

ISSN 0373 — 9821



АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

5

1 9 8 7



ВЗЛЕТАЛИ, ЧТОБЫ ПОБЕДИТЬ



В ожесточенных боях и сражениях за свободу и независимость социалистического Отечества командиры, политработники, летчики, штурманы, воздушные стрелки, техники, инженеры и механики проявили массовый героизм и показали образцы беззаветной стойкости и отваги. Высокие морально-политические и боевые качества, профессиональное мастерство, сознательность и боевая активность помогли успешно решать поставленные задачи.

Советские авиаторы с честью выполнили свой священный долг перед Родиной и вписали яркие страницы в летопись ратной славы доблестных Советских Вооруженных Сил.

На снимках:
* Небо войны.

Фотокартина В. ЛЕБЕДЕВА.

* Герои Советского Союза С. Деменков.

* В перерыве между боевыми вылетами. Герои Советского Союза П. Харитонов и М. Жуков читают сообщение Совинформбюро.

* Герой Советского Союза командир авиационного полка Б. Сафонов принимает гвардейское знамя. Прославленный авиатор-североморец 14 июня 1942 года награжден второй Золотой Звездой (посмертно).

Фото из архива Музея Военно-Воздушных Сил.



ИНИЦИАТИВА И ТВОРЧЕСТВО КОМАНДИРА

сержант-полковник авиации А. БОРСУК,
инструктор главнокомандующего ВВС
по боевой подготовке,
полковник военный летчик СССР



От уже более сорока лет прошло с тех пор, как закончилась Великая Отечественная война. В светлый день воевавший советский воин, водрузив над вражеским рейхстагом алый стяг Победы, поставил последнюю точку в истории кровопролитнейшей из войн. Советский народ, его доблестные Воинские Силы под руководством Коммунистической партии отстаивали свободу и независимость Родины, сбывая, осуществили великую освободительную миссию, выполнили свой интернациональный долг.

Юсти четыре года полыхало зарево infernalного пожара на советско-германском фронте. Тяжелым и длительным был наш путь к победе. Наш народ приносил колоссальные жертвы во имя разгрома фашизма — чудовищного порождения самых темных сил империализма. Двадцать миллионов своих лучших сынов и дочерей потеряла Родина в этой войне. Ни одна другая страна не смогла бы выдержать таких неимоверно тяжелых испытаний. Но советский народ-герой и его армия, осененные победоносным знаменем Ленина, под руководством созданной им партии коммунистов выстояли в смертельной схватке с агрессором, прошли через жесточайшие лишения и победили.

Вопреки расчетам буржуазных политиков Советский Союз вышел из войны не только более окрепшим, а его Воинские Силы превратились в могучий оплот

мира на земле. Нам не забыть уроков истории.

Империалистические силы агрессии и реакции, возглавляемые США, не отрешились от бредовых идей поставить СССР и страны социалистического содружества на колени путем прямого военного давления. Это вынуждает нас держать порох сухим, изучать опыт минувшей войны, всемерно укреплять боевую готовность, творчески подходить к решению возникающих проблем, всесторонне изучать возможности оружия и боевой техники, настойчиво совершенствовать приемы и способы вооруженной борьбы и все лучшее, найденное в ходе боевой учебы, внедрять в учебный процесс.

Творческим трудом наполнены будни воинов-авиаторов. Анализ боевой учебы частей и подразделений в зимний период обучения показывает, что существенно повысились ее интенсивность и темпы роста профессионального мастерства личного состава. Энергия замыслов настойчиво превращается в энергию практических действий. Однако достигнутое — не предел. В совершенствовании боевой готовности не может быть границ. Ритм жизни, определенный XXVII съездом КПСС, не позволяет нам сегодня трудиться так, как трудились вчера. Перед нами стоят большие задачи и ответственные дела, осуществить которые невозможно без коренной перестройки всей нашей деятельности. И, как подчер-

кивает партия, вести ее нужно на марше, каждодневно добиваясь качественных сдвигов в ратном труде. А это в свою очередь возможно только при целенаправленной деятельности военных кадров и совершенствовании стиля и методов их работы.

Современные авиационные комплексы, стоящие на вооружении соединений и частей ВВС, обладают большими летно-тактическими и огневыми возможностями, что повышает значимость каждого летного экипажа в бою, предъявляет высокие требования к профессиональ-

За нашу Советскую Родину!



**АВИАЦИЯ
КОСМОНАВТИКА**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
С 1918 ГОДА

М А Й
1 9 8 7



Фото С. ФЕДОРОВА.

ной подготовке командного, летного, инженерно-технического состава, специалистов тыла и связи, к совершенствованию оперативного искусства и тактического мастерства. Как тут не вспомнить мысль, высказанную на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, о том, что перестройка требует от всех работников компетентности и высококого профессионализма, инициативы и творчества. Инициатива, боевая активность относятся к числу главных боевых качеств, которые никогда не потеряют своего значения. Скорее наоборот, чем сложнее авиационная техника и оружие, тем сложнее формы и способы их боевого применения, тем выше роль человеческого фактора в бою. А это значит, что безусловно растёт и значение творческой активности каждого воина-авиатора, а тем более командира.

Успех, как показывает опыт, сопутствует тем летчикам и командирам, которые научены решать задачи на порядок выше занимаемой ими должности. Иначе говоря, чтобы проявлять инициативу и творчество, особенно в тактике, нужна определенная свобода в мышлении и действиях. Без самостоятельности конечно же ни о каком творчестве и уж тем более об инициативе не может быть и речи.

В ходе летно-тактического учения экипажу бомбардировщика, который возглавляет военный летчик первого класса майор А. Иванченко, предстояло нанести удар по важному объекту «противника». При подготовке к вылету авиаторы сделали все необходимые расчеты. В воздухе при подходе самолета к полигону обстановка резко изменилась. Но это не смутило майора Иванченко. Правильно оценив сложившуюся ситуацию и свои возможности, экипаж внес

поправки в план своих действий и нанес меткий удар с маневра другого вида. Задание было выполнено.

Еще пример. Ведущему пары истребителей-бомбардировщиков майору Я. Борко поставили задачу уничтожить наземную цель ракетами с пикирования. По данным разведчика погоды, метеословения в районе полигона благоприятствовали выполнению задания. Однако ко времени выхода пары в заданный квадрат погода ухудшилась. В таких условиях действия по разработанному на земле плану исключались. Майор Борко доложил руководителю полетов на полигоне новое решение: атаковать цель из-под облаков с меньшими параметрами. Получив «добро», он и его ведомый точно вышли на цель и поразили ее с первого захода.

К сожалению, в частях ВВС имеются и такие примеры, когда порой даже первоклассные летчики при изменении воздушной или наземной обстановки не могут быстро и четко оценить ее и принять верное решение. Это неизбежно приводит к повторным заходам, увеличению времени пребывания в районе цели. Думается, что подобное происходит из-за того, что в ходе планомерной летной подготовки некоторые командиры для подстраховки неоправданно упрощают задания подчиненным, ограничивают их самостоятельность. Еще нередки случаи, когда даже опытные летчики готовятся к полетам по старинке, расписывают свои задания по заранее утвержденному шаблону, а за отступления от него получают от командиров выговор. Между тем в реальной боевой обстановке летчику придется самостоятельно принимать решение на применение того или иного боевого приема или маневра. И тогда успех всецело будет зависеть от его обученности и инициативы, умения действовать без подсказки с земли.

В связи с этим следует подчеркнуть: абсолютно правильно поступают те командиры, которые, требуя от подчиненных строжайшего соблюдения законов летной службы, не сковывают их инициативы мелочной опекой, постоянно заботятся о развитии тактического мышления, летного профессионализма, учат во всех случаях действовать целесообразно, осмысленно, творчески.

Инициатива и творчество... Эти качества не приходят к человеку сами собой. Они — результат высокой профессиональной выучки, на достижение которой направлена вся система боевой учебы авиационных частей и подразделений. В ходе ее летный состав углубляет знания авиационной техники и практической аэродинамики, совершенствует навыки пилотирования, изучает тактику свою и противника, формирует идейно-нравственную основу и психологическую стойкость.

Высшей формой подготовки авиационных кадров является участие их в летно-тактических учениях, на которых проверяется не только боевая готовность частей и подразделений, но и умение командиров управлять боевыми действиями, быстро и точно оценивать обстановку и принимать обоснованные решения.

Опыт передовиков социалистического соревнования убеждает, что тактическую гибкость, инициативу и творчество способен продемонстрировать личный состав тех подразделений, командиры которых организуют учебный процесс в соответ-

ствии с конечными целями поставленных задач. Например, в воинском коллективе, который возглавляет офицер А. Рылов, боевая подготовка строится так, чтобы каждый экипаж, пара, звено имели реальную подготовленность к боевым действиям в конкретной обстановке, чтобы каждый воздушный боец хорошо знал тактику и возможности своей техники, а также тактику потенциального противника, его сильные и слабые стороны. Командование постоянно заботится о том, чтобы на летно-тактических учениях создавалась сложная динамичная обстановка, требующая от командиров нестандартных решений, активных и смелых действий в условиях противоборства сильного, технически хорошо оснащенного противника, применяющего весь комплекс средств вооруженной борьбы.

Обучение летного состава инициативным, нешаблонным действиям при решении учебно-боевых задач требует от командования на огневых и тактических полигонах мишенной обстановки, имитирующей вероятного противника с учетом имеющихся у него оружия, боевой техники и способов их применения, обеспечения полигонов средствами объективного контроля. Скажем прямо, этим делом не везде наведен должный порядок. Еще нередки случаи, когда сложная обстановка на полигоне подругу не меняется, маршруты полетов известны экипажам до мельчайших подробностей, а упражнения не требуют проявления тактической смекалки, это фактически не дает никакого прироста боевого мастерства экипажа, приводит к бесполезной трате больших материальных ресурсов. Упрощения боевой учебы — это зло, с которым до востребованной борьбы.

Как показывает практика, поучительность учений повышается, когда к ним привлекаются части и подразделения других родов войск для совместных действий и для обозначения противоборства. В таком случае создается обстановка, максимально приближенная к боевой. В частности, этот метод получил широкое применение в армейской и истребительно-бомбардировочной авиации. общему признанию командиров авиационных и сухопутных подразделений выигрышь находятся все: и тот, кто инициативен, и тот, кто противостоит. Опыт таких учений вряд ли можно подменить теоретическими занятиями.

Большое значение в достижении максимальной эффективности проведения учений, а значит, и развитии у командиров инициативы и творчества и тщательная подготовка к ним руководителя, штаба руководства и всего организационного аппарата. Уже в ходе разработки замысла ЛТУ очень важно не только и применить такие формы и методы, которые побуждали бы исполнителей к творчеству, повышали интерес к совершенствованию своего боевого мастерства. Содержание замысла учения во многом определяет его поучительность.

Об этом всегда помнят, например, командир полка, который возглавляет гвардейский полк В. Лабковский. При подготовке ЛТУ здесь стараются заложить в его проведение наиболее актуальные просы боевой и морально-психологической подготовки авиаторов, четкого управления экипажами, подразделениями группами тактического назначения. При разработке замысла, как правило, уч-

Трибуна Миллионов

75 лет назад, 22 апреля (5 мая) 1912 года, вышел первый номер большевистской газеты «Правда», основанной В. И. Лениным. В ознаменование этого события 5 мая ежегодно отмечается как День печати.

«Правда» выпестовала целое поколение революционных рабочих, сотни тысяч передовых и самоотверженных борцов за революцию, за интересы народа, способствовала росту и сплочению рядов партии, укреплению ее связи с массами. Боевая роль «Правды» и в целом большевистской, советской печати как коллективного пропагандиста, агитатора и организатора получила всенародное признание и высокую историческую оценку.

Продолжая и развивая революционный опыт, богатые традиции, советская печать и ныне находится на переднем крае борьбы за мир и прогресс, практическую реализацию стратегического курса партии. На январском (1987 г.) Пленуме Центрального Комитета, в выступлении Генерального секретаря ЦК КПСС товарища М. С. Горбачева перед руководителями средств массовой информации и пропаганды конкретизирована линия XXVII съезда партии на дальнейшее повышение роли и ответственности печати в социально-экономическом ускорении развития страны, определены ее важнейшие направления. Материалы Пленума это и программа работы прессы — активной участницы перестройки.

Советская печать ныне представляет собой важнейший институт социальной демократии, средство активного вовлечения трудящихся в решение важнейших задач, поставленных XXVII съездом КПСС, январским (1987 г.) Пленумом ЦК, формирования общественного мнения. В СССР издается свыше 8 тыс. газет разовым тиражом 181 млн. экз. Годовой тираж журналов и других периодических изданий, а их более 5 тыс., достигает 3,2 млрд. экз. В стране имеется свыше 200 издательств и 3 тыс. типографий.

Боевой отряд советской прессы — военная печать, выступающая надежным помощником командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций в воспитании воинов на революционных, боевых традициях партии и народа, в духе советского патриотизма и пролетарского интернационализма, формировании у них марксистско-ленинского мировоззрения, постоянной готовности выступить на защиту Родины. Военные журналисты служили и служат примером верности воинскому и профессиональному долгу. В годы Великой Отечественной войны четверем из них — С. Борзенко, М. Джалилю, Я. Чапичеву и В. Омелянюку — присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

И сегодня сердца людей, приравнявших, по словам поэта, к штыку перо, бьются в едином порыве, потому что неразрывна связь времен, эстафета поколений.

группа компетентных офицеров во главе с командиром полка. Высокая ответственность, энтузиазм и целеустремленность командира являются для его подчиненных хорошей школой профессионального мастерства, где практически реализуется важный принцип «копир учит подчиненного». От участия в разработке решения и плана учения летчик получает и сам командир, поскольку эта работа требует глубокого понимания тех целей и задач, которые предстоит выполнять подразделениям, а так же рубежей, которых они должны достичь в результате проведения ЛТУ. Командир о развитии у авиационных командиров инициативы и творчества, о том, на мой взгляд, обратить внимание на такой момент. ЛТУ особенно полезно в том случае, если оно не полагается на предыдущие. Именно элементарно-авиационными достигается интерес к нему со стороны состава. При этом надо ставить перед авиационными подразделениями задачи, которые не решаются в стандартных условиях, сложные задачи, постоянно увеличивать напряженность посредством различных вводных, о применении «противовоздушного» оружия массового поражения, в том числе и воздушной, космической разведки, нападении его диверсионных групп, разрушении взлетно-посадочной полосы, выходе из строя радиосвязи в условиях воздействия РЭБ и т. п., что зависит от характера и условий боевого действия. Тем самым личный состав будет проявлять самостоятельность и инициативу, решительность и ответственность в решении поставленных задач.

К сожалению, надо отметить, что популярная обстановка создается не всегда и не везде. Порой трудно отличить от обычных плановых полетов. Особенно это касается авиационно-технического состава. Не можно наблюдать, когда инженеры, механики, механики в ходе летно-тактического учения, например, выполняют работы по войсковому ремонту или дежурят на авиационной технике. Уверенным обстановку на учениях, как они покажутся странным, найдутся «омые» оправдания: дескать, забота о безопасности полетов. Будем открыты: подобные заверения не более отговорки, которыми некоторые механики прикрывают свое равнодушное отношение к делу и безынициативность. И другое одинаково вредно и в том случае должно получать строгую, принципиальную и однозначную оценку. Современных условиях прочное взаимодействие авиации с другими родами войск предопределяет успех общевоинских операций и боев. Именно это требует необходимости проведения комплексных учений, обязательность отработки на ЛТУ практического взаимодействия на одних полигонах авиации, танковых, мотострелковых, артиллерийских подразделений и ПВО с реальной стрельбой и пусками ракет.

В ходе боевой учебы авиаторов нельзя сбрасывать со счетов и то, что взгляд на боевое применение авиации, усложняющийся в мирное время, не могут дать полного ответа на вопрос о целесообразности того или иного боевого действия. Они утверждаются или отвергаются в ходе боевых действий с реальным противником. В связи с этим, думаю, не лишним будет напомнить, что в ходе боевых действий авиации в Великой Отечественной войне и в локальных

конфликтах имеет непреходящее значение. Его нужно тщательно изучать и под углом зрения быстрой перестройки тактики в соответствии с изменением обстановки, с учетом новой техники и оружия внедрять в практику боевой учебы.

Обладать развитым оперативно-тактическим мышлением — значит быстро ориентироваться в динамичной ситуации боя, в сложной взаимосвязи явлений, учитывать все факторы, влияющие на исход боя. Это и составляет основное содержание многосторонней деятельности командира по выработке у обучаемых умения выделять из получаемой информации главное, определяющее.

Важная задача авиационных командиров — научиться правильно определять свое место при ведении боевых действий. Командир должен находиться там, где собирается наибольший объем информации и где требуется наиболее быстрая и точная ее переработка для выбора правильного решения. Умело управлять боем — значит наличными силами и средствами достичь максимального успеха и предотвратить потери. Скажем, командиру истребительно-бомбардировочного полка при одновременном вылете всех подразделений целесообразно самому возглавить боевой порядок и управлять подразделениями в воздухе. При вылете же подразделений и эшелонированных действиях групп тактического назначения лучше управлять с КП части. Командиру важно помнить, что на выбор своего места влияет также глубина поставленной задачи. Другими словами, он должен овладевать искусством управления боем с учетом решаемой задачи, характера действий и сил противника, возможных вариантов развития ситуации. Одно несомненно: во всех случаях с помощью штаба он должен так организовать управление, чтобы устойчиво и непрерывно контролировать подчиненных на всех этапах боя в любой обстановке.

Как видим, инициатива в бою — одно из важных слагаемых победы. В то же время это качество является производным многих факторов. Владеть этим грозным и эффективным оружием дано лишь тому, кто закален идеями, обладает прочными морально-психологическими качествами, высоким летно-тактическим мастерством. Доведенная до совершенства воздушная выучка, развитое тактическое мышление позволяют в любых условиях концентрировать внимание, знания, навыки на выполнении боевого задания с максимально достижимым в конкретной обстановке результатом. Воспитание инициативных, активных воздушных бойцов — веление времени во имя сохранения жизни и счастья наших людей.



Авиаторы звена, возглавляемого военным летчиком первого класса капитаном О. Бронашко (слева на снимке на стр. 1), и войны авиационной эскадрильи, где командиром майор В. Тесеев, — правофланговые социалистического соревнования в части, проводимого под девизом «Решения XXVII съезда КПСС выполним, самоотверженным ратным трудом ознаменуем 70-летие Великого Октября!». Каждое задание на земле и в воздухе они выполняют творчески, инициативно, с боевым задором.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.



Фото А. СЕМЕЛЯКА.

Конечно, в учебном бою вспоминали не все детали той схватки. В память всплыла главная идея боя — надо рисковать! И капитан В. Щербина рискнул: на несколько секунд уменьшил перегрузку. «Противник» мог бы открыть огонь, если бы предвидел возможность такого нелогичного поступка. Но он в разгадал замысла Щербины и не сумел использовать временное преимущество. В отличие от «противника» В. Щербина уступивший на мгновение инициативу был уверен, что вскоре она перейдет к нему. Помнил он и о том, что на протяжении у него будут считанные секунды, но был готов к этому, так как сам, по существу, управлял ситуацией в воздухе. Бой он выиграл...

Офицер И. Гришалевич получил задачу организовать «свободную охоту» в районе с сильной ПВО «противника». Выполнив предварительные расчеты с учетом наличных сил, командир группы понял, что эффективность этого способа боевых действий будет невысокой, а «потери» могут оказаться ощутимыми. Тогда он попросил вышестоящего начальника снять с него эту задачу, но получил твердое указание: «Охотиться!»

Снова началась прикидка вариантов. Их было много, но собственная и критика отбрасывала один за другим. «Что же все-таки мешает найти выход?» — задал себе вопрос Гришалевич. И стало вдруг ясно: психологический настрой на невыполнимость задачи. Именно это снова и снова возвращало его мышление на замкнутый круг фактальных противоречий.

Выручило некогда услышанное правило физиков-экспериментаторов: если знаешь, что делать, — делай что-нибудь. Оковы неприступности поставленной задачи пали. Командир решил организовать поиск по принципу сети, неожиданно бросаемой на весь район. В помощь основным «охотникам» он привлек экипажи, маршруты которых позволяли взглянуть в район «свободной охоты». В результате эффективность решения задачи была значительно выше среднестатистической. Особенно порадовал И. Гришалевича разговор со старшим командиром.

— Спасибо. Молодцы! На вашу «охоту» я не очень рассчитывал. Но было крайне важно отвлечь ПВО «противника» от экипажей, выполнявших другую задачу. А вы и соседям помогли, и несли «урон» «врагу», и «потери» имели. Передайте благодарность «охотникам» от меня и от соседей...

Приведу еще один, на мой взгляд, учительный пример, характеризующий перипетии рождения тактического приема в воздухе. Однажды офицер боевого управления предупредил майора А. Машенко о том, что сзади, на довольно близком к возможному пуску расстоянии появилась группа самолетов «противника». Первым побуждением было немедленно развернуться навстречу сопернику. Но от этого маневра удержался, вспоминая, как недавно в подразделении суждались действия истребителей в аналогичном положении. Вариантов рассмотрели много, разных и противоречивых. Тогда к единому мнению не пришли. Теперь обстановка требовала сделать выбор.

Майор А. Машенко продолжал прямой линейный полет, тщательно контролируя дальность до «противника» и допод-



ЗА ВЫСОКУЮ БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ

РОЖДЕНИЕ ТАКТИЧЕСКОГО ПРИЕМА

Подполковник Г. ДРУГОВЕЙКО,
военный летчик первого класса

Капитан В. Щербина вынужден был начать бой, не имея тактического преимущества. Соперники безуспешно маневрировали с максимальными перегрузками, стремясь создать условия для применения оружия. В какой-то момент Щербина вдруг вспомнил когда-то прочитанный эпизод боя, проведенного советским летчиком в годы войны.

...Атакуя группу фашистских самолетов, из-за ошибки в выполнении маневра наш истребитель оказался прямо перед носом у врага. Еще секунда — и его самолет расстреляют. Но советский лет-

чик жил по закону: в бою надо драться, а не думать о поражении. Мгновенно возникло решение: развернувшись на противника, нажать на все гашетки и перевернуть педалями. Навстречу гитлеровцам метнулся веер огненных трасс, создав впечатление, что их атакует большая группа советских самолетов. Фашисты рванулись в стороны, боевой порядок был нарушен. Краснозвездный истребитель оказался в самой середине. Поймав в перекрестие прицела «мессершмитт», летчик точной очередью сравил его.

прогноз информации с КП. Реше-
созрело за мгновение до того момен-
огда «противнику» оставалось лишь
ать боевые кнопки. Без промедления
вучала по радио команда ведомой

Шестнадцатый, разворот влево... Пе-
зика максимальная!

ашенко ввел свою пару в энергичный
одящий маневр противоположного
вления. Летчик понимал, как труд-
опернику перестроиться. Вместо лег-
победы решать трудную тактичес-
задачу, в которой надо немедленно
тить на вопросы: каков замысел обо-
ющихся, какой информацией они
олагают, если действия так уверен-
согласованны, какой применить
рприем?

и острейшем дефиците времени
тивник» принял решение преследо-
самолеты, выполнявшие горизон-
ный маневр. Это успеха не принесло,
как под большим ракурсом произве-
стрельбу не удалось. И хотя пресле-
ние еще продолжалось, судьба по-
ка была ясна. Майор Машенко уже
л выгодное положение. Ракетный
завершил атаку.

ротно проанализируем приведенные
еры учебных воздушных боев. В
ом случае тактический прием был
роен на элементе риска, а необходи-
ь его была подсказана опытом ми-
шей войны. Во втором — задача бы-
ешена, когда командир преодолел
тво ее невыполнимости. Третий бое-
прием возник из предварительного
ждения ситуаций, сходных с той, в
рой оказались летчики перед боем.
ее для всех эпизодов то, что такти-
ая проблема решалась на основе
ой оценки обстановки, глубокого ана-
и правильных выводов, но «пуско-
сигналом» к началу тактического
на послужило нечто извне, не от-
щесая непосредственно к обстоя-
ствам, в которых оказались воздуш-
бойцы.

пытается проследить общую схему
ления летчика в бою и принятия им
ического решения. Как показывает
и, она выглядит примерно так: выяв-
е проблемы — логический анализ —
вижение возможных вариантов дей-
й — выбор наиболее обнадеживаю-
из них — мысленное оформление
ения в план действий. Но это толь-
кая общая схема. В реальном про-
мышления все значительно слож-
так как имеющийся профессиональ-
опыт — это целостное психическое
зование. Какой именно компонент
отаает, послужит искрой, поджигаю-
заряд поиска, не только предска-
но и восстановить бывает очень
но. Однако сложность проникнове-
в тайну мыслительного процесса не
ко запрещает, а, наоборот, настоя-
тельно требует искать пути совершен-
шения тактического мышления летчи-
тренировать различные мыслительные
рации: анализ, синтез, аналогии, ассо-
циации, интуицию, прогнозирование,
свидение.

сходя из этих соображений, вывод
наден: готовить воздушного бойца —
ент всесторонне развивать его лич-
ть, основные усилия сосредоточив, ес-
ственно, на специальных качествах и
езде всего на тактическом мышлении.
сомненно, все командиры и летчи-
стигают тактическую подготовку глав-
дисциплиной. На нее отводится мно-

го учебного времени. Но всегда ли высо-
ка эффективность проводимых занятий?
Вот, к примеру, типичные вопросы, кото-
рые довелось услышать на летучке в
подразделении, где служит офицер
К. Бурцев: назвать тактико-технические
данные основных самолетов-истребите-
лей вероятного противника; состав, раз-
мещение и уязвимые места ЗРК; прави-
ла прицеливания при атаке наземной
цели.

Здесь совершенно ясно, что после та-
кого занятия тактического мастерства у
летчиков не прибавится, ни о каких но-
вых приемах не может быть и речи, по-
скольку в лучшем случае проверяется
память.

Конечно, готовых рецептов для разви-
тия тактического творчества предложить
невозможно. Но опыт передовых коман-
диров дает немало ценного. Так, в час-
ти, где служит офицер Е. Тихомиров,
стало правилом проводить детальный
разбор наиболее поучительных учебных
воздушных поединков. При этом анали-
зируются не только конечные результа-
ты, но и ход боя, а завязка исследуется
особенно тщательно. И это не случайно,
ибо история боевых действий авиации
убеждает, что победа закладывается в
основном в первые мгновения схватки.
С особой силой это проявляется в усло-
виях применения управляемого, само-
наводящегося оружия.

В подразделении, которым командует
майор Ю. Приймак, заметили, что по
мере изучения принципов и правил ве-
дения воздушного боя постепенно сни-
жался интерес к ним. Сложился пара-
докс: положения тактики, впитавшие в
себя опыт боевых действий, фактически
перестали влиять на рост тактического
мастерства. У командира возникла идея
сделать простейший тактический трена-
жер, в основу которого были бы заложе-
ны принципы и правила боя. Замысел
вскоре воплотился в специально подго-
товленной... классной доске (см. таб-
лицу).

является неожиданно. Некоторые из них
после проверки в воздухе пополняют так-
тический арсенал подразделения, а прой-
дя через горнило ЛТУ, и всей части.
Важно здесь то, что коммунист Ю. Прий-
мак настроен на поиск способов повы-
шения тактической выучки, оперативно-
го решения тактических проблем, не ожи-
дая указаний сверху. И в этом видится
зрелость командира, хорошо представ-
ляющего, что тактика — это второе
оружие воздушного бойца.

Каждый авиатор знает, какой богатый
материал для развития тактического
мышления, боевой смекалки содержит
мемуарная литература. Ведь мемуары
написаны теми, кто не просто дрался с
врагом, а одерживал победы в воздухе,
кто противника не столько «перелетал»,
сколько «передумал». Именно поэтому
мастер воздушного боя гвардии подпол-
ковник А. Гунько сам работает с мемуа-
рами асов Великой Отечественной вой-
ны по специально подобранному списку
как с учебниками и организует эту ра-
боту со своими летчиками. Бесспорно,
подготовка к бою предполагает глубоко
продуманную специализацию, в которой
предусматривается не только тактичес-
кое образование, но и всестороннее раз-
витие личности воздушного бойца, на что
должна быть направлена вся система
идейно-теоретической, профессиональной,
психологической, интеллектуальной и
физической подготовки.

Думается, назрела необходимость в
разработке современных методических
пособий, в которых бы учитывались все
факторы, сопутствующие реальному
бою: собственно авиационная тактика,
психология, военно-игровой элемент, со-
ставляемость участников. Такие посо-
бия, видимо, должны максимально мо-
делировать условия боя. Пока же боль-
шинству из них присущ один недостаток:
тяга к академической фундаменталь-
ности. На занятиях по тактике путеводной
нитью должны быть не вообще законы

Принцип или правило боя	Ситуация в воздухе	Варианты реализации принципа (правила)			Лучший вариант
		№ 1	№ 2	№ 3	
А	В	В	Г	Д	Е

Кратко поясним использование этого
тренажера. Предположим, рассматрива-
ется один из принципов боя — наступа-
тельность. Он записывается в графе А.
В графу Б заносится схема возникшей в
воздухе боевой ситуации, применительно
к которой надо использовать этот прин-
цип. Дается некоторое время на обду-
мывание, а затем участники тренажа за-
писывают свои решения в рабочие тет-
ради. После этого трем летчикам пред-
оставляется право предложить свои ва-
рианты на доске в графах В, Г, Д (их
может быть больше). Далее каждый ва-
риант коллективно обсуждается, прост-
тым голосованием дается экспертная
оценка и выбирается лучший. Этот ме-
тод тактической подготовки может вы-
звать иронию. Однако не следует торо-
питься с выводами. Дело в том, что на
таком тренаже разгораются страстные
споры. Сколько тактических задумок по-

вооруженной борьбы, а предельно кон-
кретные, тактически обостренные, пси-
хологически насыщенные вопросы, по-
буждающие летчиков к профессиональ-
ному творчеству как в учебном классе,
так и в небе.

Весь профессиональный, интеллекту-
альный и жизненный опыт летчика — это
заряд, который, накапливаясь постепен-
но в процессе целенаправленного поис-
ка на земле, в нужный момент преобра-
зуется в энергию действий в воздухе.

Найденный и реализованный в бою
тактический прием — это взрыв творче-
ского мышления. И чем больше у летчи-
ка такого взрывчатого вещества, тем
сильнее энергия взрыва. Надежность же
срабатывания этого «устройства» зависит
от того, насколько многогранны связи
авиатора с «материей» боя, насколько
разнообразен общий потенциал личности
воздушного бойца.

РАВНЕНИЕ НА ПОДВИГ

(Встреча за «круглым столом» в редакции журнала)

Победа Советского Союза над фашистской Германией в Великой Отечественной войне не померкнет в веках. 1418 дней и ночей длилась эта невиданная в мировой истории битва, в ходе которой были разгромлены наиболее мощные ударные силы империализма, освобождены от фашистского порабощения народы Европы, спасена мировая цивилизация.

Советские авиаторы, воспитанные партией Ленина, беспредельно преданные социалистической Родине, в жесточайших схватках с гитлеровцами проявили высокое мужество, смелость и отвагу. Они закалились в суровых боях, приобрели богатейший фронтовой опыт. Этот опыт не ушел в запас. Сегодня он на вооружении авиационных частей и подразделений. Славные традиции ВВС живут. Их приумножает молодое поколение авиаторов, их используют в работе по героико-патриотическому воспитанию.

Этой теме была посвящена встреча за «круглым столом» в редакции журнала «Авиация и космонавтика», в которой приняли участие генерал-лейтенант авиации в отставке Б. Н. Еремин, Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Л. М. Шишов, кандидат военных наук, и член Союза писателей СССР С. Ф. Лисицкий. Публикуем краткую запись беседы.

Генерал-лейтенант авиации в отставке Б. Еремин пришел в военную авиацию в 30-е годы по путевке комсомола. Служил на Дальнем Востоке, участвовал в боях у озера Хасан. Особенно отличился он в годы Великой Отечественной войны. Широко известен воздушный бой, в котором возглавляемая им семерка истребителей вступила в поединок с двадцатью пятью самолетами противника. Наши летчики сбили семь вражеских машин и без потерь вернулись на аэродром. Борису Николаевичу, как одному из лучших летчиков, сражавшихся в небе Сталинграда, саратовский колхозник Ф. Головатый вручил в дар самолет, построенный на собственные сбережения. А когда тот выработал ресурс — подарил второй. Оба «яка» сейчас хранятся в музеях. За время Великой Отечественной войны Еремин совершил 342 боевых вылета, счет сбитых вражеских машин довел до 23. В послевоенные годы он успешно освоил сверхзвуковую авиационную технику, отлично летал и владел оружием. Сейчас Б. Еремин ведет большую работу в Советском комитете ветеранов войны.

ЕРЕМИН БОРИС НИКОЛАЕВИЧ:

— Мы, летчики-фронтовики, отдавали все силы победе над врагом и дальнейшему укреплению боевой готовности Военно-Воздушных Сил. Пришедшему нам на смену молодому поколению авиаторов не довелось пережить тех грозных событий, свидетелями и участниками которых мы были. Но традиции верного служения Родине не померкли.

Процесс воспитания вооруженных защитников Отчизны сложен и многогранен. Вот тут-то, думается, и должно сказать веское слово ветераны. Но вот что тревожит. Порой видишь, как ждут нынешние авиаторы встречи с летчиками-фронтовиками, однако полного удовлетворения от нее ни те, ни другие не получают.

Как-то я приехал на встречу с курсантами в Качинское высшее военное авиационное училище летчиков. Смотрю, установили стол для президиума, трибуну. В зале собрались молодые авиаторы. Я заметил кое у кого на лицах скуку. Видимо, заранее знают, что сейчас начну традиционный доклад. Нет, подумал, так дело не пойдет. И сошел в зал. Сам собою завязался диалог с аудиторией, посыпались вопросы. Я почувствовал: курсанты серьезно интересуются событиями тех суровых военных лет, ведь они — будущие летчики.

Молодых авиаторов интересовали не только наши победы, подвиги фронтовиков, но и неудачи, их причины. Как важно было дать им правильный ответ, помочь понять истоки наших удач и просчетов. Расставить все по своим местам могла только правда. И я постарался объективно обо всем рассказать. Вспомнил об одном памятном для меня эпизоде.

Это было в сентябре 1942 года. В одном из вылетов мы завязали воздушный бой с фашистами. Мой ведомый был летчиком молодым, неопытным, и вышло так, что мне пришлось и атаковать врага и следить за своим ведомым. Внимание рассеивалось, и где-то допустил ошибку. А опытный противник такого не прощал. Вражеский летчик зашел сзади и открыл по мне огонь. Самолет загорелся. Кабина наполнилась дымом, гарью, пламя лизало руки, лицо. На какое-то мгновение меня охватила апатия: сбит, горю, внизу территория, скорее всего занятая противником... Все, подумал, отвоёвался, Борис... Но тут же пришли другие мысли: кто же будет бить врага, кто будет учить молодежь? Нет, думаю, рано себя хоронить, должен, обязан выжить. Собрался с силами, вывалился из кабины истребителя, дернул кольцо парашюта. Когда раскрылся купол, сориентировался и стал управлять им так, чтобы меня несло в сторону наших позиций. Приземлился у своих. А вскоре снова был в полку, снова дрался с врагом, только еще более расчетливо и хладнокровно.



Участники встречи за «круглым столом» генерал-лейтенант авиации в отставке Б. Еремин, Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Л. Шишов и писатель С. Лисицкий в редакции журнала «Авиация и космонавтика».

Фото В. БЕЗБОРОВОДА

Потом зашел разговор о фронтовом опыте. Оказывается, он не устарел. На примерах показал будущим летчикам значение осмотрительности, умения водить группу в бой и другие факторы победы.

В конце беседы привел слова Маршала Советского Союза Георгия Константиновича Жукова: крупнейшие битвы и целые войны выигрывают те войска, которые отличаются непреодолимой волей к победе, осознанностью цели, стойкостью духа и преданностью знамени, под которым они идут в бой.

По отзывам, встреча запомнилась курсантам, помогла им не только четко уяснить некоторые исторические факты, но и понять необходимость подходить с более высокой меркой к себе, к своей учебе и будущей службе в боевых авиационных полках.

Летит время. Мы, ветераны, теперь не поднимаем в небо само леты. Но все равно мы — не пассивные наблюдатели, а активные бойцы, бойцы идеологического фронта. Наша задача: воспитать поколение авиаторов — преемников славы фронтовиков

Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Л. Шишов пришел в Военно-Воздушные Силы в грозные годы войны. Летал и штурмовиках. В полной мере летные и бойцовские качества Леонид Михайлович проявились в период Курской битвы. Шишову и его товарищам приходилось выполнять по несколько боевых вылетов в день. Главной целью их были — «тигры», «пантеры» и «фердинанды».

Леонид Михайлович принимал активное участие в битве за Днепр в освобождении Правобережной Украины и Киева, в Яско-Кишиневской операции. Ему довелось участвовать в освобождении Румынии, Венгрии, Югославии.

На счету отважного летчика 185 боевых вылетов, десятки уничтоженных танков и автомашин, орудий и минометов, 2 железнодорожных эшелона, 3 сбитых в воздушных боях самолета и 6 сожженных на аэродромах.

ШИШОВ ЛЕОНИД МИХАЙЛОВИЧ:

— Полностью поддерживаю мысль Бориса Николаевича. Наши встречи с молодежью должны преследовать вполне конкретные цели.

тнюю цель: нести правду о войне, помочь командованию стей, подразделений в подготовке мужественных, умелых, айно закаленных воздушных бойцов.

В период подготовки к 40-летию Победы в авиационных стях широко велась работа по идейному и героико-патрио-ческому воспитанию личного состава. Немало было найдено тересных форм, проведено содержательных мероприятий.) отметили славную годовщину, и опыт этой работы стал бывать.

Недавно мне довелось побывать в одном из авиационных рнизонов. Спрашиваю у летчиков: кто из ветеранов-авиа-ров посетил их за последнее время, о чем шел разговор? казалось, что последняя такая встреча здесь состоялась два да назад.

Не могу умолчать и еще об одном. В средних школах Москвы, ва, Куйбышева, других городов и сел активно действуют улпы «Поиск». На их счету немало разысканных героев-лет-ков, о судьбе которых родные и близкие не знали много лет. Как ни странно, в некоторых же наших авиационных коллек-вах такая работа почти заглохла. А жаль! Что может быть ященнее памяти о тех, кто отдал жизнь во имя победы д врагам?!

...Мы штурмовали войска противника в районе Ахтырки. время боя был подбит самолет моего товарища Алексея яных. Пылающий Ил-2 летчик направил на скопление вра-ской техники... Мы видели гибель товарища, запомнили это сто. Через некоторое время наш полк отвели в тыл.

