

ISSN 0373 — 9821



АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

6

1 9 8 7



К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Создание и развитие советской авиации неразрывно связано с именем Владимира Ильича Ленина. Предвидя огромное народнохозяйственное и оборонное значение воздушного флота, он заботился о его становлении и укреплении.

Красный Воздушный Флот строился и мужал в огне революции и гражданской войны. В октябрьские дни 1917 года авиаторы активно участвовали в установлении Советской власти, по первому зову партии встали на ее защиту.

Созданные в августе 1918 года регулярные авиационные отряды были направлены на Восточный фронт. Несмотря на малочисленность и слабую техническую оснащенность, недостаток питания, инструментов, горючего, молодая советская авиация показала себя надежным помощником Красной Армии. Она принимала участие во всех главных операциях гражданской войны и внесла достойный вклад в разгром внешних и внутренних врагов Советской Республики.

Выполняя боевые задания, красные военные летчики проявили образцы героизма, мужества и отваги, показали высокий моральный дух, летное мастерство, готовность пожертвовать жизнью во имя правого дела. В памяти нашего народа навсегда останутся подвиги крас-

военлетов Ю. Братолюбова, П. Васильева, П. Васильченко, Б. Кудрина, Г. Сапожникова, И. Спатареля, А. Ширякина, А. Шикува и многих других. Партия и правительство высоко оценили их роль в защите социалистического Отечества. Высшей наградой того времени — ордена Красного Знамени были удостоены 216 авиаторов, 19 человек награждены этим орденом дважды, а П. Межерауц, Я. Моисеев, С. Монастырев и И. Павлов — трижды.



Да снимем:

- * Удостоверение В. И. Ленина — почетного краснофлотца воздухоплавательных частей.
- * 2-й революционный авиаотряд Май 1918 г. В центре — командир отряда А. Лабренц.
- * Летчики и мотористы 3-го авиаотряда 1-го истребительного дивизиона на Южном фронте 1919 г. Слева — командир дивизиона Ф. Ингаунис.
- * Летчики — герои гражданской войны Г. Сапожников, Е. Гванта А. Кожевников (справа налево)
- * Авиационный отряд 1-й Конной армии на Юго-Западном фронте 1920 г.

Фото из архива Музея Военно-Воздушных Сил





ДИСЦИПЛИНА РУКОВОДСТВА ПОЛЕТАМИ И УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Генерал-полковник авиации П. БЕЛОНОЖКО
 первый заместитель начальника Главного штаба ВВС
 заслуженный военный летчик СССР

Началась летняя боевая учеба. Личный состав Военно-Воздушных Сил решает сложные и ответственные задачи, связанные с наращиванием боевого потенциала на основе переучивания на современную авиационную технику, совершенствования организационной структуры, руководства полетами и управления воздушным движением. Созданию боевого настроя, развитию инициативы и творчества у авиаторов всемерно способствует перестройка учебного-воспитательного процесса, а также широко развернувшееся социалистическое соревнование под девизом «Революция XXVII съезда КПСС выполним, самоотверженным ратным трудом ознаменуем 70-летие Великого Октября!». Стремление авиаторов подняться выше в профессиональном совершенствовании, высокий темп боевой и политической подготовки требуют от командиров, штабов, политорганов и партийных организаций внедрения в практику эффективных комплексных профилактических мер по обеспечению безопасности полетов, дальнейшему укреплению в частях и подразделениях летной, психологической и исполнительской дисциплины. Добиться высоких конечных

результатов в боевой учебе, безусловного выполнения намеченных планом полетов и перелетов — дело непростое. Наряду с некоторым положительным опытом в этой работе есть еще существенные недостатки, снижающие ее эффективность, немало нерешенных проблем. Одна из основных причин такого положения в том, что некоторые коммунисты-руководители авиационных частей и подразделений недооценивают значения личной ответственности за качество управления экипажами на земле и в воздухе, за укрепление дисциплины как обязательного условия реализации важнейшей задачи — повышения боеготовности.

Слаженная, динамичная и безопасная летная работа во многом зависит от умелого руководства полетами и правильной организации управления воздушным движением в целом.

Жизнь показывает, что причинами летных происшествий, а следовательно, и нарушений дисциплины полетов чаще всего бывают самоуспокоенность, благодушие, недостаточный уровень знаний, ослабление чувства ответственности не только отдельных летчиков, инструкторов, техников, но и специалистов

группы руководства полетами. Во многих наших частях немало делается для решительного устранения подобных недостатков. Командиры, штабы и политорганы, партийные и комсомольские организации настойчиво воспитывают авиаторов в духе уставных требований исполнительности, строгого соблюдения правил полетов. Любая ошибка экипажа или руководителя полетов обстоятельно анализируется, и тут же принимаются

За нашу Советскую Родину!



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
 С 1918 ГОДА

ИЮНЬ
 1987 6

меры, исключая ее повторение. Такой анализ обязательно делается и на общем разборе полетов в полку, и в ходе послеполетного разбора в эскадрильях, звеньях и других подразделениях.

Воспитание авиаторов в духе точного выполнения правил летной службы — работа сложная, требующая больших усилий, творческого подхода. Поэтому все средства, которые имеются в распоряжении командования и парторганизаций, необходимо направлять на формирование у каждого авиатора чувства ответственности за строгое соблюдение дисциплины, пунктуальное выполнение требований документов, регламентирующих летную службу и обеспечивающих безопасность полетов.

От специалистов группы руководства полетами (ГРП) требуются предельная собранность, высокая профессиональная подготовка, умение грамотно и оперативно действовать в условиях острого дефицита времени и особенно в нештатных ситуациях. ГРП — важнейший элемент органов непосредственного управления воздушным движением. Обязанности ее должностных лиц многообразны, сложны и непосредственно связаны с безопасностью летной работы. Недисциплинированность, любое, даже малейшее отклонение от законов летной службы, беспечность прямо или косвенно немедленно сказываются на качестве выполнения экипажами полетных заданий, влекут за собой опасные последствия. Поэтому необходимо уделять самое пристальное внимание морально-политической, психологической и профессиональной подготовке руководителей полетов, прививать им прочные навыки, необходимые на всех этапах управления. Кропотливая и целенаправленная работа с этой категорией авиаторов — залог высокой организованности и результативности каждой летной смены, каждого полета и перелета, постоянной боеготовности авиационных подразделений и частей.

