а Бельгия, Португалия, Израиль и другие страны пока «размышляют». А вот правительства Франции, Дании, Норвегии и Канады заявили, что не будут участвовать в программе СОИ.

Одновременно президент Франции Миттеран в ответ на ультиматум США предложил западноевропейским странам создать «Европейское агентство координации научно-технических исследований», именуемое проектом «Эврика». По заявлению президента, этот проект представляет собой совокупность научно-исследовательских программ, практическое осуществление которых должно в текущем десятилетии существенно сократить технологический разрыв между Западной Европой, с одной стороны, США и Японией — с другой, в таких передовых отраслях, как электроника, биотехнология, автоматизированные системы, авиакосмическая промышленность, робототехника, лазерная техника. Одним словом, ставится задача оградить европейскую экономику от чрезмерной зависимости от американской и японской технологий.

Исходя из политических соображений, Франция упорно делает акцент на «гражданской» направленности своей инициативы, хотя французские официальные лица не исключают, что в будущем результаты реализации «Эврики» могут найти применение в военном деле.

В рамках французских предложений по проекту «Эврика» предполагается про-

«В печати сообщалось о проекте «Эврика». Расскажите, пожалуйста, о нем более подробно», — попросил офицер В. Грачев. Этот вопрос интересует А. Берсончини и других читателей журнала.

# «ЭВРИКА»

ведение совместных западноевропейских исследований по пяти основным программам: «Евроматика» — создание сверхпроизводительных ЭВМ, «Евробот» — создание роботов третьего поколения, «Евроком» — создание современных систем связи, «Евробιο» — использование новых методов биотехнологии в интересах сельского хозяйства и медицины и «Евромат» — создание новых конструктивных материалов.

В июле прошлого года в Париже состоялась первая межправительственная конференция по проекту «Эврика», в которой приняли участие министры иностранных дел и научных исследований 17 государств (Бельгии, Дании, Франции, Англии, Греции, Ирландии, Италии, Люксембурга, Голландии, ФРГ, Австрии, Испании, Норвегии, Португалии, Швеции, Швейцарии и Финляндии) и члены комиссии европейского сообщества. Как сообщалось, главный итог конференции состоял в том, что все ее участники одобрили французский проект и его основные направления научно-исследовательских программ. Этот день, 17 июля, по словам одного из министров, стал днем рождения «Эврики».

Вместе с тем результаты совещания показали, что страны — участницы проекта сталкиваются с множеством крупных проблем организационного и финансового характера. Так, Англия считает, что программа «Эврика» должна финансироваться исключительно за счет частных компаний, Франция ратует за государственное финансирование, а ФРГ — за смешанное, в котором, однако, большую долю составляло бы участие промышленников. В подтверждение этого Франция заявила о выделении из государственных бюджетов на «Эврику» в текущем году одного миллиарда франков, а ФРГ — 50 млн. марок (120 млн. франков).

В продвижении своей инициативы французы действуют довольно осторожно, стараясь не оттолкнуть потенциальных партнеров, прежде всего ФРГ и Англию. Они активно проводят мысль, что «Эврика» не направлена против СОИ и, следовательно, не исключается параллельное участие западноевропейских стран одновременно в двух программах. В то же время странам Западной Европы было предложено «не отвлекать» свои средства на американский проект, а включиться в работу западноевропейского сообщества, то есть в работу, которая якобы

даст им реальные выгоды и воспрепятствует «утечке мозгов» в Америку.

В ноябре прошлого года в Ганновере (ФРГ) состоялась вторая Европейская межправительственная конференция по программе «Эврика», в которой участвовало 18 стран (к вышеуказанным государствам примкнула Турция). Как отметил министр иностранных дел ФРГ Геншер, все участники с удовлетворением констатировали позитивный отклик, который «Эврика» нашла непосредственно в европейских промышленных и научных кругах. На конференции были приняты концепция программы и заявление о принципах деятельности, определяющее цели, критерии, структуру и методы осуществления этой программы.

Чем же станет «Эврика» для Европы? Будет ли она иметь сугубо мирную направленность или станет явным подспорьем в реализации американской программы «звездных войн»? Как бы ни были завуалированы высказывания официальных представителей западных стран в отношении целей проекта «Эврика», ясно одно: в результате его реализации может быть достигнут высокий технологический уровень, который сыграет важную роль для промышленности будущего и в освоении космоса. При этом результаты практического осуществления каждого из направлений научных исследований не исключают возможности создания ударного космического вооружения и европейской системы ПРО. Станет ли «Эврика» европейской СОИ? Будущее покажет.