В районе Куйбышева мы получили новую технику, принимали полнение. Местные жители окружили нас заботой, вниманием. : очень интересовало положение на фронте. Летчики рас-азывали о боях, о товарищах. Во время одной из встреч я рассказал о подвиге Пьяных. И вдруг выяснилось, что среди ушавших меня — сестра Алексея. Конечно, весть о гибели ата была для нее большим горем. Но в ту трудную минуту ее ддержал рассказ о его геройском поступке.

К сожалению, далеко не каждая семья погибшего война знает, к он сражался, как погиб и где захоронен. В нашем полку, ример, с боевого задания не вернулись Герой Советского юза Василий Расцепкин и летевший с ним в качестве воздуш-го стрелка инженер полка Георгий Курочкин. Под Киевом гибла Люба Кондратенко. До войны она работала учитель-цей. Потом добровольцем пошла на фронт, стала воздушным релком. Бесстрашная девушка совершила много боевых летов, была награждена орденом Красной Звезды. Родные их воинов вряд ли знают о них больше, чем сообщалось в хрониках.

То же могу сказать и о летчике Николае Савине, воздушном релке Николае Левцове — комсрге эскадрильи. Левцова хоронили на аэродроме, а салатовала ему шестерка «илов», вращавшихся с задания. Предаваться горю в то время было огда. Сразу же после похорон в кабину самолета, на котором ол Левцов, сел другой воздушный стрелок и экипаж ушел ой мстить за гибель товарища. Но мы не забывали павших были уверены, что их имена, их подвиги обретут бессмер-

участники Великой Отечественной войны окружены в нашей лане исключительной заботой. Безмерно уважение к живым павшим. Но среди двадцати миллионов погибших на войне зетских людей пока немало безвестных героев, в том числе аторов. Как ветеран войны, полностью поддерживаю глу-

боко патриотическую идею установить в стране День памяти. Нельзя не согласиться с поэтом: это нужно не павшим, это нужно живым! Героические дела фронтовиков — неиссякаемый источник вдохновения и энергии в работе по военно-патриоти-ческому воспитанию молодежи.

С. Ф. Лисицкий — член Союза писателей СССР, член правовой комиссии Союза писателей РСФСР. Он автор нескольких книг. Осо-бое место в его творчестве занимают очерки и рассказы о первых красных летчиках — героях гражданской войны, летчиках-интер-националистах и прославленных советских асах Великой Отече-ственной. Читатели журнала «Авиация и космонавтика» могли позна-комиться с очерками о М. Ефимове, И. Павлове, Г. Кравченко.

ЛИСИЦКИЙ СЕРГЕЙ ФЕДОРОВИЧ:

— Героико-патриотическая тема в советской литературе занимает особое место. Она была, есть и всегда будет актуаль-ной. Позиция советских писателей в этом важном деле опре-делена требованиями партии: правдиво, во всем величии отражать бессмертный подвиг советского народа, совершен-ный в годы Великой Отечественной войны, показывать мно-гогранный облик современного офицера, солдата — достойного преемника славных боевых традиций.

Каждый год на книжных прилавках появляются новые про-изведения об авиации и авиаторах. В ближайшее время военно-го читателя ждет встреча с книгами воспоминаний прослав-ленных советских летчиков, талантливых военачальников, Героев Советского Союза, а также с книгами о становлении и развитии наших Военно-Воздушных Сил, о летчиках и штур-манах, инженерах и техниках, политработниках, партийных и комсомольских активистах — представителях послевоенного поколения.

Аудитория читателей-авиаторов, как известно, хорошо под-готовленная. Она не терпит ошибок, не принимает фальши, слезливой сентиментальности или казенщины. И в то же время это аудитория исключительно благодарная, восприимчивая к настоящим высокохудожественным, исторически правди-вым произведениям, отражающим не только факты и эпизоды, но характеры и судьбы людей. Судя по отзывам, именно такие книги помогают выработать у читателя гражданскую, нрав-ственную позицию в жизни, способствуют героико-патриоти-ческому воспитанию воинов-авиаторов.

Для нас, людей послевоенного поколения, дорога каждая встреча с ветеранами. К сожалению, годы берут свое. В одну из авиационных частей Московского военного округа на празд-нование сорокалетия Великой Победы приехало более десяти ветеранов-фронтовиков. В минувшем году, насколько мне из-вестно, их было гораздо меньше. И вот что обидно: живой голос кого-то из героев войны молодые авиаторы больше не услышат, потому что в части не подумали о, казалось бы, совсем простой в наше время вещи — записи выступлений ветеранов на маг-нитофон.

Присоединяюсь к мысли о том, что значение работы по героико-патриотическому воспитанию нового поколения защит-ников Родины возрастает. Поэтому она тоже нуждается в опре-деленной перестройке и совершенствовании.

★ ★ ★

В год 70-летия Великого Октября, в преддверии 70-й годовщины Вооруженных Сил СССР обращение к героическому прошлому, продолжение славных боевых традиций Военно-Воздушных Сил при-дает новые моральные силы молодым авиаторам — наследникам славы дедов и отцов.

ДИСЦИПЛИНЕ — СИЛА АРМИИ

АРМЕЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ

полковник юстиции С. ГАВЕТО

новой редакции Программы КПСС отмечено, что обеспечение закон-сти и правопорядка будет тем полнее, ы активнее включатся в эту работу ыйные и советские органы, профсо-и и комсомол, трудовые коллективы

и народные дружины, все силы нашей общественности. Январский (1987 г.) Пле-нум ЦК КПСС выдвинул задачу настоя-чиво учиться работать в условиях рас-ширения демократии и гласности, опи-раясь на доверие и поддержку всего

народа. Эти положения в полной мере относятся к Вооруженным Силам СССР и закреплены уставными требованиями.

Деятельность армейской общественности многообразна. Причем она не только не противоречит принципу едино-началия, но и укрепляет его. К армей-ской общественности относятся партий-ные и комсомольские организации, со-брания офицеров, прапорщиков, лично-го состава, советы молодых офицеров, товарищеские суды чести офицеров, прапорщиков, военнослужащих сверх-срочной службы, органы народного контроля, спортивные комитеты, советы ленинских комбат и библиотек, советы правового актива и т. д.

Партийные и комсомольские органи-зации, используя присущие им формы и методы работы, призваны многое сде-

лать в деле воспитания личного состава, укрепления законности и правопорядка.

Примером умелого воспитания офицеров в духе высокой дисциплинированности, исполнительности, точного выполнения требований военной присяги и воинских уставов может служить партийная организация, где на учете состоит майор Н. Комков. И прежде всего потому, что здесь вопросы укрепления воинской дисциплины рассматриваются не в общем, а конкретно, недостатки вскрываются, определяются меры их искоренения. В этой партийной организации со всей строгостью относятся к лицам, допускающим нарушение норм права и морали. Вместе с тем к провинившимся широко применяются меры общественного воздействия. Итогом такой целенаправленной работы является то, что в подразделении практически изжиты грубые нарушения воинской дисциплины.

К сожалению, так обстоят дела не везде. Знакомясь с практикой правовой работы в подразделениях, которыми командуют офицеры И. Языков, В. Пятков, В. Горлов, сталкиваясь с такими фактами, когда не все нарушения воинской дисциплины рассматриваются в коллективах военнослужащих. Такой мощный рычаг укрепления воинской дисциплины, как общественное мнение, там не задействован. Все это снижает эффективность мер, принимаемых командирами и начальниками по укреплению порядка и организованности, воинской дисциплины. Сама жизнь подсказывает, что надо поднимать роль коллективного мнения в создании благоприятной обстановки в части, подразделении.

В работе по укреплению воинской дисциплины и профилактике правонарушений большое значение имеют общие собрания различных категорий военнослужащих. По сложившейся практике в ротах, эскадрильях общие собрания проводятся один раз в месяц. Кроме того, организуются собрания офицеров, прапорщиков, сержантов. Собрание личного состава — одна из наиболее активных форм воспитания. Именно в обстановке высокой ответственности, делового обсуждения военнослужащие могут высказать свое отношение к положительным и негативным явлениям, именно в такой обстановке критика звучит в адрес не только непосредственного виновника, но и тех, кто мог и должен был удержать провинившегося от недостойного поступка, но этого не сделал.

Вместе с тем возможность воздействия на людей посредством общественного мнения нередко реализуется не в полной мере. Например, в подразделении, которым командует офицер В. Бабин, проступки военнослужащих, употребивших спиртные напитки, не рассматривались на общем собрании личного состава, провинившихся лишь «прорабатывали» командир и политработник. Такая мера воздействия не оказывала должного влияния на состояние воинской дисциплины и правопорядка в коллективе, так как не разрушалась круговая порука, не развенчивалось ложное понимание товарищества и, таким образом, не формировалось нужного общественного мнения. Поэтому количество подобных нарушений здесь не снижалось. И только когда эти недос-

татки в воспитательной работе были устранены, положение изменилось к лучшему.

В немалой степени должен способствовать укреплению законности и правопорядка и правовой актив части — дознаватели, народные заседатели, председатели, заместители председателей и члены товарищеских судов чести, комитетов, групп и постов народного контроля, от которых во многом зависит обстановка в воинских коллективах.

Однако, работая в авиационных частях, нередко сталкиваясь с таким положением, когда этот актив не знает своих прав и обязанностей. Поэтому есть необходимость кое-что напомнить. Прежде всего: при выполнении своих обязанностей дознаватели, народные заседатели, члены товарищеских судов, народные контролеры руководствуются законом, а также требованиями соответствующего приказа Министра обороны СССР. Дознаватели должны производить дознание и выявлять в процессе расследования нарушения законов, общевоинских уставов, приказов, наставлений, а также другие нарушения в организации службы, способствовавшие совершению преступлений или происшествий, и докладывать о них командиру для принятия мер. Они обязаны также принимать активное участие в работе по предупреждению правонарушений среди военнослужащих, разъяснять личному составу советские законы, используя для этого разнообразные формы. Дознаватели должны постоянно проводить индивидуальные беседы с нарушителями воинской дисциплины и лицами, склонными к нарушениям.

Народные заседатели призваны не только служить примером безупречного выполнения служебных обязанностей и своего воинского долга, но и активно участвовать в общественной работе, оказывать помощь командирам в воспитании военнослужащих в духе строгого соблюдения Конституции СССР, советских законов, общевоинских уставов. Их долг — содействовать созданию в воинских коллективах обстановки нетерпимости к нарушителям дисциплины, принимать активное участие в работе по предупреждению правонарушений и правовому воспитанию военнослужащих.

Товарищеские суды чести офицеров, прапорщиков и военнослужащих сверхсрочной службы занимают достойное место в системе органов армейской общности. Они призваны вести работу по укреплению воинской дисциплины и правопорядка. В деятельности товарищеских судов важное место отведено профилактике нарушений и преступлений. В настоящее время определен четкий порядок работы, расширены права и обязанности командиров по руководству их деятельностью. Так, например, по существующему положению командир принимает решение о создании товарищеского суда, следит за тем, чтобы он всегда был в полномочном составе, принимает решение о рассмотрении проступков офицеров и прапорщиков в суде, рассматривает жалобы на его решения, организует учебу составов товарищеских судов, принимает меры к созданию нормальных условий их работы. Вместе с тем это не умаляет роли товарищеского суда как органа армейской общности.

На январском (1987 г.) Пленуме КПСС подчеркивалось, что партия ставит народный контроль важнейшим участком общепартийного, общедарственного дела.

В Военно-Воздушных Силах действуют комитеты, группы и посты народного контроля. Комитеты образуются решением военного совета, политотдела сроком на два-три года. Группы создаются на тот же срок открытым голосованием на общем собрании личного состава соединения, части, военно-учебного заведения. Таким же образом создаются посты в подразделениях. Состав комитетов, групп и постов народного контроля объявляется приказом ответствующего командира. Эти органы проверяют порядок хранения и обслуживания вооружения, военной техники, правильность их эксплуатации, ремонт, осуществляют контроль за обеспечением личного состава всеми видами довольствия.

Народные контролеры также проводят проверку состояния работы с лицами, жалобами, заявлениями военнослужащих и членов их семей, раба и служащих и их предложениями. Они выступают против всего, что может нанести ущерб нашему обществу, против тех, кто действует в обход советских законов.

Хотелось бы отметить, что отделы военнослужащие работу народных контролеров видят только в выявлении случаев нарушений законности и наказании виновных. Вместе с тем цель большинства проверок — не только вскрыть недостатки, но прежде всего предупредить их. Народные контролеры должны проводить большую работу по разъяснению ответственности военнослужащих за нарушение законности и правопорядка, по предупреждению хищений социалистической собственности.

Итак, в чем же сила воспитательного воздействия армейской общности? Прежде всего в ее непрерывности для этого необходимо четкое и правильное планирование, знание командирами, политработниками, партийными комсомольскими активистами действительной обстановки в части, подразделении, контроль и проверка исполнения тщательное расследование каждого случая нарушения законности и правопорядка. При этом следует выяснять обстоятельства происшедшего, принимать все меры, чтобы случившееся не повторилось. И правильно поступают командиры-руководители, которые в случаях обращаются к мнению армейской общности, выслушивают различные суждения представителей общественных организаций, а уже принимают решение. Нелишне помнить: нельзя рассматривать проступок офицера, прапорщика, военнослужащего сверхсрочной службы на чести и одновременно подвергать за этот же проступок дисциплинарное взыскание.

Мнение воинского коллектива является мощным фактором создания в части, подразделении здоровой нравственной атмосферы. А это в свою очередь способствует успешному решению задач перед авиаторами задач по укреплению боевой готовности, дисциплины, организованности и порядка.

☆☆☆

ДОЛЖНОСТНОЙ СТРАХ

Майор А. ЖИЛИН

Андрей эскадрильи майор А. Зотюк сидел над столом и задумчиво глядел на разложенную на нем карту. Мыслить было над чем. В ходе тактического учения посредник поставил задачу уничтожить важный объект («противника»). Как добиться успеха? Анализируя складывающуюся на поле обстановку, Андрей Тигранович пришел к выводу, что есть два варианта решения задания. Один — обычный, который авиаторы часто используют в ходе плановых летных смени: на определенной высоте подойти к полигону, маневренно обозначить преодоление ПВО и нанести удар, так сказать, в идеальных условиях, наверняка. Другой — более сложный с точки зрения и тактической ответственности экипажей, и их летно-технических навыков, поскольку решение сопряжено с полетом на предельно больших высотах, энергичным маневрированием при преодолении противоздушных зорь, заходом на цель с разных направлений и т. п.

Вопрос был, долго размышлять или сразу эскадрильи нечего, вывод очевидно использовать второй вариант — использовать второй вариант постановки «противника» — затруднительное положение. Он эффективен, причем не только на поле боя и в боевых условиях. Однако Зотюк колебался, и сомнения его, видимо, не были беспочвенны.

С одной стороны, второй вариант подходящий, — размышлял Андрей Тигранович, — поскольку создает камуфляж обстановку, максимально приближенную к боевой. Значит, выиграет авиационный состав. Но с другой — в такой ситуации больше шансов допустить оплошность. А уж если где-нибудь произойдет сбой, тогда в роли виновника придется выступать мне. Идут обвинения в излишней инициативе, авантюризме и в других грехах авиаторов в прошлый раз, когда отказались от шаблона и подходить к цели на предельно малой высоте. Почуть было должности не лишился. Лучше, лучше не искушать судьбу, особенно что наши действия оцениваются в основном по боевому применению — решил комэск и отправился на выполнение задачи.

В итоге закончилось летно-тактическое учение. Экипажи отработали по первому варианту. Все цели были поражены с оценкой не ниже четверки. Хорошие экипажи даже удостоились благодарности командира полка. Вроде авиаторов имелись все основания рассчитывать на успех. Однако как раз удивительно многие и не испытывали. Видно, тому были разные причины, но из них бесспорна: большинство возмущенных бойцов понимали, что качество полетов, полученных на ЛТУ, образно говоря, высшей пробы и в реальном бою большие потери были бы неминуемы.

Кого винить в этом? На первый взгляд ответ ясен: конечно же командира эскадрильи. Ведь это он не проявил должной настойчивости, творческой инициативы, партийной принципиальности. Но не будем торопиться с выводом. Вместо этого зададимся вопросом: почему комэск пошел по пути наименьшего сопротивления?

Спросите командиров эскадрильи, много ли у них возможностей проявить инициативу, поступать так, как они считают нужным в ходе плановых полетов, а тем более на летно-тактических учениях. И многие наверняка ответят, что такой возможности почти нет. Более того, за самостоятельность в недавнем прошлом, а кое-где нередко и сейчас можно нажать столько неприятностей, что невольно подумаешь: стоит ли копать лопатой, чтобы потом оказаться в роли стрелочника. Так, в частности, случилось и с майором А. Зотюком. Однажды получив строгое внушение за самостоятельность, он не сумел перебороть в себе должностной страх.

Должностной страх... Анатомия этого явления, вскрытого острым и беспощадным к недостаткам плугом перестройки, не проста. В нем еще предстоит разобраться, чтобы уничтожить все метастазы этого социального зла, от которого страдает и общее дело, и каждый из нас в отдельности. Но уже сейчас ясно, что благодатной почвой для его появления и развития послужили такие негативные явления, как показуха, очковтирательство, стремление выдать желаемое за действительное.

Не щадя сил и времени, некоторые начальники, видевшие не дальше личного кабинета, навязывали подчиненным свою волю, демонстрировали узор и заскорузлость мышления, а наверх посылали пламенные отчеты и заверения. Суррогат выдавали за настоящее и незаметно прививали подчиненным привычку к стандарту, шаблону и одномыслию. А если вдруг где-то прорывались свежая идея, чувство нового, их встречали настроенно: как бы чего не вышло.

Потеря самостоятельности, утрата былой комиссарской смелости и готовности к жизненным, нестандартным решениям — не эту ли цену порой приходится платить за недавнюю приверженность к формальному порядку, показухе, страсти к кабинетному сочинительству?

Однажды, находясь в командировке в гарнизоне, где служит офицер В. Владимиров, наблюдал такую картину. Был день предварительной подготовки. Летчики, штурманы, инженеры и техники, вооружившись... метлами, граблями, лопатами, спешно «облагораживали» территорию военного городка.

— В чем дело? — поинтересовался у одного из офицеров. — Ведь сегодня предварительная подготовка к полетам. Разве можно отрывать людей на хозяйственные работы? Это же грубейшее

нарушение документов, регламентирующих летную работу, безопасность полетов.

— Сейчас не до требований наставлений. Через три часа прилетает комиссия по проверке быта. Если не наведем порядок, сами понимаете... — ответил тот и недвусмысленно провел ребром ладони по горлу.

Авиаторы красили под дождем ворота КПП и другие строения, руководители гарнизона усердно решали «злостную проблему»: посыпать обочину дороги песком или задерновать травой. Любопытный факт — дома офицерского состава были побелены только со стороны магистрали, по которой, возможно, проедет комиссия. От увиденного стало как-то не по себе.

Парадоксальная получалась ситуация. Личный состав, в том числе и офицеры-руководители, что называется, кипели негодованием. Возмущались, что вынуждены заниматься не тем, чем положено, что на ветер выбрасываются немалые материальные средства. Тем не менее так и не нашлось человека, который бы решился хоть как-то противостоять показухе. А ведь среди авиаторов немало коммунистов. Увы, партийная совесть, видимо, не смогла достойно конкурировать с должностным страхом.

А как же комиссия? Судя по всему, внешний лоск городка ей понравился, хотя не заметить очковтирательства мог только тот, кто не хотел его замечать. Вот и спрашивается: что толку от такой комиссии, которая оценивает тот же быт по свежести песка вдоль дороги, а не по тому, как, скажем, обут, одет, накормлен и устроен солдат или офицер?

Есть тут еще один социально-нравственный аспект. «Кого встречаем? — недоумевал молодой штурман. — Начальника с партбилетом в нагрудном кармане или наместника, объезжающего свои владения!» Эти слова заставляют задуматься о многом. И прежде всего о том, что возвышают коммуниста не должность и звание, а принципиальность позиции, высокая компетентность в деле, которым приходится заниматься, смелость, неуспокоенность, ответственность, простота и скромность в общении с людьми.

На фоне недостатков нашего общества явлений особенно высоко люди ценят тех руководителей, которые во все времена не изменяли ленинским принципам руководства коллективом, честно выполняли свой долг, проявляли политическую зрелость и мудрость, настойчивость и мужество в решении тех или иных проблем.

Показательна в этом отношении деятельность подполковника Э. Багдасаряна, занимавшего до недавнего времени должность командира отдельного батальона аэродромно-технического обеспечения. В гарнизоне, где служил офицер, одно время было много проблем в

ПРИЗВАНИЕ ПРОПАГАНДИСТА

Полковник И. ФИЛАТОВ, лектор отдела пропаганды и агитации политуправления ВВС

Человеческий фактор... Сегодня ему принадлежит решающая роль в осуществлении перестройки в стране и Вооруженных Силах, революционных по духу преобразований. Любые наши планы повиснут в воздухе, говорилось на XXVII съезде партии, если оставят равнодушными людей, если мы не сумеем пробудить трудовую и общественную активность масс, их энергию и инициативу.

Из этого вытекает и особая важность задач, вставших перед идеологическими работниками, в том числе пропагандистами Военно-Воздушных Сил. В постановлении январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС отмечается: «Ответственные задачи возлагаются на идеологических работников, призванных нести идеи, политику партии в массы, вооружать их пониманием исторической необходимости перестройки, помогать каждому человеку находить свое место в общенародной борьбе за ускорение».

Приняв установки партии как руководство к действию, лучшие пропагандисты авиационных частей и вузов в году 70-летия Великого Октября показывают достойный пример перестройки своей работы. Обладая глубокими коммунистическими убеждениями и широкой эрудицией, они мыслят аналитически, постоянно заботятся о единстве слова и дела, стремятся больше находиться в гуще масс.

В полной мере это можно отнести, в частности, к майору В. Мещерину. В основе успеха его пропагандистской деятельности лежат умение находить подход к людям и устанавливать с ними контакт, высокие личностные качества и духовная культура. В тесном взаимодействии с партийной организацией он умело влияет на перестройку идеологической работы в полку, на сопряжение ее с задачами совершенствования воздушной выучки авиаторов, повышения боевой готовности части, активно распространяет опыт политико-воспитательной работы, направленной на формирование высоких морально-политических и психологических качеств у летного состава.

Умелыми идеологическими бойцами зарекомендовали себя офицеры А. Горобец, В. Оборин, М. Яковлев, Р. Нагорный, П. Лошаков, Г. Начметдинов, Г. Печкарев и другие. Их отличают прежде всего усердие в пропагандистской работе, высокий профессионализм, глубокое знание положения дел в подразделениях своих частей, опора на передовой опыт.

Но практика показывает, что, к сожалению, не все идеологические работники отличаются должной активностью и целеустремленностью, не все ищут эффективные методы воздействия на личный состав. Некоторым из них не хватает боевистости, а потому их труд и не дает необходимого эффекта в идеологическом обеспечении перестройки, решении задач безаварийной летной работы, повышении качества боевой подготовки, коренном улучшении воинской дисциплины. Зачастую кое-кому мешает груз старых, укоренившихся представлений и подходов в этом деле, выжидание указаний «сверху», отрыв от духовных запросов различных категорий личного состава, недостаточная компетентность.

Немало еще и таких пропагандистов, которые слабо разви-

вают свое аналитическое мышление, по-прежнему находят в плену бумаг, кабинетного стиля и «трибунных» форм работы, занимаются составлением многочисленных «бюллетеней» для выступлений руководителей, увлекаются просветительством, редко в своей деятельности идут от жизни авиационных частей. И как правило, именно в тех коллективах, где они работают, идеологические мероприятия готовятся скорее формально, в расчете на безликую аудиторию, не вызывая живого интереса у воинов-авиаторов, не несут высокого мобилизующего заряда.

Есть упущения и в политической подготовке личного состава. Одна из причин — недостаточное методическое мастерство отдельных пропагандистов, которым не хватает умения убеждать людей, вести диалог, вовлекая слушателей в сферу мышления о возникающих в жизни и службе проблемах, путях их разрешения. Не могут они еще убедительно разъяснить сложные политические вопросы простым, доходчивым языком, увязывая их с обстановкой в мире и задачами авиаторов, положением дел в частях ВВС и своим подразделением. Не стало правилом достигать конкретных целей на каждом занятии, лекции, семинаре или беседе.

Встречаются командиры и политработники, которые осознавали, что в системе политической подготовки идет очень важный процесс, когда все категории личного состава охватываются заветами В. И. Ленина, идеями XXVII съезда партии январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС, выверяют свою политическую деятельность по ориентирам, которые выдвинула партия на современном этапе. А ведь исходить надо из того, что, насколько глубоко усвоены, осмыслены и восприняты сердцем основополагающие партийные установки, особенно в деле обеспечения безопасности и защиты Родины, настолько будет зависеть активность и самоотверженность авиаторов в решении поставленных перед ними задач.

Вот почему так необходимо всемерно заботиться об идеологической и методической подготовке руководителей групп политической подготовки, их авторитете и информированности, добиваться четкой организации и высокого качества каждого занятия, использовать их как основную форму воздействия на личный состав в целях укрепления дисциплины, сознательной воинской дисциплины, повышения ответственности за выполнение воинского долга, предотвращения правонарушений и аморальных проступков.

От пропагандиста и политоргана во многом зависит насколько прочно руководители групп овладевают активными формами проведения занятий и могут органически связывать каждое из них с установками ЦК КПСС, с конкретными задачами частей и подразделений. Не делает чести, к примеру, пропагандисту политотдела офицеру В. Безенкову тот факт, что за год он не нашел возможности поработать с штатным идеологическим активом рядом расположенной части и через него повлиять на положение в ней.

снабжении авиаторов некоторыми продуктами питания. Эдуард Акунович, не дожидаясь помощи со стороны, взялся за решение их своими силами. Во многом благодаря стараниям, неуемной энергии этого человека в части была сооружена прекрасная теплица, обеспечивающая круглогодично овощами не только военнослужащих, но и членов их семей. Чуть позже хозяйственным способом построили животноводческий комплекс, оборудованный современной техникой. В гарнизоне появилось молоко, мясо. Подполковник Багдасарян нашел возможность и средства, чтобы заасфальтировать жилой городок вертолетчиков. Людям стало жить лучше, и трудиться они

стали добросовестней. Зависимость тут прямая и очевидная.

Однако отрядных перемен кое-кто упорно не хотел замечать. В чем только ни обвиняли некоторые начальники Эдуарда Акуновича. Каких только комиссий он ни пережил, оправдываясь за свою инициативу, заботу о людях, за то, в конце концов, что не хотел быть «нахлебником» у государства, не плакался беспомощно в жилетку, а решал проблемы сам. Нелепость? Если бы только она...

Трудно было офицеру в таких условиях доказывать собственную правоту, а тем более продолжать свою полезную де-

тельность. Помнится, один из его заместителей — командир батальона, у которого в части даже подсобного хозяйства было, — неловко «пошутил», обращаясь к Эдуарду Акуновичу:

— Зря суетишься. Твоих заслуг никто не оценит, так что бери пример с меня. В моей части ничего нет, так что и гать не за что.

Но подполковник Багдасарян не впадал в такие доводы, не махнул в сторону на свои заботы. Наоборот, с большим энтузиазмом брался за дело.

Время расставило все по своим местам. И это неизбежно, поскольку доблестное начинание всегда докажет право на

малый вклад в нравственное и воинское воспитание личного состава, его идейную закалку могут внести лектории, лекторские группы, агитпропколлективы и агитгруппы, если ими правильно руководить. Пока же работа звена страдает слабой активностью, недостаточной актуальностью тематики, отрывом от идеологических потребностей боевой, оперативной и технической подготовки личного состава, конкретных задач летной подготовки и освоения современной авиационной техники. Пропагандисты не да убедительно раскрывают социальную опасность пьянства и других негативных явлений.

многих членов пропагандистских коллективов не вырабатывается потребность в регулярных встречах с различными карьерами воинов-авиаторов, членами их семей, рабочими и служащими, в выступлениях непосредственно в эскадрильях и эсках. Нештатные пропагандисты редко получают оценки за работу от политорганов или парткомов, заслушиваются в партийном порядке. Это ослабляет ответственность политорганов за выполнение такого серьезного партийного поручения.

многие пропагандисты политорганов и частей упускают из своего контроля и влияния политическую информацию личного состава. Их направленность, оперативность и эффективность оставляют желать лучшего. Политинформация не несет новые сведения о вероятном противнике, его намерениях и идеологических устремлениях, слабо мобилизует солдат, сержантов, прапорщиков и офицеров на доблестное и качественное выполнение плана летной подготовки, обеспечение безопасности полетов, отличное несение службы дежурства, караульной службы и суточного наряда, поддержание в постоянной готовности оружия и боевой техники.

и другие звенья политико-воспитательной работы во звенах замыкаются на пропагандистах частей и политорганов. Эффективность проводимой ими работы, конечно, зависит от уровня их подготовки и организаторских способностей. Поэтому возникает необходимость в постоянном совершенствовании форм учебы активистов, обеспечении их нужными материалами и литературой. Следует чаще информировать пропагандистов по вопросам внутренней и внешней политики партии и правительства и о требованиях Министра обороны СССР и главнокомандующего ВВС, о военных приготовлениях противника и его идеологических диверсиях, а также о жизни своих частей.

независимо поступают те политорганы и пропагандисты, которые берут за основу установки январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС, развивают политическую активность руководящих кадров, помогают им полнее осознать задачи момента, используют их методы работы с людьми в условиях развивающейся обстановки, повышают спрос за социальные последствия их деятельности.

идеологическая работа должна носить наступательный характер и в упреждении, разоблачении злобных выпадов советчиков, и в формировании соответствующего коллективного мнения вокруг демагогов, бездельников, нарушителей уставного порядка и нравственных норм нашей жизни, а также и косвенно подрывающих боеготовность частей и подразделений ВВС.

редко можно слышать, что у пропагандиста обязательно становится все больше, административных же прав никаких. Пожалуй, это недалеко от истины. Командирам и политорганам следует быть особенно внимательными к оценке работы пропагандиста. К сожалению, зачастую такого внимания не хватает, что влечет за собой потерю инициативы,

уверенности, перспективы в работе пропагандиста, приводит к упущениям на главных идеологических направлениях.

Думается, нелегко учесть труд идеологического работника по какой-либо оценочной шкале. И можно ли судить о нем по числу проведенных мероприятий? Ведь не секрет, что за иной лекцией порой скрывается убогое содержание и низкая действенность. Видимо, в оценке труда пропагандиста следует исходить из уровня его подготовки, активности, принципиальности и целеустремленности, обладания чувством нового. Кроме того, необходимо учитывать уровень политического сознания людей, на которых оказывает влияние идеологический работник, их общественную активность, отношение к ратному труду, его итоги.

При работе в одной из частей как-то возник вопрос: а учитываются ли эти критерии при оценке пропагандиста и как стимулируется его труд? Обнадеживающего ответа на него не последовало. К примеру, в политотделе, где идеологическую работу возглавляет офицер В. Черных, никакого анализа на этот счет не проводилось. По итогам года работа пропагандистов не оценивалась. Забыли о них и при поощрении командиров и политработников. Здесь уже несколько лет не проводятся сборы пропагандистов частей для обсуждения наиболее важных вопросов и возникших задач в связи с перестройкой идеологической работы. Конечно, такое «внимание» к идеологическим кадрам никак не способствует повышению эффективности их деятельности.

Совершенно другой подход к подбору, обучению и воспитанию пропагандистов в политотделе, где служит офицер В. Случанский. По сложившейся традиции пропагандистов здесь тщательно подбирают и готовят до назначения на должность. Многие из них проходят стажировку, работают по утвержденному в политотделе плану. Сборы пропагандистов частей проводятся регулярно, не менее двух раз в год, обычно на базе политического управления военного округа. На них вызывают всех штатных идеологических работников, кандидатов в пропагандисты и заместителей командиров отдельных небольших частей по политчасти. Два дня на сборах отводятся обсуждению специфических задач пропагандистов ВВС, поставленных в докладе начальника политического отдела. Перед пропагандистами, как правило, выступает командующий, информирует их о состоянии боевой подготовки и летной работы, дисциплины, ходе социалистического соревнования, ставит соответствующие задачи. Затем проводятся теоретические и научно-практические конференции, организуется обмен опытом работы по идеологическому обеспечению боевой подготовки, летной работы, высокой боевой готовности, изучаются руководящие документы.

В дни сборов их руководитель вместе с работниками кадровых органов беседует с молодыми пропагандистами, интересуется их проблемами, дает рекомендации. Идет разговор и с теми, кто работает без огонька, далек от летного состава, солдат и сержантов. При необходимости пропагандистов направляют на переподготовку. Они изучают новую авиационную технику, документы по организации летной работы.

В целом анализ деятельности авиационных пропагандистов показывает: в их работе появилось много нового, положительного, достойного изучения и распространения. Но немало еще и проблем, требующих решения. На дальнейшее усиление идейного влияния на массы нацеливают XXVII съезд КПСС, январский (1987 г.) Пленум Центрального Комитета. Быть всегда на высоте своей высокой миссии, требований партии, идеологически обеспечить перестройку в жизни ВВС в духе времени — долг и призвание всех идеологических кадров.

вание. И заслуги Эдуарда Акунова оценены по достоинству: доброй судьбой людей, которые живут в гарнизонах. И разве может быть что-то выше награды!

ценен человек, который, нарушая привычное распределение ролей, смотрит только в должностную инструкцию, но не на нее, заглядывает дальше? Он действительно за общее дело. Боль эта не дремлет совести, она диктует свои действия.

ким же «лекарством» можно убить чувство должностного страха, приспособленчества? Ответ на этот вопрос дает январский (1987 г.) Пленум ЦК КПСС.

Прежде всего нужно воспитывать у тех, кому доверено быть ведущими, высокие нравственные качества, которые оправдывали бы их право на руководство подчиненными. А это возможно лишь при развитии критики и самокритики, повышении партийной ответственности за порученное дело, неукоснительном выполнении служебных обязанностей. И, разумеется, при строгом контроле и проверке исполнения, совершенствовании форм и методов работы с кадрами.

За долгие годы многие привыкли свои промахи прикрывать удобным словом «мы». Проходит время, и хватаются за голову: ах, проглядели, ах, не успели... А кто конкретно проглядел, кто не ус-

пел? Не хватит ли прятаться за множественное число, не пора ли каждому нести единоличную ответственность и держать персональный ответ? Надо, как отмечает Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев, не кивать куда-то вверх или вниз, или в сторону — вправо, влево. Надо задать прежде всего себе вопрос, поставить прежде всего перед собой задачу — все делать по совести, с большой ответственностью перед самим собой.

Перестроиться — это значит преодолеть инертность, равнодушие, взять на себя всю полноту ответственности за качественное исполнение воинского долга.



ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

Память нетленна и вечна

Подполковник С. ВАЧАЕВ;
подполковник В. БЕЗБОРОДОВ,
спец. корр. журнала
«Авиация и космонавтика»

Фото В. ЛЕБЕДЕВА

Те, кто побывал в Музее Военно-Воздушных Сил в подмосковном городе Могино, не скрывают своего восхищения. Его экспозиция производит на посетителей неизгладимое впечатление. Глядя на задумчивые лица ветеранов и в горящие восторгом глаза школьников, в полной мере проникаешься важностью принятого в 1958 году решения о создании музея. За годы, прошедшие с того времени, здесь собраны уникальные экспонаты, ярко отображающие руководящую роль Коммунистической партии и

щие о развитии авиации в нашей стране.

В архивах музея хранятся около 15 тысяч негативов, свыше 10 тысяч наименований книг на авиационную тему, около 100 документальных фильмов по истории авиации. Все это активно используется для научных исследований и военно-патриотического воспитания советских людей.

Каждый экспонат — нетленная память о тех, кто прокладывает дорогу в небо, защищал молодую Советскую Республику, создавал могучий Воздушный Флот

них связаны воспоминания о подвигах боевых друзей. Ведь большинство работников музея — ветераны авиации, прошедшие с ней большой и славный путь, отмеченные высокими наградами Родины. Свою работу они рассматривают как личный долг перед памятью павших.

Многие годы в музее трудятся заслуженные военные летчики СССР генерал-майор авиации в отставке А. Фукс, полковник в отставке В. Крючков, заслуженные летчики-испытатели Герои Советского Союза полковник в отставке Ю. Антипов и полковник в отставке И. Гончаров, полковники в отставке В. Тихоненко и Н. Орлов, а также другие ветераны ВВС.

Шестнадцать лет руководит коллективом заслуженный деятель культуры РСФСР генерал-лейтенант авиации в отставке С. Федоров, начинавший свой ратный путь в воздушных частях, которые в конце 30-х годов помогли народу Китая отразить японскую агрессию. Сергей Яковлевич участвовал и в Великой Отечественной войне, совершил более пятидесяти боевых вылетов.

Энтузиасты, следопыты находят в лесных дебрях, болотах и горах сбитые в воздушных боях и чудом сохранившиеся самолеты, доставляют их в музей. Восстанавливают авиационную технику лейтенант в отставке Н. Цыганов, бывший во время войны техником, В. Берников, В. Салпин, другие инженеры, техники и рабочие музея. Огромных усилий многих специалистов, их добровольных помощников требует и реконструкция самолетов, зачастую по немногим сохранившимся деталям. Одному коллективу музея, несмотря на энтузиазм, поистине подвижнические усилия, это под силу.

В создании и пополнении экспозиции приняли активное участие сотрудники Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе, Центрального музея Вооруженных Сил СССР, Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского. Большую помощь в восстановлении самолетов, создании стендов и залах авиаконструкторские бюро, многие авиационные и авиаремонтные предприятия.



Подполковник в отставке В. Тихоненко рассказывает посетителям музея о подвигах советских авиаторов.

В. И. Ленина в создании и развитии советских Военно-Воздушных Сил, историю становления советской авиации, боевого применения авиационной техники и вооружения от периода их зарождения до наших дней.

В музее собраны натурные образцы отечественных летательных аппаратов, авиационных двигателей, пушек и пулеметов, ракет, различных прицелов и навигационных приборов. На стендах представлены реликвии боевой славы, личные вещи прославленных авиаторов, модели, макеты, скульптуры, подлинные документы, фотографии, рассказываю-

Страны Советов, прошел в рядах ВВС тяжкие испытания Великой Отечественной войны. Широко отражены в экспозиции и достижения советских людей, открывших эру реактивной авиации, совершивших в мирное время славные подвиги, проявивших мужество и героизм при оказании интернациональной помощи народу Демократической Республики Афганистан.