Подавляющее большинство руководителей полетов выполняют свои обязанности так, как того требуют государственные интересы и положения соответствующих документов. Они являются образцом дисциплинированности и исполнительности, инициативы и настойчивости в реализации планов боевой подготовки, в повседневной борьбе за высокую организацию и эффективность учебного процесса, зорко стоят на страже безопасности полетов. Примеров достойного выполнения своего служебного долга специалистами ГРП немало. Вот один из них.

В полку, инициаторе социалистического соревнования в военно-транспортной авиации ВВС, которым до недавнего времени командовал гвардии полковник Г. Кочергин, на протяжении нескольких лет нет летных происшествий. Выполняя самые разнообразные задания, личный состав всегда действует умело, четко, вдохновенно, с глубокой заинтересованностью в стабильных конечных результатах.

Большой вклад в общий успех вносят специалисты ГРП. Взять, например, гвардии подполковника Ф. Слюсаренко. Более пятнадцати лет он является штатным руководителем полетов. Его отличают высокая профессиональная подготовка, умение быстро и тщательно анализировать поступившую информацию, обеспечить надежность и четкость управления экипажами в воздухе, верно оценить реальную боевую выучку того или иного летчика. Действуя в строгом соответствии с требованиями руководящих документов, подполковник Слюсаренко требует того же и от своих помощников. Он обучает и воспитывает их в духе взаимовыручки и взаимоконтроля, прививая такие качества, как инициатива и самостоятельность, высокая профессиональная подготовка и требовательность, организованность и исполнительность.

К сожалению, в подготовке и деятельности групп руководства полетами,

а также контроле за их работой есть еще и существенные недостатки. Причины их различны. И все же, анализируя летные происшествия и предпосылки к ним, следует отметить главные — нарушение дисциплины руководства полетами, излишняя самоуверенность специалистов в работе, а порой и их недочетность, беспечность и благодушие.

Нередко все это проявляется тогда, когда за ошибками летчиков следуют неправильные действия руководителей полетов. Это очень опасная тенденция. Рекомендаций по ее пресечению немало. Их необходимо всем неукоснительно выполнять. Игнорирование же требований документов, регламентирующих летную работу, несоблюдение мер безопасности неизменно ведут к предпосылкам и летным происшествиям.

На одном из аэродромов в связи с ремонтом взлетно-посадочной полосы самолеты уходили в воздух с магистральной рулежной дорожки, а посадку выполняли на грунтовую ВПП. Из-за изменения метеорологических условий командир полка принял решение прекратить полеты. Готовившийся к старту заместитель командира эскадрильи майор Б. Лобанов получил команду следовать на стоянку. Без разрешения руководителя полетов он начал рулить через грунтовую ВПП. В это же время старший летчик-инструктор майор В. Богатырев после посадки, нарушив указания руководителя полетов, тормозной парашют не выпустил, тормоза испорчены, и самолет выкатился в конец полосы. В результате произошло столкновение двух самолетов. И это днем, практически при неограниченной видимости!

Кто же тут виноват? Однозначно ответить на этот вопрос трудно. Это как раз та ситуация, когда недисциплинированность летчиков в сочетании с нарушениями в руководстве полетами привела к таким вот серьезным последствиям.

В сложившейся обстановке штатный

Фото С. ФЕДОРОВА



руководитель полетов майор В. Медведев движением истребителей на земле руководил, плановую таблицу полетов не соблюдал. А его помощник по-прежнему находился рядом с ним, что оже не обеспечивало полного контроля за порядком на летном поле.

И такой еще эпизод. В одной из частей ВВС произошел редкий случай беспечности и безответственности штатного руководителя полетов, приведший к опасной предпосылке к летному происшествию. Подполковник П. Зубец разрешил вырубивание на ВПП для взлета молодому летчику в то время, когда другой заходил на взлетно-посадочную полосу. Руководитель полетов ближней зоны, не зная обстановки на ВПП, разрешил посадку после доклада о выпуске шасси. Подполковник Зубец в это время был занят посторонним разговором по телефону и забыл про вырубивание на ВПП боевую машину. Летчик, выходящий на посадку, вопреки здравому смыслу решил приземлиться впереди самолета, находившегося на ВПП. В результате повреждена авиационная техника.

Все это случилось на глазах у группы руководителей полетами, в двухстах метрах от КДП. Однако здесь опять-таки очевидна и вина летчиков. Им надлежало быть более осмотрительными как в воздухе, так и на земле, хорошо представлять свое местонахождение и расположение других самолетов в воздушном пространстве.

Опасной ситуации не произошло бы, будь хорошо организована летная смена. В практике работы передовых частей на период полетов отключаются все телефоны, кроме прямой связи командным пунктом. Над этим стоит задуматься и другим командирам.

Формальный подход к решению вопросов подготовки лиц групп руководства полетами еще прослеживается в деятельности отдельных командиров, офицеров и партийных организаций. В основном только этим можно объяснить тот факт, что по вине ГРП летные смены проходят кое-где на низком организационном и методическом уровне, в обстановке нервозности, суетности и заканчиваются с неудовлетворительными результатами.

Это подтверждают действия и такого рода. Иной руководитель полетов, боясь вызвать раздражение начальника, старается поменьше давать ему команд, руководит экипажем неуверенно, в основном полагаясь на опыт летчика. А это недопустимо! Руководитель полетов является единоличным, полномочным лицом в управлении воздушным движением в зоне своего аэродрома. Выступление его команд, распоряжений и указаний обязательно для всех, независимо от занимаемой летчиком должности.