Советский Союз, настойчиво добиваясь предотвращения распространения гонки вооружений на космос, как известно, выдвинул на 40-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН развернутую программу объединения усилий государств в мирном использовании космоса и применении космической технологии для удовлетворения экономических и социальных потребностей всех народов. Надо полагать, что эта концепция «звездного мира» найдет понимание в европейских странах и с их стороны в нынешний ответственный период будут приняты практические меры для предотвращения грозящей всему человечеству опасности появления в космосе оружия.

# КОМАНДИРСКИЕ

Майор А. ТАРАБРИН

Командир отдельного батальона связи и радиотехнического обеспечения подполковник Н. Королев — кавалер ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Его отличают глубокое знание своего дела, высокая активность, умение довести начатое до конца, мобилизовать усилия подчиненных на успешное решение стоящих задач. Офицер методически правильно организовал освоение войсками новой для них техники, оборудования и введение в строй раньше намеченного срока командно-диспетчерского пункта, отвечающего современным требованиям безопасности полетов.

## «ДОБРО» НА ПОСАДКУ

Первая встреча с подполковником Н. Королевым произошла на аэродроме сразу после приземления нашего «Антея». Это его

подчиненные и руководитель полетов предупредили нас по радио о резком ухудшении погоды, а потом помогли экипажу точно выйти на посадочный курс. По отметкам на экранах индикаторов они контролировали с земли наш полет, обеспечивали четкую работу приводных радиостанций, электронных систем посадки, одновременно включили прожекторы.

О Королеве из документов, по отзывам начальников я уже знал многое: сын фронтовика, учился в высшем военном авиационном инженерном училище, потом возглавлял взвод, роту. Закончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина. На этом аэродроме служит в должности командира отдельного батальона связи и РТО уже четыре года. Два из них часть выходила победителем в социалистическом соревновании.

— Это не моя заслуга, — неторопливо говорит Николай Дмитриевич, — а всего коллектива, партийной и комсомольской организаций.

Подполковник Королев не любит вспоминать о своих заслугах. Это не в его характере. Он считает, что, выполняя свой долг, должен работать только качественно.

Беседуя с Николаем Дмитриевичем, чувствуешь: умеет он располагать к себе людей. Спокойный, рассудительный, мысли свои излагает не спеша, вдумываясь в каждое слово. Чувствуется крепкая внутренняя сила в этом человеке. Некоторым кажется, что уж очень скрупулезен во всем. А он шутит:

— Это по наследству. Предки издревле на «трудной» земле жили, каждое зернышко соевым потом добывали. Отец с малых лет приучил к строгому порядку. Даже сейчас иной раз пытается воспитывать.

Николай Дмитриевич протянул мне письмо:

— Прочитайте.

«На фронте по-разному было, а в одном командир уж больно мне в душу запал. В роте любили и уважали его все, хоть и строгий был. За беспорядок спуска не давал никому, но за солдата стоял горой. Прежде чем принять какое-то решение, все взвешивал да разбирал до последней подробности, чтобы не оступиться. И тебе, сын, оступиться нельзя. Ты — командир. За тобой стоят люди, их жизни...» — писал отец.

— Что ж, надо прислушаться, — произнес Королев, пряча письмо в нагрудный карман.

## ЗА СЛОВОМ — ДЕЛО

Мы идем к командно-диспетчерскому пункту, куда множеством артерий стянуты линии связи. Николай Дмитриевич охотно рассказывает о службе подчиненных, которым вверены десятки различных объектов, радиостанции всевозможных типов, современное электронное и светотехническое оборудование, предназначенное для помощи летчикам в воздухе.

— Вот он, наш аэродром, — Николай Дмитриевич с гордостью повел рукой вокруг. — Его навигационные системы, обеспечивающие не только взлет и посадку, но и управление экипажами, — одна из главных гарантий безопасности полетов.

Действительно, хозяйство у Николая Дмитриевича сложное. Для того чтобы эксплуатировать и обслуживать современную технику, нужны глубокие инженерные знания, прочные навыки. И пример показывает комбат. Он изучил всю аппаратуру, хорошо знает специалистов батальона не только по фамилии, имени и отчеству, но и по характеру, способностям. Увлекает подчиненных на творческий поиск новых, более эффективных путей решения поставленных сложных задач.