О каждом из 131 самолета, вертолете, планере, составляющих основу экспозиции, о важных периодах истории ВВС сотрудники музея могут рассказывать часами. Со многими экспонатами у



Любовно оформлены стенды, посвященные боевому пути прославленных соединений и объединений ВВС. Ежегодно фонды музея пополняются также материалами о передовых частях и соединениях ВВС, авиаторах, совершивших подвиги и героические поступки в мирные дни, об инициаторах социалистического соревнования.

За годы становления музей приобрел известность, заслужил авторитет у авиаторов, стал настоящим центром пропаганды боевых традиций советских Военно-Воздушных Сил. Трудно переоценить пропагандистскую деятельность его сотрудников, их вклад в воспитание посетителей музея, молодежи в духе любви к Родине, партии. Только в минувшем году проведено свыше двух тысяч экскурсий, более ста тысяч советских людей и гостей СССР смогли увидеть экспонаты музея. Работали также выездные секторы.

Эффективность работы по военно-патриотическому воспитанию могла бы быть гораздо большей, если бы удалось привести практику музейного дела в соответствие с требованиями сегодняшнего дня, решить ряд накопившихся проблем, прежде всего организационных. Это в первую очередь повышение персональной ответственности руководителей предприятий и воинских частей за доставку и восстановление найденных самолетов. Сейчас из-за несвоевременного выполнения решений о производстве восстановительных работ в течение

нескольких лет не могут быть подготовлены к экспозиции бомбардировщики Пе-8 (ТБ-7), найденный на берегу Северного Ледовитого океана, ТБ-3, привезенный из Архангельской области, ТБ-1, обнаруженный более шести лет назад в зоне БАМа в районе озера Токсимо, и Ил-4, доставленный из Карелии.

Разумеется, восстановление этих самолетов потребует средств, отвлечения работников авиационных предприятий от выполнения напряженных производственных планов. Но чем можно измерить важность сохранения каждого образца авиационной техники для нынешнего и будущих поколений? Нельзя жалеть сил и средств на то, чтобы в истории отечественной авиации не осталось ни одного белого пятна. Верится, что в экспозиции вскоре появятся эти самолеты, а также истребители Як-1, Як-3, Як-7, И-15, И-153, разведчик Р-5 и другие ныне отсутствующие в коллекции музея летательные аппараты.

Многое для сохранения памяти об отцах и дедах могли бы сделать комсомольцы конструкторских бюро, авиационных и авиаремонтных предприятий, приняв на общественных началах участие в разработке проектов реконструкции и непосредственно в восстановлении самолетов.

Серьезной проблемой стали размещение и ремонт авиационной техники. Основное здание музея, построенное в 30-х годах, уже не обеспечивает полной сохранности экспонатов. Более того, зна-

чительная часть экспозиции размещена пока под открытым небом, что крайне отрицательно сказывается на ее сохранности. Ржавеют и разрушаются узлы и детали, а ведь запасные части к самолетам, давно снятым с вооружения, не изготавливаются. Очень трудно, к примеру, заменить колесо, детали стоек шасси того или иного самолета. Необходимо создать долговременную систему индивидуального заказа материалов и запасных частей, улучшить обеспечение сотрудников музея спецодеждой, вспомогательной, в том числе снегоборочной, техникой. Требуется совершенствование и штатная структура музея.

Уже сейчас без промедления нужно позаботиться о сохранении уникальных экспонатов. Это возможно только при условии строительства музейного комплекса, в котором должны быть предусмотрены отапливаемые помещения для всех без исключения летательных аппаратов. Ведь те самолеты, что сегодня кажутся обычными, завтра тоже станут историей. Мы не можем потерять ни один из них. Ведь с каждым связана яркая страница биографии любимого детства советского народа — Военно-Воздушных Сил. Это трудное и вместе с тем благородное дело.

Создание нового выставочного комплекса Музея Военно-Воздушных Сил, пополнение его экспозиции должно стать общим делом авиаторов всех поколений, делом всего советского народа. В этом — наш долг перед теми, кто завоевал и сохраняет мир.



ШКОЛА ИДЕЙНОГО РОСТА

С первых дней службы молодых офицеров в авиационных полках, частях тыла и связи командование, партийная и комсомольская организации стремятся сделать все, чтобы они как можно быстрее вошли в строй, овладели передовыми методами эксплуатации и обслуживания современной боевой техники.

Ныне, в ходе набирающей силу перестройки, командиры, политработники и активисты подразделений проявляют особую заботу о политическом возмужании выпускников военных авиационных училищ, прилагают немало усилий для охвата молодых коммунистов эффективным партийным влиянием, для воспитания у лейтенантов усердия в службе, идейной убежденности, формирования активной жизненной позиции, развития творчества, инициативы, исполнительности, единства слова и дела.

Одной из форм такой работы в частях ВВС стали школы молодых коммунистов. Наш корреспондент обратился к секретарю парткома части связи майору А. Дацюку с просьбой ответить на ряд вопросов, связанных с организацией учебно-воспитательного процесса в такой школе, усилением партийного влияния на слушателей в духе требований перестройки, происходящей в стране и Вооруженных Силах.

— Александр Емельянович, расскажите, пожалуйста, о достижениях, решаемых задачах и перспективах школы молодых коммунистов, которой вы руководите.

— Наша школа создана несколько лет назад и имеет профилирующий предмет «Основы партийного строительства и партийно-политическая работа в Военно-Воздушных Силах». О ее сегодняшних слушателях и выпускниках с уважением говорят сослуживцы, командиры. Политработники подразделений считают их надежными помощниками в воспитательной работе. Отличными специалистами, активными общественниками зарекомендовали себя слушатели школы секретарь ротной партийной организации лейтенант Решня, замполиты рот лейтенанты Токарев, Шишкин и другие. Молодые коммунисты считают делом чести быть не только высококвалифицированными специалистами, но и активными идейными бойцами, нести в массы воинов знания, полученные в школе.

Мы гордимся тем, что наши слушатели хорошо проявляют себя на практической работе, что их знания становятся твердыми убеждениями, которые претворяются в конкретные дела. Такую цель мы ставим перед каждым, кто приходит к нам учиться, углублять свои политические знания.

Коммунисты подполковник Борисов, майоры Макаров, Антонов и другие преподаватели глубоко сознают значение порученного дела, прилагают немало сил и старания, чтобы выполнять его как можно лучше. И в этом одно из важнейших условий тех успехов, которых добилась школа.

В деятельности школы многое зависит от уровня, качества и действенности руководства ею со стороны командования и парткома части, того внимания, которое они уделяют преподавателям и слушателям. Конкретная деловая помощь, высокая требовательность и постоянный поиск эффективных педагогических приемов приносят желаемые результаты.

Нас, коммунистов-руководителей, радует, что по итогам зимнего периода обучения многие подразделения связи успешно решили все задачи на итоговой проверке. Выполнив индивидуальные и коллективные обязательства, авиационные связисты значительно повысили профессиональную компетентность, бдительность, боевую готовность экипажей радиостанций и подразделений связи. В установленный срок вошли в строй и молодые офицеры, большинство которых являются слушателями школы молодых коммунистов.

Для нас непреходящее значение имеет указание великого Ленина о том, что руководитель-коммунист тем и только тем должен доказать свое право на руководство, что он находит себе многих, все больше и больше, помощников, что он умеет им помочь работать, их выдвинуть, их опыт показать и учесть. Соблюдение этого ленинского указания позволяет нам улучшать качественный состав слушателей школы, расширять круг активистов, развивать у них черты подлинных партийных руководителей, те черты, о которых в Политическом докладе Центрального Комитета КПСС XXVII съезду партии говорилось: руководитель, тесно связанный с массами, идейно убежденный, инициативно мыслящий, деятельный, — такой человек нужен сегодня во главе каждой партийной организации.

Работая в подразделениях, члены парткома майоры Маценко, Демьяненко, капитаны Струков, Мирошник и другие на месте изучают деловые качества того или иного молодого коммуниста, определяют, каков его вклад в общественную деятельность, насколько хорошо он знает боевую специальность, каковы его поведение, отношение к сослуживцам. Лучшими из лучших они рекомендуют поступить в школу. Близость к людям, взискательный подход к отбору слушателей позволяет избежать ошибок при комплектовании, открывает двери школы самым достойным, тем, кто серьезно стремится повысить политические знания, приобрести опыт пропагандистской работы.

Большую помощь в работе оказывает созданная при школе предметная комиссия. На ее заседаниях периодические обсуждаются лекции по наиболее важным темам, вопросы методики. Практикуется взаимное посещение занятий, рецензирование лекций преподавателей. Сообща разрабатываются по очередным темам планы семинаров, обсуждаются итоги занятий, их эффективность для практической деятельности слушателей в подразделениях.

С большим интересом молодые коммунисты посещают занятия по курсу партийно-политической работы, которые проводит офицер Иванов. Опытный политработник умело и широко использует различные средства пропаганды, наглядные пособия. Заботясь о приобретении слушателями глубоких теоретических знаний и пропагандистских навыков, он постоянно ведет поиск действенных форм и методов работы с ними, стремится повышать их активность в учебно-воспитательном процессе, соревновании, укреплении дисциплины и организованности.

Большое значение Иванов придает семинарским занятиям, выполнению слушателями практических заданий, контролю за их работой в партийных и комсомольских организациях. Проводя семинар по той или иной теме, он обычно старается решить две задачи. С одной стороны, стремится, чтобы слушатели глубоко уяснили содержание темы, а с другой — выработали умение передать усвоенное сослуживцам. Офицер терпеливо учит слушателей доходчиво вести с военными беседу, чувствовать аудиторию, внимательно следить за реакцией тех, к кому обращаешься, по этому своевременно определять, насколько понимают излагаемый материал, не нарушается ли логика изложения, достаточно ли убедительна аргументация.

Следуя советам и методике воспитательной работы коммуниста Иванова, слушатели с высокой требовательностью к себе выступают в подразделениях по разъяснению материалов и решений XXVII съезда партии, январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС, XX съезда ВЛКСМ, проблем вооруженной защиты завоеваний социализма от происков империалистических кругов. Они помогают секретарям партийных и комсомольских организаций в подготовке и проведении собраний, принимают активное участие в проведении диспутов, тематических утренников, вечеров вопросов и ответов, выпуске боевых листовок, фотобюллетеней, стенных газет и местных радиопередач.

— Перестройка в службе, учебе и политическом сознании

молодых коммунистов во многом зависит от их отношения к проблемам, поднятым на январском [1987 г.] Пленуме ЦК КПСС, в Обращении Центрального Комитета «К советскому народу» и постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции». Как изучаются эти проблемы в школе молодых коммунистов? — Осуществление крупномасштабных мер по перестройке подчеркивалось на январском Пленуме ЦК КПСС и в постановлении ЦК КПСС «О подготовке к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции», открывает широкие возможности для совершенствования работы партийных комитетов и организаций, усиления партийного влияния во всех сферах жизни общества, осуществления политического подхода ко всем рассматриваемым проблемам.

Разъясняя на занятиях в школе вопросы перестройки, коммунисты Иванов, Антонов и другие заостряют внимание слушателей на проблемах ускорения социально-экономического развития страны, по существу, на мерах революционного характера, которые призваны вести общество на качественно новый уровень развития.

Как и повсюду в ВВС, в нашей части перестройка разворачивается по всему фронту. Она приобретает новое качество — идет не только вширь, но и вглубь, проникает в самые глубинные пласты армейской жизни.

И в школе молодых коммунистов тоже складывается четкая система организации занятий и контроля за успеваемостью слушателей. Этот контроль осуществляют преподаватели в процессе занятий, индивидуальной работы. На семинарах выявляют не только уровень подготовки каждого слушателя, но и методику его самостоятельной работы над рекомендованной литературой. Этой же цели подчинена и деятельность заместителей командиров батальонов по политической части, секретарей первичных парторганизаций, где на учете состоят слушатели школы. Обычно в таком случае чаще оценивается тактическая работа молодых офицеров из числа слушателей. Эта оценка затем учитывается при приеме зачетов по вопросам партийно-политической работы. Такой порядок способствует росту творческой активности слушателей в работе партийных и комсомольских организаций, повышает чувство ответственности за успех экипажа и смены в решении оставленных учебно-боевых задач.

В свете требований XXVII съезда партии и январского Пленума ЦК КПСС вдумчивее, кропотливее ведет работу партком пропагандистами, выступающими перед слушателями школы с лекциями. Подготовить сегодня такую лекцию, а затем прочитать, да так, чтобы оставить след в сознании молодых офицеров, — дело далеко не простое. И не каждый наш инструктор в состоянии по-настоящему идеологически влиять на аудиторию и с уверенностью может сказать, что в полной мере владеет этим искусством.

— Расскажите, пожалуйста, об этом подробнее.

— Вспоминается такой случай. Как-то один из наших нештатных пропагандистов готовил лекцию на тему «Научно-технический прогресс и его роль в повышении боевой мощи Военно-Воздушных Сил». Офицер добросовестно собрал материал, привел его в необходимую систему, определил основные вопросы. Все как будто бы учел. Но лекция не была воспринята лейтенантами должным образом. За редким исключением записей никто не вел. Слушали с равнодушным видом. Чем объяснить неудачу пропагандиста?

Лекция носила абстрактный характер. О техническом процессе в ней говорилось в общем. Недоставало ярких, убедительных примеров, близких и понятных лейтенантам, недостаточно глубоко раскрывалась роль научно-технического прогресса в повышении боеготовности военной авиации. Ведь пропагандист, подбирая материал и разрабатывая тему, располагал немалыми возможностями. Прежде всего ему следовало бы отчетливо представлять себе тех, к кому он собирался обратиться, поставить себя на их место, чтобы понять настрой молодых офицеров, их интересы, отношение к тем большим переменам, которые принес январский Пленум ЦК КПСС в работе с кадрами. На нем, в частности, говорилось, что испытание перестройкой держат все партийные кадры. Но выдерживают его по-разному. Образовался огромный разрыв между теми, кто решительно двинулся вперед, и теми, кто топчется на месте.

Так получилось и в приведенном случае. Лектору следовало решительно сойти с наезженной колеи, подобрать интересные материалы, запоминающиеся цифры и факты, связать примеры с учебой и службой, показать, как технический прогресс сказывается непосредственно на развитии боевых специальностей, которыми овладевают слушатели.

Позже выяснилось, что и некоторые другие лекторы теоретически знают, как надо готовить и читать лекцию, а на практике по-настоящему делать этого не умеют. Было принято решение провести методические совещания. На одном из них был рассмотрен вопрос «Проблемы единства формы и содержания лекции», на другом — «Пути повышения методического мастерства пропагандиста». С установочной учебной лекцией на эту тему выступил член парткома подполковник Борисов.

Организаторы методического совещания позаботились о том, чтобы педагоги школы, присутствовавшие на лекции, приняли активное участие в ее анализе и обсуждении. Каждый из них получил методическое задание, определяющее критерии в оценке лекции, которую нужно было проанализировать и оценить с точки зрения идейного содержания, ее логических основ партийного влияния на слушателей, применения психологических закономерностей и пропагандистского мастерства. Такие практические занятия дали преподавателям школы очень многое для повышения качества преподаваемого материала.

— Александр Емельянович, что делается слушателями школы для улучшения качества учебно-воспитательного процесса в подчиненных им экипажах и подразделениях? Как идет перестройка в организации этой работы?

— Как свое, кровное дело восприняли наши молодые офицеры решения XXVII съезда партии и январского Пленума ЦК КПСС. Все шире разворачивается у нас перестройка, ускоряемая соревнованием между воинскими частями в честь 70-летия Великой Октябрьской революции. И постоянным источником вдохновения для лейтенантов служат значительные трудовые победы советского народа, успехи однополчан на занятиях и тренировках, напряженных тактических учениях. На них командиры, политработники, партийные и комсомольские организации воспитывают у офицерской молодежи гордость за социалистическую Отчизну, готовность в любой момент выступить на защиту ее священных границ.

Слушатели школы молодых коммунистов с неослабевающим интересом изучают материалы XXVII съезда КПСС: экономическую и социальную стратегию партии, основные направления развития народного хозяйства СССР в двенадцатой пятилетке, проблемы перестройки и ускорения социально-политического развития советского общества и другие.

Определенный вклад в повседневную идеологическую, политико-воспитательную работу в своих подразделениях вносят коммунисты Карагодин, Каримов и другие слушатели школы. Учеба служит им серьезным подспорьем в воспитании мужественных, стойких, глубоко преданных Родине воинов.

Эта работа хорошо спланирована и организована. В текущих и перспективных планах политработников подразделений немало интересных мероприятий, раскрывающих героико-созидательного труда советских людей и вызывающих у личного состава части стремление добросовестно и самоотверженно выполнять свой конституционный долг. И большинство нештатных молодых пропагандистов-слушателей школы проявляют в этом важном деле инициативу, творчество, усердие, умело используют весь арсенал средств агитационно-массовой работы. Политработники лейтенанты Токарев, Третьяк, Шишкин и другие стремятся проводить такие мероприятия, которые несут наибольший эмоциональный заряд, укрепляют патриотические чувства специалистов, в процессе перестройки побуждают их к активным действиям, направленным на развитие человеческого фактора в дальнейшем укреплении дисциплины, повышении бдительности и боевой готовности.

Наша практика показывает, чем выше активность слушателя на занятиях в школе, тем активнее ведет он пропагандистскую работу. К примеру, секретари ротных парторганизаций коммунисты Решня и Карагодин часто выступают на семинарах, добросовестно конспектируют изучаемый материал. Активно, целеустремленно проводят они и партийно-политическую работу с личным составом.

Приемы и средства, применяемые коммунистами Борисовым, Кондратьевым, другими преподавателями в учебном процессе, способствуют, таким образом, повышению служебной активности слушателей, их усердия на занятиях, а следовательно, и более глубокому усвоению материала. Командование и партийный комитет прилагают дружные усилия для того, чтобы еще качественнее решать поставленные задачи по обучению и воспитанию слушателей, формированию у них научного марксистско-ленинского мировоззрения, активной жизненной и служебной позиции.

ОТ ИНСТРУКТОРА ЗАВИСИТ МНОГОЕ

(Обсуждаем статью
«Небо ошибок не прощает»)

Командир звена, инструктор — первый наставник молодых летчиков. От его добросовестности, методических навыков, педагогической мудрости во многом зависит становление воздушных бойцов, а следовательно, и безопасность полетов. О том, как повысить эффективность летного обучения, предотвратить предпосылки к летным происшествиям, размышляют авторы, приславшие в редакцию отклики на статью подполковника В. Антюфеева («Авиация и космонавтика», 1987, № 1).

КОГДА ЕСТЬ КОНТАКТ

Гвардии лейтенант А. ГОВОРОВ,
военный летчик третьего класса

К выполнению очередного полетного задания я готовился особенно тщательно. Да это и понятно: шло итоговое занятие, и предстояла проверка моей техники пилотирования.

В инструкторской кабине занял место офицер О. Державин. Олега Анатольевича в нашем полку знают как мастера боевого применения, отличного пилотажника, командира требовательного и вместе с тем душевного, отзывчивого. Один из летчиков сказал о нем так: «Побольше бы таких инструкторов, и лейтенанты в два раза быстрее вставали бы на крыло, причем без предпосылок к летным происшествиям».

И вот наша спарка в начале взлетно-посадочной полосы. За несколько секунд до включения форсажа я почувствовал, что волнение улеглось, значит, смогу качественно выполнить полетное задание. Предстояло пройти по маршруту, потом в зону на пилотаж. Еще перед вылетом мы с проверяющим детально обговорили порядок моих действий. Спокойный, деловой тон, четкие немногословные уточнения деталей вылета способствовали взаимопониманию, хорошему боевому настрою. Примечательна одна деталь. Олег Анатольевич так повел беседу, что мне показалось, будто мы поменялись ролями: не он, а я выступаю в качестве проверяющего.

Но все это было до старта. В воздухе же не до эмоций. Нужно быть предельно собранным. Выполняя вираж на форсаже, переворот, петлю, полупетлю, старался действовать как можно точнее. И что самое удивительное — почти не чувствовал за спиной инструктора. Только на вертикальных фигурах проверяющий иногда подсказывал:

— Держи, держи...

А потом пауза. При выполнении петли снова:

— Подбери... хорошо.

И никаких разносов, накачек, нравоучений. Оценку за полет я тогда получил высокую, хотя не обошлось и без некоторых замечаний, которые воспринял как искренний, добрый совет старшего товарища, опытного летчика. Не случайно этот полет, очень непростой по содержанию, принес мне ощущение праздника, явился моральным стимулятором в боевой учебе.

За мою не очень большую летную жизнь у меня было несколько инструкторов. Хочу им сказать большое спасибо за науку. Но таких наставников, как Олег Анатольевич Державин, я до этого не встречал. Прав мой сослуживец, сказав, что от инструктора в первую очередь зависит как становление воздушного бойца, так и «платформа» безопасности полетов.

Есть у меня инструктор и здесь, в эскадрилье. Это капитан Е. Корнеев. Летчик он прекрасный, многому учусь у него. Евгений Викторович учит толково, доступно, убедительно, помня о том, что порой резкое слово, пренебрежительные жесты вызывают в душе обучаемого невольный протест, недоумение. А это мешает сосредоточиться, объективно оценить свои действия, подумать, как не допустить промахов в следующем полете. Сказать, что у нас с Евгением Викторовичем нет должного рабочего контакта, я не могу. Мы стремимся работать так, чтобы он был еще прочнее.

ЭТО НЕ ПРОСТО РАБОТА

Майор В. ХОХЛОВ
военный летчик первого класса

Мне вполне понятны чувства и переживания молодых летчиков, начинающих свой путь в авиации. Ведь, кажется, совсем недавно сам был в таком положении. Случалось, и на своих инструкторов обижался. Но тут следует сказать об одном важном, на мой взгляд, обстоятельстве. Труд инструктора очень нелегко. Ведь ему приходится отвечать не только за себя. Выпуская летчика в полет, он искренне хочет, чтобы у того все было хорошо, чтобы он любил свою профессию, гордился ею, стал надежным защитником Родины.

Вот с этой точки зрения и надо, думается, оценивать работу того, кто занимает место в задней кабине учебно-боевого самолета. Ведь инструктору, как и любому человеку, свойственны и волнение, и переживания, и даже ошибки. Другое дело, как он с ними справляется.

Сужу об этом на примере моего первого в боевом полку инструктора капитана В. Михайлова, зрелого воздушного бойца, надежного старшего товарища. Он никогда не кичился своими знаниями, умением, был в обращении прост, задушевен, заботлив. Мы, молодые летчики, чувствовали себя за его спиной, как за каменной стеной, знали — у него можно многому научиться. Не случайно наше звено вскоре стало лучшим в полку. И что очень важно — летали мы без предпосылок к летным происшествиям.

Конечно, бывали и ошибки. Но никто из нас ничего не утаивал. С Валерием Александровичем, который был гораздо старше нас, делились своими бедами и радостями, как с другом. Такие взаимоотношения с командиром звена помогали нам избегать существенных ошибок в воздухе.

Хочу подчеркнуть следующее. Капитан Михайлов не был таким добродушным дядей, который в любом случае только ободряюще похлопывал по плечу. Наш командир строго спрашивал за недисциплинированность, лень, нечестность, безынициативность. Тем самым способствовал быстрейшему нашему становлению не только как летчиков, но и как порядочных, преданных делу людей.

Прошло время, и мне доверили звено. В него входили лейтенанты, недавно закончившие училище. Началась напряженная боевая учеба. Во время первых полетов в качестве инструктора чувствовал себя не очень уютно в задней кабине — привык к боевому самолету. Вначале придерживался методики Михайлова — до грубых ошибок не допускал, но и ручку управления по всякому поводу не забирал. Старался наладить прочный контакт и взаимопонимание с подчиненными.

Честно говоря, поначалу приходилось трудно. Особенно когда переучивались на новую для нас технику, а летали на старых спарках. Вот тут-то роль инструктора и стала ключевой. Она сводилась ко многим факторам, и все же главным из них был человеческий. Не дать людям самоуспокаиваться вовремя предостерегать их от ошибок, следить за соблюдением особенностей пилотирования нового самолета, требовать документов, регламентирующих безопасность, — справиться с этим мне помогла индивидуальная работа с подчиненными.

Уверен, что командир звена должен быть не только высококлассным летчиком, но и хорошим педагогом, в какой-то мере даже психологом. Этого требует наш труд.

«НОРМАЛЬНО» — КРИТЕРИЙ ЗЫБКИЙ

Майор К. БОРИСОВ,
военный летчик второго класса

— Разрешите получить замечания? — спросил молодой летчик В. Кистерный инструктора, едва тот спустился по стрелке на бетонку.

— Нормально, летать можете, — ответил офицер и зашагал в сторону высотного домика.

Виктор растерянно смотрел ему вслед и недоуменно размышлял: «Летать можете... А как? Хорошо ли, плохо ли? Да нет, раз сказал «нормально», значит хорошо...»

Но такие слова конечно же хотел он услышать от опытного воздушного бойца. Контрольный полет Кистерный выполнял после длительного перерыва, и, естественно, ему хотелось более подробно узнать мнение о своих действиях в воздухе. И на каком этапе он поступал так, как того требовала воздушная обстановка, какой из элементов задания был выполнен чище другого и почему? Тем более что он чувствовал в воздухе скованность, излишнюю напряженность.

Разумеется, летчик и сам мог проанализировать свои действия, сверить их с данными средств объективного контроля. Но можно ли при этом добиться максимальной эффективности разбора, если к тому же учесть, что Кистерный еще малоопытный летчик. Молодому авиатору, как никому другому, нужен дельный совет старшего товарища, предметный анализ действий в воздухе.

«Надо будет подробней расспросить о полете командира летана», — решил летчик.

— Как контрольный слетал? — спросил его подошедший адмокашник.

— Честно говоря, толком не знаю, — признался Виктор.

— Брось скромничать, — товарищ дружески хлопнул его по плечу. — Сам слышал, как инструктор сказал командиру эскадрильи, чтобы тот планировал тебе самостоятельный вылет.

— Серьезно? — не поверил летчик.

— Вполне. Вот в классе командир плановую таблицу на завтра составляет.

И точно: против своей фамилии Виктор увидел знакомый знак, означающий самостоятельный вылет в зону. Все сомнений моментально развеялись.

...Получив разрешение руководителя полетов, Кистерный выполнил взлет. Заняв пилотажную зону, доложил об этом в КДП и приступил к выполнению задания. Забегая вперед, скажу, что успешно справиться с ним ему в тот раз не удалось. Летчик не смог четко выдержать режим полета. «Гонимая» за стрелками приборов, упустил из поля зрения контроль за воздушной обстановкой и сохранением места в зоне.

После посадки по материалам средств объективного контроля были выявлены и другие ошибки: линии сарппрограмы зафиксировали превышение углов крена и тангажа при выполнении фигур пилотажа, увеличение перегрузки, поступательной и вертикальной скоростей больше допустимых. Командир эскадрильи, анализируя полет, спросил Кистерного: — Как же это вы умудрились допустить столько оплошностей?

В ответ летчик лишь недоуменно пожал плечами. И его можно понять. Раньше за подобные упражнения получал лишь хорошие оценки, поэтому были все основания считать, что он достаточно полно овладел навыками в пилотировании боевой машины. В чем же тогда причина столь странной метаморфозы?

Видимо, не последнюю роль в ошибках сыграл контрольный вылет, а вернее, отсутствие детального анализа действий летчика инструктором после выполнения задания. Проявляя навыки Кистерного в управлении истребителем, инструктор ограничился только одним-единственным контрольным вылетом, да и то без подробного разбора его действий. Наставник не учел, что наиболее характерными ошибками молодых летчиков после перерывов в полетах являются, как показывает опыт, напряженность и скованность, нарушение последовательности распределения внимания по приборам. Последнее и приводит к отклонениям в выдерживании заданного режима полета.

Практика летной работы свидетельствует, что подобные оплошности в одном контрольном полете устранить нельзя, значит, и невозможно восстановить утраченные навыки. Наиболее опытные инструкторы, владеющие передовой мето-



Член методического совета части военный летчик-снайпер подполковник А. Пономарев дал путевку в небо многим молодым летчикам. Опытный инструктор умело учит подчиненных, воспитывает у них дисциплинированность, личную ответственность за качество и конечные результаты ратного труда. За успехи в освоении новой авиационной техники, эффективное обучение и воспитание личного состава коммунист А. Пономарев награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Фото И. КУЗНЕЦОВА.

дикой обучения, в таких случаях планируют летчику, учитывая его индивидуальные особенности и уровень подготовки, один или несколько контрольных вылетов. А затем, детально проанализировав действия обучаемого, дают право на самостоятельный вылет.

Конечно, при таком подходе к делу несколько замедляется темп продвижения по программе освоения авиационного комплекса. Но и многое выигрывается. Молодой летчик входит в строй, образно выражаясь, не на «сверхзвуке», а постепенно — в течение нескольких летних смен, проводимых в соответствующих погодных условиях днем или ночью. Таким образом, исключается формализм в его подготовке, на более высокий уровень поднимается выучка, повышается безопасность полетов и уменьшается вероятность повторения типичных ошибок. А если к этому добавить, что потеря обретенных навыков будет тем ощутимее, чем неустойчивее эти самые навыки, то вывод о целесообразности данного метода выглядит вполне убедительным.

Здесь, пожалуй, можно поставить точку, если бы не одно обстоятельство. Почему инструктор глубоко не вник в подготовку летчика к очередному вылету? Дело в том, что Кистерный не был его подчиненным. Ситуация сложилась такова: командир звена, которому подчинен офицер, находился в отпуске, и, чтобы ввести летчика в строй, комзэк поручил слетать с ним другому товарищу, имеющему допуск к инструкторским полетам. К сожалению, наставник не сумел проявить должной ответственности.

Принятое инструктором скороспелое и необъективное решение поставило под угрозу безопасность полетов, выбило из колеи летчика Кистерного, которому пришлось затратить немало усилий, чтобы обрести былую уверенность. Вот и получается, что абстрактная оценка «нормально» не такая уж и безобидная. Она порождает благодушие, самоуспокоенность и, как результат, приводит к грубым ошибкам, сказывается на безопасности полетов. И наоборот, если командир звена после каждого вылета делает объективный анализ действий обучаемого, не оставляя без внимания малейших шероховатостей в технике пилотирования, успех не заставит себя долго ждать. Об этом следует помнить всегда.



НАСТРОЙ НА ДЕЛА

Активный помощник и надежный резерв партии, комсомол своей героической историей, ратными и трудовыми свершениями сегодняшних дней подтвердил, что по праву носит имя великого Ленина. Как отмечалось на XX съезде ВЛКСМ, нет такого участка коммунистического строительства, где бы комсомол не прославил себя самоотверженным служением Отчизне.

К своему высшему форуму комсомольские организации ВВС подошли еще более окрепшими в организационном и политическом отношении. Как и все воины Советских Вооруженных Сил, молодые воины-авиаторы единодушно поддерживают внутреннюю и внешнюю политику КПСС, Советского правительства, меры обеспечения безопасности СССР и стран социалистического содружества, глубоко сознают значение вооруженной защиты социалистических завоеваний, личную ответственность за выполнение патриотического и интернационального долга в условиях возросшей агрессивности реакционных кругов империализма.

Сейчас важнейшей задачей организаций ВЛКСМ является воспитание беспредельно преданных Коммунистической партии, мужественных и умелых защитников Родины, настоящих патриотов, интернационалистов. Нацеленность с учетом перестройки на конкретные практические дела, на обеспечение личной примерности каждого члена ВЛКСМ в боевой и политической подготовке, в социалистическом соревновании, дисциплине, утверждение в воинских коллективах атмосферы дружбы, сплоченности, живой, подлинно молодежной обстановки — вот круг забот комсомольских организаций Военно-Воздушных Сил.

Каждый день боевой учебы наполнен примерами самоотверженного отношения воинов-авиаторов к ратному труду, к порученному делу. С большим старанием они совершенствуют свое профессиональное мастерство в небе и на земле, выполняя ленинский завет, учатся военному делу настоящим образом. Все весомее вклад молодежи в повышение



боеготовности частей и подразделений, укрепление дисциплины и уставного порядка. Набирают силы хорошие начинания. Например, много добрых и полезных дел осуществлено в рамках молодежного движения «Учебной базе — комсомольскую заботу!» в коллективе, где комсомольским вожаком офицер В. Коваленко. Здесь родилось немало ценных рационализаторских предложений. Комсомольцы изготовили различные тренажеры, приборы, приспособления, которые способствуют повышению качества боевой выучки воинов, интенсификации учебного процесса.



Горячо поддержали почин «Новой технике — новый уровень ее освоения» комсомольские организации, руководимые офицером В. Ульяновым. Молодые авиаторы успешно осваивают сложные авиационные комплексы, учатся эффективно решать задачи в обстановке, максимально приближенной к боевой.

В комсомольских организациях, где работает делегат XX съезда ВЛКСМ офицер А. Кисляк, широкий отклик нашла инициатива «Все учебно-боевые задачи выполнять с ответственностью фронтовиков». Здесь практикуются вылеты за героев-однопольчан, перекличка фронтовых дней с сегодняшними днями боевой учебы. В целом же это молодежное начинание помогает растить настоящих воздушных бойцов, высококлассных специалистов.

И таких примеров немало. Во многих частях и подразделениях ВВС члены ВЛКСМ выступают с интересными и деловыми предложениями, инициативами, которые приносят конкретную, весьма ощутимую пользу. Четко определена их конечная цель: в совершенстве владеть вверенной техникой и оружием, настойчиво учиться тому, что необходимо на войне, крепить дисциплину, организованность.

Но каким бы призывным, содержательным ни был по-

чин, он может остаться только звонкой фразой, если не будет подкреплен определенной организаторской, идеологической работой комсомольского актива, направленной прежде всего на повышение личной ответственности каждого комсомольца за порученное дело, освоение своей специальности. В первую очередь это относится к комсомольским вожакам.

Энтузиастом, человеком с



ответственным, душой болеющим за дело, умелым организатором зарекомендовал себя делегат XX съезда ВЛКСМ старший лейтенант А. Горлаков (на верхнем снимке). Его всегда отличают жажда общения с молодыми авиаторами, инициатива, вдумчивый подход к решению назревших проблем. Особое внимание офицер уделяет тем комсомольцам, кто испытывает трудности в профессиональном становлении, не полностью выполняет социалистические обязательства, не проявляет общественно-политической активности. На решение таких конкретных воспитательных задач он ориентирует и молодежных активистов.

Поменьше пышных фраз, побольше простых, будничных дел — этот ленинский завет стал девизом перестройки жизни комсомольской организации в целом. Скажем, такой вопрос, как повышение технического знания специалистов. Голыми лозунгами и призывами его не решить. Это понимал Горлаков, другие активисты. Поэтому решение задачи подкрепили материально, организационно, идеологически.



ГЕРОИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ

Несомненный интерес у авиационного читателя вызовет выпущенная издательством «Наука» книга*, в которой отражен один из важнейших периодов в истории советской военной авиации — от ее зарождения до начала Великой Отечественной войны. Освещая заботу В. И. Ленина о создании Красного Воздушного Флота, мероприятия Коммунистической партии по материально-техническому оснащению нашей авиации, подготовке летных, инженерно-технических кадров, работу конструкторских коллективов, автор на богатом фактическом материале убедительно показывает, как создавалась и крепла советская военная авиация, осуществлялось ее строительство и совершенствовалось боевое применение в эти годы.

Со времени опубликования ряда работ, в которых раскрывалась довоенная история советских ВВС, прошли годы. За это время далеко вперед продвинулась отечественная военно-историческая наука, накоплено много новых материалов. Автор широко использует их в своей монографии. Это позволило ему углубить, расширить, а в ряде случаев по-новому осветить отдельные моменты.

Книга состоит из глав: «Рождение и боевое крещение», «Переход на мирное положение», «Страна расправляет крылья», «На пороге войны». Их содержание пронизывают ленинские идеи, его руководящие указания по вопросам строительства советской авиации, которые нашли свое дальнейшее развитие в политике Коммунистической партии, в ее повседневной практической деятельности по совершенствованию боевого потенциала ВВС.

С ноября 1917 по июнь 1941 года на каждом из своих съездов так или иначе партия обсуждала проблемы строительства отечественной авиации, пути ее развития и использования в мирных и военных целях. Принципиальные проблемы укрепления Воздушного Флота нашей страны, подчеркивает автор, решались также на Всесоюзных партийных конференциях, Пленумах Центрального Комитета и заседаниях Политбюро ЦК. Руководствуясь политической линией партии, постоянно занимался строительством авиации Совет Народных Комиссаров СССР. Указания партии и правительства конкретизировались и разрабатывались Советом Труда и Обороны, Госпланом, ВСНХ. Большую работу, направленную на развитие и укрепление авиации, проводили Народный комиссариат по военным и морским делам (с 20 июня 1934 года — Наркомат обороны СССР), Реввоенсовет СССР, наркоматы, ведавшие производством авиационной техники, Управление (с 1939 года — Главное управление) Военно-Воздушных Сил.

Благодаря неустанной заботе партии о кадрах военной авиации было выращено немало талантливых командиров и начальников, которые внесли заметный вклад в строительство ВВС, боевое применение самолетов всех классов и назначения. Среди них — Ф. Астахов, Н. Васильев, П. Межераяв, И. Спатарель, А. Ширинкин и другие. Они пользовались у красноармейцев большим авторитетом прежде всего потому, что сами являлись хорошо подготовленными боевыми летчиками, отважными воздушными бойцами, летали на выполнение самых ответственных заданий.

Советские авиаторы в те годы применяли в боевой практике вылеты одиночных самолетов и групп, нанесение ударов с различных высот, штурмовые действия, лобовые атаки. Как отмечает автор, большая заслуга в разработке основ тактики авиации принадлежит А. Сергееву, Н. Яцук, А. Лапчинскому, М. Строеву и другим авиационным командирам и начальникам. Широко использовалась авиация для ведения пропаганды и агитации, распространения среди трудящихся России и других стран идей мира, демократии и социализма.

Совершенствование системы подготовки авиационных кадров в годы первых пятилеток шло в направлении увеличения числа военно-учебных заведений, улучшения планирования боевой подготовки, рационализации методов обучения авиаторов. Благодаря этому Военно-Воздушные Силы, несмотря на большой размах формирований, располагали хорошо подготовленными командно-политическими и летно-техническими кадрами.

В книге подчеркивается, что развертывание новых формирований ВВС проводилось весьма энергично. Однако до начала Великой Отечественной войны намеченные мероприятия провести удалось только частично. Учитывая сложность международного положения, партия и правительство, военное командование максимум внимания уделяли наиболее опасным участкам нашей границы.