К сожалению, не всегда авторитет руководителя полетов поддерживают командиры. Так случилось недавно в одной из частей, когда подполковник Попов, заходя на посадку при минимальной погоде, допустил уклонение, не позволявшее приземлиться машину по центру ВПП, а команду руководителя полетов об уходе на второй круг выслушать и не помышлял. В итоге самолет приземлился на обрыв ВПП, выкатился на грунт и получил значительные повреждения.

Подобная «самостоятельность» командиров и начальников в воздухе, халатное и неумелое выполнение своих функциональных обязанностей ГРП и органами УВД приносят только вред летному делу.

Специалисты, участвующие в руководстве летной сменой, должны быть постоянно готовы к принятию оптимальных решений. А поэтому необходимо более предметно и целенаправленно заниматься их заблаговременной, предварительной и предполетной подготовкой. Это прямой путь к повышению уровня знаний должностных лиц ГРП, улучшению качества, оперативности летной учебы.

При этом очень важно использовать находящуюся в распоряжении авиационных частей тренажную аппаратуру: классы-тренажеры с современным оборудованием, имитирующим работу пунктов управления, штатное оборудование КП, КДП, РСР, различные специализированные и комплексные системы. Методически правильно организованные тренировки на них позволяют приобретать необходимые навыки в сжатые сроки и с минимальными материальными затратами.

Особо следует подчеркнуть важность командирского контроля и принципиального спроса с каждого специалиста ГРП за готовность к управлению летной сменой. Здесь главное — исключить допуск к руководству людей, не имеющих достаточных навыков и не знающих конкретных задач предстоящих полетов.

Опыт подтверждает, что строже соблюдается дисциплина руководства полетами, меньше бывает ошибок в тех частях, где командиры полков, начальники штабов лично занимаются подготовкой ГРП. Такие руководители не только проявляют требовательность, но и личным примером воспитывают у авиаторов стремление хорошо выполнять поставленные задачи. Таким образом, осуществляется комплексный подход к обеспечению безопасности полетов.

Быстрая смена обстановки, многообразие поступающих по различным каналам связи сообщений, необходимость принятия сложных и ответственных решений — все это повышает психологическое напряжение должностных лиц ГРП. И выдержать его может только тот, у кого высоки дисциплинированность, умственная собранность, профессиональная подготовленность, физическая закалка и крепкая сила воли.

Сохранять высокую работоспособность, осмотрительность в процессе руководства помогает правильное чередование, где это возможно, труда и отдыха специалистов во время летной смены. К примеру, хорошо подготовленный офицер КП успешно справляется с управлением несколькими целями в течение 40—45 минут работы. После этого следует предоставлять 10—15-минутный отдых. Это, разумеется, надо учитывать при составлении плановой таблицы. Такой подход к организации труда специалистов тоже поможет им избежать ошибок.

Большая роль в правильной организации управления полетами, в профессиональном росте расчетов ГРП принадлежит штабу авиационной части. В день предварительной подготовки его начальник лично, а также через подчиненных офицеров и соответствующие службы

во исполнение решения командира обязан обрабатывать заявки на полеты и их обеспечение средствами управления. Он организует подготовку и следит за использованием учебно-материальной базы, контролирует проведение занятий с должностными лицами ГРП, их самостоятельную подготовку и тренажи, систематизирует данные о степени готовности сил и средств к управлению полетами и докладывает об этом командиру. В период предполетной подготовки и полетов штабу части обязательно следует проверять деятельность группы руководства, работу средств управления летной сменой.

Дисциплина руководства полетами во многом зависит и от уровня партийно-политической работы с лицами ГРП. Правильно поступают там, где политработники, партийные и комсомольские активисты пристальное внимание уделяют профессиональной подготовленности и личной ответственности этих специалистов за обеспечение безопасности управления полетами. Необходимо повсеместно добиваться повышения роли методических советов частей, чтобы вопросы дисциплины полетов, аэродомно-технического обеспечения, состояния связи и РТО регулярно обсуждались на их заседаниях.

Следует повысить административную и партийную требовательность к людям, служебным долгом которых является повседневная забота о безопасности полетов, а также усилить спрос с тех, кто допускает ошибки, не проявляет должного старания, халатно относится к выполнению функциональных обязанностей, не оценивает самокритично свою деятельность, не ищет путей эффективного улучшения положения дел на порученном участке.

Формы и методы борьбы за укрепление дисциплины руководства полетами многообразны. Это — индивидуальные беседы, обмен передовым опытом, детальный разбор действий должностных лиц ГРП в каждом конкретном случае, товарищеская помощь более опытных офицеров молодым специалистам, заслушивание членов КПСС и ВЛКСМ в партийных и комсомольских организациях с отчетами об идейно-теоретическом и профессиональном росте, о соблюдении правил руководства полетами и многие другие.

Наступательная, принципиальная борьба за дисциплину руководства полетами в сочетании с поощрением инициативы и творчества лиц ГРП будет способствовать дальнейшему эффективному росту боевого потенциала Военно-Воздушных Сил, повышению качества учебно-воспитательного процесса, безаварийной летной работе.

★★★

В авиационной части, где служит офицер В. Романов, профессиональной подготовке специалистов группы руководства полетами уделяется самое пристальное внимание. С ними регулярно проводятся тренажи, их учат принимать правильные решения, четко действовать в особых случаях. Эти и другие мероприятия всегда завершаются контролем готовности ГРП к летной смене.

На снимке на стр. 1: заместитель командира части военный летчик первого класса подполковник Ю. Черняк делится опытом организации работы ГРП с майором Л. Рябовым, недавно прибывшим в часть на должность штатного руководителя полетов.

Фото В. БЕЗБОРОВОА.

УМЕЛО РУКОВОДИТЬ БОЕМ

Полковник И. КУЗЬМЕНКО,
военный летчик-снайпер

Опыт Великой Отечественной и локальных войн, развязанных империалистами, убедительно подтверждает, что значительная доля боевых потерь истребителей связана прежде всего с недостатками в управлении их действиями в воздушных боях. Только из-за просчетов наведения на цели в локальных войнах не вернулось на базы около одной трети перехватчиков.