Не так давно для обеспечения связи в подразделение поступили более современные радиостанции. Однако при работе на них радиотелефонисты к концу смены очень уставали: утомляли посторонние шумы эфира, которых стало больше из-за более широкой полосы приема и увеличившейся мощности. «Хорошо бы сконструировать устройство для подавления помех», — подумал Королев и посоветовал своему заместителю по технической части майору В. Кочанову вплотную заняться этим делом. Подсказал, как лучше решить сложную задачу.

Вскоре новаторы изготовили и внедрили дополнительный подавитель шумов. Теперь условия труда связистов стали значительно лучше.

В творческом поиске были решены и проблемы перехода аэродрома на аварийное электроснабжение. Не удовлетворял комбата тот факт, что с вводом в строй нового КДП по-прежнему

## ФИЗПОДГОТОВКА И СПОРТ

# В СЛУЖБЕ НАДЕЖНЫЙ ПОМОЩНИК

Лейтенант Т. ЛАМБАЕВ

В кабинете начальника физической подготовки и спорта части майора В. Сунвилена хранятся призы, завоеванные авиаторами в нелегких спортивных баталиях, — больше десятка кубков, многочисленные вымпелы, дипломы, грамоты. Это убедительное доказательство того, что в этой части физической подготовке и спорту уделяется должное внимание. Запевала в этом деле — майор Сунвилен.

До прихода этого офицера в коллектив спортивная жизнь здесь, как говорится, еле теплилась. Не было ни надлежащей базы, ни хорошего организатора, способного увлечь сослуживцев. Запланированные занятия по физподготовке проводились на низком уровне.

Вячеслав Александрович Сунвилен, энергичный офицер, отменный спортсмен, имеющий разряды по многим видам спорта, активно взялся за оживление массовой спортивной работы. Получив поддержку у командира полка и его заместителя по политчасти, он организовал несколько секций по наиболее популярным видам спор-

та. С помощью энтузиастов оборудовал зал борьбы, волейбольную, баскетбольную и футбольную площадки.

На партийных и комсомольских собраниях коммунист Сунвилен остро ставил вопрос о развитии физподготовки в полку. На конкретных примерах доказывал, что это не самоцель, а насущная необходимость, что современная авиация требует от воинов высокой выносливости, хорошей физической закалки. Пропаганда спорта дала свои плоды. Все чаще офицеры, прапорщики, солдаты и сержанты стали приходить в спортгородок и спортивный зал, как говорится, без особого приглашения.

Создав хорошую спортивную базу, майор Сунвилен стал регулярно проводить различные массовые соревнования по легкой атлетике, офицерскому многоборью и авиамоделизму. Большую помощь начальнику физподготовки и спорта оказывают молодые офицеры старший лейтенант А. Кривдин, лейтенанты В. Соколов, В. Трикозов, В. Навицкий.



# ПЕРЕКРЕСТКИ

немало времени уходило на отключение поврежденной, скажем, в экстремальных условиях электросети и запуск собственных силовых агрегатов. Своими соображениями Николай Дмитриевич поделился с зампотехом. Майор В. Кочанов возглавляет в батальоне кружок рационализаторов. Ему, опытному специалисту, принадлежат многие технические идеи, уже нашедшие практическое применение.

Собрали умельцев, обсудили назревшие проблемы. Затем с энтузиазмом принялись за поиск верного решения. Было трудно. И все же группа новаторов во главе с прапорщиком И. Шашковым добилась своего. Ее предложение было признано лучшим и внедрено. Так создали устройство синхронизации, которое позволяет за считанные секунды выполнять сразу несколько операций: отключать потребители от стационарной электросети, производить запуск дизелей, подсоединять аэродромное оборудование к запасному источнику электропитания. При этом значительно повысилась боеготовность средств связи и РТО.

## ПРИГЛАСИ- ТЕЛЬНАЯ ОТКРЫТКА

Вечером мы встретились в кабинете комбата. Николай Дмитриевич говорил увлеченно, машинально переключаясь с места на место почтовый конверт. Потом, спохватившись, достал из него открытку с изображенными на ней двумя золотыми колечками. Он хотел рассказать что-то, как в дверь неожиданно постучали.