В предвоенные годы происходило постепенное перерастание ВВС из рода войск в вид Вооруженных Сил. Решающими обстоятельствами, обусловившими этот переход, отмечает автор, явились создание сильной боевой (бомбардировочной, штурмовой и истребительной) авиации, сведенной в крупные организационные формы, способность ВВС к самостоятельным действиям широкого масштаба. Военно-Воздушные Силы стали мощным мобильным видом Вооруженных Сил СССР.

Великая Отечественная война подтвердила дальновидность советской авиационно-технической политики, высокий уровень авиационной науки и техники, мощь отечественной авиационной промышленности, зрелость школы самолетостроения, правильность и научную обоснованность системы подготовки авиационных кадров. Наши ВВС как мощный вид Вооруженных Сил оказали существенное влияние на ход и исход не только отдельных операций, но и войны в целом.

К сожалению, в публикации допущено несколько опечаток в «Указателе имен», есть отдельные разночтения и в некоторых главах.

* Шумихин В. С. Советская военная авиация. 1917 — 1941. Ответственный редактор А. Е. Боровых. — М.: Наука, 1986. — 288 с. — 1 р. 20 к.

В подразделениях прошли комсомольские собрания, заседания бюро ВЛКСМ, беседы. В результате каждый комсомолец знал, что от него требуется, что и как он должен сделать для повышения личной мужички. Особое внимание авиаторы обратили на совершенствование учебно-материальной базы: частично переоборудовали классы, изготовили новые наглядные пособия, схемы. Помимо плановых занятий, которые проводятся в части, по инициативе комитета и бюро ВЛКСМ в подразделениях стали проводиться дополнительные консультации. Укрепились дружеские отношения более опытных товарищей над новичками. Чаще стали проводить технические мероприятия, конкурсы на звание лучшего по профессии. Горланов учил своих помощников-активистов видеть весь коллектив в целом и каждого молодого авиатора в отдельности.

Сейчас командование отмечает: техническая подготовка авиационных специалистов значительно повысилась. И в этом большую роль сыграла организация ВЛКСМ, руководимая офицером А. Горлановым. Однако сделать предстоит еще многое, поэтому комсомольские активисты настраивают себя на целеустремленный поиск новых форм и методов работы.

Личная примерность комсомольского вожака. В чем она выражается? У делегата XX съезда ВЛКСМ курсанта Чернышова высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола А. Токарева (на снимке внизу) ответ на этот вопрос вызывает затруднений: быть первым в учебе, службе, общественной работе, вести за собой товарищей. Артем учится на третьем курсе. По большинству предметов имеет отличные и хорошие оценки. Он первым вылетел самостоятельным пилотом, а в прошлом году имел налет более ста часов.

Токарев — комсгруппорг учебной группы. В этом небольшом воинском коллективе сложилась обстановка здорового соперничества, требовательности и взаимопомощи. Деловые, морально-политические качества комсомольского вожака позволяют ему быть настоящим лидером в коллективе. А в молодежной среде пример лидера многое значит. Подтверждением сказанному является то, что большинство курсантов группы успешно усваивают учебную программу, в коллективе на должном уровне дисциплина, организованность.

«Профессию летчика любит, летает уверенно, смело... Задает активную жизненную авиацию, у товарищей пользу-

ется заслуженным авторитетом». Это строки из комсомольской характеристики на капитана Р. Исмагилова (на снимке справа). В 1980 году после окончания Качинского высшего военного авиационного училища летчиков имени А. Ф. Мясникова он прибыл в боевой полк. На первых порах молодой авиатор столкнулся со многими трудностями. Но выработанное еще в курсантские годы умение преодолевать их, настойчивость, развитое чувство ответственности помогли ему быстро встать в строй воздушных бойцов.

Шло время. Молодой летчик приобрел опыт, шлифовал профессиональное мастерство. И когда достиг должного уровня подготовки и почувствовал уверенность в своих силах, подал рапорт с просьбой направить его в состав ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан. Там, в ДРА, раскрылись его лучшие бойцовские качества. Исмагилов совершил более двухсот боевых вылетов. Каждый из них был сопряжен с трудностями, риском, но летчик успешно выполнял все порученные задания. Наградой ему стали орден «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, знак ЦК ВЛКСМ «Воинская доблесть».

Сейчас секретарь комсомольской организации эскадрильи военных летчиков первого класса капитан Р. Исмагилов передает боевой опыт товарищам, напряженно учится сам. Усилия организации ВЛКСМ он направляет на решение главной задачи — повышение боеготовности подразделения.

Подавляющее большинство молодых авиаторов правильно понимают комсомольский долг, верно определили свое место и свою роль в борьбе за укрепление боевой мощи Военно-Воздушных Сил. Но, как подчеркивалось на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС и XX съезде ВЛКСМ, время, в которое мы живем, требует от каждого еще большей энергии и отдачи. И конечно же, молодежь, заинтересованная в перестройке, должна мыслить по-новому, действовать по-новому, добиваться новых качественных изменений во всем и везде.

XX съезд ВЛКСМ нацеливает комсомольские организации авиационных частей и подразделений на перестройку и ускорение в работе, преодоление инертности, формализма и заорганизованности там, где они есть, мобилизует усилия каждого воина-комсомольца на успешное решение задач, стоящих перед ВВС, на достойную встречу 70-летия Великого Октября.

Вылет на рассвете

(Рассказ-быль)

С. ЛИСИЦКИЙ,
член Союза писателей СССР

В ту короткую летнюю ночь молодой краснолет Николай Васильченко долго не мог уснуть: ворочался с боку на бок на жестких нарах, пальцы помимо его воли крепко сжимались в кулак. Казалось, и сейчас он чувствовал в разгоряченной ладони ручку управления аэропланом, изо всех сил старался отдать ее от себя.

...«Ньюпор» наконец стал энергично снижаться. Тяжелый белогвардейский «хэвиленд», неповоротливо описав полувираж, пытался уйти из-под обстрела и скрыться за линией фронта. Васильченко уже хорошо видел его хвостовое оперение и старался как можно быстрее сократить расстояние между машинами. Еще миг — и серые плоскости «хэвиленда» попадут под его меткий огонь. Патроны Николай почти не расходовал, а вот горючего осталось мало. Поэтому оказаться за линией фронта было рискованно: можно и недотянуть обратно. Да и заградительный артобстрел опасен. Стоит только «хэвиленду» перевалить на свою сторону, и тут же ударят вражеские зенитки.

Васильченко готов был открыть огонь, но дальность пока великовата. Он ждал. Рука почти заняла на гашетке, глаза внимательно следили за полетом «хэвиленда». Вот настал удобный момент, и летчик дал длинную пулеметную очередь, потом еще и еще. И только после четвертой от самолета противника отделились обломки хвостового оперения. Вражеская машина резко пошла на снижение, однако перетянула на свою территорию. А Николай сделал крутой разворот и взял курс на аэродром. «Успел уйти, — с досадой подумал он и упрекнул себя: — Вот что значит упустить время!..»

На рассвете следующего дня взлетели втроем: начальник авиагруппы И. Спатарель, В. Вишняков и он, Николай Васильченко. Солнце еще не взошло. Земля тонула в белесой дымке. Сквозь нее слабо просматривались вспышки, вырывающиеся из орудийных стволов батарей, которые вели огонь по Каховке.

В то августовское утро 1920 года Днепр заполнили лодки, плоты, понтоны, паромы. Красноармейцы 52-й дивизии, в основном латышские стрелки, переправлялись на левый берег, где уже разворачивались горячие бои с войсками интервентов и Врангеля. Южнее Корсуньского монастыря части Красной Армии держали оборону и готовились перейти в контрнаступление, которое предполагалось начать от Херсона до Никополя.

Васильченко заметил, как Иван Константинович Спатарель слегка качнул крыльями — подал условный сигнал. Значит, обнаружены вражеские самолеты. Вскоре впереди действительно увидел двенадцать «хэвилендов». Вовремя заметил их командир. Тут же он выполнил разворот для атаки. Васильченко последовал за Спатарелем и после перестроения оказался впереди боевого порядка. Ему и следовало начать атаку.

Вслед за Васильченко в бой вступил Вишняков. Неразвротливые «хэвиленды» начали медленно разделяться на группы. Одни направились к левому берегу, а другие стремились прорваться к переправе. Им преградил путь Спатарель, а Васильченко тем временем преследовал ведущего. Закончив разворот, Николай отдал ручку управления от себя — «ньюпор» стал быстро терять высоту. Уже отчетливо были видны лица пилота и летнаба. Васильченко заметил, что летнаб склонился через борт кабины и смотрит вниз. Видимо, прицеливается, готовясь сбросить бомбы. Николай выбрал удачный момент и дал короткую пулеметную очередь. Но она прошла рядом с самолетом. Промазал! Утешало одно: помогая противнику точно сбросить бомбы на цель.

Вот ведущий вражеской группы, чувствуя нависшую опасность, скользнул вниз. На какие-то доли секунды Васильченко потерял его из виду, но вскоре их пути снова сошлись. Самолеты сблизилась... Огонь! На этот раз Николай вел стрельбу

короткими очередями, стремясь поразить кабину. После одной такой очереди летчик-наблюдатель вскинул голову и тут же провалился вниз. Его пулемет замолчал. Так Васильченко одержал первую победу в воздушном бою.

Предстоял новый вылет. Красные летчики подняли свои машины в небо. Васильченко цепко держался ведущего, зорко осматривал небо. «Хэвиленды» на этот раз первым заметил Василий Вишняков. Они шли, прикрываясь редкими облаками внезапно наплывшими во второй половине дня. Васильченко тоже вовремя увидел противника. По привычке быстро пересчитал темные силуэты, стараясь разглядеть их как можно лучше: шесть! Снова численное преимущество на стороне врага...

Атака краснолетов была стремительной. Васильченко и Вишняков энергично развернулись и вышли в хвост группы. Совпало так, что они одновременно открыли огонь по одному и тому же «хэвиленду». Пилот его пытался уйти, искусно маневрировал, но машина вдруг густо задымилась. Остальные самолеты шарахнулись от нее в разные стороны. Поспешив сбросив бомбы, лишь бы освободиться от груза, они повалились на свой аэродром. Горящий «хэвиленд», описав дугу, пытался следовать за ними, но недотянул до линии фронта и взорвался в воздухе.

Ни Вишняков, ни Васильченко не думали выяснять, чья очередь оказалась роковой для белых. А Спатарель опять у что-то обнаружил, покачал крыльями, предупреждая своих ведомых.

Летчики любили Ивана Константиновича за искренность, доброту, были глубоко привязаны к нему. Спатарель да в критические минуты боя был спокоен, смел, расчетлив. А о его беспредельной преданности рабоче-крестьянскому делу и говорить не приходилось.

Звено Спатареля перелетело через Днепр на противоположную сторону. А там — скопление войск противника: полным ходом шла разгрузка обозов. Солдаты в цветных фуражках перетаскивали тяжелые ящики и мешки... «Марковцы и др. довцы! Старые знакомые», — подумал Васильченко, вспоминая как месяца два назад бомбили их на перекопских укреплениях.

Тем временем ведущий группы уже выполнил разворот, снизился и пошел на бреющем. За ним устремились Вишняков и Васильченко.

Первые же пулеметные очереди вынудили белогвардейцев залечь. Окопы и траншеи застрелили фуражками. Николай старался пройти как можно ниже над траншеями. Дрожа стучал пулемет, поливая свинцом ошеломленного врага.

В следующем заходе Васильченко увидел несколько взрывчатых баков, рядом с ними небольшую цистерну. «Спирт горючее», — мелькнула мысль. Он моментально зажал ручку управления между колен, выдернул предохранительную чеку и сбросил бомбу на цель. Восьмикилограммовая бомба упала правда, неточно, метрах в двадцати от баков, зато угодила в ящик со снарядами. Последовал мощный взрыв.

Возвращаясь на свой аэродром, Николай пережил несколько трудных минут, которые могли закончиться для него трагически. Еще пролетая над окопами и обстреливая противника из пулемета, он почувствовал перебои в работе мотора. И теперь самолет начал терять и без того малую высоту. Какое-то вот-вот зацепит колесами за брусстеры окопов. Рядом летчика энергично потянулось к сектору газа. «Неужто заглохнет?» — с тревогой думал пилот.

А в сторону снижавшегося аэроплана уже бежали белогвардейцы с карабинами и винтовками наперевес. Летчик храбро и смело перемещал сектор. Мотор все-таки набрал нужные обороты, и самолет взмыл над головами изумленных белогвардейских солдат.



...К вечеру тяжелые свинцово-серые тучи нависли над Днепром. С каждой минутой становилось все темнее и темнее. Вот в беспокойном небе вспыхнула молния. Затем раздалась глухая раскаты грома. А спустя несколько минут упали крупные дождевые капли. В этот момент к летчикам подъехала автомашина. Из нее вышел представитель штаба.

— Как пройти к начальнику авиагруппы? — спросил он.

Николай Васильченко кивнул в сторону Спатареля, который разговаривал со Скаубитом.

— Порученец командующего Правобережной группой войск, — представился незнакомец и вручил Ивану Константиновичу пакет.

Спатарель внимательно посмотрел на молодого военлета: — Давай, действуй! Но если на пути будет гроза, приказываю вернуться. Ясно?

— Ну и ну, самое время для вылетов!

— Разрешите мне слетать? — обратился к нему Васильченко.

Спатарель внимательно посмотрел на молодого военлета: — Давай, действуй! Но если на пути будет гроза, приказываю вернуться. Ясно?

— Так точно, — четко ответил Васильченко.

Развернув на столе полевую карту, командир уточнил боевое задание. Он знал, что командующего беспокоит, удержат ли наши войска каховский плацдарм на левом берегу Днепра. Следовало определить противостоящие им силы белогвардейцев.

— Значит, так. Маршрут следования: Корсунский монастырь — Борислав. — Спатарель строго посмотрел на Васильченко: — Требую соблюдать осторожность. В бой не ввязываться. Что такое воздушная разведка, полагаю, знаешь.

Третий раз поднялся в небо Николай в этот день. Короткий дождь, прибыв пыль, скоро прекратился. Мотор еще не успел остыть, так что его не долго пришлось прогревать. Спустил несколько минут истребитель был в воздухе.

Летчик, прощупывая взглядом местность, наконец заметил внизу колонны пехоты и конную артиллерию, а впереди, километрах в двух, кавалерийские части. За плечами всадников торчали стволы карабинов, отливали желтизной аккуратно направленные медью шашки. Было ясно: командование белых отводило свои войска вниз по Днепру, чтобы создать угрозу нашему правому флангу.

Васильченко должен был определить численность вражеских войск. С артиллерией это сделать было проще: около полусотни пушек. Труднее с конницей и пехотой. Подсчет тут можно произвести лишь на глазок. Николай еще раз пролетел над колонной противника, то предусмотрительно поднимаясь, чтобы не быть сбитым, то снижаясь, когда опасность отступала. Главное, ему удалось узнать, что наши удерживали важный плацдарм.

«Ньюпор» дважды прошел на бреющем полете над позициями своих войск, покачал им крыльями в ответ на взлетавшие в воздух буденовки и фуражки красноармейцев.

На свой аэродром Васильченко возвращался уже в сумерках. Садиться пришлось в полумраке. Едва спустился из кабины на крыло, как к нему поспешили люди. Кто-то крикнул:

— Скорее, командир ждет!

В штабе красноармейца встретил командующий Правобережной группой войск Эйдеман. Он поднялся из-за стола и направился к Васильченко.

— Расскажите, что там происходит.

— Товарищ командующий, под Каховкой сосредоточиваются крупные силы пехоты и конницы белых, а также десять артиллерийских батарей...

Лицо Роберта Петровича посуровело. Затем Эйдеман строго спросил:

— А как держатся наши?

— Плацдарм в наших руках. Но отдельные отряды, по-моему, начали отступать к Каховке.

— Не отступать, а отходить на заранее подготовленные позиции, — недовольным голосом поправил его командующий. — У врага численное превосходство. — Эйдеман повернулся к карте, долго рассматривал ее молча, а потом, словно сам с собою размышляя, вполголоса произнес: — Наше командование делает все возможное, чтобы удержать занимаемые позиции. Для этого подтянуты объединенные отряды конницы, дивизионы тяжелой артиллерии, развернулась и заняла оборону только что прибывшая 51-я дивизия Блюхера, а Центральная авиагруппа Павлова передислоцировалась на правый берег и активно поддерживает наземные войска... Нам надо выстоять во что бы то ни стало!

Когда Васильченко вышел из штаба, Эйдеман снова склонился над картой. Теперь, располагая надежными разведанными, он, опытный командир, мог лучше определить замысел противника. Ясно, что корпуса белых генералов Барбовича и Слащева попытаются предпринять одновременное наступление на Каховку: один с северо-востока, а другой с юга. Конечно, они постараются любой ценой отрезать наши дивизии от переправ, чтобы затем окружить их и уничтожить.

В последующие дни все произошло именно так, как и предполагал командующий фронтом. Врангелевские генералы действительно одновременно перешли в решающее контрнаступление. Но закончилось оно для них совсем не так, как было задумано. Каховский оборонительный пояс оказался для белых полной неожиданностью. И в этом была немалая заслуга красных военных летчиков.

Авиагруппы И. Павлова и И. Спатареля действовали решительно и дерзко. Они парализовали действия белогвардейской авиации, тем самым лишили противника воздушной разведки. В итоге августовское контрнаступление врага провалилось. В гневе Врангель отстранил генерала Слащева от командования корпусом.

Вечером перед тем, как пойти на отдых, Спатарель собрал летчиков и сказал:

— Завтра решающий день. Враг предпримет все, чтобы уничтожить мост. Если мы не сумеем сохранить переправу, на том берегу наши долго не продержатся. Тяжело им придется. А у нас практически исправных всего только три машины. Мотористы делают все возможное для ввода в строй остальных самолетов. Так что прошу соблюдать осмотрительность во всем, беречь технику. А пока будем решать задачу минимальными силами. Главное, не допустить к переправе ни один вражеский самолет.

Утро 12 августа выдалось ветреным. Заря едва проклюнулась, а личный состав уже прибыл на аэродром. Команды на взлет долго ждать не пришлось. И вот уже «ньюпоры» в воздухе.

Из кабины своего самолета Васильченко посмотрел вниз. Под крылом распласталась широкая лента Днепра. Мост по середине реки был поврежден. Здесь теперь можно было переправляться только по дощатому настилу, размещенному на понтонах. Вдали за Каховкой просматривалась гигантская подкова оборонительных рубежей: траншеи, землянки, окопы, брусчатки...

Вдруг со стороны восходящего солнца показались «хэвиленды». Они неторопливо выполнили разворот, стараясь точно выйти на переправу. Здесь их и встретили «ньюпоры». Завязался воздушный бой. Атаки следовали одна за другой. Наконец экипажи белых не выдержали, сбросили как попало бомбы и ушли на свою территорию.

«ПЕРЕСТРОЙКУ ПОНИМАЮ ТАК...»

Майор А. ТАРАБРИН



Майор Б. Перетяtko.

— Майор Перетяtko сейчас на аэродроме, — ответил на мой вопрос заместитель командира полка по ИАС и, улыбувшись, добавил: — Там его боевая позиция.

Из штаба полка направляюсь на стоянку. Порывистый ветер гонит горьковатый запах отработанного авиатоплива: специалисты только что закончили опробование двигателей.

Из кабины ракетноносца на бетонку спустился летчик. По его виду нетрудно определить: все в порядке, к состоянию материальной части претензий нет. Он что-то негромко сказал подошедшему к нему инженеру эскадрильи майору Б. Перетяtko и направился на СКП.

— Майор Твердохлеб, — перехватив мой взгляд, пояснил заместитель командира эскадрильи по ИАС, — командир отличного звена, первоклассный летчик, правофланговый соревнования в юбилейном году.

По тому, с какой гордостью майор Перетяtko говорил о своих боевых товарищах, о полетах, сразу чувствовалось: авиация — цель и главное содержание его жизни.

Да, со службой в авиации, с полетами у Бориса Георгиевича связано очень многое. Есть люди, судьбы которых как бы вмещают в себя судьбу поколения. По их скупым биографическим данным можно читать книгу жизни страны. Таким, думается, и является внук революционера, сын фронтовика майор Б. Перетяtko.

Рос и воспитывался он в большой дружной семье. Семеро детей было у родителей. На всю жизнь запомнил Борис рассказы матери о деде-революционере, сражавшемся за идеалы Октября. Да и отец, Георгий Федорович, прошел почти через всю Великую Отечественную. Имеет боевые награды, среди которых два ордена Красной Звезды. Орденом «Знак Почета» отмечен труд фронтовика в мирное время. Справедливый, рассудительный, он и детям привил любовь к труду, уважение к людям.

Отсюда у Бориса Георгиевича в характере трудолюбие, целеустремленность, верность избранному делу. И еще — честность и принципиальность. А единственное накопление — высочайший профессионализм, снижавший ему авторитет у сослуживцев. «Человек надежный, исключительно преданный делу» — так отзываются о нем однополчане.

...На летно-тактическом учении авиаторы действовали с полным напряжением сил. Четко выполняли учебно-боевые задания летные экипажи, своевременно готовили боевые

машины к вылетам техники самолетов. И тут на одном из самолетов подразделения по недосмотру специалистов появились перебои в работе двигателя. Дело осложнялось тем, что это произошло на полевом аэродроме. Требовалось срочно заменить ряд агрегатов силовой установки.

Майор Перетяtko не сомневался в технической выучке подчиненных. За их плечами немалый опыт эксплуатации техники в сложных условиях. Но среди специалистов были и молодые. Как-то они выдержат испытание в полевых условиях?

Память возвратила офицера к тем нелегким дням, когда он только что вступил в должность заместителя командира эскадрильи по ИАС. Тогда Борису Георгиевичу бросилось в глаза явное несоответствие между возможностями и делами специалистов инженерно-авиационной службы. Коллектив подобрался сильный, авиаторы в основном хорошо подготовленные. Но, как ни странно, в подразделении все же случались нарушения дисциплины, были и предпосылки к летным происшествиям по вине личного состава.

Проблема становления коллектива для офицера стала тогда основной. Не все ладилось сначала. Коммунист Перетяtko не дрогнул перед трудностями. За годы службы в его характере выработались и окрепли черты, столь необходимые офицеру-руководителю: профессиональная компетентность и командирская требовательность, умение ко всему подходить с партийных позиций и с государственной меркой.

А начал Борис Георгиевич с отстающих.

— Вас не беспокоит, что подразделение ваше на последнем месте в эскадрилье? — спросил однажды Перетяtko у старшего лейтенанта В. Самойленко после очередного подведения итогов соревнования.

— Беспокоит. Стараемся подтянуться, да не получается, — последовал ответ.

— Может быть, помочь? — предложил Борис Георгиевич. Офицер промолчал.

А помощь действительно была нужна. В этом Перетяtko убедился, когда побывал на одном из занятий, которое проводил старший лейтенант В. Самойленко. Объясняя материал, офицер не придерживался строгого плана, перескакивал с одного вопроса на другой. Видимо, поэтому подчиненные слушали его невнимательно.

Не проявлял Самойленко требовательности и в ходе ра-

В течение дня такие налеты противник предпринимал не единожды. Но красным летчикам каждый раз удавалось парировать его действия. Критическое положение сложилось в конце дня.

Перед закатом солнца, когда налета уже никто не ожидал, вдруг появились аэропланы белых. Что делать? Васильченко с Вишняковым находились в полете на разведку, совершая четвертый вылет за день. Третий самолет не был готов: его не успели еще заправить топливом. А к переправе уже приближалось семь «хэвилендов».

— К пулеметам! — послышалась команда.

Все бросились к своим огневым точкам. Первым сюда устремился комиссар В. Савин.

Самолеты противника подходили к переправе. А на ней возникла пробка: одна повозка перевернулась и лежала поперек моста, перекрыв путь остальным. «Хэвиленды» уже изготовились для бомбометания. Иван Константинович Спатарель в яростном бессилии сжал кулаки. В этот момент из-за облака

неожиданно вынырнул «нюпор» и бросился на самолет ведущего.

— Да это же Васильченко! Молодец, Коля! — закричали на земле.

А наш летчик попытался зайти «хэвиленду» в хвост. Но враг круто отвернул в сторону и пошел вниз. Замешательство ведущего передалось другим экипажам. Строй противника дрогнул, два самолета взмыли вверх и с высоты пытались атаковать «нюпор». Однако Васильченко ловко маневрировал между тяжелыми и малоповоротливыми самолетами, умело уходил от их огня. Свинцовые трассы прошивали воздух то справа, то слева от кабины.

Николай тоже обстреливал противника. Но тут на его аэроплане вдруг отказал пулемет. «Перекося», — догадался Васильченко. Пока устранил неисправность и уходил от огня в сторону, «хэвиленды» снова попытались выйти на боевой курс к переправе. И снова им путь преградил маленький «нюпор». Набрав высоту, Николай устремился на врага. Вы-

ты на авиатехнике. Вместо того чтобы строго потребовать нерадивых точного выполнения уставных положений, он той уговаривал их, иногда шел у подчиненных на поводу. Майор Перетяtko серьезно поговорил с молодым офицером. В беседе выяснилось, что Самойленко остро переживает неудачи, осознает, как не хватает ему твердых волевых жестов во взаимоотношениях с людьми.

— Уставной требовательностью отношений с подчиненными испортишь, — заметил заместитель командира эскадрильи ИАС. — А вот попустительство, панибратство подрывает авторитет. Слабовольного начальника никогда не будут уважать подчиненные.

Не сразу, конечно, дела в группе пошли на лад. Постепенно обстановка улучшалась...

Надо поручить замену агрегатов подчиненным старшего лейтенанта Самойленко, — решил Борис Георгиевич. — Это дет для них хорошей школой...»

Майор, разумеется, тут риск. Только не в характере майора Перетяtko избегать ответственности, не доверять подчиненным.

Вскоре группа специалистов, возглавляемая Борисом Георгиевичем, вылетела на полевой аэродром. Авиаторы выполняли задание в установленный срок и с высоким качеством, после чего ракетноносец занял свое место в боевом строю участвовал в лётно-тактическом учении.

Этот эпизод имел продолжение. В подразделении состоялась партийное собрание по итогам работы январского (87 г.) Пленума ЦК КПСС. Коммунисты эскадрильи вели принципиальный разговор и по проблемам становления молодых авиаторов. Одни говорили о том, что не всегда новичкам можно поручить ответственную техническую операцию на самолете. Руководителю проще и спокойнее подключить к этому испытанных мастеров. Другие беспокоились о самостоятельности молодых офицеров, о том, чтобы они не прятались за спинами опытных мастеров, а настойчиво повышали свой профессиональный уровень. Молодых авиаторов нужно готовить к выполнению ответственных технических заданий. А для этого необходимо доверять им и, разумеется, контролировать работу.

— Если и дальше перестраховываться, то молодые специалисты так и будут ходить в подмастерьях у мастеров, — заявил на собрании коммунист Перетяtko. — Перестройку начинаю так: прежде всего покончить с показухой, бороться против «дутых» пятерок. Быть, а не казаться — таким должен быть наш принцип. И еще. Начинать надо с себя, и немедленно.

Борис Георгиевич рассказал о том, как действовали на ЛТУ подчиненные старшего лейтенанта В. Самойленко.

Выступление заместителя командира эскадрильи по ИАС нравилось всем. Коммунисты его поддержали. Вместе решили: трудоемкие операции должны выполнять не только специалисты высокого класса, нужно больше заниматься становлением молодежи, ускорять этот процесс. Причем делать это умело, доброжелательно. Аргументированно доказывать, что ошибка, каковы ее истоки, как не допустить подобного в будущем. А чтобы к твоему слову прислушались, необходимо самому быть на высоте, иметь моральное право учить других. По-разному завоевывается авторитет в коллективе. Есть в психологии понятия формального и неформального лидера. Первый — официально назначенный руководитель. Бывает так, что он полагается главным образом на престиж высокой должности, но далек от подчиненных. И тогда люди за советом и помощью идут к другому, тому, кто хоть и рангом

нижше, но чуток и внимателен, способен откликнуться на чужую беду. Современному руководителю важно совмещать должностной авторитет с истинной заботой о человеке. Именно увлеченностью делом, стремлением на своем участке оправдать доверие партии, чуткостью к людям определяется его позиция, вклад в процесс перестройки.

Как-то, контролируя работу подчиненных на авиационной технике, майор Б. Перетяtko заметил, что один из техников самолета формально провел целевой осмотр. Прочитав пункт о проверке работоспособности парашютно-тормозной системы, он с легкой душой поставил свою роспись в журнале подготовки, так и не убедившись в ее исправности.

— Вы нарушили единый регламент, — строго указал заместитель командира эскадрильи по ИАС подчиненному.

Техник самолета стал оправдываться:

— Я же недавно проверял: все было в норме.

— Да, знаю, — ответил майор Перетяtko. — Но вы не учитываете, что отказы и неисправности появляются не вдруг, причины, их вызывающие, накапливаются постепенно. А тут и до беды недалеко!

За подобное нарушение руководитель ИАС эскадрильи мог бы, конечно, строго наказать техника самолета, будь тот достаточно опытным специалистом. За плечами же этого офицера не было и года службы. Здесь же, на стоянке истребителя, инженер объяснил молодому авиатору, к чему может привести такая поспешность. А на подведении итогов паркового дня состоялась обстоятельный разговор со всем личным составом ИАС подразделения.

Сильно переживал свой промах техник самолета. А что касается тех, кто присутствовал на техническом разборе, то каждый для себя сделал правильный вывод.

Многие авиаторы, пройдя школу становления у майора Перетяtko, быстро встают в строй, выдвигаются на ответственные должности. С теплотой отзываясь о своем наставнике, например, капитан А. Шостак. У офицера уже свои ученики, но он нет-нет да и обращается за советом к Борису Георгиевичу — человеку щедрого сердца, опытному руководителю ИАС эскадрильи.

Яркой страницей в биографии майора Перетяtko стала служба в составе ограниченного контингента советских войск в ДРА. Обстановка нередко требовала мужества, высокой ответственности, компетентности. При оказании международной помощи афганскому народу офицер проявил лучшие качества. Он был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Вспоминая то время, Борис Георгиевич, не склонный преувеличивать своего вклада в общее дело, замечает, что это была обычная работа по подготовке авиатехники. О душманских налетах, обстрелах, о постоянной опасности он старался умалчивать. Не в его характере и сетовать на трудности, а тем более выставлять на показ результаты пусть и нелегкого ратного труда. Да и он ли один так поступает?

По таким же, скажем прямо, большевистским меркам советской и долга строят свою жизнь и его сослуживцы.

Конечно, нерешенных проблем еще хватало. И это понятно: то, чего добились авиаторы вчера, сегодня уже не отвечает требованиям дня. Но налицо и первые успехи. По общему мнению, дисциплина личного состава ИАС стала крепче, более весомые показатели достигнуты в боевой и политической подготовке. И в этом есть заслуга заместителя командира авиационной эскадрильи по ИАС майора Б. Перетяtko, компетентного коммуниста-руководителя, правдолюбивого социалистического соревнования.

Вечером, заняв выгодную позицию для атаки сзади. В вечерующем небе сверкнуло жало пулеметного огня, раздалась ответная стрельба. Васильченко бил короткими очередями с близкого расстояния, наверняка. И его огонь достиг цели. Сначала «хэвилэнд» слегка дрогнул, а затем круто пошел вниз в сторону Большой Каховки. Через несколько минут он соприкоснулся с землей. Другой белогвардейский пилот не стал испытывать судьбу и ретировался.

С земли сотни людей, запрокинув головы, следили за воздушным поединком. Пока Васильченко вел борьбу с двумя вражескими самолетами, ведущий группы повел остальные экипажи на бомбежку днепровской переправы.

Одержанная победа, конечно, придавала сил и уверенности летчику. Он быстро набрал высоту и повторил атаку сверху. Строй «хэвилэндов» и на этот раз не выдержал. С черных самолетов бомбы были сброшены куда попало. Потом вражеские летчики стали уклоняться от атак и уходить. Остался лишь ведущий семерки: видимо, решил сражаться до

конца. Тяжелый «хэвилэнд» и юркий «ньюпор» были теперь один на один.

Бой продолжался. Прошла минута, другая... Враг, уступая в маневренности, яростно отстреливался, а пулемет Васильченко молчал: летчик приберегал боеприпасы. Продолжая вести бой, он предпринимал одну попытку за другой, чтобы занять выгодную позицию. Наконец сумел удачно развернуться и оказался сзади «хэвилэнда». Последовала пулеметная очередь. Она была точной. Самолет противника качнул крылом и стал быстро снижаться, оставляя за собой черный шлейф. Летчик пытался дотянуть до своих, но сделать этого ему не удалось: сразу же за линией фронта «хэвилэнд» врезался в землю и взорвался.

Николай Васильченко на бреющем полете прошел над мостом и благополучно долетел до своего аэродрома. Радостно встретили его товарищи. Ликовали и следившие за поединком красноармейцы. Вместе с авиаторами они восхищались мужеством молодого краснoенлeтa Николая Васильченко.

23



Курганскому высшему военно-политическому авиационному училищу — 20 лет. Это военно-учебное заведение, готовящее кадры политработников для частей тыла, связи и радиотехнического обеспечения ВВС, встречает свой юбилей успехами в решении поставленных задач. Сейчас в училище идет напряженная работа по выполнению решений XXVII съезда КПСС, январского (1987 г.) Пленума Центрального Комитета партии и XX съезда ВЛКСМ, осуществляется перестройка всего учебно-воспитательного процесса с учетом качественно новых, неизмеримо более высоких требований, предъявляемых к офицерам-политработникам на современном этапе строительства Военно-Воздушных Сил. Реализация этих требований лежит в основе деятельности коллектива КВВПАУ.

Первые абитуриенты пришли в училище в 1967 году. Ныне политработники первого выпуска проходят службу на самых различных должностях в Военно-Воздушных Силах. На ответственной политической работе находятся, например, офицеры Б. Гуленков, В. Соловьев, большие и серьезные задачи решают офицеры М. Денисов, А. Тарасов, В. Обласов и другие. Теперь не найдешь ни одного авиационного гарнизона, где бы не проходили службу воспитанники Курганского политического.

В училище будущие политработники изучают самые различные предметы. Большое внимание уделяется здесь глубокому овладению курсантами марксистско-ленинской теорией, приобретению ими прочных навыков в организации партийно-политической работы. Во главу угла выдвигается задача воспитывать организаторов самого высокого уровня, способных не только призывать, но и идти впереди, увлекая за собой массы. И курсанты овладевают искусством, мастерством идеологических бойцов партии.

Современный политработник должен находить пути к сердцу каждого солда-

та и офицера, умело работать с молодежью, целенаправленно вести организационно-политическую, комсомольскую работу. Вместе с тем выпускнику училища необходимо отлично знать тактику, современную авиационную технику, водить автомобиль, пользоваться кино- и фотоаппаратурой, быть готовым разобратся в сложной радиоаппаратуре. В учебные программы теоретических военных дисциплин входят практическое изучение различных видов оружия, строевая и физическая подготовка и многое другое. Трудно перечислить все знания и навыки, которые важны для политработника.

Училище располагает вполне современной учебно-материальной базой. Здесь

этом отчет. Настойчиво овладевают знаниями ленинский стипендиат курсант С. Захаров, стипендиат имени Ленинского комсомола сержант Ю. Червяшов, стипендиат имени К. Э. Циолковского делегат XX съезда ВЛКСМ курсант В. Щербак и многие другие. Они со всей ответственностью готовятся встать в строй офицеров-политработников — продолжателей дела героев-фронтовиков. Символом училища стала фигура политрука, застывшая в неукротимом порыве атаки.

Тот, кто решил поступить в Курганское высшее военно-политическое авиационное училище, подает рапорт (заявление) в соответствии с общими правилами для абитуриентов вузов ВВС, в-

ИЗ ЖИЗНИ ВУЗОВ

В КУРГАНСКОМ ВОЕННО-

Майор В. КНЯЗЕВ

имеются просторные лекционные залы, учебно-методические кабинеты, специализированные аудитории, телестудия, технические средства обучения. Создан учебный центр с реальными образцами авиационной техники, который позволяет значительно улучшить профессиональную подготовку курсантов.

Коллективы учебных кафедр представлены высококвалифицированными преподавателями, окончившими военные академии и имеющими большой опыт практической работы. Среди передовиков можно назвать офицеров В. Песоцкого, Ш. Мажинова, А. Сапельникова, А. Курьерова и многих других.

За 20 лет своего существования училище выпустило большой отряд высококвалифицированных офицеров-политработников. 68 из них удостоены золотых медалей, 16 процентов выпускников получили дипломы с отличием. Более ста курганцев награждены орденами и медалями СССР, в том числе за оказание международной помощи народу Демократической Республики Афганистан.

Быть политработником, проводником идей партии — большая честь. И курсанты юбилейного выпуска отдадут себе в



ложенными в журнале «Авиация и космонавтика» (1987, № 3). К рапорту (заявлению) кроме установленных документов прилагается рекомендация полторгана или районного (городского) комитета ВЛКСМ.

Абитуриенты сдают вступительные экзамены по истории СССР (устно), географии (устно), математике (устно), русскому языку и литературе (сочинение).

Приемные экзамены проводятся с 15 июля по 5 августа.

Окончившим училище присваивается воинское звание лейтенант и вручается диплом общесоюзного образца о высшем образовании.

Адрес училища: 640025, г. Курган-25, Курганское ВВПАУ.

ТИЧЕСКОМ...



На с н и м к а х:

* Начальник политического отдела училища подполковник О. Соколов вручает партийный билет курсанту В. Ильину.

* Преподаватель кафедры авиационной техники полковник П. Тарасов рассказывает об оборудовании кабины самолета.

* Практическое занятие проводит преподаватель тактики ВВС подполковник В. Богданов.

* Идет консультация перед экзаменом. На вопросы будущих политработников отвечает начальник кафедры партийно-политической работы полковник В. Матвейчук.

* Выпускник училища, ныне его преподаватель, подполковник И. Кисня обучает курсантов навыкам в обращении с киноаппаратурой.

* На практическом занятии по связи и радиотехническому обеспечению под руководством преподавателя подполковника Ю. Зайченко курсанты готовятся к выходу в эфир.

* Участники ансамбля политической песни готовятся к концерту.

Фото автора и В. ЗАЙЦЕВА.





НА КОНКУРС «НАСЛЕДНИКИ ОКТЯБРЯ»

Огненные дорожки отцов

Полковник запаса И. ЮДИН



Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА

Они возвращались в Москву. Николай Алексеевич Степанов сидел в кресле в салоне самолета, прикрыв ладонью глаза, весь во власти воспоминаний от встречи с однополчанами.

— Послушай, Николай! — прервал его мысли сидевший рядом Василий Васильевич Кибалко, полковник со Звездой Героя на тужурке. — Как тебе показался командир? Мне он чем-то напомнил нашего комиссара Дубинина.

— А ведь точно, — согласился Степанов.