Фото В. ГЕОРГИЕВА.

В ходе летно-тактического учения группе майора П. Ковальчука была поставлена задача уничтожить истребители «противника» в преднамеренном воздушном бою. Накануне авиаторы спланировали воздушный бой по нескольким вариантам, отработали свои действия методом «пеший по-летному» с учетом их наступательности и захвата инициативы в небе, которая, как известно, является залогом победы над противником. В подготовке экипажей к ЛТУ приняли участие и офицеры боевого управления. Казалось бы, все учтено до мелочей...

Вот по команде с КП ракетноосцы стартовали в небо. Группа на установленном эшелоне вышла в указанный район. Офицер боевого управления капитан В. Марчук своевременно обнаружил самолеты «противника» и сообщил об этом ведущему группы. Получив с командного пункта исчерпывающую информацию о характере цели, высоте и расстоянии до нее, майор П. Ковальчук на установленном удалении до «противника» подал команду ведомым:

— Триста двадцать пятый, вариант один.

Это означало, что он, оценив обстановку, принял решение провести воздушный бой по варианту, который предусматривал размыкание в группе. И хотя предстоящие действия были оговорены еще на земле, группа майора Ковальчука, к сожалению, не выдержала установленного времени при размыкании. В результате ее боевой порядок не соответствовал замыслу боя.

Офицер боевого управления по индикатору кругового обзора видел, что бой разворачивается не в пользу истребителей. Своим вмешательством он мог помочь экипажам лучше сориентироваться в обстановке. Однако капитан В. Марчук остался в роли беспристрастного стороннего наблюдателя. Тактическое

взаимодействие в группе было потеряно. Ведущий управлял ведомыми, не имея представления о фактическом их положении в группе. В итоге пара истребителей «противника» беспрепятственно атаковала вторую пару группы и безнаказанно вышла из боя.

Пассивность офицера боевого управления капитана В. Марчука, невыдерживание плана боя и неумелое управление подчиненными майора П. Ковальчука привели к тому, что задание оказалось невыполненным.

К чести коллектива, здесь сумели сделать правильные выводы. Детально проанализировав причины случившегося, в части пришли к выводу, что существующая методика подготовки боевых расчетов командного пункта и пункта наведения не всегда обеспечивает высокое качество управления истребителями в бою, поэтому нуждается в дальнейшем совершенствовании.

Перестройку в коллективе начали с внедрения в практику работы метода моделирования управления экипажами. Согласно этому методу боевые расчеты командного пункта, получив задачу на полеты, заранее скрупулезно и детально отработывают порядок своей предстоящей деятельности, разбирают различные нестандартные ситуации, которые могут возникнуть в ходе поединка истребителей.

В эскадрильях стали серьезней относиться к розыгрышу воздушного боя методом «пеший по-летному», на который раньше смотрели, как на анахронизм, что было глубоким заблуждением. Практика показывает, что отработка вариантов воздушного боя с использованием этого метода особенно необходима при выполнении групповых воздушных боев. Такие занятия дают возможность офицеру боевого управления наглядно представить себе боевые порядки групп различного тактического назначения, их

эшелонирование и способы выхода для атаки с соблюдением мер безопасности порядка тактического и огневого взаимодействия между группами. Ценность данного способа моделирования состоит еще и в том, что он доступен практически в любой обстановке и приносит ощутимую пользу как расчету командного пункта, так и летному составу.

Хотелось бы особо подчеркнуть следующее. Командиры групп тактического назначения управление истребителями в воздухе осуществляют на основе разработанного перед вылетом плана боя уточняемого ими в зависимости от складывающейся обстановки, а также информации от экипажей и наземных пунктов управления. При этом ведущий группы должен заблаговременно отметить новые элементы обстановки, которые становятся ему известны еще до начала боя. К ним относятся вероятные направления, высота и скорость полета самолетов «противника», соответствие своего боевого порядка вновь сложившимся условиям, метеобстановка в районе боя и ее влияние на выполнение поставленной задачи, положение солнца, удаление группы от аэродрома и остаток топлива, наличие радиопомех каналам управления и тому подобное.

Следует помнить, что уточнить задачу на воздушный бой и принять решение необходимо к моменту выхода группы в исходное положение для атаки. В подтверждение сказанного приведу пример из хроники боевой учебы.

На летно-тактическом учении группа капитана В. Орлова командир эскадрильи поставил задачу прикрыть наземные подразделения от удара с воздуха. Истребители находились в зоне дежурства, когда «противник» предпринял попытку атаковать цели. Офицер боевого управления капитан А. Кузнецов своевременно обнаружил самолеты «противника» и вывел истребители для атаки в переднюю полусферу. Ведущий группы

СЛУЧАЙ РЕДКИЙ, НО ОПАСНЫЙ

Полковник Г. РАЕВСКИЙ
кандидат технических наук, доцент

приступил к выполнению атаки. До пуска ракет оставались считанные секунды. Однако в последний момент бомбардировщики энергично разомкнулись в группе и предприняли попытку перехватить инициативу в бою.

Мгновение было дано командиру полка, руководившему экипажами с КП, на оценку обстановки и принятие решения в данной ситуации. Быстро и грамотно проанализировав действия «противника», разгадав его замысел, офицер подал команду ведущему на уничтожение ударной группы «противника» и нацелил офицера боевого управления на контроль за действиями его демонстративной группы.

Капитан А. Кузнецов своевременно проинформировал ведущего истребителей о маневре «противника». Правильно разобравшись в довольно противоречивой ситуации, капитан В. Орлов подал команду ведомым на выполнение маневра для атаки ударной группы. Все летчики действовали грамотно и четко. Задание было выполнено отлично. Вот что значит уметь управлять боем с земли и в воздухе.