— Товарищ подполковник, разрешите войти? — на пороге появился прапорщик. — Прошу принять мой рапорт. Решил уволиться в запас.

Замечаю: Николай Дмитриевич будто ждал этих слов. Позднее он рассказал, что готовился к встрече с прапорщиком А. Марининым, надеялся: может, передумает?.. Не хотелось Королеву верить, что работа телемастера в поселковом ателье вдруг стала опытного военного специалисту дороже той, которую он выполняет сейчас в подразделении.

Командир внимательно посмотрел на притихшего Маринина, готового объяснить свое решение. Было до горечи досадно: решил все же уволиться. А ведь от хорошего командира подчиненные не уходят...

— Знаете, Аркадий, — неожиданно по имени обратился комбат к прапорщику, — пусть ваш рапорт пока останется у меня. Время уже позднее, утром приму окончательное решение. Хотелось бы поговорить. Идите домой вместе.

В военный городок шли через летное поле.

— Красивые у нас места, — комбат остановился перед бетон-

ной полосой, убегающей в березовую рощу. — А вот след войны...

Старая береза изуродована снарядом — зажившая рана в черно-бурых наплывах. На этом месте в годы войны находился вражеский аэродром. Его сильно охраняли. Нанести по нему удар с воздуха нашим летчикам помогли партизаны. Слабый голос их радиостанции корректировал действия советских бомбардировщиков, снабжал командование ценнейшими разведанными. В решающий момент удара авиации подпольщики-связисты вызвали огонь на себя, и фашистский аэродром был уничтожен.

— Вот какие были мужественные люди, — закончил рассказ офицер. — А ведь и у вас есть военная жилка: умеете правильно анализировать внезапно возникающие ситуации, не задумываясь, жертвуете собой ради общего...

Долго еще в тот вечер разговаривали командир и подчиненный. А утром следующего дня рапорт прапорщика подполковник Королев подписать не успел — в подразделение поступил сигнал «Сбор». Аэродром почти тотчас же наполнился гулом самолетов. Воздушные корабли один за другим выруливали на взлетно-посадочную полосу и уходили в небо. Вот замерла на старте очередная машина. На высоких нотах пели ее турбины. И в этот момент вводная проверяющего: «У руководителя полетов нет связи!»

«Пока проверим всю цепь, пройдет немало времени, — размышлял Королев. — Надо срочно вместе с подчиненными найти выход».

Тогда интересным и простым оказалось предложение прапорщика Маринина. По его рекомендации быстро восстановили «нарушенную» связь. В итоге авиаторы успешно решили поставленную задачу, а прапорщику Маринину за четкие действия и смекалку командир объявил благодарность. А рапорт прапорщика об увольнении в запас Королеву подписывать не пришлось: Маринин пересмотрел свое решение.

Перед отлетом из гарнизона я снова встретился с подполковником Н. Королевым в его кабинете. Вспомнили об открытке. Николай Дмитриевич бережно вынул ее из конверта:

— Ее прислал рядовой запаса Михаил Наконечный. Приглашает на свадьбу. Хорошо его помню. Надежный товарищ и специалист толковый. Такой никогда не подведет.

...После взлета я окинул взглядом оставшийся вдаль аэродром. Казалось, что даже отсюда видны за его яркими огнями люди, которые своим трудом обеспечивают безопасность полетов тех, кто в небе достойно выполняет свой ратный долг.

Когда материал был подготовлен к печати, нам сообщили, что подполковник Н. Королев повышен в должности.

Вскоре появились первые результаты, да еще какие! Капитан В. Соловьев и прапорщик Э. Глушко стали мастерами спорта СССР, а старшие лейтенанты А. Демин, С. Павлов, Б. Ливанфа, прапорщик Н. Ротозин выполнили нормативы кандидатов в мастера спорта. Многие воины-авиаторы стали спортсменами-разрядниками. Это позволило личному составу полка показать на смотре спортивно-массовой работы в Вооруженных Силах СССР довольно высокие результаты.