Капитан Г. Дубинин около двух лет был комиссаром их отдельного дальнего разведывательного авиационного полка. Он на всю жизнь остался для них образцом коммуниста. В трудные дни сорок первого комиссар помогал молодым летчикам обрести уверенность, находил время поговорить о наблевшем, брал на себя самые сложные и опасные задания, водил молодежь в разведку. Дубинин дал Степанову рекомендацию в партию.

— Быть коммунистом — значит всегда и во всем показывать пример другим, — говорил Григорий Кириллович.

Для молодых его авторитет был непререкаем. Может быть, сказывалось и то, что до войны Дубинин был директором школы, а они только недавно распрощались с ней.

Николай Алексеевич вспомнил, как командир полка довел до них приказ штаба воздушной армии о проведении разведки

в районе Сеши, вызвал добровольцев. Первым из строя тогда вышел Дубинин, за ним... весь полк.

Экипажи Дубинина и Степанова вылетели с интервалом примерно в час. Объект разведки летчики знали хорошо: помогали партизаны и подполье, действовавшее в городе. Но фашисты постоянно меняли позиции зенитных батарей, создавали ложные стоянки самолетов. А данные для удара по аэродрому нужны были свежие, самые точные.

И вот самолет Степанова на большой высоте показался над целью. Страсти в небе уже поутихли. Однако внизу еще барражировала пара «мессеров». Летчик зашел со стороны солнца, включил фотоаппарат. И тут же вокруг Пе-2 стали вспухать шапки разрывов.

Когда вернулись на свой аэродром, инженер эскадрильи насчитал в самолетах Дубинина и Степанова несколько десятков пробоин.

В ту ночь наши бомбардировщики нанесли мощный удар по Сеше.

Гитлеровцы потом больше двух недель не летали на Москву.

8 сентября 1943 года Дубинин совершил свой 112-й боевой вылет. При возвращении с задания его Пе-2 атаковали пять «мессеров». Завязался неравный бой. Двух стерьятников экипаж сбил. Отстреливаясь, советские летчики тянули на свою территорию. Пройдя линию фронта, пошли на вынужденную. Самолет упал, ломая кусты и деревья. Из него никто не вышел...

Тяжело переживали разведчики гибель товарищей, любимого комиссара. Поклялись мстить врагу. Собрали деньги на постройку самолета «Григорий Дубинин».

Полк прошел почти всю Европу, получил несколько почетных наименований, заслужил боевые ордена. Восемь его летчиков и пять штурманов стали Героями Советского Союза.

В день юбилея ветераны подходили к Боевому Знамени полка, опускались на колени и целовали край алого полотнища. На этом знамени — кровь товарищей, павших в боях с фашистскими захватчиками.

Они помнили погибших однополчан. Вот Гриша Михеев. Он стал Героем Советского Союза, пал смертью храбрых в конце войны под Кенигсбергом. Два штурмана, два Ивана — Балакирев и Русаков. С ними летал Степанов. Воздушный стрелок Александр Цапкин. Василий Дмитричев...

В бою человек виден как на ладони. В мирной обстановке еще можно что-то скрыть, замаскировать. На фронте это сделать было почти невозможно. Не позволяли сама обстановка, условия борьбы, из которой один выходил победителем, а другой — побежденным.

Воздушная разведка — дело нелегкое. Длительный полет над вражеской территорией одного-двух самолетов всегда был опасен: запросто можно нарваться на истребителей, угодить в зону зенитного огня. Даже заблудиться проще простого, поскольку местность часто была незнакомой. А выйдешь на объект, включишь фотоаппарат — терпи, хотя вокруг трассы «эриконов», разрывы снарядов и «мессеры» атакуют один за другим.

...Осенью сорок первого полк вел разведку в полосе Западного фронта. На сохранившихся боевых картах подчеркнуты названия населенных пунктов — Гжатск, Вязьма, Дорогобуж, Можайск. Командование интересовало аэродромы, железнодорожные узлы, базы снабжения, выдвижение резервов.

Серым осенним днем 22 октября в районе Наро-Фоминска самолет Степанова атаковали три «мессершмитта». Летчик заметил фашистов, когда рядом с Як-4 прошли трассы пуль. Николай Алексеевич сдаваться на милость врагу не собирался. Мысли мелькали одна за другой. Нижняя кромка облаков далеко — не успеть. Что же предпринять?

И тут один «мессер» подошел справа совсем близко. Пилотировавший его рыжий немец, улыбаясь, показал рукой вниз — садись, мол. Но штурман Саша Беликов в упор всадил в фашистский истребитель пулеметную очередь. Тот вспыхнул и, оставляя дымный шлейф, понесся к земле. Однако висевший на хвосте второй гитлеровец тут же открыл огонь. Як-4 загорелся.

Степанов с трудом посадил машину на кустарник. При посадке сильно ударился головой о приборную доску. Превозмогая боль, вытащил штурмана, отполз от самолета. И тут взорвались бензобаки. Летчик потерял сознание.

Очнулся в больнице в Наро-Фоминске. Медсестра и санитарка перевязали летчика и рассказали, что привез его лесник, а штурман погиб и похоронен неподалеку от города. В тот же день за Степановым прилетел санитарный По-2. Вскочил Николай Алексеевич оказался в госпитале в Орехово-Зуеве.

Здесь узнал, что за выполнение заданий командования и проявленный героизм он удостоен ордена Ленина.

Слабело, выдыхалось вражеское нашествие. Гитлеровские армии еще какое-то время двигались на восток, но, достигнув рубежа Калинин, Волоколамск, Наро-Фоминск, остановились. Наступила так называемая оперативная пауза. Разведчики догадывались, что назревают большие события. А в декабре началось контрнаступление советских войск под Москвой.

В последние годы Степанов прочел немало книг о начальном периоде войны. Не одни военные историки, но и писатели проявили интерес к суровому сорок первому. У Николая Алексеевича неизменно вызывало досаду то, что кое-кому из авторов изменяло чувство меры. Почему-то часто все внимание они акцентировали на теневых сторонах тогдашних событий, всюду старались усмотреть неразбериху.

Да, была и неразбериха. Но куда важнее другое: железная стойкость советских войск, мужество людей, решительность командиров, пытавшихся вырвать у врага инициативу и навязать ему свою волю. А что касается просчетов, то у нас их, пожалуй, было меньше, чем у противника. Его сокрушительное поражение под Москвой, провал всей «молниеносной войны» на востоке разве не говорят об этом?!

Под крылом самолета — места, где Степанов воевал в союзе с первым. «Неужели это было вот здесь, в двух десятках километров от Минска?» — мелькнуло в голове.

...В начале июля фашисты разбомбили колонну машин на автострате Минск—Москва. То, что Степанов увидел здесь, повергло в ужас. Он до сих пор не без содрогания вспоминает об этом. Дорога на большом протяжении была усеяна изуродованными телами школьников. В тот день мальчишек и девочек вывозили из пионерских лагерей.

На встрече ветеранов кто-то сказал:

— Война в нашей памяти запечатлела такие картины, что их ни стереть, ни забыть нельзя.

Да, такое не забывается.

Второй орден и часы с золотой цепочкой капитан Степанов получил из рук маршала Г. К. Жукова. Случилось это так. Однажды в штаб полка вызвали экипажи, летавшие на разведку в район Ржева. Таких оказалось два — Степанова и Кибалко. Начальник штаба сказал:

— Вот автомашина, отправляйтесь в Перхушково — вызывайте командующий фронтом.

Дежурный провел прибывших летчиков в большую комнату, где за длинным столом, сплошь устланным картами сидел Жуков. Георгий Константинович поднялся, поздоровался с летчиками за руку и сразу стал задавать вопросы: в скольких дорогах движется танковая дивизия немцев? в каком удалении от линии фронта находятся их армейские резервы?.. Степанов и Кибалко начали отвечать, но по том как хмурил брови командующий, поняли, что ответы его не удовлетворяют.

— Подойдите к карте! — бросил им Жуков. — По некоторым сведениям, здесь и здесь, — ткнул он пальцем, — прошло семьдесят немецких танков. Запомните: семьдесят! А воздушная разведка их до сих пор не обнаружила. Они что испарились? Найдите мне их во что бы то ни стало!..

Через день Степанов и Кибалко нашли их. Вечером, когда от закатного солнца по земле протянулись длинные тени, разведчики заметили следы гусениц на примятой траве. Они шли от шоссе к скирдам скошенного сена. Пересчитали скирды, сфотографировали район и вернулись домой.

Дешифрирование снимков подтвердило догадку летчиков — под скирдами действительно находились «пропавшие» танки Штурмовики, посланные в тот район, сделали все, что от них требовалось.

...Одну за другой перелистывал Николай Алексеевич страницы своей жизни. Вся она отдана авиации.

В январе 1943 года его откомандировали в научно-исследовательский институт ВВС на испытательскую работу. Работать с полком, с друзьями не хотелось, но в штабе воюющей армии вручили пакет и командировочное предписание Разлука, к счастью, оказалась недолгой. Через три месяца с группой специалистов института прибыл на фронт помогать летчикам осваивать прицельное бомбометание с автоматическим пикированием по малоразмерным целям.

Командир дивизии полковник И. Полбин, к которому приехали испытатели, был полон энергии, всецело отдавался поискам наиболее эффективных способов боевого применения новых бомбардировщиков. С увлечением он рассказывал о намерении освоить ночные полеты на Пе-2, удары по точечным целям. Интересовался возможностью бомбометания с пикирования под углом до семидесяти градусов. Поэтому приехав в дивизию испытателей пришелся как нельзя кстати. Несколько месяцев, перелетая из полка в полк, специалисты института помогали фронтовикам овладеть искусством бомбометания с Пе-2 и Ту-2. Потом в Тамбове до конца войны Степанов оказывал помощь летчикам в освоении американских «бостонов».

Затем пришла пора реактивной авиации. В летной книжке Николая Алексеевича появились записи о контрольных и заводских испытаниях новых машин, спецоборудования, вооружения. Три тысячи часов провел он в воздухе, работая в институте!

Последние годы службы полковник Н. Степанов посвятил подготовке покорителей космоса.

Космонавты гагаринского набора при встрече с Николаем Алексеевичем неизменно обращаются к тем дням. Вот и недавно Степанов встретился с Германом Степановичем Титовым. Тепло поздоровались. Вспомнили ветеранов, готовивших космонавтов и технику к полету.

На многие тренировки не раз приезжал Сергей Павлович Королев. Наблюдал, как спускаемый аппарат с испытателем на борту сбрасывается с самолета, как идет его эвакуация. Вспомнились и слова Королева:

— Прошу от меня ничего не скрывать. Я должен знать все, что здесь происходит, каждую «мелочь». Любый пустяк в нашем деле может иметь значение.

...От нахлынувших воспоминаний Николая Алексеевича с влек вопрос соседа, сидевшего впереди, — генерал-лейтенант авиации В. Буланова, главного штурмана ВВС, его однополчанина.

— Николай Алексеевич! А как твои сыновья? У тебя, помню, их двое...

Степанов достал из дипломата фотографию, протянул генералу.

— Вот это да! — воскликнул тот, разглядывая снимок. Старший уже полковник... И младший не отстаёт.

— Оба кандидаты технических наук, инженеры, — не без гордости сказал отец.

— Поздравляю! Значит, Степановы — династия авиационная.

У многих ветеранов авиации сыновья пошли по отцовской линии. Дети наследуют дело отцов и ведут его дальше.



Полковник в отставке Н. Степанов с сыновьями у памятника Г. Гагарину в Звездном городке.

Фото из семейного архива.

Отмечая 42-ю годовщину Великой Победы, советский народ с любовью и гордостью чествует своих героев. Тех, кто на полях сражений и в небе Великой Отечественной войны бесстрашно громил врага, кто, став наследниками фронтовой славы и традиций, достойно продолжает и приумножает их. Только за последние семь лет восемнадцати летчикам Военно-Воздушных Сил за мужество и героизм, проявленные при выполнении интернационального долга, ответственных заданий командования и испытательных полетов, присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Тысячи авиаторов награждены орденами и медалями. Новую яркую страницу в героическую летопись ВВС вписали воин-авиаторы, принявшие участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

ЛЮДИ НЕОБЫЧНОГО ПОДВИГА

Подполковник В. ЛАРИН
спец. корр. журнала «Авиация и космонавтика»

Люди необычного подвига... О них, героях Чернобыля, сказаны эти слова при вручении в Кремле государственных наград участникам сложных и ответственных работ по ликвидации аварии на АЭС. Среди удостоенных звания Героя Советского Союза — генерал-майор авиации Н. Антошкин, руководивший действиями авиаторов на первом, поистине решающем этапе борьбы с грозной силой вышедшего из-под контроля атома.

«Берите дело в свои руки, генерал...»

Вечером 26 апреля прошлого года командующему ВВС Краснознаменного Киевского военного округа генерал-лейтенанту авиации Н. Крюкову и начальнику штаба генерал-майору авиации Н. Антошкину была поставлена задача на участие авиации в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции. По решению Военного совета в город Припять для организации работы вертолетных и обеспечивающих подразделений немедленно убыл генерал Н. Антошкин.

— Сознавая, что в таком необычном деле важно иметь рядом опытного специалиста химической службы, взял с собою подполковника Анатолия Николаевича Кушнина, — рассказывал мне Николай Тимофеевич. — Выбрались из Киева. Приказал водителю держать максимальную скорость. Но это оказалось невозможным: по шоссе катил непрерывный поток автотранспорта. Включили прибор радиационной разведки. С каждым километром стрелка все круче уходила вправо. На темном фоне ночного неба виднелось подернутое дымами огненное зарево в районе АЭС. Было в этой картине что-то зловещее, угрожающее...

В Припять приехали глубокой ночью. Генерал Антошкин сразу доложил о своем прибытии председателю правительственной комиссии. Заместитель Председателя Совета Министров СССР Б. Щербина ознакомил его с обстановкой: высокие уровни радиации и температура не позволяют подступиться к зданию четвертого энергоблока с земли. Принято решение кратер наглухо запечатать песком сверху. Поэтому вся надежда на вертолетчиков. Начинать работу надо прямо сейчас, немедленно.

— Понимал, что рискую быть тут же отправленным назад, но кривить душой или давать невыполнимые обещания не привык, — заметил Николай Тимофеевич. — Доложил Борису Евдокимовичу Щербине, что авиация может приступить к работе только утром. Ночью нельзя.

— Нельзя? — председатель правительственной комиссии испытующе посмотрел на генерала: сознает ли он всю опасность и возможные последствия сложившейся ситуации? Почувствовал — сознает. Не требуя подробных объяснений, распорядился: — Тогда прямо с рассветом. Каждое мгновение... Ну, вы меня понимаете, генерал. Берите дело в свои руки...

Разведка

Подполковник А. Кушнин, тоже успевший переговорить с коллегами, подтвердил: положение критическое, медлить нельзя. Посоветовавшись, они пришли к единому мнению: часть вертолетов гвардейского полка Серебрякова, перебазирующегося на учебный аэродром Черниговского ВВАУЛ, днем держать в районе АЭС, ночью возвращать на базу.

Доложив обстановку и выводы из нее командующему ВВС округа, поехали искать подходящее место для посадки. Улицы не годились — мешала паутина проводов, да и не разместить



Генерал-майор авиации Н. Антошкин уточняет задачу на вылет экипажу капитана С. Володина.

Фото В. ЧИСТЯКОВА.

тут большую группу вертолетов. Одну за другой браковал Николай Тимофеевич и площадки за чертой города: там болотистый грунт, сюда песок далеко возить, кроме того, набегут лишние километры до аварийного реактора. А цепкая, тренированная память воздушного разведчика все настойчивее возвращала генерала на площадь перед Домом культуры. Проверил подходы к ней — сложноваты, однако опытный летчик сядет.

Сама мысль о развертывании временного аэродрома на центральной площади многим сначала показалась абсурдной. Но веские доводы генерала и вера в опыт и знания военных позволили Антошкину отстоять свое решение. Этой посадочной площадке, условно названной «Кубок-1», предстояло сыграть важную роль в укрощении реактора, стать свидетелем массового мужества и героизма авиаторов, специалистов и рабочих, обеспечивавших подвоз и погрузку песка.

Рассвет генерал-майор авиации Н. Антошкин встретил у речного вокзала. С помощью переносной радиостанции он завел на посадку перелетевшие с базового аэродрома вертолеты. Прибывшие с экипажами опытные авиаторы заместитель командующего ВВС округа полковник В. Нестеров и командир полка гвардии полковник А. Серебряков — это была уже надежная опора и реальная сила, на которую Николай Тимофеевич мог положиться во всем.

И в чрезвычайной обстановке не изменив правилу — тщательно и всесторонне готовить любое мероприятие, связанное с применением авиации, неукоснительно соблюдать летные законы, генерал и его помощники первые вылетели на радиационную разведку, другие задания правительственной комиссии стремились максимально использовать для отработки методики руко-

дства и производства полетов, подготовки экипажей, способов ицельного сброса грузов, мер безопасности.

Десятки раз поднимали в тот день в воздух винтокрылые шины Б. Нестеров и А. Серебряков. И все это время генерал Антошкин безотлучно руководил полетами. На следующее утро, когда основные организационные и технические задачи более или менее прояснились, Николай Тимофеевич со спокойной душой передал управление экипажами прибывшему руководителю полетов.

Для выполнения работ по ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС была оперативно создана сводная авиационная группа. Командование, партийные организации направили в Чернобыль лучших вертолетчиков, большинство из которых — коммунисты и комсомольцы. Почти все они прошли школу мундштука и боевого мастерства в составе ограниченного контингента советских войск в ДРА, отмечены высокими государственными наградами. По первому зову Родины, по долгу и совести патриоты, интернационалисты спешили на помощь Чернобылю, идя всюду понимание и поддержке. Яркий и далеко не единственный пример тому — перелет группы вертолетов Ми-26, в составе которой был майор В. Семаков.

Многие авиаторы этой группы накануне вернулись в часть из длительной командировки. Ни один не отказался лететь. На прожектном аэродроме планировалось дать отдых экипажам. Но предложению коммунистов, поддержанному всем личным составом, было принято решение немедленно продолжать полеты. Через два часа после посадки вблизи Чернобыля группа в полном составе пошла на задание по засыпке реактора. Экипажи в наступлении темноты выполнили по пять—семь вылетов.

Мужество и героизм полковников Б. Нестерова и А. Серебрякова, первыми освоивших сложную трассу «слалом» над реактором, стали примером для личного состава авиагруппы. Командиры эскадрилий гвардии подполковники А. Билочан и Ю. Яковлев со своими экипажами выполняли по тридцать с лишним вылетов в день. Секретарь первичной партийной организации гвардии капитан Л. Вайтко обратился к товарищам с призывом отдать все силы, энергию, а если потребуется, и жизнь для выполнения правительственного задания. Вайтко и его подчиненные показали образец самоотверженных и умелых действий. Борьбу техники гвардии лейтенант С. Телегин и гвардии старший прапорщик А. Вышковский одними из первых начали прицельный сброс груза из открытого люка и сбросили вручную более пятидесяти тонн песка. Уникальную операцию по измерению температуры реактора провел военный летчик-снайпер, мастер вертолетного спорта полковник Н. Волкозуб. А какими критериями ценить труд лейтенанта О. Бильского, других авиационных специалистов, находившихся рядом с аварийным энергоблоком обеспечивавших непрерывное охлаждение зоны реактора?!

— В том, что такие замечательные люди сделают все возможное и даже невозможное для умирения реактора, сомнений не возникало, — сказал генерал Антошкин. — Но для того, чтобы раскрутить на полные обороты» сложный механизм авиационной группы и ее обеспечения, требовалось время. Хотя бы немного. Времени не было...

Вечером 27 апреля Николай Тимофеевич доложил председателю правительственной комиссии о количестве сброшенного в кратер песка. Похвалы не ожидал, но и такого недовольства тоже. Ему прямо было сказано: эти десятки тонн для реактора что слону дробина.

На следующий день за счет ускорения погрузки вертолетов сброса мешков, применения различных приспособлений (вроде опрокидывающихся ящиков, подвесных ковшов-грейферов) удалось засыпать песка в кратер в два с лишним раза больше, чем накануне. Это был предел физических возможностей людей.

Для реактора — все та же дробина. Еще одна тревожная ночь стужилась над Припятью. Не дождавшись командира авиагруппы. Есть площадки, вертолеты, можно организовать массированную атаку аварийного блока. Да что в ней толку, если по-прежнему вручную стаскивать мешки за борт! Если... один большой мешок? С автоматической его отцепкой замка внешней подвески?

Всего за три с половиной часа, оставшихся до рассвета, идея использования списанных тормозных парашютов в качестве контейнеров для транспортировки мешков получила с помощью командующего и штаба ВВС КВО, руководителей авиационных частей и вузов округа, местных партийных и советских органов реальное воплощение. К началу полетов на площадку были доставлены парашюты и первая партия приспособлений для крепления груза на внешней подвеске, изготовленных трудящимися Черныговца, Киева и Чернобыля.

29 апреля вертолетчики сбросили в кратер песка втрое боль-

ше вчерашнего. Мнение правительственной комиссии, ученых: мало. Надо во много раз увеличить сброс. А тут еще вводная: обстановка заставляла покинуть Припять. С других площадок до реактора расстояние больше.

Найти ключ к решению задачи Николаю Тимофеевичу помогли советы и рекомендации Бориса Евдокимовича Щербинина и фронтовой опыт летчика-новатора, дважды Героя Советского Союза Ивана Семеновича Полбина. Разработанный им тактический прием, известный как «вертушка Полбина», позволил в годы войны многократно повысить эффективность боевого применения пикирующих бомбардировщиков. Конечно, о простом копировании «вертушки» не могло быть и речи. Поэтому пришлось с помощью Нестерова и Серебрякова сделать необходимые расчеты, отработать вопросы взаимодействия экипажей в воздухе и наземных служб обеспечения.

С утра и до позднего вечера крутились над АЭС гигантские карусели. Когда генерал Антошкин доложил председателю правительственной комиссии о количестве сброшенного груза, лицо Бориса Евдокимовича Щербинина на миг просветлело. Иного Николай Тимофеевич и не ожидал — опасность была еще слишком велика, и задача наращивать усилия по укупорке аварийного блока с авиаторов не снималась.

В соответствии с указаниями командующего ВВС округа генерала Н. Крюкова за ночь они с Нестеровым и Серебряковым усовершенствовали «вертушку». Каждой группе однотипных вертолетов выделили свою площадку, тщательно рассчитали по времени и рубежам ввод групп в круг. Это позволило еще на четверть увеличить сброс. На очередном заседании правительственной комиссии после доклада генерал-майора авиации Н. Антошкина раздалась аплодисменты. Тут же заместитель Председателя Совета Министров СССР Б. Щербина объявил благодарность всему личному составу авиагруппы...

Выполняя патриотический и воинский долг, авиаторы не помышляли о славе и наградах. После решения поставленных перед ними задач их направляли в госпитали на медицинское обследование, а затем — в части. Но Родина помнила о героях Чернобыля. Многие летчики, штурманы, авиаспециалисты награждены орденами и медалями, Грамотами правительственной комиссии. Орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда» отмечены мужество, высокие личные качества и творческая инициатива генерала Н. Антошкина в выполнении заданий, которые давались авиации в районе аварии.

С авиацией — Известно, что героями не рождаются. Готовность к подвигу, мужественному поступку на всю жизнь немислима без глубокой убежденности человека в необходимости первым шагнуть

навстречу опасности, своим примером поднять и повести за собой других, без нравственной прочности и сильной воли, а нередко и высокого профессионализма. Эти качества не даны от рождения, главный воспитатель их — социальная среда, трудовой и армейский коллектив, весь уклад нашей советской жизни...

Родился Николай Тимофеевич в декабре 1942 года в деревне Кузьминовка Федоровского района Башкирской АССР. Восемь детей было в семье колхозного бригадира, солдата-фронтовика Тимофея Григорьевича и Дарьи Константиновны Антошкиных. Трудные военные и послевоенные годы, пример родителей оставили заметный след в характере Николая, его братьев и сестер. Личная скромность и неприхотливость, забота прежде всего о людях, привычка и уважение к любому труду, самостоятельность и настойчивость в достижении цели — все эти качества генерал-майора авиации Н. Антошкина в полной мере проявились в первые дни после аварии на АЭС.

— В авиацию пришел, можно сказать, из сельских папушковых, — рассказывал Николай Тимофеевич. — Над выгоном, как я позже стал понимать, был поворотный пункт одного из маршрутов полетов. Цельми днями, годами перед глазами — небо и самолеты. Интересно, любопытно: как летают, почему одни с моторами, другие без «ничего» — это когда уже появилась реактивная авиация. Потом мой старший товарищ Николай Кутовой поступил в летное училище, и я потянулся за ним. В 1961 году военный летчик Юрий Гагарин проложил дорогу в космос. Все это, видимо, и предопределило выбор моего жизненного пути. Но не сразу...

После окончания школы Николай поступил на работу в Кумертауский угольный разрез, потом трудился в комплексной бригаде и инструктором физкультуры на местной ТЭЦ. В 1961 году успешно сдал вступительные экзамены в Оренбургское высшее военное авиационное училище летчиков имени И. С. Полбина. Теоретическая и летная подготовка, по словам генерала, давались ему легко. Первым из однокурсников он вылетел самостоятельно, первым завершил программу ночных полетов. Много внимания уделял физической подготовке и спорту, был чемпионом училища по тяжелой и легкой атлетике, играл в футбол.



К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

КРАСНЫЕ ВОЕНЛЕТЫ

Полковник Ю. МАНЦУРОВ,
кандидат исторических наук, доцент;
М. МИНДРИН, старший научный сотрудник
музея-панорамы «Сталинградская битва»

Советская авиация рождалась в горниле Великой Октябрьской социалистической революции. Уже на третий день после победы Великого Октября по инициативе В. И. Ленина были созданы Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания при Военно-революционном комитете и первый социалистический авиаотряд из двенадцати экипажей.

В последующем были сформированы десятки новых авиационных отрядов, которые приняли активное участие в боях с иностранными интервентами и бело-гвардейцами. В 1918 году их насчитывалось около сорока, а к концу 1920 года на фронтах одновременно действовало до 350 самолетов, пилотируемых красными военными летчиками.

Откуда же молодая Советская Республика брала летные кадры? Авиаторов обучали в нескольких школах. За годы гражданской войны удалось подготовить более тысячи военных летчиков и около 250 летчиков-наблюдателей.

Первыми краснофлотами стали выпускники дореволюционных авиашкол, в частности офицерской школы авиации в Севастополе, от которой ведет свою родо-

словную Качинское высшее военное авиационное ордена Ленина, Краснознаменное училище летчиков имени А. Ф. Мясникова.

Вначале в ней учились представители господствующего класса. За редким исключением летному делу обучали здесь солдат-механиков и мотористов. Они-то вместе с передовыми офицерами-летчиками и стали в октябрьские дни 1917 года в ряды защитников первого в мире социалистического государства.

Среди них был и Иван Константинович Спатарель, ставший летчиком в 1912 году. До призыва в армию он работал слесарем в железнодорожных мастерских. Впоследствии генерал-майор авиации И. Спатарель в своей увлекательной книге «Против черного барона» рассказал о том, как обрел крылья на крымской земле, как сражался с врагами Советской власти. Есть в ней и страницы, посвященные другим летчикам из солдат, в том числе крестьянскому парню Василию Вишнякову. Высокомерный инструктор из господ учил его «немым способом»: ни на земле, ни в воздухе не говоря ему ни слова. Но солдат ока-

зался настолько способным, что и этого ему было вполне достаточно.

«И до чего же чисто выполнил Вишняков свой первый самостоятельный полет, — пишет Иван Константинович. — Я повидал в деле многих летчиков. Но ни один из них не пилотировал машину так красиво, как Вася Вишняков. Будто он летает на собственных крыльях, как птица... Разве могли тогда предполагать господа офицеры, что через несколько лет некоторые из них будут терять самообладание при одном виде краснозвездного «Ньюпора» Васи Вишнякова».

Храбро сражались с врагами революции и другие выпускники офицерской школы авиации. Например, краснофлот А. Туманский, который на самолете «Илья Муромец» наносил точные удары по важным объектам противника. Однажды комитет авиаотряда послал его к В. И. Ленину с просьбой о помощи — в отряде не хватало боеприпасов. Вождь революции тепло принял посланца краснофлотов, подробно расспросил его, как идут дела на фронте, как восприняли авиаторы Октябрьскую революцию. Он интересовался самолетами, состоявшими на вооруже-

Партийные, летные и командирские качества молодого офицера получили дальнейшее развитие в строевых частях.

— С Николаем Тимофеевичем знаком давно, — говорит член Военного совета — начальник политического отдела ВВС Краснознаменного Киевского военного округа генерал-майор авиации В. Кобяков. — Двадцать лет назад он, старший лейтенант, начальник штаба эскадрильи, служил в соединении, где я был начальником политотдела. Уже тогда обращали на себя внимание его политическая грамотность и зрелость, неплохие летные способности, тяга к людям. И что особенно подкупало и подкупает в нем — стремление впитывать, как губка, опыт старших и младших, все новое, передовое в организации боевой учебы авиаторов, воспитательной работы.

Вскоре Антошкина перевели на Дальний Восток, и наши пути разошлись. Встретились мы вновь здесь, в Киеве. Больше всего меня удивило и обрадовало то, насколько он, уже генерал, человек прошедший немалую школу жизни и военной службы, сумел остаться самим собой. Все те же неиссякаемая энергия, заряженность на действие, жажда знаний, трудолюбие и целеустремленность. Но теперь уже на качественно новой основе высшей военной подготовки, развитого оперативного мышления, личного опыта руководства авиационными частями и соединениями. С его приходом перестройка работы штаба ВВС округа, командно-политического состава частей и вузов идет активнее. Ну а решение Военного совета поручить генералу Антошкину руководство авиацией в зоне аварии, думается, само говорит об оценке его политических, деловых и моральных качеств...

30

Как летчик и авиационный командир, Николай Тимофеевич рос не просто быстро — стремительно. Командир звена. Слушатель командного факультета Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина, которую он окончил с отличием. Комэск, вскоре заместитель командира полка по летной подготовке. В 32 года майор Антошкин назначен командиром полка. За короткое время личный состав части под его руководством переучился на новую авиационную технику, добился высоких результатов в боевой и политической подготовке. Ратный труд офицера был отмечен орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени и Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ.

Приняв командование одной из лучших частей ВВС ГСВГ, полковник Н. Антошкин, опираясь на политотдел, партийную организацию, умело мобилизовал авиаторов на достижение новых рубежей в боевом совершенствовании. Вскоре его выдвинули на более высокую должность. Затем — учеба в Военной академии Генерального штаба Вооруженных Сил СССР имени К. Е. Ворошилова. После ее окончания он назначен командующим авиацией — заместителем командующего Центральной группой войск по авиации. Ныне Герой Советского Союза генерал-майор авиации Н. Антошкин — начальник штаба — первый заместитель командующего ВВС Краснознаменного Киевского военного округа.

Говорят, что лучшая награда учителю — успехи его учеников. Среди воспитанников Николая Тимофеевича есть уже командиры полков, трое стали кандидатами военных наук. Только под его непосредственным руководством и при личном участии подготовлено 26 летчиков и штурманов-снайперов и более 150 — летчиков

ни авиаотряда, боевой деятельностью летчиков. По распоряжению В. И. Ленина было налажено бесперебойное снабжение отряда боеприпасами.

Активное участие советские летчики приняли в обороне Царицына. В середине июня 1918 года отсюда пришла телеграмма В. И. Ленину. В ней сообщалось о тяжелой обстановке, сложившейся в связи с новыми попытками бело-гардейцев захватить город. Чтобы укрепить оборону, ее руководители просили послать «срочно 100 дисциплинированных солдат, 4 аэроплана с опытными летчиками, снарядов».

Владимир Ильич, Военный комиссариат республики принял срочные меры по оказанию помощи царицынскому фронту, в частности авиацией. В считанные дни был сформирован авиационный отряд под командованием краснолетца В. Карпова. Он поступил в распоряжение действующей там 10-й армии, сыгравшей главную роль в защите города от бело-гардейских войск. Этот отряд имел на вооружении самолеты «Сопвич» и «Спандук». В это же время в Царицын прибыл и первый Кубанский авиационный отряд под командованием В. Кузнецкого — четыре военных летчика и летчик-наблюдатель. Отряд был вооружен самолетами «Ньюпор-11» и «Форсаль». Аэродромы советских летчиков располагались в Гумраке и в четырех верстах от него по Грязе-Царицынской железной дороге. В начале августа авиаторы приступили к боевой работе. Чаще всего они вели разведку, совершая полеты на высоте 2000—2500 метров, выявляя передвижение войск противника, их сосредоточение.

Наиболее сложные задания выполнял Карпов. Так, 1 сентября 1918 года он вместе с летнабом Коломейченко провел дальнюю разведку по маршруту: Гумрак—Качалинская—Иловлинская—Трехстровская—Гумрак. Летчики выяснили расположение войск неприятеля и попутно сбросили несколько сот агитационных листовок с воззваниями Реввоенсовета. По примеру В. Карпова военлеты

М. Строев, В. Морозов стали брать в полет по одной-две, а затем и по пять-шесть бомб и наносить удары по противнику у станций Нагавская, Потемкинская, станции Ляпичево.

15 октября 1918 года В. Карпов и летчик-наблюдатель Н. Лебедев установили местонахождение Стальной дивизии под командованием Д. Жлобы, связь с которой ранее была потеряна. А летчик В. Морозов и летнаб Б. Ивашинцев добыли точные данные о расположении котельниковской группировки советских войск. Все это было крайне необходимо для координации действий частей Красной Армии.

Нередко в воздухе вспыхивали бои между краснолетцами и белогвардейскими летчиками. Приказом Реввоенсовета Южного фронта командир царицынского отряда Карпов, летчики Морозов, Рыков, Лебедев были отмечены денежными наградами «за особенно неустойчивую работу... удачную разведку и бомбометание и за обстрел живых целей и рассеивание кавалерии противника».

В героической обороне Царицына существенную роль сыграла Волжская военная флотилия. В ее состав входил воздушный дивизион из гидросамолетов и двух «Ньюпоров». Им командовал морской летчик С. Столярский. Дивизион прикрывал корабли, сосредоточенные севернее города.

Перед летчиками-истребителями стояла задача не допустить самолеты английской воздушной дивизиона королевских ВВС к расположению наших войск. Вот лишь два примера, свидетельствующих о бесстрашии и героизме красных военлетов.

Два английских самолета в сентябре 1919 года попытались нанести удар по основной стоянке советских кораблей у Дубовки. Этому налету воспрепятствовал летчик Е. Петкевич. Тогда англичане повернули на село Водяное, где стояли вспомогательные суда. И вновь советский летчик был начеку. Он бесстрашно вступил в бой с врагом. В ходе схватки на «Ньюпоре» был разбит пулемет. Восполь-

зовавшись этим, интервенты повели атаку с двух сторон. Но краснолетец не дрогнул. Развернув боевую машину, он устремился в лобовую атаку. Английский летчик не выдержал и покинул поле боя. За отвагу и мужество Е. Петкевич был награжден орденом Красного Знамени.

Через несколько дней над полем боя в районе городка Черный Яр, что южнее Царицына, появились три английских бомбардировщика под прикрытием истребителей «Сопвич». Дежурившие на аэродроме летчики Д. Щекни и А. Коротков немедленно поднялись в воздух. Завязался ожесточенный бой.

Инициативой с самого начала прочно завладели красные военлеты. Их боевой дух был высок. Ведь они сражались за революцию, за счастье своего народа. Их смелые маневры вызвали у англичан замешательство. Стремясь облегчить свои машины, вражеские летчики поспешно сбросили бомбы в стороне от расположения наших войск и бросились наутек.

Много побед на счету славных защитников красного Царицына, где на завершающей стадии боев действовало сорок советских самолетов. Именно здесь были отработаны тактические приемы по тесному взаимодействию авиации с наземными войсками, создана специальная инструкция о порядке обозначения войсками переднего края при помощи полотнищ, дымов, цветных ракет и т. д.

А когда белогвардейцы потерпели поражение и откатились на юго-запад, авиационные отряды 9-й и 10-й армий перебазировались в излучину Дона и в район Котельникова. Они выполняли сложные задания: вели разведку, наносили бомбовые удары по скоплениям неприятеля под Ростовом и Новочеркасском.

Так красные военлеты на заре Советской власти приняли активное участие в защите молодой Советской Республики. Они храбро и мужественно сражались с врагами революции, смело вступая в неравные схватки. Их опыт стал бесценным вкладом в дальнейшее развитие отечественной авиации.

первого класса. В подразделениях и частях, которыми довелось командовать Н. Антошкину, не было ни одного летного происшествия. Кстати, и в Чернобыле он сразу поставил перед собой и штабом авиагруппы цель: выполнить правительственное задание без потерь личного состава и боевой техники. Как мы теперь знаем, обе задачи успешно решены.

Сам генерал Антошкин по праву считает себя учеником фронтовиков и видит свой долг перед ними, а также перед молодыми воинами-авиаторами в бережном продолжении и развитии опыта, традиций, на которых учился у героев фронтового неба. С большой теплотой рассказывал он о своем наставнике в боевом полку Героев Советского Союза М. Глебова, встречаясь с трижды Героями Советского Союза А. Покрышкиным и И. Кожедубом, другими прославленными советскими летчиками, которые на разных этапах его летного и командирского становления помогали глубже понять и усвоить суть и принципы науки побеждать.

— Запомнились мне слова Александра Ивановича Покрышкина об истоках мужества и героизма в воздушных боях: «Самым главным, самым священным для меня был всегда долг перед Родиной. Я не останавливался перед трудностями, если они вставали на моем пути, не хитрил ни перед собственной совестью, ни перед товарищами. В бою старался как можно лучше выполнить поставленную задачу, нанести врагу как можно больший урон». Вот — Чернобыль. Больше сорока лет прошло после войны. Другие люди, иная обстановка, необычные задачи. Но каждый из нас, находившихся в зоне аварии, испытывал те же чувства,

такую же потребность поступать по долгу и совести, о которых говорил маршал авиации Покрышкин.

Каждый подвиг уникален. И в каждом есть общее — это чувство глубочайшей любви к Родине, сознание ответственности за ее защиту и благополучие, верность коммунистическим идеалам, понимание целей и задач, определенных военной присягой, приказами командиров. Как и фронтовики, авиаторы нынешнего поколения в критической ситуации не колеблясь идут на риск, совершают героические поступки, считая это обычной нормой поведения советского человека, воина. Яркое подтверждение тому — мужество и отвага воздушных бойцов, оказывающих интернациональную помощь народу и армии Демократической Республики Афганистан, самоотверженные действия авиаторов при ликвидации последствий аварии на АЭС.