Боевая учеба авиаторов убеждает, что проблема управления воздушным боем и сегодня по-прежнему остается весьма острой. На вооружение в авиационные части поступают самолеты, оборудованные которых помогает успешно решать задачи в различной тактической обстановке. Однако прекрасные возможности техники остаются пока не до конца реализованными из-за низкой организации учебного процесса. Между тем время идет, дорогостоящая техника морально устаревает... А главное, страдает качество боевой учебы.

Если это рассматривать в духе происходящей в стране перестройки, то нужно отметить следующее. Анализ эффективности сил и средств управления боем доказывает, что здесь необходимо решить ряд серьезных проблем. К примеру, давно назрела необходимость интенсификации занятий и ЛТУ, особенно со специалистами боевого управления. Добиться, чтобы они соответствовали условиям боевых действий истребительной авиации за счет внедрения новаторскими технически совершенными системами управления, применения эффективных форм и методов работы специалистов, а также расчетов при использовании существующих средств и систем руководства боем.

Кроме того, летчикам, как воздух, нужны универсальные тренажеры для решения оперативно-тактических задач. Их можно с успехом использовать для более строгого и точного моделирования управления боем, заранее проигрывая различные завязки схваток с «противником», изменяя состав групп тактического назначения и тому подобное. Осуществление этого, безусловно, будет способствовать повышению уровня оперативно-тактического мышления авиационных командиров, выработке навыков моделирования управления истребителями в бою как у летного состава, так и у расчетов командных пунктов.

Как видим, проблемы перед нами стоят непростые. Часть из них решить своими силами мы просто не в состоянии. Видимо, нужна координация усилий в этом направлении и вышестоящих штабов. Время не ждет!



Непреднамеренный выход тормозного парашюта — явление исключительно редкое, но вполне возможное. Причиной его могут быть недостатки в подготовке самолета к вылету, ошибочные действия летчика с арматурой кабины.

Выход тормозного парашюта на взлете, безусловно, опасная предпосылка, но взлет, как правило, заканчивается благополучно, так как от форсажного пламени купол быстро сгорает и экипажу остается только сбросить остатки парашюта. При выпадении тормозного парашюта в первой половине разбега длины полосы обычно хватает для прекращения взлета и остановки самолета в пределах ВПП.

При непреднамеренном выходе тормозного парашюта на пилотаже в зоне под действием скоростного напора обрывается трос, и особых осложнений не возникает. Наиболее опасен случайный выход тормозного парашюта на предпосадочном снижении, когда летчик занят выдерживанием режима на посадку. Малый запас высоты, быстрая и необратимая потеря скорости вызывают ряд усугубляющих обстоятельств.

Дальний привод при заходе на посадку с круга истребитель проходит на высоте 240—250 м на скорости 380 км/ч. На некотором удалении от ДПРМ при скорости полета 360 км/ч автоматически включается система СПС. На первый взгляд выпуск тормозного парашюта после прохода привода на такой скорости не опасен уже потому, что из-за превышения расчетной прочности трос должен оборваться практически мгновенно. Малое время действия даже большой тормозящей силы не приведет к существенному изменению скорости и потере высоты. Тем не менее случаи, когда тормозной парашют не отрывался на скорости 360 км/ч, в летной практике были.

Экипаж учебно-боевого самолета истребителя готовился к полету. В контейнер был уложен новый, еще не побывавший в эксплуатации тормозной парашют, замки створок закрыты. Техник доложил о готовности машины к полету. Экипаж выполнил взлет и приступил к выполнению задания в зоне. Техника работала безукоризненно. При возвращении на аэродром летчик выпустил шасси, закрылки. Пройден дальний привод. На скорости 360 км/ч включилась система СПС.

Когда до ВПП осталось 2,5 км летчики ощутили резкий рывок — выпустился тормозной парашют. Это вызвало значительное падение скорости и сильный кабрирующий момент. Продольная перегрузка практически мгновенно увели-

чилась до —1,4... —1,5. Надо сказать, что резкое изменение продольной перегрузки всегда оказывает значительное физическое и психологическое воздействие на человека, особенно если она имеет отрицательный знак: создается впечатление будто самолет столкнулся в воздухе с препятствием. Летчик резко бросает вперед, нарушается рабочая поза и координация движений.

Причина падения скорости при выпуске тормозного парашюта понятна всем, хотя количественные характеристики многие летчики представляют не достаточно полно. Расчеты показывают, что на скорости 360 км/ч аэродинамическая сила парашюта $R_{ТП} = 8500 - 9000$ кгс. На предпосадочном снижении обороты двигателя равны 80—85 процентов, тяга $P_{дв} = 1600 - 1900$ кгс, собственное лобовое сопротивление самолета примерно 1900 кгс.

Величина ускорения торможения вычисляется по формуле:

$$j_{хт} = \frac{g}{G} (P - X - R_{ТП}).$$

Подставив расчетные величины, при известном весе самолета получим ускорение торможения, равное 10—15 м/с². Это значит, что только за первую секунду скорость самолета уменьшается примерно на 45 км/ч. Далее темп падения замедляется. Однако на оценку ситуации требуется 2—3 секунды, за которые скорость уменьшится на 80—90 км/ч. На сброс тормозного парашюта также требуется время. Таким образом, за 3—4 секунды скорость самолета упадет до 240—230 км/ч. Если предположить, что летный состав натренирован в действиях при таких обстоятельствах, то все равно от начала выхода тормозного парашюта до его сброса уйдет 3—4 секунды, а скорость упадет до 270—250 км/ч.

На пробеге на трех колесах и при отсутствии тяги тормозной парашюта устанавливается по потоку, создавая кабрирующий момент, так как точка крепления тормозного парашюта находится выше центра тяжести. В районе дальнего привода самолет снижается на углах атаки 5—6°, и при включении в работу системы СПС угол атаки уменьшается на 2°.