Достижения личного состава убеждают, что спорт в части стал действительно массовым. Сейчас тут работают секции по одиннадцати видам спорта. Занятия в них стали органической потребностью большинства авиаторов. В выходные и раздичные дни в спортивном городке, так называется, яблоку негде упасть — только здесь собирается участников и болельщиков. Отрадно, что в соревнованиях активно участвуют не только военнослужащие, но и члены их семей. Тон массовых спортивных праздниках за-

дают офицеры А. Слизько, С. Захаров, В. Швачко, А. Ивашкевич, С. Баханович, прапорщики А. Вшивцев и Е. Запорожан и другие.

Как-то старший врач полка майор медицинской службы В. Малышевский пошутил, сказав, что майор Сунвилен своей спортивной энергией значительно разгрузил санчасть от посетителей. И хотя это была шутка, в ней видится большая доля правды. Действительно, сейчас авиаторы реже обращаются за помощью к медикам. А это, как известно, показатель хорошего здоровья. Кроме того, регулярные занятия физподготовкой и спортом помогают в службе. Без преувеличения можно сказать, что они благотворно отражаются на улучшении обслуживания и эксплуатации авиационной техники. Словом, спорт стал надежным помощником авиаторов в боевой учебе и службе.

Фото Е. БАРАНОВА.



# СОДЕРЖАНИЕ:

Панькин В. К высотам ратного мастерства	1
Беннов Г. Коммунист — значит отличник	4
Исучев В. Дисциплина руководства полетами	6
Егупов С. Призвание	8
Станция назначения — «Мир»	9
Томилини Е. Борьба с резервами врага	10
Бессчетнов Е. Боевая вертикаль	12
Папалашвили М. Слово, звучащее и действенно	14
Мужество в наследство	16
Антонов Н. Если подойти творчески	17
Перов В. По логосу врага	18
Мартынюк В. Из крылатого племени	—
Сухов К. С огнем комсомольским в груди	20
Память сердца	23
Курочкин В. Выпирайленко Г. Повышается эффективность корректирования огня	27
Сейранян Ф., Топчий Ю. Партийное строительство в Советских Вооруженных Силах	28
Овслинников В. Истина против вымыслов	30
Кисляков Ю., Бабич В. История воздушного боя. (Окончание)	32
Спирин Е. Новаторство «пустынной дозы»	34
Молчанов Ю., Ефимов П. Курс на ускорение	36
Крапивин В. Осваивал новый самолет	38
Сачен В. Надежность	39
Лукашов С. «Партитура» летной смены	40
Исаевин А. Стартовое время использовать эффективно	41
Горьков В. Необычный рейс. (Окончание)	42
<b>Коньков Н.</b> Космонавтика: путь к миру и прогрессу	44
Якунин В. «Эврика»	45
Тарабрин А. Командирские переделки	46
Ламбава Т. В службе надежный помощник	—

## На обложке:

На 1-й стр. — Ветераны советской авиации в гостях у курсантов и преподавателей Харьковского высшего военного авиационного ордена Красной Звезды училища летчиков имени дважды Героя Советского Союза С. И. Грицевца. На переднем плане — трижды Герой Советского Союза маршал авиации И. Кожедуб и дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации В. Попков. Фото А. Семеляка.

На 2-й стр. — Великая Победа — итог всенародного подвига. Фото М. Рунова и из архива Н. Киньдусева.

На 3-й стр. — Часовые советских границ. Фото А. Ефимова.

На 4-й стр. — На посадочном курсе. Фото А. Семеляка.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:  
155-13-28.

Издатель: ВВС.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.

3-я типография Воениздата.



## К ДНЮ РАДИО

Наша армия и флот оснащены самыми современными средствами связи — сложными техническими комплексами, в которых используются новейшие достижения электроники, специализированная электронно-вычислительная техника.

Роль и значение связи трудно переоценить. Она широко используется в интересах управления боем и повседневной деятельности войск. В целях повышения надежности управления, необходимой пропускной способности, а также быстроты и достоверности передачи всех видов информации сегодня осуществляется переход к автоматизированному управлению связью. Это — качественный скачок, диктуемый дальнейшим развитием революции в военном деле.

Принятое командиром решение в виде карт, схем, кратких указаний — всего того, без чего немислимо обеспечение постоянной боеготовности частей и подразделений, связисты способны в считанные секунды довести до исполнителей.

Радиисты, радиолокаторщики, радиомеханики, воины других специальностей делают все для того, чтобы своевременно обеспечить надежную связь, полностью

выполнить задачи, поставленные перед Вооруженными Силами.