— Ни один летчик, — доложил генерал-майор авиации Н. Антошкин при вручении ему высокой награды, — не свернул с курса в Чернобыле, ни один специалист наземной службы не покинул своего поста без приказа.

Глубоким смыслом, думается, наполнены эти слова. Меняются поколения авиаторов, уже не дети — внуки фронтовиков становятся в крылатый боевой строй. Равняясь на подвиги героев Великой Отечественной войны и своих современников, сильные духом и мастерством, они всегда начеку, в любую минуту готовы с честью выполнить свой патриотический и интернациональный долг. И нет такой силы, которая заставила бы наследников боевой славы и традиций Военно-Воздушных Сил свернуть с заданного курса.



ИСПОЛЬЗУЯ ПРОБЛЕМНЫЙ МЕТОД

Подполковник В. БОБЫРЬ

Проблемное обучение — понятие емкое. Оно включает в себя постановку и глубокое творческое раскрытие основного содержания изучаемого материала с широким использованием различных методических приемов активизации познавательной деятельности обучаемых, развитие их интереса к теме. Главное в проблемном обучении — выделение наиболее существенных, актуальных проблем, связанных с жизнью, практикой, и изучение их на основе последних данных науки, теоретических знаний и фактов, уже известных обучаемым.

Другая важная сторона проблемного обучения — это методика изложения материала. Она рассчитана на развитие у слушателей активного творческого мышления. Для этого значительная часть знаний преподносится не в готовом виде, а в форме последовательной цепочки познавательных задач, решаемых

самостоятельно или с помощью преподавателя. Вопросы формируются так, чтобы побудить желание глубоко разобраться в существе выдвинутой проблемы, стать как бы соучастником коллективного научного поиска, открытия истины.

Определенный опыт внедрения элементов проблемного метода обучения накоплен, например, в вертолетной эскадрилье, где заместителем командира по инженерно-авиационной службе капитан Ю. Григорьев. Как первоклассный специалист, настоящему болеющий за дело, офицер творчески подходит к организации занятий, вносит весомый вклад в повышение качества технической подготовки подчиненных. Для учебы в подразделении умело используют любую возможность, дорожат каждой свободной минутой. Скажем, полеты по какой-то причине не состоялись. У капитана Григорьева на этот слу-

чай предусмотрено занятие в классах — подобрана важная тема, назначен руководитель, заранее подготовлены наглядные пособия.

Например, как-то погода помешала полетам. В одном из классов заместитель командира эскадрильи по ИАС оперативно организовал занятие по технической подготовке. Перед специалистами тогда выступил начальник ТЭЧ звена старший лейтенант Ю. Рыбаков.

— Каждое занятие, — рассказывает капитан Григорьев, — этот офицер проводит интересно, с огоньком. Вся его работа по совершенствованию профессиональной подготовки подчиненных отличается гибкостью применения методов обучения. Однако так было не всегда. Как-то довелось мне присутствовать при изучении темы «Воздушная система вертолета». В распоряжении офицера были красочные наглядные пособия, средства программизированного обучения. Руководитель чередовал рассказ с опросом. Чувствовалось, что он основательно подготовился по данной теме. Казалось бы, и заинтересованность обучаемых, их активность должны быть высокими. Но, как ни странно, было все иначе... Один дремал, другой тихо переговаривался с товарищем, третий размышлял о чем-то своем... Видимо, занятие, проведенное внешне эффективно, основательно продумано не было. Проанализировав его, мы пришли к мнению: нужно шире использовать проблемный метод обучения. И старший лейтенант Рыбаков был одним из тех, кто первым начал его осваивать.

В качестве наглядного примера расскажем о занятии «Эксплуатационные ограничения двигателя и их причины», проведенном старшим лейтенантом Ю. Рыбаковым по методике проблемного обучения.

Из своего опыта офицер знал, что готовые приемы и способы

решения задач, в какой бы интересной и занимательной форме они ни подавались, желаемого результата не принесут. В то же время при проблемном методе создание определенных ситуаций, ставящих слушателей на некоторое время в затруднительное положение и требующих от них умственных усилий для нахождения решения, повышает действенность обучения. Безусловно, когда слушатель самостоятельно приходит к правильному выводу, он лучше усваивает теоретический материал и способен осознанно применять полученные знания на практике. В соответствии с этим Рыбаков и построил занятие.

— Каковы основные эксплуатационные ограничения двигателя? — задал он первый вопрос.

Ответить на него изъявил желание мастер боевой квалификации борттехник прапорщик А. Калинин:

— Для силовой установки основным фактором ограничения является максимально допустимое время ее непрерывной работы на различных режимах.

— Чем вызвано это ограничение? Раскройте физическую сущность этого явления.

Этими вопросами старший лейтенант Ю. Рыбаков создал для слушателей проблемную ситуацию.

После некоторого раздумья прапорщик А. Калинин доложил, что существует определенное противоречие между возросшей мощностью современных авиадвигателей, которая зависит от температуры газов перед турбиной, и прочностными, жаростойкими характеристиками ответственных узлов и деталей. Чтобы разрешить это противоречие, и вводить строгие эксплуатационные ограничения которых гарантирует надежную работу авиатехники.

— А каковы причины этих ограничений на взлетном ре-

Техник отличного самолета мастер боевой квалификации капитан С. Луцо хорошо изучил крылатую машину. Благодаря глубоким знаниям и прочным навыкам, ответственному отношению к служебному долгу он всегда обслуживает полеты с высоким качеством.

Фото И. КУЗНЕЦОВА.



жме? — конкретизировал проблему руководитель занятия.

— На этом режиме, — последовал ответ бортехника, — в результате длительного воздействия больших нагрузок при максимальных температурах возникают остаточные деформации деталей роторов, а это может привести к разрушению их опор.

Далее слушатели, отвечая на другие вопросы, пришли к обоснованию необходимости следующего важного ограничения: температура газов перед турбиной не должна превышать 780° С. Иначе неравномерность нагрева профилей лопаток может вызвать образование микротрещин и последующее их разрушение. Старший лейтенант Ю. Рыбаков на стенде «Характерные неисправности силовых установок» продемонстрировал такой дефект. Потом он рассказал о том, что делают конструкторы для того, чтобы повысить прочность, жаростойкость деталей двигателя, о технических решениях, которые уже применяют на силовой установке данного типа. Затем подвел специалистов к поиску дру-

гого решения проблемы. Задал вопрос:

— Что можем мы, эксплуатационники, сами сделать для обеспечения надежной работы двигателя?

— Во-первых, — ответил бортовой техник старший лейтенант А. Сидоров, — мы не должны допускать длительной, более шести минут, работы двигателя на взлетном режиме. Во-вторых, после выключения двигателя нужно проверить выбег ротора, который должен быть не менее пятидесяти секунд.

А старший лейтенант Ю. Рыбаков ставил новые вопросы по теме. Обучаемые говорили и о необходимости поливки стоянки перед запуском двигателя, чтобы песок, пыль и более крупные частицы от воздушного потока, создаваемого несущим винтом, не попадали в силовую установку, и о недопустимости попадания с попутным ветром горячих газов, выходящих из выхлопных патрубков, снова во входное устройство при запуске и висении (это особенно важно учитывать в жаркое время года).

Чтобы добиться активности каждого специалиста, старший лейтенант Ю. Рыбаков дозиро-

вал и трудности. Ведь интерес может вызвать только такая задача, которая в ходе ее реализации требует определенных усилий, смекалки, сообразительности.

В процессе решения поставленных на занятии проблем некоторые авиаторы допускали ошибки и неточности. Руководитель занятия не только указывал на просчеты, но и, что очень важно, терпеливо учил слушателей вдумчиво анализировать, глубоко понимать причины, их вызвавшие.

Постепенно общими усилиями руководителя занятий и обучаемых выяснилась физическая сущность эксплуатационных ограничений, их закономерность и необходимость. Наконец учебная проблема решена. Авиаторы твердо уяснили, что лишь при строгом соблюдении требований инструкции по эксплуатации техники возможна длительная и надежная работа авиадвигателей.

Несмотря на большую ценность метода, надо иметь в виду, что он не универсален для решения проблемы интенсификации учебного процесса. Заместитель командира эскад-

рильи по ИАС, заботясь о совершенствовании профессиональных знаний подчиненных, добивается, чтобы руководители технической учебы разнообразили формы своей работы, готовились к каждому занятию самым тщательным образом, настойчиво шлифовали свое методическое мастерство.

В свое время известный советский педагог В. Сухомлинский, пытаясь внести ясность в вопрос, что же такое учебно-воспитательный процесс, отметил, что в конечном счете обучение — это совместный труд обучаемых и обучающего, и успех зависит от взаимных усилий. Справедливость этой мысли подтверждает опыт, накопленный в эскадрилье, где заместителем командира по ИАС капитан Ю. Григорьев. Сегодня в ходе перестройки, проводимой в стране с позиций высоких требований январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС, здесь решительно избавляются от всего, что сдерживает дальнейшее совершенствование учебно-воспитательного процесса, настойчиво ищут новое, передовое.



БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ — ПОСТОЯННОЕ ВНИМАНИЕ

«АЛГЕБРА» УЧЕТОВ И «АРИФМЕТИКА» ПРОСЧЕТОВ

Полковник А. СИНЕВИЧ, военный летчик первого класса; майор В. ТРУСОВ; старший лейтенант В. МАЙОРОВ

ЗАВИСИМОСТЬ КВАДРАТИЧНОГО ХАРАКТЕРА

Истребитель-бомбардировщик, пилотируемый командиром звена капитаном С. Гусаровым, вышел к полигону. Маневр, и боевая машина устремилась в атаку. Летчик точно выдержал необходимые условия для нанесения удара по наземному объекту. Тем не менее бомбы легли со значительным отклонением от цели. Как выяснилось позже, подвел прицельно-навигационный комплекс.

Фактор оружия... В формуле логики современного воздушного боя ему отведено особое место. И это не случайно. В бою он в значительной степени определяет возможности авиационного комплекса поражать цели с различных ракурсов и дальностей. Кроме того, боевая эффективность авиационной техники сегодня определяется не только энергетическими, но и информационными характеристиками, в частности точностью. Причем зависимость между мощностью и точностью многих видов оружия носит квадратичный характер. Достаточно сказать, что повышение точности в два раза эквивалентно четырехкратному росту мощности взрыва. Отсюда предельно жесткие требования к прицельно-навигационному комплексу.

Представим такую картину. Летает самолет год, другой, третий. На нем выполняются регламентные работы, другие виды профилактического обслуживания. Меняются экипажи. Одни пилотируют крылатую машину грамотно, другие допускают ошибки. Не всегда одинаково пунктуальны и техники. Нет-нет и отступают от установленных нормативными документами правил. Вот и получается, что из-за разного рода ошибок и неточностей в регулировке и ремонте авиатехники накапливаются

функциональные погрешности в определенных системах: аналого-цифровом оборудовании, корректирующих устройствах и других. И если своевременно не заниматься доводкой оружия, разброс авиационных средств поражения будет идти, что называется, по нарастающей и через определенное время неминуемо поставит авиаторов в трудное положение. Вместе с тем следует учитывать, что это отрицательно влияет не только на боевую готовность, но и на безопасность полетов.

Поддерживать точностные характеристики авиавооружения в заданных параметрах нужно непрерывно в течение всего периода эксплуатации. Для этого в ходе полетов на полигон необходимо вести точный учет результатов боевого применения с последующим тщательным анализом их по всем режимам, а сравнительные оценки следует выставлять на основе данных, записанных в индивидуальных карточках самолетов.

Что же в первую очередь можно выделить из организационно-методических аспектов? Более пристального внимания, на наш взгляд, заслуживают юстировка боевых машин, их целевая подготовка к полетам на боевое применение, анализ качества таких вылетов по материалам средств объективного контроля, результатов бомбометаний и стрельб по засечкам с полигона.

Казалось бы, все предусмотрено, все учтено, однако на практике, к сожалению, это не всегда дает должный результат. Почему?

ДАТЬ ДОПУСКУ НА ПОГРЕШНОСТЬ

Случаются досадные парадоксы. В части, где служит офицер С. Гусаров, пока еще не могут увязать воедино боевую подготовку и выполнение задачи по поддержанию точностных характеристик бортового вооружения в заданных пределах, а значит, комплексно приступить и к решению проблемы безопасности полетов. Причины тому разные. Попытаемся разобраться в них.

Важным организационно-методическим моментом затронутой проблемы является целевая подготовка техники к полетам на полигон, планируемому в соответствии с учебными программами. Вот здесь-то и начинаются неувязки, возникают спорные вопросы. Одна из главных проблем заключается в том, как разрешить противоречие в поставленной перед авиаторами задаче: где найти резерв для полетов на доводку оружия? Дело в том, что целевые полеты по точностным характеристикам не предусмотрены учебными планами. Раз так, то и отношение руководящего состава к ним, как к обузе.

Конечно, было бы неверно утверждать, что никакой работы в этом направлении в полку не проводится. Но и делается, откры-



Командир авиационной эскадрильи военных летчик первого класса подполковник В. Гусев (третий слева) за мужество и высокое воинское мастерство, проявленные при оказании интернациональной помощи народу Демократической Республики Афганистан, награжден орденом Красной Звезды. Творчески применяя накопленный опыт в учебно-воспитательном процессе, комэск стремится к тому, чтобы служба в эскадрилье стала для каждого летчика, авиационного специалиста подлинной школой боевого мастерства.

На снимке: подполковник В. Гусев контролирует подготовку к полетам капитана Г. Сафронова, лейтенанта В. Паршукова, майора И. Черепанова, старшего лейтенанта В. Попова и прапорщика З. Чернизя.

Фото С. ФЕДОРОВА

венно говоря, не так уж много. Тот факт, что из программ боевой подготовки действительно очень трудно выкроить время на специальные полеты, казалось, должен мобилизовывать авиаторов на поиск неиспользованных резервов. Однако, как показывает практика, усилия специалистов разобщены, их инициатива не всегда встречает поддержку командования, гаснет в дебрях формализма, разбивается о стену молчаливого равнодушия. Вот тому подтверждение.

Старший лейтенант М. Лукьяненко предложил реализовать ценную, по его мнению, разработку. Ее принцип прост: механическими упорами регулировать угол установки направляющих ракетного огня до получения нужных результатов. Почему бы не проверить предложение специалиста в деле, тем более, что для этого не нужно больших затрат? Тем не менее соответствующие должностные лица до сих пор отмалчиваются. Нет, препятствий Лукьяненко не чинят, но и помощи никакой не оказывают. Будет ли когда-нибудь рассмотрено и внедрено предложение рационализатора — неизвестно.

Или другой факт. В классе штурманской подготовки висит таблица ежеквартального учета результатов бомбометания по каждому самолету полка. Записи в ней ведутся аккуратно, но доверия, по словам летчиков, они не вызывают. Суть в методике расчетов. Радиотехническая система ближней навигации, с которой сопряжена бортовая автоматика ракетноносцев, представляет собой систему двух координат. Таким образом, чтобы подготовить необходимые исходные данные с учетом естественного искажения земной поверхности, нужно переводить географические координаты отметок в координаты Гаусса. Это действие выполняется с помощью громоздких формул. Отсюда ошибки в расчетах. Надежный заслон им поставить можно. Для этого нужны микрокалькуляторы, но они в части пока непозволительная роскошь. Вот и приходится летчикам производить штурманские расчеты в «столбик».

К существенным недостаткам можно с полным основанием отнести различные неувязки на огневом полигоне. Они подчас вынуждают авиаторов нарушать элементарные правила безопасности полетов. Проверка состояния приборов, предназначенных для инструментальных замеров точек падения бомб и ракет, в полигонном хозяйстве старшего лейтенанта О. Добродеева оставила мрачное впечатление. Скажем, в сектор обзора третьей вышки не входит даже точностной круг. Кстати говоря, сам точностной круг лишь приблизительно отвечает предъявляемым требованиям.

Не на должном уровне оказалась подготовка наблюдателей и засетчиков. Да и откуда ей взяться, если занятия с солдатами проводятся нерегулярно. Более того, к работе на полигоне в день проверки были привлечены воины других специальностей, которым там находиться не положено. В плачевном состоянии и планшет засетчиков: он сбит, его топогеодезическая привязка к местности выполнена кустарным способом, мишени смещены. До высокой ли точности тут?!

Низка отдача от пропаганды передового опыта лучших авиаторов части. Заслуженным авторитетом в коллективе, к примеру, пользуется старший лейтенант С. Тимофеев. Проводимые им разборки выполненных полетных заданий становятся для сослуживцев хорошей школой профессионального мастерства. Но учеба организуется неритмично. Чаще всего начальнику группы ПНК приходится отставать «честь мундира».

Как-то опытный летчик майор В. Барыло, вернувшись с полиго-

на, с раздражением упрекнул наземных специалистов:

— На боевом курсе произошел сбой в работе цифровой машины...

Выяснить, в чем там дело, поручили Тимофееву. Он проанализировал данные СОК и установил, что в промахе виновен сам летчик.

Другой случай. К Тимофееву обратился один из командиров звеньев с просьбой оценить действия ведущего второй пары на рубеже открытия огня, поскольку летчик, объясняя ошибку, сослался на некачественную подготовку истребителя-бомбардировщика. И снова начальник группы занялся установлением истины. Судя по прописи на тестограмме, авиатор держал боевую кнопку нажатой меньше, чем положено. Аппаратура, приняв за короткий отрезок времени минимальную внешнюю информацию, соответственно неточно отработала прицельную марку.

Следует отметить, что обеспечение полетов на доводку вооружения требует к себе качественно нового отношения специалистов ИАС и тыла. Основное условие успешного решения задачи — неукоснительное соблюдение обслуживающим персоналом технологической дисциплины. Однако, если говорить откровенно, правила предполетной подготовки материальной части нарушаются не так уж и редко.

Иногда техники небрежно обращаются с переключателями рода работ доплеровского измерителя путевой скорости и угла сноса. Подобные оплошности и создают предпосылки для возникновения дополнительных ошибок в полете.

Подчас оставляет желать лучшего коэффициент технической готовности спецавтомобилей, в частности АПА. Видимо, нелишне напомнить, что аэродромные подвижные электроагрегаты при подготовке техники к полетам в первую очередь предназначены для наземной эксплуатации бортового оборудования.

ДЕЙСТВОВАТЬ КОНКРЕТНО, ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННО

Как видим, поддержание точностных характеристик вооружения самолета в заданных параметрах — дело далеко не простое, насколько его не решить. Оно требует от личного состава высокой организованности и собранности, инициативы и известной доли предприимчивости. Говорить об этой проблеме вообще — значит ничего о ней не сказать. А впечатление складывается такое, будто дальше рассуждений о необходимости решения этой серьезной задачи в части дело не заходит.

Некоторые авиаторы сетуют, что не чувствуется организующего начала. Командиры мало задумываются над тем, как приучить подчиненных честно признавать свои ошибки и не прикрываться объективными причинами. Отношение людей к выполнению своих обязанностей — вот определяющий критерий успеха. Давно назрела необходимость проверить все предложения авиаторов, обобщить и распространить опыт лучших специалистов. Ведь сама по себе проблема не разрешится. В связи с этим хотелось бы подчеркнуть: работу по поддержанию точностных характеристик авиационных комплексов организует командир. Со всеми вытекающими отсюда выводами.

И еще. Когда изучаешь план боевой учебы, другие документы, бросается в глаза, что в части существует, образно говоря, целая «алгебра» учетов. Так не пора ли разобраться с «арифметикой» просчетов?

СЛАДКОЙ СЛАВЫ СОЛЕНЫЙ ПРИВКУС

Подполковник Н. ВОЛОШАНОВСКИЙ,
командир эскадрильи, военный летчик первого класса

Анализируя состояние дел в подразделении на сегодняшний день, можно с удовлетворением отметить, что они обходят неплохо. Большинство наших летчиков успешно продвигаются по учебной программе, достаточно весомые результаты атного труда демонстрирует и инженерно-технический состав. Это, безусловно, нас радует. Однако нерешенных проблем еще много. Борьба с существующими в коллективе недостатками ведется у нас постоянно. В том, что она не должна слабеть, напоминает и горький урок минувших лет.

Вспоминается такой случай. В итоге социалистического соревнования в полку наша эскадрилья в тот год заняла последнее место. Самым большим минусом в нашей работе было тогда отставание в боевой подготовке. Жесткая критика командования была для всего летного состава как холодный душ. Глубоко проанализировав причины неудач, многие авиаторы поняли: мало наметить конкретный рубеж в боевой учебе. Чтобы его достичь, нужны согласованные усилия всех членов коллектива. А вот этого единства замысла и действий у нас не было. Поэтому перестраивать учебный процесс начали прежде всего со сплочения коллектива, добивались, чтобы между авиаторами было полное взаимопонимание. Большую работу провели партийная и комсомольская организации, которые возглавляют майор К. Поляков и старший лейтенант Д. Семенов.

Постепенно в результате принятых мер в коллективе начали проявляться согласованность в работе, дух состязательности, возвысилась дисциплина, улучшилась исполнительность. Мы понимали, что это, образно говоря, только первые ростки перемен к лучшему, поэтому старались «подпитывать» их еще более активными и конкретными действиями. В частности, стали больше внимания уделять точности и гибкости планирования учебного процесса, поскольку от этого во многом зависит ритмичность всей работы и службы. Планы боевой учебы стали более конкретными, лаконичными и целевыми.

И все же мы до сих пор не смогли избавиться от различных

натяжек и накладок в планировании. Основная причина заключается, на наш взгляд, в том, что мы пока не имеем достаточных возможностей для проявления самостоятельности. Мероприятий предлагается много, причем порой без учета наших интересов. Вот и получается, что на решение своих внутренних, остро волнующих нас вопросов иногда времени остается очень мало. Но это, конечно, не оправдание. Выход нужно искать, и он, думается, есть: основная часть планирования боевой подготовки должна проводиться в эскадрилье. Тут нужен творческий подход к делу.

Учитывая горький опыт прошлых лет, сейчас в подразделении основное внимание уделили повышению качества подготовки молодого летного состава. Скажу откровенно: дело это непростое. Вот тому подтверждение.

Старший лейтенант Г. Романюк в одном из вылетов на полигон при выполнении стрельбы из пушек на выводе из пикирования создал перегрузку выше допустимой и тем самым совершил предпосылку к летному происшествию. Когда разобрались в случившемся, выяснилось, что ошибка стала следствием плохой подготовки летчика на земле. Накануне летной смены заместитель командира эскадрильи майор П. Лазутин проводил с летным составом занятие по выполнению данного упражнения. Однако такой важный момент, как распределение внимания при работе с оружием, упустил. Командир звена капитан А. Панферов в свою очередь не проверил знания и навыки подчиненного. Низкий методический и профессиональный уровень инструктора проявился и в других случаях.

Так, в одном из вылетов на самолете капитана А. Панферова произошел сбой коррекции ПНК. Летчик был не готов к самолетоводению без комплекса и прошел ППМ на десять секунд позже. В результате уклонился от расчетного курса и задачу свою не решил. Конечно, о личном примере командира звена здесь не может быть и речи.

Чтобы избежать подобных случаев, мы стали строже оценивать летно-методические навыки инструкторов. Значитель-

ную помощь в повышении выучки авиаторов оказывают занятия, на которых начальники групп обслуживания, инженеры рассказывают об особенностях эксплуатации авиационной техники. Затем полученные теоретические знания закрепляются в процессе тренажей. Отработка комплексных упражнений на аппаратуре дает возможность убедиться в правильности расчетов, повышает уверенность воздушных бойцов и безопасность полетов.

Под неослабным вниманием командования и партийной организации эскадрильи находится тактическая подготовка летного состава, поскольку она является важнейшим элементом, определяющим успех в воздушном бою. И хотя в звеньях интересно проходят тактические летучки, постоянно отрабатываются вводные с резким изменением боевой обстановки, в учебе все же процветают шаблон, упрощенчество, забываться от которых очень трудно, поскольку опять-таки нет простора для должной самостоятельности. Видимо, настало время дать командиру эскадрильи больше прав для принятия решений, связанных с учебно-воспитательным процессом, но и спрос с него увеличить.

Остро стоит перед нами и проблема подготовки кадров. На

своем опыте мы убедились, что воспитать полноценного командира звена очень не просто. Дело в том, что офицер, прежде чем возглавить звено, обязан пройти все этапы командирской учебы, воинской службы. У нас немало молодых летчиков, но их становление как будущих руководителей проходит медленно. А причина тому — излишняя их опека. Порой мы не даем им, что называется, шага ступить без подсказки. В результате исполнительность находится, вроде бы на должном уровне, но в то же время она слепая, безынициативная, поэтому и толку от нее мало.

Все это, безусловно, тормозит наше продвижение вперед. Но несмотря на то, что эскадрилья сейчас на подъеме, люди стараются работать в полную силу, ведут с недостатками решительную борьбу. Старая истина гласит: чтобы добиться стабильных результатов, нужно и трудиться стабильно, без послаблений и штурмовщины. Не зря говорится, что у сладкой славы победителей соленый привкус от обильно пролитого пота в напряженных повседневных буднях. Помня об этом, личный состав старается поддерживать накал боевой учебы на должном уровне.

★

Спорится работа у командира отряда военного летчика первого класса майора С. Гончарова (третий слева) и его подчиненных — помощника командира корабля военного летчика третьего класса старшего лейтенанта А. Сольского, штурмана корабля военного штурмана второго класса старшего лейтенанта Н. Гайсина и штурмана отряда военного штурмана первого класса капитана Б. Кудрявцева.

Заключена летная смена. Сделан еще один шаг в совершенствовании воинского мастерства, выполнении социалистических обязательств.
Фото А. ФАТХУЛЛИНА.





ПОДПРОГРАММЫ НА ПМК

Полковник А. АНДРЕЕВ,
полковник В. РУБИН

Часто в программах могут встречаться одинаковые по выполняемым командам фрагменты вычислений. Записывать их несколько раз нерационально. Поэтому для экономии ячеек программной памяти (ПрП) фрагмент можно оформить в виде подпрограммы и обращаться к ней по мере необходимости в ходе вычислений по основной программе.

Для этого в ПМК служит клавиша «ПП» (переход к подпрограмме), которая нажимается в режиме программирования (F ПРГ). В автоматическом режиме эта клавиша обеспечивает пошаговый счет по программе. После оператора ПП в программу вводится адрес первого оператора подпрограммы, на который нужно передать управление. Таким образом, команда обращения к подпрограмме в ПрП занимает две ячейки: первая с кодом оператора ПП, вторая с адресом начала подпрограммы.

Возврат из подпрограммы к продолжению вычислений по основной программе обеспечивается нажатием клавиши «В/О» в режиме F ПРГ (в отличие от режима АВТ, где клавиша «В/О» служит для установки программы на нулевой адрес).

Оператор В/О всегда ставится последним в подпрограмме и обеспечивает возврат на адрес первого оператора, записанного сразу после команды обращения к подпрограмме ПП и его адреса (рис. 1).

Обычно подпрограмма размещается в конце основной программы. Однако, исходя из необходимости, она может быть в любом другом месте. Тогда перед ней ставится оператор БП и адрес первой за оператором возврата В/О команды. Приведем пример.

Пусть требуется составить программу оценки точности определения места самолета при одновременной пеленгации двух приводных радиостанций двумя автоматическими радиоконпасами.

Здесь оценивается средняя квадратическая ошибка места самолета σ_{rc} по двум линиям положения, точность которых в свою очередь характеризуется средними квадратическими ошибками σ_{r1} и σ_{r2} . Величина σ_{rc} определяется по формуле:

$$\sigma_{rc} = \frac{\sqrt{\sigma_{r1}^2 + \sigma_{r2}^2}}{\sin \omega} \quad (1),$$

где ω — угол пересечения линий положения (линий радиопеленгов).

Вместе с тем точность определения линий положения самолета в виде радиопеленгов выражается формулой: $\sigma_p = \sigma_n \cdot D \dots$ (2), где σ_p — средняя квадратическая ошибка определения линии положения (в линейном измерении); σ_n — средняя квадратическая ошибка в определении радиопеленга (в градусах); D — дальность от самолета до приводной радиостанции (в километрах).

Для автоматического радиоконпаса с указателем типа НПП, УКЛ, УГР ошибка в определении пеленга будет зависеть от ошибок в определении текущего значения курса самолета γ и курсового угла радиостанции. Эта зависимость определяется выражением $\sigma_n = \sqrt{\sigma_\gamma^2 + \sigma_{кур}^2} \dots$ (3), где σ_γ — средняя квадратическая ошибка измерения курса самолета (в градусах); $\sigma_{кур}$ — средняя квадратическая ошибка измерения курсового угла приводной радиостанции (в градусах).

Таким образом, оценка точности определения местонахождения самолета может быть произведена по формуле, получаемой подстановкой в выражение (1) значений σ_p и σ_n в соответствии с формулами (2) и (3).

В результате получим:

$$\sigma_{rc} = \frac{\sqrt{(D_1 \sqrt{\sigma_{\gamma 1}^2 + \sigma_{кур 1}^2})^2 + (D_2 \sqrt{\sigma_{\gamma 2}^2 + \sigma_{кур 2}^2})^2}}{57,3 \sin \omega} \quad (4).$$

При составлении схемы алгоритма определения величины σ_{rc} повторяющиеся в формуле (4) фрагменты $\sigma_p^2 = (\sqrt{\sigma_\gamma^2 + \sigma_{кур}^2} \times D)^2$ целесообразно оформить в виде подпрограммы (рис. 2).

Программа, соответствующая схеме алгоритма (рис. 2) при размещении подпрограммы в середине текста основной программы, по адресам с 24 по 33 выглядит так:

00.ИП1 01.ПА 02.ИП3 03.ПВ
04.ИП5 05.ПД 06.ПП 07.24 08.П8
09.ИП2 10.ПА 11.ИП4 12.ПВ
13.ИП6 14.ПД 15.ПП 16.24 17.П9
18.ИП8 19.+ 20.F√ 21.ПО 22.БП
23.34 24.ИПВ 25.FX² 26.ИПА
27.FX² 28.+ 29.F√ 30.ИПД
31.× 32.FX² 33.В/О 34.5 35.7
36.· 37.3 38.ИП7 39.Fsin 40.×
41.F¹/X 42.ИПО 43.× 44.С/П.

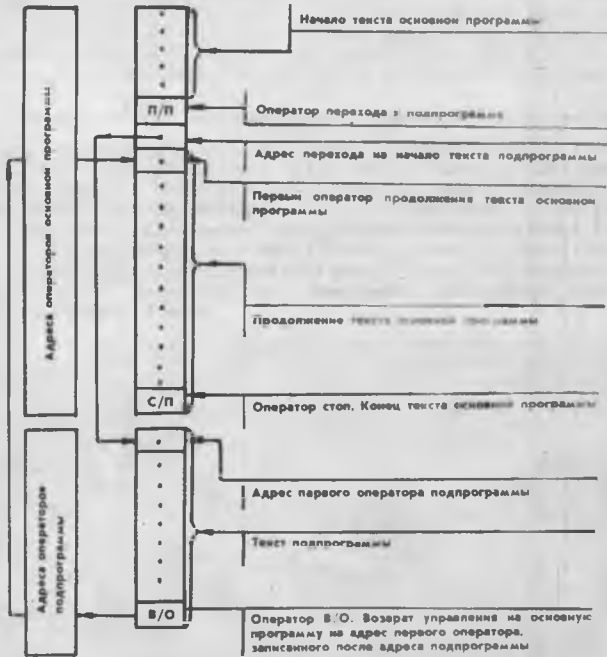


Рис. 1.

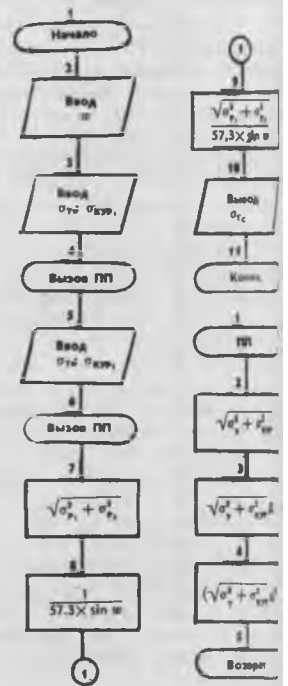


Рис. 2.

НАВИГАЦИОННЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК СКОРОСТЕЙ

Старший лейтенант Ю. МОРДУХОВИЧ,
военный штурман-инструктор первого класса

При неавтоматизированном самолетовождении влияние ветра в полете учитывается путем решения навигационного треугольника скоростей, где определяется угол ветра $УВ = \delta - ПУ$, угол сноса $УС = \arcsin \{(U/V) \times \sin УВ\}$, курс самолета $K = ПУ - УС$, $0 \leq K < 360^\circ$, путевая скорость $W = V \cos УС + U \cos УВ$, время полета на этапе $t = S/W$. В этих выражениях δ — навигационное направление ветра, $ПУ$ — путевой угол, U — скорость ветра, V — воздушная скорость.

Эти параметры рассчитываются по программе:
00.ПО 01.ИПА 02.↔ 03.— 04.↑
05.Fsin 06. ИПВ 07.× 08.ИПС
09.÷ 10.Farcsin 11.С/П 12.П2
13.Fcos 14.ИПС 15.× 16.↔
17.Fcos 18.ИПВ 19.× 20.+
21.С/П 22.÷ 23.6 24.0 25.×
26.С/П 27.ИПО 28.ИП2 29.— 30.3
31.6 32.0 33.— 34.FX<0 35.40
36.FVx 37.+ 38.БП 39.34 40.С/П
41.БП 42.00

Инструкция:
1. F ПРГ, переключатель Р—Г установить в положение Г, ве-

сти программу, F АВТ, В/О.

2. Ввести постоянные исходные данные: δ° в рг. ПА; U (км/ч) в рг. ПВ; V (км/ч) в рг. ПС.

3. Ввести переменные исходные данные: S' (км) в рг.У; $ПУ$ (град) в рг. X (набор S в рг. X, ↑, набор ПУ в рг. X).

4. С/П, результат УС (град) в рг. X; С/П, результат W (км/ч) в рг. X; С/П, результат t (мин) в рг. X; С/П, результат K (град) в рг. X.

5. Для решения навигационного треугольника скоростей на

очередном этапе полета перейти к п. 3.

6. Для решения навигационного треугольника скоростей в новых условиях перейти к п. 2.

Пример. Исходные данные: $\delta = 110^\circ$, $U = 70$ км/ч, $V = 400$ км/ч, $S = 160$ км, $ПУ = 236^\circ$.

После первого пуска программы на счет результат в рг. X: -8.139168 ($УС = -8,1^\circ$); после второго: 354.82588 ($W = 355$ км/ч); после третьего: 27.055523 ($t = 27$ мин); после четвертого: 244.13917 ($K = 244^\circ$).

РАСЧЕТ МАРШРУТА ПОЛЕТА

Майор В. БАРМИЧЕВ,
военный летчик первого класса

В процессе подготовки к полету после выбора и прокладки маршрута на карте летчик выполняет расчеты. Если известны прямоугольные координаты (Гаусса) основных точек маршрута, то расчет можно сделать с помощью ПМК по формулам (см. рис.): дальность до очередного ППП перед разворотом в начале этапа $D = \sqrt{\Delta S^2 + \Delta r^2}$, где $\Delta S = (X_k - X_n) \cdot \cos УПУ_0 + (Y_k - Y_n) \cdot \sin УПУ_0$, $\Delta r = (Y_k - Y_n) \cdot \cos УПУ_0 - (X_k - X_n) \cdot \sin УПУ_0$. Здесь Y_n, Y_k и X_n, X_k — прямоугольные координаты (Гаусса) заданных ППП (аэродрома взлета, посадки), $УПУ_0$ — условный путевой угол перед разворотом в начале этапа; курсовой угол очередного ППП перед разворотом в начале этапа

$$\psi / \phi = \arccos \frac{\Delta S}{D};$$

длина прямолинейного участка пути на этапе $S_n \sqrt{D^2 - 2R/\Delta r}$, где R — радиус заворота; угол разворота $УР = \psi / \phi + \arctg (R/S_n) - \arcsin (R \cos \psi / (S_n^2 + R^2))$; основной путевой угол на прямолинейном участке $УПУ = УПУ_0 + УР \cdot \text{sign} (\Delta r)$, где $\text{sign} (\Delta r)$ — знак числа Δr ; длина пути на всем этапе $S_s = S_n + R \cdot УР$; общая длина пути, прой-

денная к концу данного этапа, $S_{\text{общ}} = S_{\text{общ}_0} + S_s$, где $S_{\text{общ}_0}$ — длина пути, пройденного к началу этапа.

Программа для МК-54, соответствующая приведенным расчетным формулам, может быть следующей:

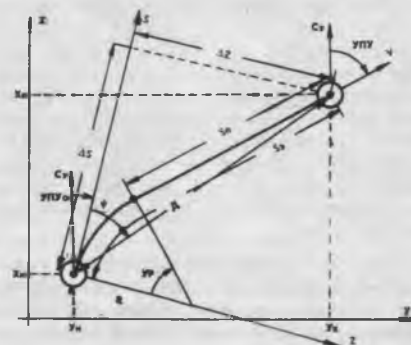
00.ИП3 01.ИП1 02.— 03.П8 04. ИПО
05.Fcos 06.П9 07.× 08.ИП4 09.ИП2 10.—
11.ПА 12.ИПО 13.Fsin 14.ПВ 15.× 16.+
17.ПС 18.FX² 19.ИПА 20.ИП9 21.× 22.ИП8
23.ИПВ 24.× 25.— 26.ПВ 27.FX² 28.+
29.F√ 30.ПА 31.С/П 32.ИПС 33.↔ 34.÷
35.П9 36.Farccos 37.ПС 38.С/П 39.ИПА
40.FX² 41.ИПВ 42.ИП5 43.× 44.2 45.×
46.FX<0 47.49 48./-/ 49.— 50.F√ 51.П8
52.С/П 53.ИП5 54.↔ 55.÷ 56.Farctg 57.+
58.ИП5 59.ИП9 60.× 61.ИП8 62.FX²
63.ИП5 64.FX² 65.+ 66.F√ 67.÷ 68.Farcsin
69.— 70.П9 71.С/П 72.ИП7 73.÷ 74.ИП5
75.× 76.ИП8 77.+ 78.С/П 79.ИПД 80.+
81.ПД 82.С/П 83.ИПО 84.ИП9 85.ИПВ
86.↑ 87.FX<0 88.90 89./-/ 90.÷ 91.×
92.+ 93.FX<0 94.97 95.ИП6 96.+ 97.С/П

Инструкция:

1. F ПРГ, переключатель Р—Г в положение Г, ввести программу, F АВТ.

2. Ввести постоянные исходные данные: 360 в П6; 57.29578 в П7.