Если при углах атаки 6—7° линия действия аэродинамической силы $R_{ТП}$ проходит через центр тяжести или вблизи него, то при $\alpha = 4^\circ$ она проходит заметно выше центра тяжести самолета и за счет этого создается кабрирующий момент. Необходимо также учесть, что при работе двигателя на оборотах 80—85 процентов реактивная струя удержи-

вает тормозной парашют в створе реактивного сопла. Это приводит к увеличению плеча между центром тяжести самолета и линией действия силы $R_{ТД}$, что вызывает дополнительное увеличение кабрирующего момента. Следовательно, при выходе тормозного парашюта на снижении появляется очень мощный кабрирующий момент (рис. 1 на 4-й стр. обложки).

Парировать его отклонением ручки от себя очень трудно, так как из-за быстрого падения скорости стабилизатор теряет свою эффективность и продольный момент от парашюта существенно превышает продольный момент стабилизатора.

При увеличении угла атаки тормозной парашют, устанавливаясь по потоку на $\alpha > 6^\circ$, должен создать пикирующий момент (рис. 2, положение «Б» на 4-й стр. обложки), пропорциональный величине угла атаки. Значит, вначале выпуск тормозного парашюта создает кабрирующий момент на увеличение угла атаки, который за очень короткое время должен смениться большим пикирующим моментом. Отклонения стабилизатора для балансировки самолета в нужном положении недостаточно.

Увеличение оборотов двигателя до максимума (на что требуется 3—4 секунды) также не дает нужного эффекта. Это связано с тем, что на скорости 300—360 км/ч тяга двигателя пока значительно меньше лобового сопротивления тормозного парашюта, и если парашют будет находиться в створе реактивного сопла, то под воздействием струи двигателя он сыграет роль реверсивного устройства и усилит падение скорости (рис. 2, положение «А» на 4-й стр. обложки).

Рассмотрим поведение самолета и действия экипажа при выпуске тормозного парашюта по записи на пленке САРПП. В исходном положении самолет находился на высоте 150—160 м на удалении 2,6 км от полосы. Скорость полета 360 км/ч. Система СПС включилась, о чем свидетельствует уменьшение угла атаки с 6° до 4° (рис. 3 на 4-й стр. обложки). Выход тормозного парашюта вызвал быстрое увеличение

угла атаки до 11° за секунду. На пленке САРПП просматривается скачкообразное падение скорости в момент срабатывания тормозного парашюта. Экипаж самолета мгновенно парировал увеличение угла атаки отклонением РУС от себя до упора, а резкое торможение самолета — увеличением оборотов двигателя.

Несмотря на энергичное падение скорости, за счет увеличения нормальной перегрузки самолет из снижения перешел в набор высоты с небольшим углом с последующим снижением. На пленке заметен небольшой рост нормальной перегрузки через полсекунды после выпуска парашюта. Действие перегрузки $\gamma > 1$, как показали расчеты и записи на пленке САРПП, продолжалось около 3 секунд, в течение которых самолет из снижения перешел в горизонтальный полет, а затем и в набор высоты с последующим снижением.

И хотя скорость полета мала, подъемная сила не может уравновесить силу тяжести самолета, высота уменьшается сравнительно медленно как за счет больших углов атаки, так и за счет вертикальной составляющей тяги двигателя, которая равна 1000—1200 кгс.

Обороты двигателя за 4,5 секунды увеличились с 83 до 100 процентов, при этом скорость продолжала падать под действием большого лобового сопротивления и реверсирования тормозного парашюта. Как видно из рис. 4 (на 4-й стр. обложки), со временем оно уменьшилось, что связано с падением скорости, но оставалось больше тяги двигателя.

Увеличение тяги двигателя с ростом оборотов и угла атаки вызвало появление дополнительной подъемной силы в воздухозаборнике, которая также увеличила кабрирующий момент. На пленке САРПП видно, как воздушный поток стремился вырваться из реактивной струи двигателя тормозной парашют. И действительно, в какие-то моменты он частично выходил из нее. Угол атаки с 18° уменьшился до 15° , затем вновь увеличился и уменьшился, и только при $\alpha = 36^\circ$ воздушный поток вырвался из реактивной струи двигателя парашют.

За две секунды угол атаки уменьшился до 3° . И в этот момент парашют был сброшен летчиком, после чего самолет продолжал снижение, так как скорость полета была около 200 км/ч (режим сваливания).

В этой чрезвычайно сложной обстановке летчик около 5 секунд удерживал ручку управления отклоненной от себя и на 7-й секунде «бросил» ее, приняв бесполезность борьбы с кабрирующим моментом с помощью стабилизатора. Освобожденная ручка, сделав небольшое колебательное движение, установилась в стриммированном положении ($\varphi_{ст} = +4^\circ$).

Итак, 6 секунд ушло на оценку обстановки, в течение которых экипаж пытался парировать увеличение угла атаки и тангажа и прекратить падение скорости. Выяснив, что причиной такого поведения самолета является тормозной парашют, летчик сбросил его. Дальнейшее действия летчика были правильными, и полет закончился благополучно.

Если бы тормозной парашют при увеличении угла атаки и сравнительно малых оборотах двигателя сразу вырвался из реактивной струи двигателя и создал значительный пикирующий момент, самолет практически мгновенно перешел бы в крутое пикирование, выведя его из которого оказалось бы чрезвычайно сложно. Даже вероятность благополучного покидания самолета в таком случае уменьшается из-за потери времени на принятие решения и увеличения высоты безопасного покидания с учетом прогрессирующего роста вертикальной скорости. Таким образом при непреднамеренном выходе тормозного парашюта на предпосадочном снижении после прохода дальнего привода необходимы самые четкие и решительные действия, вплоть до немедленного покидания самолета. К такому поведению в воздухе требуется серьезная подготовка на земле с учетом особенностей эксплуатируемого в части типа самолета, режима захода на посадку конкретного запаса высоты и скорости полета в момент, когда произошел такой редкий, но опасный случай.