Благодаря отличному владению стоящей на вооружении техникой, настойчивости в достижении цели, педагогическому мастерству заместитель командира батальона по технической части, секретарь партийного бюро капитан С. Шкаденков умело руководит подчиненными, эффективно организует их работу. Он концентрирует их усилия на главных направлениях, личным примером увлекает на повышение профессионального мастерства. На прошедших командно-штабных учениях воины подразделения осуществили сложный маневр каналами связи, в короткие сроки со значительным перекрытием нормативов обеспечили устойчивой связью командование. Выполняя решения XXVII съезда КПСС, воины-связисты повышают ратное мастерство, крепят боевую готовность подразделений.

На снимке: капитан С. Шкаденков намечает с командиром взвода старшим лейтенантом В. Блюмским и техником роты старшим прапорщиком Г. Овчинниковым мероприятия по подготовке средств связи к тактико-специальному занятию.

Фото В. БЕЗБОРДОВА.



## ПАМЯТИ ТОВАРИЩА

Редакционный коллектив журнала «Авиация и космонавтика» понес большую утрату: 10 апреля 1986 года на 68-м году жизни скончался член КПСС с 1945 года, участник Великой Отечественной войны, военный журналист, научный редактор отдела космонавтики полковник в отставке Коньков Николай Григорьевич.

Ушел из жизни неутомимый труженик, обладавший широким профессиональным кругозором, глубокими специальными знаниями, более тридцати лет отдавший работе в редакции.

Светлая память о Н. Г. Конькове навсегда сохранится в наших сердцах. Коллектив редакции.

Редакционная коллегия: О. А. НАЗАРОВ (главный редактор), П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ (зам. главного редактора), А. Ф. БОРСУК, В. Л. ГОРЬКОВ, Г. У. ДОЛЬНИКОВ, П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ, В. П. ЛЕБЕДЕВ, А. И. МАСЛОВ, 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 А. М. Козлова.

Сдано в набор 07.03.86 г.  
Г-90907. Формат 60×90/16.  
Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6.  
Зак. 207.

33,75 усл. кр.-отт.  
3-я тип. УВИ.

Подписано в печать 02.04.86 г.  
Глубокая печать.  
Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/2122.  
Цена 40 коп.



## ЧАСОВЫЕ СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ

На тысячи километров протянулась государственная граница СССР. И повсюду — на снеговых кручах Памира и Кавказа, в жарких песках Каракумов, в дальневосточной тайге и карельских лесах, в Заполярье и на Чукотке — бдительно несут свою нелегкую вахту советские пограничники.

Пограничные войска, являясь составной частью Вооруженных Сил СССР, прошли славный боевой путь. Созданные в первый год существования Советского государства, они внесли значительный вклад в победу над внутренней и внешней контрреволюцией, храбро сражались на фронтах Великой Отечественной войны. Бдительно и надежно пограничные войска охраняют рубежи нашей многонациональной Родины в послевоенные годы.