3. Ввести переменные исходные данные: $S_{\text{общ}}$ (км) в ПД; $УПУ_0$ (град) в ПО;



Этап маршрута.

X_n (км) в П1; Y_n (км) в П2; X_k (км) в П3; Y_k (км) в П4; R (км) в П5.

4. В/О; С/П, в рг. X D (км); С/П, в рг. X ψ / ϕ (град); С/П, в рг. X S_n (км); С/П, в рг. X $УР$ (град); С/П, в рг. X S_s (км); С/П в рг. X $S_{\text{общ}}$ (км); С/П в рг. X $УПУ$ (град), если $УПУ > 360$, исправить его, введя ИП6 —.

5. Для расчета очередного этапа набрать ПО ИП3 П1 ИП4 П2, ввести координаты X_k (км) в П3; Y_k (км) в П4 и перейти к п. 4.

6. Для расчета другого маршрута перейти к п. 3.

Пример:

Исходные данные: $УПУ_0 = 280^\circ$; $X_n = 4990$ км; $Y_n = 5120$ км; $S_{\text{общ}_0} = 0$ км; $R = 5$ км; $X_k = 4960$ км; $Y_k = 4930$ км, результаты: $D = 192,35384$ км; $\psi / \phi = 18,97263^\circ$; $S_n = 190,72132$ км; $УР = 19,05423^\circ$; $S_s = 192,38412$ км; $S_{\text{общ}_0} = 192,38412$ км; $УПУ = 260,94577^\circ$.

ЗА ШИРМОЙ АНТИСОВЕТСКОГО МИФА

Майор В. ОВСЯННИКОВ



Рисунок А. ГОРБАРУКОВА

«Время действия — не столь отдаленное будущее. Место — нефтеносный район Персидского залива. Ситуация такова: в ответ на прямую угрозу жизненно важным путем снабжения нефтью войска американского Центрального командования оказывают помощь дружественной арабской нации в защите ее от вторжения враждебной сверхдержавы (читай: Советского Союза — В. О.)». Перед нами провокационный сценарий учения интервенционистских «сил быстрого развертывания».

Миф о «советской экспансии» давно служит реакционным силам империализма как для идеологической обработки личного состава своих армий, так и для выработки стратегических концепций, реализующихся в практической политике. Об этом в дни празднования 42-й годовщины Победы над германским фашизмом вновь напоминают события предвоенных лет.

Еще в 30-е годы руководство гитлеровской Германии объявило подготовку к войне против СССР под лживым предлогом «отражения большевистского натиска». «Но, вероятно, ни в один другой период своего существования человечество не испытывало такого давления фальши и обмана, как сейчас, — подчеркнул на XXVII съезде партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев. — Буржуазная пропаганда обрушивается на людей во всем мире искусно подтасованную информацию, навязывает мысли и чувства, программирует выгодную для правящих сил гражданскую и социальную позицию».

Инициаторы начала нового этапа создания мифа о «советском стремлении к господству» опираются на целый ряд «мозговых трестов» правоконсервативной ориентации, деятельность которых заложила теоретический фундамент для выдвигания очередной концепции контра-

кующего капитализма — доктрины «неоглобализма», суть которой сводится к обоснованию «права» Соединенных Штатов Америки вмешиваться во внутренние дела любой страны развивающегося мира, где бы ни возникла опасность «марксистского влияния». В ее основе лежат «научные» разработки о якобы «экспансионистской сущности» Вооруженных Сил СССР таких ультраправых исследовательских учреждений, как «фонд наследия», Гуверовский институт войны, революции и мира, Русский исследовательский центр Гарвардского университета.

Что же послужило поводом для подобных утверждений? Искусственно противопоставляя государственные интересы СССР интересам других стран и народов, западные идеологи постоянно конструируют различные «модели советского экспансионизма», основанные на клеветнических измышлениях. Одна из наиболее распространенных «моделей» выводится из постулата об «имперских целях царизма», которые будто бы «наследовал» и добивается в своей политике Советский Союз. Например, в качестве «реализации завещания Петра I» о необходимости выхода России к теплым морям Индийского океана представляется... ограниченный контингент советских войск в Афганистане, откуда «русским самолетам достаточно полчаса полета, чтобы оказаться у входа в Персидский залив». К слову сказать, такого «завещания» нет в действительности. Эта фальшивка была сфабрикована еще в XVIII веке французской дипломатией и опубликована в 1812 году по личному указанию Наполеона I с целью оправдать свое вторжение в Россию. Другими «аргументами» советологи считают монголо-татарское иго и Отечественную войну 1812 года, уроки которых якобы диктуют СССР необходимость отодвинуть от своих границ возможные в будущем конфликты.

Сочинителей этих небывлиц не смущает обстоятельство, что говорить о тождестве политических целей царизма и общенародного социалистического государства — значит напрочь исключить классовые оценки советской военной политики, которая в решающей степени определяется характером социалистического общества, где отсутствуют опасные силы хищнического и агрессивного эгоизма. Подобными утверждениями наши идеологические противники стремятся доказать молодым независимым странам «незаконность» военной помощи СССР. При этом предаются забвению такие нормы международного права, как, например, статья 51 Устава ООН, которая гласит, что государство, подвергшееся любой форме вооруженного нападения, имеет право обратиться за помощью, в том числе и военной, к другим государствам. Так, в 1979 году по просьбе правительства Демократической Республики Афганистан в эту страну был введен ограниченный контингент советских войск, ставших прочным заслоном на пути внутренней и внешней контрреволюции. Советские Вооруженные Силы, как подчеркивалось на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС, с честью выполняют свой интернациональный долг.

Видя уязвимость «первой модели», другие западные буржуазные авторы не пытаются проводить аналогий между глубокой историей России и современностью и выдвигают более убедительную, по их мнению, версию. Эта «модель» исходит из того, что главной целью русской революции является «распространение коммунизма во всем мире». Поэтому СССР стремится-де установить коммунистическое правление в районах стратегического значения и тем самым изолировать Запад, лишить его источников сырья и жизненно важных коммуникаций.

Будь авторы объективными исследова-

лями, они не обошли бы молчанием непреложную истину, что марксизм всегда отрицал «подталкивание» революций, развивающихся по мере назревания прототипов классовых противоречий, порождающих революции. Об этом еще раз было четко заявлено на XXVII съезде ЦСС: «Мы и сегодня твердо убеждены: подталкивать революцию извне, тем более военными средствами, бесполезно и недопустимо». Однако об этом даже не упоминают в буржуазной литературе. Напротив, для обоснования «собой опасности» мнимого «советского экспансионизма» используется любой предлог. Схема примерно следующая: СССР становится сильнее? Это опасно, так как укрепляет веру «агрессора» в свою безнаказанность. СССР становится слабее? Тоже опасно, так как в поисках выхода СССР прибегнет к экспансии. СССР не зависит от внешних источников сырья? Возможно, но тем более опасна подрывная деятельность русских в районах, важных для снабжения сырьем развитых капиталистических стран. СССР зависит от внешних источников сырья? Тогда следует ожидать «советскую экспансию» в районы, богатые энергетическим сырьем». Как видно, речь здесь идет о «доброе известие заблуждении» западных исследователей относительно размеров Советского Союза, а о всесторонней подготовке клеветнической кампании.

Закон рынка гласит: спрос рождает предложение. Правящая элита крупных империалистических государств заинтересована в подобном мифотворчестве для идеологического прикрытия своих авантюристических замыслов. Подменяя классовый анализ «силовым» подходом к исследованию проблем национальной безопасности, теоретики антикоммунизма создают удобный для буржуазии и выгодный для себя образ нашей страны, поставив ее с ног на голову. Далеко не последнюю роль в этом неблагоприятном деле сыграли военные круги.

Говоря об обеспечении национальной безопасности, заокеанские стратеги нарочито расширенно толкуют это понятие. Каждый объективный человек защиту национальной безопасности рассматривает в первую очередь в контексте защиты своей национальной территории. Тем не менее не так давно журнал «Форин афферс» опубликовал программную статью с изложением основных направлений внешней политики США на 90-е годы, где министр обороны Соединенных Штатов без тени сомнения пытается обосновать необходимость защиты американских глобальных жизненных интересов». Под этой пропагандистской аккомпанемент пентагону выделяется почти трехсотмиллиардный бюджет на 1987 финансовый год, из которого, как указывается в документах, ВВС США отпущены средства на приобретение 48 самолетов F-15, 216 истребителей F-16 и 21 транспортного самолета C-5.

Роль американской военщины как мирового жандарма давно известна. Об этом открыто говорят и сами политические деятели Соединенных Штатов. Признанию госсекретаря Дж. Шульца, после второй мировой войны США не менее 185 раз посылали свои вооруженные силы для разрешения ситуаций, угрожающих «американским политическим и экономическим интересам», понятие «жизненные интересы» Вашингтона фактически включает нефть Ближнего

Востока, Нигерии, Мексики, Венесуэлы, Индонезии, тантал и ниобий Бразилии, Таиланда, Малайзии, кобальт Заира, Замбии, вольфрам и олово Боливии, Южной Кореи, цинк и стронций Мексики, Гондураса, ванадий, свинец, медь, цинк, барий Перу, Чили и многое другое. Алчные взоры американских и других западных монополий устремлены и на богатства таких стран, как Никарагуа (золото, серебро, каучук), Ангола (марганец, цинк, медь, золото, алмазы), Мозамбик (вольфрам, марганец, золото, бокситы), Чад (уран, торий).

Как было официально объявлено в Вашингтоне, США более чем на 50 процентов зависят от импорта половины из 40 основных видов стратегического сырья. И когда в бывших вотчинах монополистов власть переходит в руки революционного народа, речь идет о потере возможности безнаказанно грабить национальные ресурсы и извлекать громадные прибыли. Примером типичной реакции империализма на подобное положение могут служить события вокруг Никарагуа. Вашингтон не скучит на деньги и оружие, надеясь с их помощью сдержать напор прогрессивных перемен. Только в соседнем Гондурасе для приема тяжелых транспортных самолетов C-5 и C-141 и новейших истребителей инженерные части США переоборудовали восемь аэродромов, которые предназначены для снабжения и поддержки с воздуха отрядов «контрас», вторгающихся на никарагуанскую территорию. Эти аэродромы позволяют осуществлять военный контроль и над всем Карибским бассейном.

Прибегая ко все новым актам агрессии, пытаюсь удержать в руках ключевые позиции в мире, усиливая международную напряженность, разжигая конфликты, империализм, как и прежде, демонстрирует свое стремление подавить тягу азиатских, африканских и латиноамериканских народов к свободе.

Обладая разветвленной системой военных баз, насчитывающей свыше полутора тысяч объектов, империализм США за дымовой завесой мифа о «советском глобальном расширении» размещает свои новые вооружения в важнейших стратегических районах земли и поощряет в этом своих партнеров по НАТО. Например, на «непотопляемом авианосце» в Индийском океане — острове Диего-Гарсия — намечается начать установку ракет «Першинг-2». Радиус их действия покрывал бы и Индостан, и Персидский залив, и часть Африки, и Юго-Восточную Азию — словом, чуть ли не весь развивающийся мир, кроме Латинской Америки. Но и у ее берегов в свою очередь создаются эквиваленты. После окончания войны с Аргентиной в 1982 году Англия начала строительство базы на Мальвинских (Фолклендских) островах, приспособленной для стратегических бомбардировщиков. Начала не столько по своей инициативе, сколько по негласному подраяду Пентагона.

Тем не менее времена колониального господства прошли безвозвратно, и империализм вынужден маскировать экспансионистские устремления. Корректируя базовую политику, Вашингтон делает упор не на создание самих баз, а на подготовку инфраструктуры в отдельных странах для развертывания американской военной машины в нужный момент, не на размещение крупных вооруженных контингентов, а таких подразделений,

которые могли бы быть в короткий срок увеличены до крупных формирований. В случае «кризисной ситуации» активную роль здесь, по замыслу Пентагона, должны сыграть «силы быстрого развертывания». Там же, где не удастся создать принадлежащие Вашингтону военные объекты, применяются иные формы экспансии, такие, как подписание соглашений об использовании американскими вооруженными силами аэродромов других государств.

В качестве средства расширения влияния в «третьем мире» Вашингтон использует и военный экспорт. Рейгановская администрация, например, заключила сделку с Саудовской Аравией на продажу пяти самолетов E-3A, оснащенных системой АВАКС. Чтобы подготовиться к приему проданных самолетов, в эту страну прибыла солидная партия американских техников и советников: около тысячи человек. Кроме того, было достигнуто соглашение, гарантирующее американское «присутствие» на АВАКС и земле вплоть до 90-х годов. США рассчитывают получать ценную военную разведывательную информацию от американских операторов, что в немалой степени компенсирует отсутствие постоянной американской военной базы в Саудовской Аравии.

Эта неоколониалистская политика, глобальные притязания оправдываются необходимостью защиты от «руки Москвы». Однако и такая фальшивка так же несостоятельна, как и все остальные.

Антиимпериалистическая направленность советской внешней политики соответствует коренным интересам трудящихся масс, освободившихся от колониального гнета. Поэтому нет ничего неправомерного в том, что Страна Советов считает своим долгом оказание военной помощи молодым государствам по просьбе их законных правительств в соответствии с Уставом ООН. Масштабы ее зависят от степени консолидации контрреволюции с внешними силами мирового империализма. Вывод шести советских полков из Демократической Республики Афганистан явился новым свидетельством подлинного стремления к политическому урегулированию обстановки вокруг этой страны. И таких фактов немало. Таким образом, отмечал товарищ М. С. Горбачев в своей речи на встрече с участниками международного форума «За безядерный мир, за выживание человечества», по всем направлениям наше философское видение мира мы стремимся перевести в плоскость практической политики, конкретных действий.

Не мифическая «советская экспансия», не набившие оскомину «заговоры коммунистов», а вполне зримая империалистическая агрессия, вмешательство США — вот что действительно угрожает суверенитету развивающихся стран и что заставляет народы, вставшие на путь борьбы за демократию и прогресс, обращаться за помощью к наиболее надежному союзнику революционно-освободительных сил — мировому социалистическому содружеству. Советский Союз — на стороне государств и народов, отражающих атаки агрессивных сил империализма, отстаивающих свою свободу, независимость и национальное достоинство, подчеркивается в новой редакции Программы КПСС. Солидарность с ними — это в наше время и важная часть общей борьбы за мир и международную безопасность.

ЧЕРЕЗ УМ И СЕРДЦЕ

...ПОСТОЯННО ПОВЫШАТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КАДРОВ ЗА ПОРУЧЕННОЕ ДЕЛО, СОЗДАВАТЬ ПОВСЕМЕСТНО ОБСТАНОВКУ ВЗАИМНОЙ ТРЕБОВАТЕЛЬНОСТИ, ТВЕРДОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ОРГАНИЗОВАННОСТИ, РЕШИТЕЛЬНО ПРЕСЕКАТЬ ПРОЯВЛЕНИЯ РАСХЛЯБАННОСТИ. НАСТОЯЩАЯ ЗАБОТА О КАДРАХ НЕ ИМЕЕТ НИЧЕГО ОБЩЕГО С БЛАГОДУШИЕМ И ВСЕПРОЩЕНИЕМ, БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬЮ И ЗАИГРЫВАНИЕМ...

Из постановления январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС

Полковник В. ЛЕБЕДЕВ

Сколько глубоких мыслей заложено в этом партийном документе, четко определившем конкретную программу активных действий каждого коммуниста и беспартийного, рабочего и воина, руководителя большого ранга и малого, министра и рядового труженика! Материалы Пленума с новой силой убедительно подтвердили, что в нашей стране широким фронтом развернулся необратимый процесс ускорения и перестройки всех сфер социальной, экономической и духовной жизни. Его одобряют и поддерживают все трудящиеся, все воины армии и флота, в том числе и авиаторы. Им дорого и близко то, что происходит в нашем родном доме в такое непростое время.

Свежий ветер больших позитивных перемен обнадеживает, вселяет огромный душевный заряд уверенности в сердце каждого советского человека, вдохновляет на новые трудовые и ратные подвиги. А свершается все это во имя упрочения позиций социализма, в интересах тех, кто честно трудится и своей безупречной исполнительностью, точным соблюдением требований советских законов способствует утверждению в обществе здоровой морально-нравственной атмосферы и правопорядка, укрепляет экономическую и оборонную мощь социалистической Родины, братскую дружбу между всеми нациями и народностями нашей страны, готовящейся торжественно отметить 70-летие Великого Октября. Сегодня советские люди решительно отвергают все то, что мешает им полнокровно жить, плодотворно трудиться, в полной мере пользоваться благами культуры, предоставленными Конституцией гражданам СССР, отвергают то, что чуждо нашей морали, тормозит движение вперед, противоречит принципам социалистической нравственности и этическим нормам.

Перестройка, отмечалось на январском Пленуме, — это решительное преодоление застойных процессов, слом механизма торможения, создание надежного и эффективного механизма ускорения социально-экономического развития советского общества. «Нам следует крепко усвоить урок прошлого, — подчеркнул в докладе на Пленуме Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев, — нельзя допускать разрыв между решениями и практической работой по их проведению в жизнь. Нельзя зазнаваться и самоуспокаиваться. Говорю еще раз потому, что приходится и сейчас еще сталкиваться с этим. Нужно действовать, действовать и еще раз действовать — активно, смело, творчески, компетентно».

Действовать компетентно! Это значит выполнять свой долг самоотверженно, по совести, решительно отказаться от старых привычек и методов, уверенно шагать в ногу с требованиями жизни, проявляя высочайшую исполнительность и дисциплинированность.

Ведя сегодня острый и принципиальный разговор о личном вкладе в перестройку, мы не можем кивать на кого-то, занимать выжидательную позицию и думать: кто-то придет и выполнит все за нас. Поступить так — значит скатиться на иждивенческие позиции и погубить живое творческое дело. Время требует в первую очередь поставить перед собой цель: работать по-новому, с большей ответственностью и отдачей, не допускать ошибок и медлительности.

В нашей служебной деятельности просчетам и разного рода нарушениям не может быть места. Ведь за неисполнительность или небрежность даже одного специалиста порой приходится дорого расплачиваться: выходят из строя дорогостоящая боевая техника, сложные устройства и оборудование. Из-за беспечности и недисциплинированности иных специалистов иногда подвергается серьезной опасности жизнь других людей, а из-за неразворотливости некоторых хозяйственников возникают определенные трудности в улучшении бытовых условий авиаторов, обеспечении их всем необходимым для эффективной боевой учебы.

Вот почему сегодня так созвучно времени, духу происходящих перемен крылатое выражение: прибавить в работе. Это требование

партии особую актуальность приобрело сейчас, в условиях перестройки. «Жить и работать нужно по совести, — подчеркнул в своем выступлении товарищ М. С. Горбачев на встрече с руководителями средств массовой информации и пропаганды, — найти и резервы, и возможности для того, чтобы что-то сделать еще лучше, прибавить в работе. Мне нравится это слово — прибавить. Все это надо душой, умом и сердцем понять, прочувствовать, тогда и прибавишь».

В моем рабочем блокноте хранятся записи о коммунисте Вячеславе Николаевиче Красковском, командире авиационно-технической части. Человек он принципиальный, в чем-то даже ершистый, напористый, не знающий покоя. В свое время Красковский был политработником, а позднее возглавил воинский коллектив. Нелегко было офицеру в ту пору овладевать командными навыками. А тут еще неожиданно нагрянула беда: умерла жена, оставив его с двумя сыновьями. Но тяжелое горе не сломило молодого командира. По-прежнему Красковский работал с присущей ему энергией, творчески подходил к обучению и воспитанию подчиненных. Каждый день он бывал на аэродроме. Вячеслава Николаевича волновало все: содержание взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, подъездных путей, стоянок самолетов, других сооружений и объектов, охранение аэродрома и сбережение материально-технических средств. Ему до всего было дело. Он не мог оставаться равнодушным, если специалистом на полеты вовремя не доставлено питание, если кто-то из водителей прибыл на обслуживание летной смены в несвежем обмундировании.

Однажды довелось быть свидетелем такого эпизода. Вместе с Вячеславом Николаевичем и его заместителем мы выехали из военного городка на аэродром. Проезжая мимо автопарка части, командир увидел человека в штатском.

— Он снова здесь! — с возмущением произнес подполковник Красковский: — Опять прибыл что-нибудь добыть? — И, обращаясь к своему заместителю, сказал: — Появится еще раз, приму самые суровые меры!

Позже мне рассказали, что этот человек проходил в свое время службу в военном городке. Имел здесь знакомых. Через них пытался приобрести некоторые дефицитные детали, бензин, спирт. Эти противозаконные действия вовремя пресек офицер Красковский. Однако снова требовалось его вмешательство. Кстати, его самого нельзя упрекнуть в бесхозяйственности. Он душой болеет за каждый литр топлива, масла, рачительное использование моторесурсов, авторезины. Потому что все это — народное добро! Государственное добро!

В части установлен строгий контроль за пунктуальным исполнением каждого руководящего документа, ведется решительная борьба за дальнейшее повышение организованности, укрепление дисциплины.

Как-то довелось услышать от коммуниста Красковского такие слова:

— Сегодня не надо кивать на кого-то другого. Необходимо посмотреть на себя, проверить свою совесть. Она, пожалуй, самый строгий судья. Именно совесть помогает в эффективном воспитании человеческой личности — подлинного хозяина своей страны, гражданина социалистического Отечества, патриота, по-партийному беспокойного, принимающего близко к сердцу все заботы, которыми живут ныне страна, партия.

Да, в служебной деятельности подполковника Красковского исполнительность, инициатива и другие ценные качества помогли ему расширить профессиональную компетентность, завоевать прочный командирский авторитет. На командира держали равнение и его подчиненные. Они видели в нем человека, умеющего оперативно действовать, с перспективой смотреть в будущее, способного творчески мыслить, трудиться всегда с полной нагрузкой, не считаясь со временем.

В частях Военно-Воздушных Сил немало таких добросовестных и дисциплинированных офицеров, достойно выполняющих свой патристический и интернациональный долг перед социалистической Отчизной, замечательными ратными делами приумножающих боевые традиции авиаторов-фронтовиков. Так, в вертолетном Краснознаменном полку имени В. И. Ленина добрая слава идет о заместителе начальника ТЭЧ коммунисте В. Тарасенко. Не раз командование полка отмечало его исполнительность, принципиальность, усердие в службе и успехи в поддержании авиационной техники в постоянной боевой готовности. Однополчане уважают Виктора Васильевича не только за добрый и отзывчивый характер, но и за самоотверженность. На такого во всем можно положиться. Коммунист Тарасенко, находясь в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане, был награжден орденом Красной Звезды и орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Недавно его опыт эксплуатации винтокрылых машин в горной местности был обобщен и распространен в полку.

В суровых условиях приходится действовать летному и инженерно-техническому составу авиационного полка истребителей-бомбардировщиков. Вместе с первоклассными воздушными бойцами крылом к крылу решает сложные задачи и молодое поколение летчиков. В их числе офицер С. Панфилов. В свое время он с золотой медалью закончил Ейское высшее военное авиационное училище летчиков имени дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР В. М. Комарова и был направлен служить в прославленную часть. На летно-тактическом учении Панфилов показал себя с хорошей стороны: точно вышел на цель и метким огнем поразил ее. Добросовестно справляется молодой коммунист и с общественными обязанностями.

А как не отметить исполнительность техника самолета лейтенанта Н. Болохо! В ЛТУ он участвовал впервые. И испытание выдержал с честью. Однополчане остались довольны действиями офицера. Они высоко оценили добросовестное отношение к своим обязанностям молодого специалиста, который своевременно обнаружил серьезную неполадку на истребитель-бомбардировщике. В этом немалую роль сыграли не только хорошая профессиональная подготовка молодого офицера, но и его исключительная исполнительность, понимание своей роли в обеспечении высокой надежности боевого авиационного комплекса.

Разумеется, труд людей всегда следует оценивать по достоинству. Не обольщаясь достигнутым, каждый завоеванный рубеж в борьбе за повышение боевой готовности подразделения, части в процессе перестройки следует считать не окончательным, а лишь очередной ступенькой, с которой надо начинать восхождение к новым рубежам боевого совершенствования. И здесь важное значение имеет профессиональная компетентность, исполнительская дисциплина руководителя любого ранга, его умение по-партийному строго и объективно оценить состояние дел в воинском коллективе.

Сегодня, к сожалению, еще порой приходится слышать громкие фразы, обещания: дескать, все поняли, дело поправим, перестроимся. А говорится это лишь ради красного словца, чтобы прикрыть свою бездеятельность и безынициативность, в некоторых же случаях и просто некомпетентность.

Нечто подобное слышали сослуживцы и от заместителя командира полка по инженерно-авиационной службе подполковника А. Водилина. С высокой трибуны он не раз призывал подчи-

ненных к перестройке, требовал от них прибавить в работе, смело критиковал недостатки. Но сам никак не избавлялся от неправильного метода руководства. Он не занимался конкретным воспитанием и обучением личного состава ИАС. Дело дошло до того, что офицер превратил закрепленную за ним служебную автомашину в своеобразное походное кафе с запасом соответствующего ассортимента напитков и необходимого для этого случая рациона продуктов. Офицера пришлось освободить от занимаемой должности и привлечь к строгой партийной ответственности.

Да, следует признать, что конкретность, единство слова и дела еще далеко не везде стали нормой. Гаснут в бумажном потоке различных постановлений и телеграмм, разного рода собраний и заседаний искры инициативы и творчества. А вину за конкретные провалы и сбои в боевой учебе, воинской дисциплине, просчеты в эксплуатации авиационной техники отдельные лица по-прежнему пытаются оправдать объективными причинами.

Если внимательно приглядеться к стилю работы таких офицеров-руководителей, то выясняется: недостает им так нужной сегодня разворотливости, гибкости мышления, дисциплинированности и исполнительности. А если человек не обладает этими качествами, то не может идти и речи о его перестройке, новых подходах к работе, строгом соблюдении и выполнении приказов и директив, своих же собственных планов.

Сегодня, в такое ответственное время, когда надо выполнять все по чести и совести, нельзя допускать ошибки и просчеты в организации сложного учебно-воспитательного процесса воинов-авиаторов. Важно искать и находить наиболее эффективные пути повышения интенсификации занятий и тренировок, ориентирясь на стабильно высокие конечные результаты.

К сожалению, еще не везде точно соблюдаются требования подготовки авиационных комплексов к полетам. Кое-кто из специалистов не считает своим долгом перед вылетом на ответственное задание дозаправить самолет топливом, специальными жидкостями, азотом, воздухом. За подобную неисполнительность отдельных лиц уже приходилось расплачиваться.

Но всуе ли специалисты ИАС сделали должные выводы? Способны ли они перестроиться и работать по-новому? Анализ боевой учебы за зимний период показывает, что кое-где еще не извлекли уроков из прошлого. Так, в одном из подразделений при проверке готовности авиатехники к ЛТУ обнаружилось, что некоторые самолеты не полностью были заправлены топливом и соответствующими жидкостями. Упущение очень серьезное. И за него проверяющие справедливо поставили личному составу неудовлетворительную оценку.

Спрашивается, а куда смотрели те, кто должен был проконтролировать и вовремя выявить допущенную подчиненными небрежность? В этом случае руководителей также подвели неисполнительность, нежелание поступить так, как предписано руководящими документами, которые никому не дозволено нарушать.

Перестройка, технический прогресс, ускорение, о которых так горячо и заинтересованно ведется сегодня разговор на всех уровнях, начинаются с осознания своей роли и ответственности за все, что входит в твои служебные обязанности. А начинается это с умения работать профессионально, честно, на совесть. От этого в конечном счете зависит качество труда каждого из нас, успешное решение задач, поставленных перед авиаторами на летний период обучения.

Опытными воздушными бойцами, способными успешно выполнять трудные задания, зарекомендовали себя кавалер ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени бортовой техники специалист первого класса старший лейтенант А. Кундюба, секретарь партийного бюро эскадрильи командир экипажа военный летчик второго класса капитан Н. Халамов и штурман звена военный штурман второго класса старший лейтенант М. Вишняков. Передовые офицеры награждены орденом Красной Звезды. Их нелегкие победы обусловлены высоким воинским мастерством, тщательной подготовкой к каждому старту в небо.

Фото В. МОРДВАНЮКА.



Эту публикацию об академике В. Н. Челомее редакция под готовила по просьбе работников одного из московских машинно-строительных производственных объединений, а также Т. Самырадзе из Тбилиси, В. Богомолова из Подмоскovie и других читателей журнала.

СОЗДАТЕЛЬ «ПРОТОНОВ»

В. РОДИКОВ,
кандидат технических наук

В июле 1965 года «Правда» опубликовала сообщение ТАСС под заголовком: «На орбите — космическая станция «Протон-1».

В целях обеспечения намеченной программы исследования космического пространства в Советском Союзе, говорилось в нем, была создана мощная ракета-носитель. 16 июля она и вывела на околоземную орбиту научную космическую станцию «Протон-1» с комплексом контрольно-измерительной аппаратуры.

Общая масса полезного груза, выведенного на околоземную орбиту (без последней ступени носителя), составила 12,2 тонны. Это удивило современников, ставших было на восьмом году космической эры привыкать к разным запускам. Такой вес искусственного спутника для того времени был поистине феноменальным.

Однако ракета в тот раз, да и при последующих запусках ИСЗ серии «Протон», далеко не полностью показала свою мощь. 16 ноября 1968 года мы вновь были поражены: в космосе 17-тонный спутник «Протон-4», начиненный исследовательской аппаратурой массой 12,5 тонны. Груз был доставлен на орбиту опять же ракетой-носителем «Протон», но уже усиленной третьей ступенью.

Эта мощная ракета и спутники «Протон» были созданы под руководством Генерального конструктора космической техники В. Н. Челомея.

Владимир Николаевич родился 30 июня 1914 года в губернском городе Седлец в учительской семье. В 1932 году поступил на авиационный факультет Киевского политехнического института, того самого вуза, в который до этого на аэромеханическое отделение пришел учиться Сергей Павлович Королев. Впоследствии авиационный факультет был преобразован в Киевский авиационный институт имени К. Е. Ворошилова.

Через год Челомей написал свой первый научный труд. История его несколько необычна. Преподаватель, читавший в институте лекции по тепловым процессам, предложил студентам выполнить домашнюю работу. Темой ее был тепловой расчет двигателя. Внимание преподавателя привлекла работа Челомея. Юноша излагал оригинальный метод расчета продувки авиационных двухтактных двигателей. Решая эту задачу, он применил аппарат векторного исчисления. Работа второкурсника обсуждалась на кафедре и

была одобрена. Ее опубликовали в сборнике научных трудов института.

В 1936 году в Киеве вышла книга студента В. Челомея «Векторное исчисление», в которой давался краткий, ясный и весьма полезный для приложений курс векторного анализа, содержащий интересное применение его к механике. Таково было



Академик В. Н. Челомей.

Фото из архива автора.

мнение об этой публикации опытных специалистов.

Уже в те годы проявился незаурядный инженерный дар Челомея: он умел точно найти «большой» узел в сложной машине, исследовать причину «болезни» и дать рекомендацию, как от нее избавиться.

Во время практики на Запорожском моторостроительном заводе летом 1935 года Владимир показал свои знания на практике. На заводе создалось напряженное положение — никак не могли довести до пуска в серийное производство одну из модификаций поршневого авиационного двигателя. Важнейшая деталь — коленчатый вал — выходила из строя. «А не причастны ли к поломкам резонансные явления? — мелькнула мысль у студента. — Может быть, к этому приводит резкое усиление вибраций при определенных частотах вращения вала?» Он оказался прав. Вал облегли, и «болезнь» прошла.

По просьбе инженеров конструкторского бюро Владимир задержался на заводе и прочел им курс лекций по теории колебаний применительно к авиамоторам. Руководители завода решили отметить практиканта. Каково же было их удивление, когда Челомей попросил в качестве поощрения выделить в его распоряжении бокс для проверки своей идеи: можно ли получить без компрессора достаточный надув в длинной трубе? Впоследствии эта задумка выльется в создание пульсирующего воздушно-реактивного двигателя.

Плодотворной оказалась студенческая практика на том же заводе и в следующем году. Челомей прочел инженеру полный курс расчетов вибраций в авиамоторах и снова помог производственным кам. При испытании нового мотора разрушились клапанные пружины. Работники цеха пробовали использовать другие сорта металла, видоизменяли термообработку. Но все было напрасно. Челомей проверил динамический расчет кривошипно-шатунного механизма и нашел, что именно здесь допускалась ошибка при расчете пружин на вибрационную усталость. Практикант предложил изменить конструкцию деталей. Первая же партия пружин, изготовленная по новым чертежам, выдержала все испытания.

В 1937 году, на год раньше положенного срока, Владимир Николаевич с отличием окончил институт. «Дипломная работа Челомея по своей глубине выходит из рамок обычных студенческих проектов и, по сути дела, могла бы явиться научной диссертацией» — такова была оценка экзаменационной комиссии.

После окончания института В. Челомей пригласили работать в Институт математики АН УССР в Киеве. В 1939 году он защитил кандидатскую диссертацию на тему «Динамическая устойчивость элементов авиационных конструкций». А в следующем году молодой ученый был принят в специальную докторантуру АН СССР в числе 50 лучших кандидатов наук, выдвинутых от всех республик.

С начала войны Владимир Николаевич работал в Москве в Центральном институте авиационного моторостроения (ЦИАМ). В связи с прямой военной угрозой столице осенью 1941 года большинство подразделений ЦИАМа было эвакуировано. Так получилось, что Челомей остался в Москве.

— В один из октябрьских дней,

поминал М. Петров, учившийся вместе с Челомером в институте, — я шел по Большому Комсомольскому переулку на работу в редакцию центральной авиационной газеты. И вдруг вижу: навстречу идет Челомер... Оказалось, он шел на изыскательный пункт. А нам в редакцию изрез был нужен специалист, хорошо разбирающийся в авиационной технике. Челомер уговорил Владимира Николаевича прийти работать к нам в газету. Все-таки ближе к любимому делу — авиации, на фронтовых аэродромах часто приходится бывать, а в ту пору и Центральной и Тушинский аэродромы стали фронтовыми. Владимир Николаевич читал лекции и техническому составу лекции по борьбе с обледенением самолетов. В свою очередь его интересовали вибрации обледеневших винтов. Собранные на аэродромах данные по обледенению штурмовиков Ил-2 он передал их создателю Сергею Владимировичу Ильюшину. Тот тепло поблагодарил Челомера за продолженную работу. Эти сведения оказались очень полезными...

Челомер не бросал и конструкторской работы. В начале 1942 года под его руководством был разработан проект ракетно-пушечной установки на аэросанях ИЛ-26. Комиссия, которая принимала предложения, рекомендовала установку на вооружение Красной Армии.

По инициативе Владимира Николаевича ЦИАМ создали отдел для разработки турбореактивного двигателя. Этот отдел он же и возглавил. Однажды во второй половине 1942 года в районе Москвы, где располагался ЦИАМ, началась сильная «стрельба». Оказалось, что столь необычно известил о своем рождении пульсирующий турбореактивный двигатель Челомера. Так сбывалась реальность его студенческой задумки. Вскоре в ЦИАМе под руководством Владимира Николаевича на базе двигателя его конструкции стал разрабатываться беспилотный летательный аппарат.

В июне 1944 года, когда стало известно о применении гитлеровцами самолетов-снарядов Фау-1 против Англии, в Государственный Комитет Обороны были вызваны нарком авиационной промышленности А. Шахурин, командующий ВВС Главный маршал авиации А. Новиков и В. Челомер. Им поставили задачу: создать новое оружие — беспилотную ракетную технику. Челомер был назначен главным конструктором и директором завода соответствующего профиля.

Владимир Николаевич понимал, сколь важно решение ГКО в создавшейся обстановке. Если наша авиация будет обладать таким оружием, то это обстоятельство станет серьезным предостережением врагу, и фашисты могут не решиться на применение Фау-1 против наших городов. В фантастический по нашим меркам срок — менее чем через полгода — были изготовлены ракеты самолетов-снарядов.

Как-то весной 1945 года позвонил В. Сталин и спросил:

— Товарищ Челомер, нас интересует ваше мнение как конструктора самолета-снаряда. Имеет ли смысл применять это оружие в нынешней обстановке?

— Нет, товарищ Сталин, победа близка, применение может вызвать большие проблемы среди мирного населения, — от-

ветил ему Владимир Николаевич.

— Правильно, товарищ Челомер, — сказал Сталин.

Алексей Иванович Шахурин позже вспоминал:

— В начале 1945 года мы были готовы применить это оружие. Но ЦК ВКП(б), Советское правительство решили отказаться от этого шага. Не менее сильное и, пожалуй, более эффективное, чем у врага, оружие у нас было, но мы не стали уподобляться фашистским варварам.

Закончилась война. Страна залечивала жестокие раны. А в мире вновь запахло порохом. Началась «холодная война». США планировали ядерное уничтожение СССР. В этих условиях пришлось крепить оборону страны.

Челомер продолжал работу над крылатыми ракетами. До 1954 года завод, где он был главным конструктором, создал крылатые ракеты нескольких типов. В эти годы Владимир Николаевич обосновал свою новую идею, которая определила целое техническое направление. Речь идет о раскрытии крыльев ракет в воздухе.

Интересно рождение этой мысли. На корабле необходимо было разместить крылатые ракеты, но места им отвести слишком мало. Владимир Николаевич напряженно думал, как быть. Выручил случай. Это было в командировке. В гостиничной комнате стояла духота, за день солнце основательно ее прогрело. Придя с работы, Челомер подошел к окну, повозился со шпингалетами и толкнул оконные створки. Они распахнулись наружу и замерли. В номер ворвалась вечерняя прохлада. «А что, если у ракеты сложить крылья, поместить ее в контейнер? И когда она из него выстрелится, сработают пружины, которые раскроют крылья, как только что распахнулись оконные створки», — подумал Владимир Николаевич. А мозг уже воплощал эту идею в инженерное решение.

Скептиков поначалу хватало: конструкция, дескать, ненадежна. Теперь мы знаем, что такое техническое решение принято во всем мире. Оно применяется не только для крылатых, но и для других видов ракет, стартующих из контейнеров.

Двигатели Челомера использовались не только на крылатых ракетах. 3 августа 1947 года в День Воздушного Флота СССР состоялся традиционный авиационный праздник на Тушинском аэродроме. На следующий день в газете «Правда» о нем было опубликовано сообщение, в котором говорилось: «...колонну замыкает группа «лапочкиных» с реактивными ускорителями конструктора тов. Челомера. У этих машин необычный громоподобный гул. Мгновенно пролетев над аэродромом, они вонзаются в небо и исчезают, напоминая о себе только своим грозным, доносящимся из поднебесья гулом. На головной машине — известный летчик-испытатель генерал-майор авиации П. М. Стефановский...»