Заботой о нуждах избирателей большинство из которых авиаторы члены их семей, пронизана деятельность депутата местного Совета народных депутатов подполковник В. Ждерова. Вячеслав Павлович внимательно рассматривает их заявления и пожелания, принимает меры по улучшению работы предприятия торговли и общественного питания службы быта и коммунального хозяйства авиагарнизона, в необходимых случаях обращается к командованиям а также в советские и хозяйственные органы, добиваясь удовлетворения нужд людей. Благодаря его усилиям удалось за последнее время решить немало проблем, связанных с улучшением быта и досуга жителей района.

В день, когда был сделан этот снимок, на прием к депутату пришел майор В. Кулагин с женой Ириной Сергеевной и сыном Артемом. Отец просил посодействовать семье в улучшении жилищных условий.

Владислав Павлович, изучив дело, принял необходимые меры. Недавно семья майора В. Кулагина много сделавшего для улучшения обучения и воспитания авиаторов: повышения боевой готовности части получила ключи от благоустроенной квартиры. Первым новоселом пришел поздравить народный депутат подполковник В. Ждеров.

Фото С. СКРЫННИКОВ

НА СТОЯНКЕ ПОСЛЕ ЛЕТНОЙ СМЕНЫ

одполковник Н. СТАРУНОВ,
начальник штаба
вертолетного полка



Фото А. МАКСИМОВА.

Закончилась очередная летная смена. Аэродром опустел. Дежурный по стоянке части капитан Г. Машенко облетел вертолеты, по-хозяйски осмотрел эродромные строения. Все было в порядке. Однако офицер, подозревая дежурного по стоянке подразделения прапорщика Л. Канюка, распорядился еще раз проверить, хорошо ли закрыты и опечатааны контейнеры с техническим имуществом, эскадрильские домики и боевая техника, как подготовлен объект к сдаче под охрану караула. Своему помощнику прапорщику В. Емельянову он поручил контроль готовности подразделений, а также оформление соответствующей документации.

Пока подчиненные выполняли поручения, капитан Машенко проверил наличие записей, планшетов, ключей. Вскоре от дежурных поступили доклады о сдаче караула под охрану караула. Офицер еще раз проверил, как дежурные по стоянкам подразделений знают свои обязанности, затем напомнил им порядок несения службы, уточнил время скрытия стоянок. После этого доложил дежурному по части и поинтересовался диспетчера, нет ли заявок на перелеты.

На первый взгляд ничего сложного и необычного в обязанностях дежурного по стоянке части нет. Но не так все просто, как кажется. Наряд этот очень ответственный, поскольку дежурный в отсутствие командира — полновластный хозяин на стоянках боевой техники и все неожиданно поступившие вводные приходится прежде всего решать ему. Для этого нужно обладать определенными знаниями и навыками. Не случайно заступлению на дежурство предшествует кропотливая подготовительная работа.

Готовясь к наряду, капитан Г. Машенко тщательно изучает все вопросы организации и несения службы, уточняет боевой расчет подразделений, расход

авиатехники. Особое внимание офицер уделяет охране и обороне аэродрома. Используя макет летного поля, отрабатывает с подчиненными такие вводные, как отражение десанта противника, оборона складов ГСМ и боеприпасов, порядок вывода авиатехники из-под удара и другие.

Однажды мне довелось присутствовать на занятии, в котором участвовали начальник штаба эскадрильи капитан Н. Гуголько, заместитель командира подразделения по ИАС капитан В. Терещенко и капитан Г. Машенко, который готовился к заступлению на дежурство.

— Решайте вводную, — сказал Машенко капитану Гугольکو. — Со стороны леса к складу ГСМ выдвигается диверсионная группа. Ваши действия?..

Капитан Машенко установленным сигналом оповестил начальника караула и дежурного по полку о появлении «противника», по внутренней связи предупредил об этом дежурных по стоянкам подразделений. На все это ушли считанные минуты. Вскоре дежурная машина доставила из караульного помещения подкрепление. «Нападение» было успешно отражено.

Между тем начальник штаба поставил новую задачу: «Поступила команда на подъем экипажей ПСС». И снова последовали грамотные действия. Можно было не сомневаться, что дежурный по стоянке части не растеряется в сложной обстановке.

Без преувеличения скажу, что капитан Машенко — один из самых подготовленных офицеров в части. Он досконально знает особенности оповещения личного состава, порядок поступления сигналов и контроля за состоянием маскировки, правила противопожарной безопасности. Офицер всегда внимательно следит за соблюдением пропускного режима, маршрутов движения автотранспорта на аэродроме, исполнительской дисциплины.

Немногим более двух лет служит в нашей части старший лейтенант В. Задорожный. За это время офицер зарекомендовал себя хорошим специалистом, добросовестно выполняющим возложенные на него обязанности, в том числе во время несения службы в наряде. Этому во многом способствует серьезная подготовка офицера к заступлению на дежурство. За добросовестное отношение к порученному делу, исполнительность, инициативу, проявленную в суточных нарядах, старший лейтенант Задорожный неоднократно поощрялся командованием полка.

Кажется, не составляет большого труда досконально изучить соответствующие инструкции. Действительно, изучить документы нетрудно, а вот действовать в соответствии с их требованиями удается не каждому. При подготовке к дежурству некоторые офицеры забывают, что задача это боевая и, значит, выполнять ее нужно со всей ответственностью. Вот этого качества некоторым нашим офицерам и не хватает.

Неоднократно допускали упущения при несении службы в суточном наряде капитаны И. Пустовит и В. Тарасов. А ведь эти офицеры — опытные, хорошо подготовленные авиационные специалисты, которые просто обязаны быть примером для молодежи. Тем не менее на дежурстве они не стремятся в полной мере использовать свой богатый служебный опыт. Откровенно говоря, все допущенные этими офицерами нарушения — результат элементарной неисполнительности и недобросовестности.

Это говорит о том, что в организации службы войск, в подготовке людей к исполнению обязанностей на дежурстве у нас есть слабые места. В настоящее время в подразделениях ведется работа по укреплению дисциплины, повышению ответственности лиц, заступающих на дежурство. В этом видится важный составной элемент дальнейшего повышения боевой готовности части.