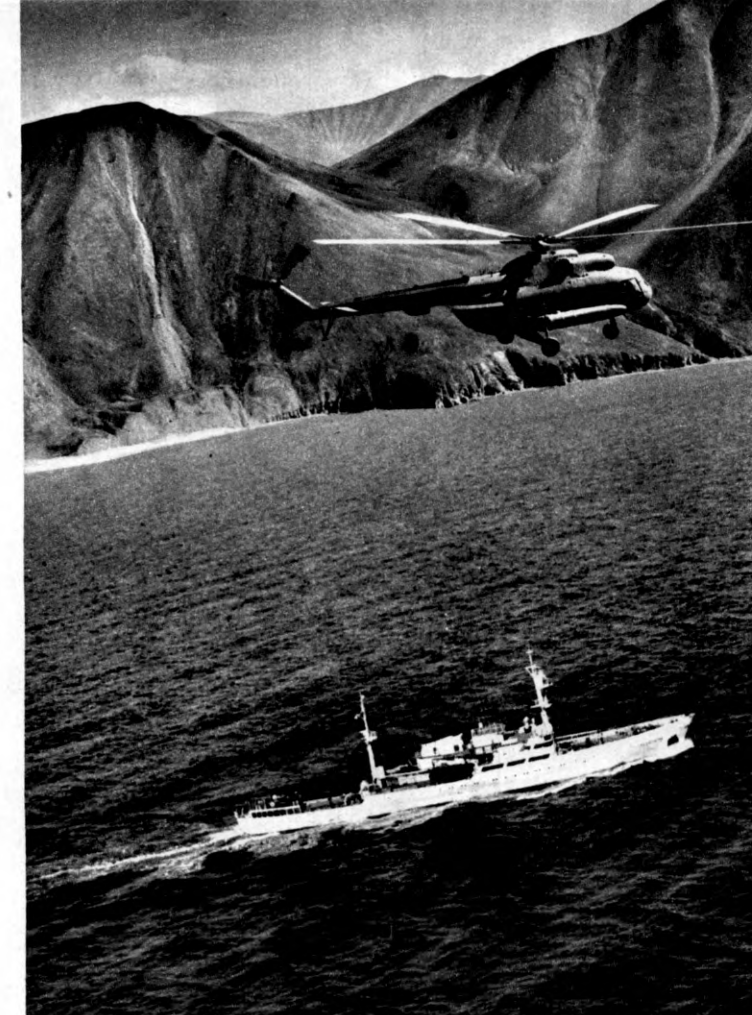
Сегодня, в условиях резко обострившейся по вине агрессивных сил империализма международной обстановки; на пограничные войска возлагается особая роль в охране государственной границы СССР. Воспитанные Коммунистической партией, беспредельно преданные Советской Родине, пограничники вместе с воинами армии и флота с честью и достоинством выполняют свой священный долг, внося вклад в осуществление исторических решений XXVII съезда КПСС, заданий двенадцатой пятилетки. Благодаря неустанной заботе партии они располагают сегодня всем необходимым, чтобы надежно охранять родные рубежи на суше и на море, решительно пресекать вооруженные провокации и про-

иски вражеской агентуры на границе, какой бы личиной ни прикрывались нарушители.

Пограничные подразделения и части оснащены мощной боевой и специальной техникой, отвечающей современным требованиям. Быстроходные корабли и катера, автомобили, бронетранспортеры, приборы наблюдения, средства сигнализации и связи, радиолокационные станции помогают надежно охранять границу. Особая роль принадлежит самолетам и вертолетам. Пограничники-авиаторы высаживают наряды, летают в воздушном дозоре, доставляют срочные грузы.

...С экипажем военного летчика майора В. Чехобаха мы летели в самый дальний восточный гарнизон. Над бескрайними просторами Чукотки висели тяжелые тучи. Налетавшие с разных сторон порывы ветра создавали болтанку, осложнявшую полет. Но майор Чехобах уверенно вел вертолет по курсу, и эта уверенность передавалась молодым членам экипажа — летчику-штурману лейтенанту Н. Карнаухову и бортовому технику лейтенанту А. Антоненко. Чувствовалось, что они даже внешне стараются подражать командиру, стремятся быть такими же точными во всем.

А у Чехобаха, военного летчика первого класса, инструктора, начальника штаба вертолетной эскадрильи, есть чему поучиться. Он подготовил многих летчиков для работы на полярных маршрутах, летает днем и ночью в любых условиях, не раз отличался на границе, хорошо знает



каждый ее участок, может подсказать молодому пилоту, как найти посадочную площадку, учитывая приметные ориентиры, высоту и крутизну сопки, преобладающее направление ветра, прочность наста.

На «точку» мы прилетели вовремя. А через несколько дней возвращались с тем же экипажем. На обратном маршруте авиаторы выполняли учебно-боевое задание. Совсем иной предстала перед глазами Чукотка в ясную погоду. В стороне мирно сверкала гладь Тихого океана, под нами вилась четко очерченная береговая линия. Но экипаж ни на минуту не расслаблялся. Это тоже в правилах Чехобаха: каждый полет осуществлять с максимальным напряжением сил, использовать для совершенствования боевого мастерства.

Вертолет пилотировал лейтенант Карнаухов, а майор Чехобах коротко давал советы, подправлял его действия. Повинуясь воле летчика, вертолет резко менял курс, совершал маневры по высоте. Экипаж внимательно следил за наземной обстановкой.

— Цель! Курс... — издали заметил в наших территориальных водах еле различимую черточку судна Карнаухов.

— Вижу! — Чехобах одобительно кивнул.

Вертолет развернулся и стремительно сблизился с судном. Наше!

Экипаж возвращается на курс и продолжает полет. На границе все в порядке...



А. ЕФИМОВ. Фото автора.