Владимир Николаевич на своем жизненном пути испытал и черновой труд, и самозабвенное творчество. Были у него, как у всякого первопроходца, взлеты и падения. Но этот путь привел его в 1959 году к высокой должности Генерального конструктора космической техники. Тут-то он и совершил главное дело своей жизни — построил ракетно-космические системы, не имевшие аналогов.

Многое из того, что сделано в космонавтике под руководством В. Н. Челомера, можно охарактеризовать словами «впервые в мире». Впервые были созданы маневрирующие спутники «Полеет», снабженные аппаратурой и системой двигательных установок, обеспечивших изменение высоты и плоскости орбиты в полете («Полеет-1» запущен 1 ноября 1963 года). Большой вклад в развитие советской космонавтики внесла и продолжает вносить ракета-носитель «Протон», впервые заявившая о себе в 1965 году. На счету «Протонов» запуски автоматических межпланетных станций «Венера», «Марс», «Вега», спутников связи «Экран», «Радуга», «Горизонт», орбитальных станций «Салют» и «Мир».

Создание ракетно-космического комплекса «Протон» открыло новый этап в изучении и освоении космического пространства. Этот этап также связан с рядом орбитальных станций серии «Салют». Из них «Салют-2, -3, -5» рождены в конструкторском бюро, руководимом В. Н. Челомером. На этих «Салютах» испытаны многие системы, имеющие важное значение для космонавтики.

Под руководством Владимира Николаевича был разработан корабль-спутник «Космос-1267». В 1981 году на околоземной орбите впервые был создан научно-исследовательский комплекс «Салют-6» — «Космос-1267» массой около 40 тонн. С помощью двигательной установки «Космоса-1267», который испытывался в качестве межорбитального буксира, проведено несколько десятков маневров, неоднократно поднималась орбита комплекса. Этот корабль обеспечил в автоматическом режиме работу самого крупного научного прибора станции «Салют-6» — субмиллиметрового телескопа БСТ-1М, требующего высокой точности наведения на исследуемый объект.

Технические решения, заложенные в «Космосе-1267», нашли свое продолжение в других разработках: «Космосе-1443» и «Космосе-1686» — представителях космических аппаратов нового поколения, способных функционировать и как тяжелые грузовики, и как мощные межорбитальные буксиры, а в дальнейшем и как специализированные модули (научные, производственные и т. п.).

Родина высоко оценила заслуги Владимира Николаевича Челомера. В 1945 году он получил свой первый орден Ленина, а всего их было у него четыре. В 1959 и 1963 годах Челомер был удостоен звания Героя Социалистического Труда. В 1959 году ему присуждена Ленинская премия, а в 1967, 1974, 1982 годах — Государственная премия СССР. Интересно, что первый его лауреатский знак Государственной премии имел порядковый номер «2».

В 1964 году Владимиру Николаевичу была присуждена Золотая медаль имени Н. Е. Жуковского «За лучшую работу по теории авиации», а в 1977 году — Золотая медаль имени А. М. Ляпунова «За выдающиеся работы в области математики и механики».

Смерть настигла его внезапно — 8 декабря 1984 года. До этого мгновения он постоянно жил работой. Владимир Николаевич Челомер оставил учеников, которые продолжают его дело. В их будущих успехах заложена и доля его труда.



КОСМОС И РАДИО

Б. ПОКРОВСКИЙ,
ветеран командно-измерительного комплекса,
почетный радист СССР

Изучение и освоение космоса сегодня кажется нам немислимым без радио и телевидения. А между тем первые в нашей стране проекты космических аппаратов для полетов во Вселенную были созданы еще до изобретения радио. Например, в 1881 году Н. Кибальчич разработал проект ракетного летательного аппарата, а в 1895 году А. Попов продемонстрировал первый радиоприемник.

В начале века ученые стали думать над тем, как использовать радио для управления механическими процессами на расстоянии. Это направление радиотехники, получившее в дальнейшем название телеметрии, нашло самое широкое и непосредственное применение в космонавтике. Дальность действия советских телемеханических систем к 1925 году исчислялась двумя десятками километров, но уже через два года она возросла в семь раз. В 1930 году был запущен первый советский радиозонд с телемеханическим устройством. В начале 30-х годов у нас стали разворачиваться работы по радиолокации. Примерно в те же годы началось освоение электронных систем телевидения.

Успехи, достигнутые дальнейшим развитием радиотехники и электроники, позволили советским ученым и конструкторам в конце 40-х — начале 50-х годов приступить к разработке и созданию радиотехнических средств для испытаний первых баллистических ракет дальнего действия, а затем и ракеты-носителя для запуска первого искусственного спутника Земли.

По предложению С. Королева нашему институту, директором которого был А. Соколов, ставший впоследствии лауреатом Ленинской премии, доктором технических наук, поручили разработку эскизного проекта комплекса измерительных средств, связи и системы единого времени. Руководителем научно-исследовательской темы был назначен заместитель директора института Ю. Мозжорин, удостоенный позже звания Героя Социалистического Труда и Ленинской премии. Работу по различным разделам темы возглавили молодые тогда специалисты П. Агаджанов (ныне член-корреспондент АН СССР), Г. Нариманов, Г. Левин, В. Долгов, П. Эльясберг. Все они также стали лауреатами Ленинской премии. Результатом работы, за ходом которой внимательно следил Сергей Павлович Королев, должны были стать — и это прекрасно понимали исполнители темы — не только научные отчеты, но и самые настоящие наземные измерительные пункты, оснащенные радиотехническими

средствами и укомплектованные обученными специалистами-испытателями, способными обеспечить управление первыми искусственными спутниками Земли.

Была создана крупная кооперация НИИ, КБ и заводов, трудолюбивые и талантливые коллективы которых возглавляли тогда главные конструкторы А. Богомолов, Н. Белов, А. Мнацаканян, Е. Губенко, Н. Бегун и другие опытные специалисты, ставшие впоследствии видными учеными в своих областях науки и техники. Разработанные под их руководством многие радиотехнические системы в ходе изготовления на заводах были изучены и приняты инженерами и техниками, которые затем работали с ними на измерительных пунктах, размещенных, как это и было предусмотрено эскизным проектом комплекса, на территории нашей страны по широте и долготе таким образом, чтобы своими зонами радиовидимости «перекрыть» как можно большее пространство, в котором намечались полеты первых спутников. Для обеспечения этого главного требования ряд пунктов пришлось расположить в отдаленных и труднодоступных местах.

И вот наконец наступил долгожданный день запуска первого в мире искусственного спутника Земли. Этот запуск стал и первой пробой возможностей радио в космосе.

Прием сигналов спутника («бип-бип», будучи наложенными на мелодию песни «Родина слышит, Родина знает», стали позывными передачи «Последних известий» по Всесоюзному радио) и наблюдение за его полетом велось с помощью некоторых радиотехнических средств командно-измерительного комплекса и Министерства связи СССР, ионосферными и пеленгаторными станциями, оптическими пунктами Астросовета АН СССР, а также тысячами радиолюбителей и многими обсерваториями на всех континентах планеты. Время прохождения спутника над крупнейшими городами мира определялось по результатам радиотехнических измерений его орбиты и сообщалось накануне советскими газетами и широкоэвещательными радиостанциями. В результате обработки информации, переданной спутником, были впервые получены данные о плотности верхней атмосферы Земли, распространении радиоволн в ионосфере, проверены на практике теоретические расчеты и основные технические решения, заложенные в конструкцию ракетно-космической системы и наземного радиотехнического комплекса.

От второго спутника с собакой Лайкой на борту, запущенного в канун 40-летия Великого Октября, 3 ноября 1957 года, кроме того, были получены данные о коротковолновом излучении Солнца, космических лучах и первые сведения о влиянии факторов космического полета на живой организм. Тогда впервые использовались приемные радиотелеметрические станции командно-измерительного комплекса.

В работе с третьим спутником, ставшим фактически первой научной лабораторией в космосе, были впервые задействованы все технические средства КИКА: радиолокационные и телеметрические станции нескольких типов, командные радиолинии и весь арсенал техники связи. Организаторами ее подготовки и непосредственными участниками ввода в эксплуатацию были высококвалифицированные специалисты И. Спица, Б. Воронов, М. Красильников, А. Костюк, Г. Блашкевич и другие инженеры Центра и измерительных пунктов КИКА. Руководил ими пользовавшийся непререкаемым авторитетом опынейший связист, прекрасный организатор и очень хороший человек — Георгий Иванович Чигогидзе. Созданный под его руководством надежнейший многоканальный контур связи, объединивший в общий циркуляр с Центром управления измерительными пунктами, включая камчатский, был по тем временам системой связи мирового класса.

Следующим этапом развития радиосвязи в космонавтике стал 1959 год: 2 января был осуществлен запуск космической ракеты в сторону Луны. Около 62 часов поддерживал КИК и его «лунный» авангард — временный Центр космической связи на горе Кошка близ Симеиза — устойчивую радиосвязь с разведчицей межпланетных трасс до удаления ее от Земли примерно на 600 тысяч километров. По тем временам это был мировой рекорд дальности радиосвязи. Ее апофеозом в октябре того же года стала передача фототелевизионных изображений обратной стороны Луны, сделанных нашей третьей лунной станцией. Аппаратуру для этого разработал и создал коллектив специалистов под руководством главного конструктора М. Рязанского (ныне Героя Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Государственных премий СССР член-корреспондент АН СССР) и ведущего конструктора Е. Богуславского, также удостоенного звания Героя Социалистического Труда и Ленинской премии. Этот же

лектив совместно с другими НИИ и создал уникальную радиотехническую гему, смонтированную в 1960 году во вь построенном Центре дальней космической связи неподалеку от Евпатории. 2 февраля 1961 года Центр вышел связь с первой автоматической межпланетной станцией «Венера». А через года при проведении последнего нса связи с «Марсом-1» была зарегистрирована рекордная по тому времени мощность радиосвязи — 106 миллионов ометров. Это случилось 21 марта 3 года. С помощью радио дорога к нетам Солнечной системы была отта!

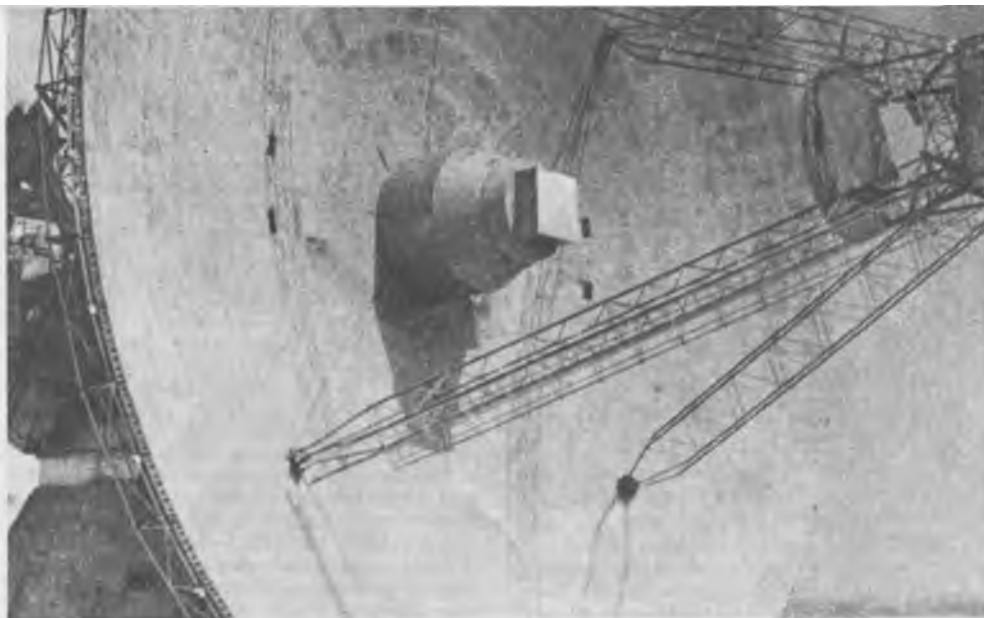
середине 60-х годов Центр дальней мической связи пополнился еще более ершенной техникой: в результате на миллионов километров увеличилась ьность радиосвязи и на целый порядок ысилась чувствительность приемных ойств. Но вершиной «космического» остроения нашего времени стал созный под руководством М. Рязанского отелескоп РТ-70 с первой и пока нственной в мире полноповоротной, емопередающей, многодиапазонной, зипараболической, двухзеркальной анной системой.

особой тщательностью и вниманием ходят ученые и конструкторы к создаю средств связи с пилотируемыми аблями и орбитальными станциями. ивую такую систему со светлым назваим «Заря» создал коллектив разработов под руководством главного конструка профессора Ю. Быкова. Как и многое ое в советской космонавтике, эта расистема была первой в мире. К ней дъявлялись достаточно высокие по тому мени требования: немедленное, без стройки вхождение космонавтов в связь емлей, ведение переговоров так, чтобы и были свободны для другой работы орбите, сама радиостанция должна ушерба для ее действия нормально еносить перегрузки, невесомость и обесивать при этом постоянную хорошую шимость.

радиосвязь с пилотируемыми кораблями ьществляется в УКВ и КВ диапаах. При этом УКВ диапазон в пределах кой радиовидимости обеспечивает дукую связь хорошего качества, выий надежности и вполне достаточной ьности. Связь в КВ диапазоне, как вило, используется в качестве резерв-

роме телефонной и телеграфной связи омонавтами, начиная с полета Ю. Гаина, поддерживалась и односторонняя евизионная связь. Соответствующие емопередающие радио- и приемные евизионные станции были установлены яде измерительных пунктов, где во вреполета «Востока» находились будущие омонавты А. Леонов, Е. Хрунов и другие. и поддерживали связь с «Кедром» (ывной Гагарина), наблюдали за ним телевидению, когда корабль проходил оне радиовидимости их измерительных квов. А Главный конструктор, имевший ывной «Заря-1», вел переговоры с Гагаым и наблюдал за ним с космодрома конур.

полетах Ю. Гагарина и Г. Титова евидение использовалось лишь для ьбных целей. Впервые телевизионные ортажи непосредственно из космоса и переданы в августе 1962 года с та третьего и четвертого «Востоков», которых А. Николаев и П. Попович ершили первый в истории групповой



Зеркало антенны радиотехнической станции командно-измерительного комплекса.

Фото В. ГОРЬКОВА.

полет. 18 марта 1965 года миллионы землян наблюдали на экранах телевизоров за выходом А. Леонова в открытый космос с борта «Восхода-2». В конце 1977 года наземные станции приняли первые теле-репортажи из космоса в цветном изображении, которые передавал Г. Гречко при выходе за пределы орбитального комплекса «Салют-6» — «Союз-26».

Принципиально новый этап в развитии советского и мирового космовидения начался в марте 1979 года, когда со станцией «Салют-6» была установлена двусторонняя телевизионная связь. Для этого были использованы штатные и вновь созданные приемопередающие телевизионные станции на Земле и специально разработанный телеприемник в космосе.

Приняв изображение из космоса, наземный измерительный пункт «раздваивает» его — выводит для контроля качества «картинки» на свои мониторы — и передает в Центр управления полетом. Там изображение также «размножается» — демонстрируется на большом экране в главном зале и мониторах на рабочих местах специалистов. Наиболее интересные репортажи по каналам связи передаются в Московский телецентр, который и делает

их достоянием миллионов телезрителей. Думается, нет необходимости говорить о важности и значении двусторонней телевизионной связи с космонавтами, особенно теперь, когда их полеты продолжаютя многие месяцы.

Чтобы полнее оценить совершенство радиотехнических средств командно-измерительного комплекса, эффективность и напряженность его работы в целом, следует добавить, что наземные и морские станции, размещенные практически глобально, обеспечивают все виды радиосвязи с десятками космических аппаратов, одновременно действующих на орбитах. Это позволило создать постоянно действующие советские Государственные системы космической метеорологии, навигации, охраны и контроля окружающей среды, сверхдальней связи и телевидения.

Так союз радио и космонавтики — двух величайших достижений советской науки и техники — служит делу мира и прогресса на Земле, делу коммунистического строительства в нашей стране. И это особенно приятно подчеркнуть в День радио, в преддверии 30-летия космической эры и 70-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.



НОВЫЕ КНИГИ

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ МИРОВОЙ КОСМОНАВТИКИ

Книга* авторов из Великобритании, США, СССР и Дании по широте охвата проблем, доступности и занимательности

* Космическая техника. Иллюстрированная энциклопедия. — М.: Мир, 1986. — 294 с. — 6 р. 20 к.

изложения, подходу к оформлению уникальна и представляет собой иллюстрированную энциклопедию мировой космонавтики. В сравнительно небольшом по объему издании авторскому коллективу удалось достаточно подробно изложить историю становления современной космонавтики, развития ее различных направлений от первых идей и исследований пионеров ракетной техники до великих космических свершений наших дней и заманчивых перспектив их использования на благо человечества.

Многие юные читатели журнала найдут в книге ответы на интересующие их вопросы, в частности касающиеся иностранной космической техники и ближайших планов исследования Вселенной.

В АТАКЕ— «БЕЛЫЕ МОЛНИИ»

Генерал-майор авиации в отставке
Ф. ГНЕЗДИЛОВ

В тот день, 16 октября 1944 года, войска 3-го Белорусского фронта перешли в наступление в Восточной Пруссии на гумбинненском направлении.

На рассвете командир полка полковник А. Голубов приказал построить личный состав. Вынесли гвардейское Боевое Знамя. Неподалеку стояли готовые к вылету истребители Як-3 с белыми зигзагообразными стрелами на бортах. За эти стрелы немецкие летчики называли наши самолеты «белыми молниями».

Командир полка произнес краткую речь и уточнил задачу эскадрильям. Двум подразделениям предстояло блокировать аэродромы противника, а одному — сопровождать бомбардировщики Пе-2.

Вскоре с КП дивизии поступила команда на вылет. Гул моторов разорвал утреннюю тишину. Истребители ушли на задание. Из динамика на командном пункте полка сквозь помехи донесся голос Голубова:

— Соколы, всем разойтись по целям!

Вскоре последовал доклад командира эскадрильи В. Запаскина:

— На аэродроме Йукштейн вижу около шестидесяти самолетов. Дежурное звено на старте.

— Атакуйте с ходу! — приказал командир полка.

Запаскин нацелился на пару «фоккеров», уже начавших разбег по полосе. Пушечная очередь настигла их в момент отрыва. Одновременно по другому самолету ударил Мириан Абрамишвили. «Фоккеры» распластались в конце полосы.

В это же время звено Николая Пинчука атаковало на старте вторую дежурную пару ФВ-190. Мощный пулеметно-пушечный удар по ней нанесли летчики А. Калужный и Б. Арсеньев. Никто из фашистских летчиков взлететь после этого не рискнул. Лишь «эрликоны» и крупнокалиберные пулеметы непрерывно били по нашим «якам». Однако гвардейцы, умело маневрируя, обстреливали огневые точки, самолеты на стоянках, продолжали блокировать аэродром.

К этому моменту эскадрилья В. Серегина находилась над аэродромом Будупенен. Воздушные бойцы сумели блокировать там свыше семидесяти самолетов. Но дежурной паре истребителей ФВ-190 здесь все-таки удалось взлететь. В. Серегин и М. Барахтаев атаковали ее во время набора высоты. Оба фашиста были сбиты. Вторую пару подожгли пушечными очередями Иван Грачев и Василий Шалев.

Более двадцати минут наши истребители блокировали вражеские аэродромы. За это время бомбардировщики Пе-2 и штурмовики Ил-2 нанесли удары по узлам обороны противника в районе Шталлупенена.

Успешно справилась со своей задачей и эскадрилья В. Барсукова, сопровождавшая «петляковых». При подходе к цели бомбардировщиков пытались атаковать две шестерки ФВ-190. Барсуков, а за ним и Г. Репихов полупереворотом вышли в хвост «фоккерам», стремительно сблизившись с ними и сбив по одному самолету. Остальные нападать на «яки» не решились.

После этого полета было еще два вылета на сопровождение бомбардировщиков. Летчики Д. Тарасов и П. Иванов в воздушных боях сбив по одному «фоккеру» и довели счет уничтоженных полком фашистских самолетов до двенадцати.

В 16 часов из штаба дивизии поступила новая задача: всем составом полка прикрыть от ударов авиации противника части 2-го танкового корпуса, наступавшего на Инстербург. Через полчаса три эскадрильи, ведомые полковником Голубовым, взлетели и, набрав высоту 3000 метров, взяли курс в указанный район. Перед летчиками во всю ширь открылась панорама сражения. Гвардейцы видели, как на запад неудержимо рвались тридцатьчетверки, САУ, бронетранспортеры с пехотой.

Воздушного противника долго ждать не пришлось. На горизонте появилась большая группа ФВ-190 с подвешенными бомбами. Оценив обстановку, Голубов приказал командиру 3-й эскадрильи Василию Серегину атаковать «фоккеры» всем составом.

Двенадцать «белых молний» устремились в атаку. На встречных курсах плотный огонь из пушек и пулеметов расстроил боевой порядок гитлеровцев, и те, поспешно освобождаясь от бомбового груза, бросились в разные стороны. Гвардейцы воспользовались растерянностью врага. Бой распался на отдельные очаги. На одном из виражей Серегин сбил «фокке-вульф» метров с пятидесяти. Вслед за ним Матвей Барахтаев на выходе из пикирования поджег еще один. В разгар боя с запада подошла вторая группа вражеских самолетов. Голубов немедленно отдал приказ командиру 2-й эскадрильи Василию Барсукову атаковать подхвачившую группу.

«Яки» с ходу вступили в бой. Прицельной пушечной очередью Барсуков сразил ведущего группы. Николай Даниленко крутым виражом зашел в хвост другому «фокке-вульф» и с предельно короткой дистанции очередью из пушки, словно отточенным мечом, обрушил ему крыло. На боевом развороте настиг ФВ-190 Григорий Репихов. Выпустив в него длинную очередь, он тут же атаковал другой. От мощного залпа у «фоккера» взорвались бензобаки.

Увлеченный боем, летчик не заметил,

как сзади к нему подошел фашистский самолет. Еще немного — и гибель Репихова была бы неминуемой. Майор Иван Заморин вовремя заметил грозившую товарищу опасность. Спикировав, он настиг врага и прошел его снарядами.

Азарт и ожесточенность боя достигли апогея. На помощь гитлеровцам подошла третья группа, более двух десятков ФВ-190. Полковник Голубов направил на нее 1-ю эскадрилью Владимира Запаскина. Гвардейцы дрались яростно. Натужно ревели на максимальных оборотах моторы, ни на минуту не умолкала пулеметно-пушечная стрельба. Скоростные, высокоманевренные и хорошо вооруженные Як-3 были в надежных руках. «Белые молнии» полностью захватили инициативу. Один из лучших летчиков полка Николай Пинчук вел бой на глубоких виражах. С одним «фоккером» он расправился быстро. Зато другой ФВ-190 сумел зайти истребителю Пинчука в хвост. Однако наш летчик своевременно заметил его. Он резко убрал газ и управляемой нисходящей бочкой в сторону виража ушел из-под атаки, а фашист проскочил мимо. Николай поймал его в прицел, нажал гашетку. Попадание было прямым... В следующую минуту Семен Сибири настиг и уничтожил на вертикальном маневре очередной ФВ-190. Не отстали от опытных воздушных бойцов и молодые летчики Николай Герасименко и Геннадий Косиков — оба сбив по одному вражескому истребителю.

Трудно даже самыми выразительными словами достаточно точно описать все перипетии этой воздушной схватки, рассказать о психологическом состоянии летчиков. В смертельном столкновении с врагом все физические, моральные и психические силы летчика-истребителя напрягаются до предела. В эти минуты мозг работает, словно ЭВМ. В нем с молниеносной быстротой проносится множество вариантов оценки боевой обстановки, из которых надо мгновенно выбрать один, наиболее целесообразный. И тот, кто быстрее и точнее своего противника сумеет оценить создавшуюся ситуацию, безошибочно выполнить маневр и открыть прицельный огонь с наивыгоднейшей дистанции, и будет победителем в поединке.

В этом бою наши гвардейцы по всем показателям превзошли хваленых фашистских асов и добились внушительной победы: было сбито и серьезно повреждено двадцать два самолета. Замысел гитлеровцев нанести массированный удар по основным силам 2-го танкового корпуса был сорван. Ни одна из трех групп противника — а в их составе было более ста двадцати самолетов — не

смогла прорваться к нашим танкам. К концу дня боевых действий 16 октября летчики полка в общей сложности уничтожили двадцать четыре и подбили двенадцать вражеских самолетов. У нас потерь не было.

Вечером в полк приехал заместитель командира дивизии по политической части полковник М. Скворонский. Тепло поздравив гвардейцев с победой, он собрал коммунистов, вручил партбилеты и кандидатские карточки тем, кого приняли на днях в ряды Коммунистической партии. В их числе были Николай Пинчук и Григорий Репихов, отличившиеся в этот день в боях с фашистами.

17 октября советские войска продолжали развивать наступление. Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись, дрались с ожесточением фанатиков, цеплялись за каждый рубеж. Фашистская авиация настойчиво пыталась наносить удары по нашим войскам. Правда, над полем боя самолеты врага появлялись реже, но зато действовали более крупными группами. Вчерашние потери, понесенные от полков 303-й истребительной авиадивизии, заставили противника быть осторожнее. После крупной неудачи, завидя в воздухе самолеты Як-3 с белыми стрелами на бортах, фашистские летчики спешили оповестить всех по радио:

— Внимание! В воздухе — «белые молнии»!

В этот день наш полк решал задачи сопровождения бомбардировщиков. Находившиеся в воздухе группы фашистских истребителей, видя сильное прикрытие, в бой не вступали. И только один раз, когда группу «петляковых» сопровождала эскадрилья во главе с Василием Серегиним, четыре четверки «фоккеров» предприняли атаку. В коротком воздушном бою наши летчики сорвали все их попытки прорваться к бомбардировщикам и сбили при этом три «фокке-вульфы».

Поздравления принимали Матвей Барахтаев, Василий Шалев и Николай Петренко.

В самом конце дня по команде с КП дивизии на отражение налета крупной группы истребителей-бомбардировщиков противника вылетели две наши эскадрильи под командой заместителя командира полка майора С. Сибирина. В воздухе они встретили колонну примерно из пятидесяти ФВ-190.

— Двадцатый, Двадцать шестой, последовательно звеньями атакуем противника на встречном курсе! — подал команду Сибирин и повел первое звено в атаку.

Удар был ошеломляющим. Николай Пинчук, Владимир Баландин, Николай Даниленко и Григорий Репихов сбили по одному «фокке-вульфу». Фашистские летчики, деморализованные мощной и стремительной атакой наших истребителей, сбросив бомбы где придется, начали резко снижаться и уходить. Преследуя их, летчики Алексей Калужный, Николай Агалаков и Закарий Моргоев сбили по одному самолету. Гвардейцы уничтожили в этом бою семь машин противника, а сами вернулись на аэродром без потерь.

На третий день наступления отдельные группы вражеских самолетов пытались прорваться через заслоны наших истребителей к наступающим войскам. Но советские летчики расстраивали планы противника. В одном из вылетов две эскадрильи, ведомые заместителем командира полка по политической части Константином Федоровым, перехватили за линией фронта около сорока «фокке-вульфов», которые летели колонной из четырех групп под прикрытием трех пар «мессершмиттов». Майор Федоров приказал Василию Серегину четверкой истребителей связать «мессеров» боем, а Василию Барсукову восьмеркой «яков» атаковать вторую десятку «фоккеров», сам же он во главе восьмерки истребителей

нанес удар по первой десятке ФВ-190.

Решительная лобовая атака гвардейцев развалила боевой порядок гитлеровцев и заставила их сбросить бомбы на свои позиции. При этом Константин Федоров и Василий Барсуков сбили по одному самолету. На этот раз «фокке-вульфы», освободившись от бомб, попытались вступить в бой с нашими истребителями. Вероятно, фашисты рассчитывали, что две оставшиеся группы ФВ-190 все-таки сумеют прорваться к нашим войскам и нанести удар. Разгадав этот замысел, Федоров и Барсуков со своими восьмерками с набором высоты оторвались от противника и сверху в лоб атаковали третью и четвертую группы «фоккеров». Те тоже вынуждены были сбросить бомбовый груз. Вражеские летчики начали выходить из боя. Преследуя их, Гавриил Зуев и Иван Грачев сбили еще два «фокке-вульфа». Василий Серегин звеном вел бой против шестерки «мессеров». В этой схватке он сам дважды добился победы. Боевой итог полка в этот день — шесть сбитых фашистских самолетов.

Всего за три дня наступательной операции войск 3-го Белорусского фронта на гумбинненском направлении летчики 18-го гвардейского истребительного авиаполка в воздушных боях уничтожили сорок вражеских самолетов и подбили свыше двадцати. В те дни особо отличились Василий Серегин и Григорий Репихов, сбившие по четыре самолета, а также Николай Пинчук, Василий Барсуков и Матвей Барахтаев, записавшие на свой боевой счет по три сбитых «фокке-вульфа». Полк потерь не имел.

19 октября от командующего 1-й воздушной армией генерал-полковника авиации Т. Хрюкина мы получили телеграмму, в которой он поздравил нас с большой победой, одержанной в боях над врагом, и объявил благодарность всему личному составу полка.

НОВЫЕ КНИГИ



В МЕТОДИЧЕСКИЙ АРСЕНАЛ ИНСТРУКТОРА

Полковник В. ЮСОВ,
доктор психологических наук

«Профессия военного летчика — одна из самых сложных и своеобразных. Она предъявляет к летному составу, и в первую очередь к его психологическим качествам, высокие требования. Знание психологии летчиками-инструкторами военных авиационных учебных заведений значительно обогащает формы и методы их профессиональной подготовки к летному обучению курсантов, воспитанию у них высоких морально-политических, боевых и психологических качеств. В современный период развития авиационной техники, вооружения и средств управления учет психологических факторов — неперемное условие научно обоснованной организации учебного процесса в училищах летчиков», — пишет в предисловии к вышедшей недавно в Военном издательстве книга заместитель главнокомандующего ВВС по вузам Герой Советского Союза, кандидат исторических наук генерал-полковник авиации У. Дольников.

Автору удалось найти ответы на многие злободневные вопросы, которые волнуют летно-инструкторский состав военных авиационных училищ строевых частей ВВС. В книге со знанием дела дан психологический анализ опыта работы летчика-инструктора и летного инструкторского экипажа в обучении молодых авиаторов. Особое внимание уделено вопросам, которые решить практически можно лишь на основе ключевых положений психологии летного обучения. Используя результаты конкрет-

ных военно-психологических и педагогических исследований, автор рассматривает летное обучение через призму основ психологии, делает выводы и дает рекомендации летно-инструкторскому составу по улучшению обучения курсантов-летчиков.

Знать психологию летного обучения, владеть ею — значит иметь благоприятные возможности для того, чтобы понять сущность и особенности психики курсанта в ходе подготовки и выполнения полетов и раскрыть ее влияние на формирование необходимых профессиональных знаний, умений и навыков с учетом индивидуальных способностей. В книге на конкретных примерах из практики показаны основные признаки проявления закономерностей психических познавательных процессов: ощущения, восприятия, внимания, представления, запоминания и сохранения учебного материала, воображения, мышления и речи курсанта, даны советы, как правильно использовать их в летном обучении. Автор основательно анализирует содержание программы и методики изучения и формирования индивидуально-психологических качеств курсанта, составление психологической характеристики по итогам каждого года обучения. Не остались без внимания острые проблемы обучения и воспитания. Раскрыв, например, психологическую характеристику летного инструкторского экипажа как коллективного педагога, автор нацеливает их на кропотливый совместный труд, показывает особые требования, предъявляемые к ним. Только при наличии в экипажах высокой коммунистической идейности и нравственности, партийности, сплоченности, психологической совместности, высокой дисциплинированности можно добиться надлежащей эффективности в летном обучении курсантов.

Интересна глава о морально-политической и психологической подготовке молодых авиаторов к учебным полетам, в которой говорится о воспитании высокой идейности курсанта-летчика. В психологической подготовке главное — сформировать и развить у молодых людей профессионально необходимые для выполнения полетов качества: внимание, мышление, эмоционально-волевую устойчивость, инициативность и творчество, целеустремленность, самообладание, мужество и стойкость и, конечно, любовь к своей профессии. Автор отмечает: надо так строить теоретическую и летную учебу, чтобы она базировалась на законах современного боя, без упрощений, формализма, шаблона.

Книга «Психология летного обучения» может стать хорошим подспорьем летно-инструкторскому составу в важном и благородном деле — воспитании достойного пополнения наших славных ВВС. Ее охотно прочтут и те, кто интересуется психологией летного труда.

Корчемный П. А. Психология летного обучения. — М.: Воениздат, 1966. — 136 с. — 75 к.

СОДЕРЖАНИЕ:

Борсук А. Инициатива и творчество командира	
Друговойко Г. Рождение тактического приема	
Равнение на подвиг	
Гавето С. Армянская общественность	
Жилин А. Должностной страх	9
Филатов И. Призвание пропагандиста	10
Вачаев С., Безбородов В. Память нетленна и вечна	12
Школа идейного роста	14
От инструктора зависит многое	16
Настрой на дела	18
Лисицкий С. Вылет на рассвете	20
Тарабрин А. «Перестройку понимаю так...»	22
Князев В. В Курганском военно-политическом...	24
Юдин И. Огненные дороги отцов	26
Ларин В. Люди необычного подвига	28
Манцуров Ю., Миндрин М. Красные военлеты	30
Бобырь В. Используя проблемный метод	32
Синевиц А., Трусов В., Майоров В. «Алгебра» учетов и «арифметика» просчетов	33
Волошановский Н. Сладкой славы соленый привкус	35
Андреев А., Рубин В. Подпрограммы на ПМК	36
Мордухович Ю. Навигационный треугольник скоростей	37
Бармичев В. Расчет маршрута полета	—
Овсянников В. За ширмой антисоветского мифа	38
Лебедев В. Через ум и сердце	40
Родин В. Создатель «Протонов»	42
Покровский Б. Космос и радио	44
Гнездилов Ф. В атаке — «белые молнии»	45
Юсов В. В методический арсенал инструктора	47

На обложке:
 На 1-й стр. — С набором высоты. Фото С. Федорова.
 На 2-й стр. — Взлетали, чтобы победить. Фото В. Лебедева из архива Музея ВВС.
 На 3-й стр. — Неприкосновенны рубежи Отчизны. Фото В. Смирнова.
 На 4-й стр. — Ветеран Великой Отечественной войны подполковник в отставке Н. Шкурюпат рассказывает молодым авиаторам о боевом пути части. Фото А. Семеляка.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:

133-13-2Л

Издатель: ВВС.

Восниздат, 103160, Москва, К-160.

3-я типография Воениздата.



К ДНЮ РАДИО

Далеко от мест базирования уходят на задания могучие ракетноносцы. Но где бы экипажи ни решали сложные и ответственные задачи, они всегда слышат голос земли. Благодаря авиаторам-связистам связь с командным пунктом бывает устойчивой в любых условиях. Радисты помогают членам экипажей выбрать верный путь к аэродрому, совершить посадку в условиях ограниченной видимости.

Сегодня специалисты связи и радиотехнического обеспечения полетов имеют на вооружении самые современные средства связи — сложные комплексы, в которых используются новейшие достижения электроники. Радисты, локаторщики, воины других специальностей делают все для того, чтобы своевременно обеспечить надежное управление экипажами на земле и в небе, помочь им успешно решить поставленные задачи.



На снимках:
 * Начальник отличного экипажа специалист первого класса прапорщик В. Чухнов награжден медалью «За отличие в воинской службе» II степени. Ему была объявлена благодарность Министра обороны СССР.
 * Специалисты первого класса командир подразделения капитан В. Делюсин (слева) и прапорщик А. Емельянов проверяют работоспособность станции. Благодарят за тщательной подготовке каждой летной смены связисты не допускают отказов техники, с высоким качеством обеспечивают полеты. По итогам соревнования подразделения стало лучшим в батальоне.
 Фото В. БЕЗБОРОДОВА.

Редакционная коллегия: О. А. НАЗАРОВ (главный редактор), Н. А. АНТОНОВ, П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ (зам. главного редактора), А. Ф. БОРСУК, А. Н. ВОЛКОВ, В. Л. ГОРЬКОВ, Г. У. ДОЛЬНИКОВ, П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ, В. П. ЛЕБЕДЕВ, А. И. МАСЛОВ, В. И. ОБУХОВ (ответственный секретарь), Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора), В. А. ШАТАЛОВ, В. М. ШИШКИН, Н. Г. ШИШКОВ.

Художественный редактор А. М. Козлова.

Сдано в набор 06.03.87 г.
 Г-10920. Формат 60×90¹/₁₆.
 6 печ. л. 9,4 уч.-изд. л.
 Зак. 942.

Подписано в печать 01.04.87 г.
 Глубокая печать.
 Изд. № П/3284.
 Цена 40 коп.

33,75 усл. кр.-отт.
 3-я тип. УВИ.

ДНЮ ПОГРАНИЧНИКА

НЕПРИКОСНОВЕННЫ РУБЕЖИ ОТЧИЗНЫ

Текст и фото В. СМЕРНОВА.



Маршруты авиаторов-пограничников пролегли там, где порой требуется в пустыне обнаружить и задержать нарушителя или в океанских просторах навести сторожевой корабль на непрошенных иностранных «гостей» — расхитителей наших морских богатств, там, куда необходимо срочно доставить тревожную группу или помочь человеку, попавшему в беду... По таким маршрутам летают орденосцы офицеры А. Помыткин, В. Захаров, А. Кашин, Н. Гаврилов и их сослуживцы.

...Море штормило. Вести поиск нарушителей было трудно. Но мастерство членов экипажей самолета, пилотируемого капитаном В. Рузановым, и вертолета, где командиром капитан Е. Лавриков, помогло им среди пенных гребней волн разглядеть малоразмерную цель. Нарушитель не ушел.

А вот другой случай. В небольшом чукотском поселке ребенок получил сильные ожоги. Нужна была срочная операция, сделать которую могли только опытные специалисты. А тут разыгралась пурга, из-за чего закрылась местная авиалиния. Как доставить малыша в областной противоожоговый центр! Военный летчик первого класса майор С. Козельцев, несмотря на сложные погодные условия, выполнил трудный рейс. Ребенок был спасен.

Каждый день на севере и юге, западе и востоке нашей великой страны получают приказ на охрану Государственной границы СССР летчики в зеленых фуражках. Воздушные, сухопутные, морские рубежи Союза Советских Социалистических Республик на крепком замке.

Камчатский до

Младший лейтенант двух орденов Красного Знамени военный летчик первого класса майор А. Помыткин.



В совместном поиске.