ИДЕОЛОГИЧЕСКАЯ

РАБОТА:

ВРЕМЯ ПЕРЕСТРОЙКИ

Генерал-майор авиации В. МАКЕЕВ,
начальник отдела пропаганды и агитации —
заместитель начальника политуправления ВВС

Ныне в Военно-Воздушных Силах, как и во всей стране, происходят большие изменения, проявляются и набирают силу позитивные тенденции. Личный состав ВВС всецело, умом и сердцем, одобряет стратегию ускорения и пути ее реализации, разработанные XXVII съездом КПСС и январским (1987 г.) Пленумом ЦК, практическую деятельность партии, направленную на осуществление намеченного курса. Но время не ждет. Наступила пора действовать.

Ответ на вопрос о целях перестройки идеологической работы четко сформулирован январским (1987 г.) Пленумом Центрального Комитета. В докладе Генерального секретаря ЦК КПСС товарища М. С. Горбачева подчеркивалось: «Развертывая борьбу за оздоровление общества, партия с самого начала исходила и исходит из того, что под эту огромную работу необходимо подвести прочный фундамент убеждения». Для этого нужен такой, образно говоря, механизм идейного воздействия, который бы эффективно и целенаправленно влиял на сознание каждого человека, на общественное мнение, обеспечивая глубокое понимание политики партии, поставленных ею задач и путей их решения, развивая у людей живой интерес к преобразованиям, потребность к активным действиям. Иметь совершенный «механизм» идеологической работы — важнейшая цель ее перестройки.

В ряде коллективов ВВС сложилась и функционирует достаточно стройная система идеологической работы. В политорганах, частях и подразделениях немало опытных, авторитетных пропагандистов, на деле показывающих свое умение трудиться в условиях перестройки. Среди них офицеры Н. Буянов, Г. Смешков, Ю. Гоголев, В. Бобров, Г. Печкарев и многие другие.

Несмотря на определенные положительные сдвиги, было бы преждевременным утверждать, что на сегодняшний день эта цель достигнута и во всех частях ВВС налажен аппарат эффективного и оперативного влияния на сознание воинов-авиаторов. Политические знания отдельных офицеров, прапорщиков, сержантов и солдат зачастую поверхностны, не преломляются на конкретные области их служебной деятельности. Не произошло решительного сдвига в общественном сознании, психологии, мышлении и настроении военнослужащих.

У нас немало фактов, когда авиаторы не замечают недостатков в своей работе или поведении, не видят их у товарищей, а все проблемы, существующие и возникающие в подразделении, части и даже соединении, связывают с так называемыми «объективными условиями», чьими-то просчетами и недоработками, адресуя решение этих проблем только в вышестоящие инстанции.

Идеологическая работа в боевых частях, а также в вузах ВВС порой ведется без учета многих факторов (служебного, социального, бытового и т. д.), возраста, образования и уровня профессиональной подготовки различных категорий личного состава, морально-нравственного микроклимата воинских коллективов. Все эти особенности никак не отражаются ни в содержании, ни в формах работы. Уход от острых вопросов, боязнь диалога, полемики, подмена длительной и кропотливой работы с личным составом директивными указаниями или одним-двумя разовыми мероприятиями общего характера — такой подход еще не редкость в практике идейно-политического воспитания.

Пропаганде и агитации, культурно-просветительной работе

пока недостает аргументированности, свежести мыслей и яркости изложения, образности и страстности. Штампы, нудное чтение текстов, неумение владеть словом и вести дискуссию — все это далеко не изжитые явления, сводящие на нет затраченные силы, средства и время, блокирующие идеям путь к сердцам и разуму воинов-авиаторов. Существенно снижает эффективность воспитательного, мобилизующего воздействия на личный состав и сохраняющийся приоритет массовых мероприятий, проводимых, как правило, в масштабе полка. Они не позволяют «выходить» на различные категории военнослужащих, конкретные коллективы, отдельные организации. Не отрицая массовых форм работы вообще, хотелось бы предостеречь идеологический актив от увлечения ими в ущерб дифференцированному подходу, индивидуальной работе.

Сильно парализует систему идеологической работы формализм. Проявления его различны, но сущность одна — мероприятия для «галочки», а не ради воздействия на сознание и чувства людей.

Немало узких мест и в самой организации идеологической работы, начиная с определения ее замысла и целей на текущую и длительную перспективу, выбора средств и распределения сил, объективности информации и анализа ее состояния и кончая подведением итогов и выработкой мер по дальнейшему совершенствованию. Это тоже одна из причин недостаточной ее эффективности.

Реализация сложных и ответственных задач, поставленных XXVII съездом партии и последующими Пленумами ЦК КПСС в сфере идеологической работы, требует от командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций ВВС сосредоточения внимания на перестройке прежде всего ее главных направлений: формирования у воинов-авиаторов коммунистической убежденности, политической культуры, усиления идейно-теоретической закалки военных кадров как основы основ идейно-воспитательной работы. Неизмеримо более высокое звучание необходимо придать пропаганде честного, творческого, инициативного ратного труда, трудовому и воинскому воспитанию личного состава.

Широкий круг задач интернационального характера, решаемых ВВС, многонациональный состав авиационных коллективов требуют постоянного совершенствования работы по патриотическому и интернациональному воспитанию. В общественном улучшении нуждается деятельность идеологических кадров по нравственному, правовому, атеистическому воспитанию, в ведении контрпропаганды.

Действенным оружием в борьбе с проявлениями чуждой идеологии и морали, с негативными явлениями служит гласность. Наши пропаганда и агитация располагают всем необходимым, чтобы сделать ее тем мечом, который, по образному выражению В. И. Ленина, «сам исцеляет наносимые им раны». Пока это оружие в армейских условиях применяется робко, с оглядкой.

Таким видится каркас здания идеологической работы по ходу ее перестройки. Все эти направления сформулированы в новой редакции Программы КПСС и служат, таким образом, партийным законом.

Однако этим перестройка не исчерпывается. Пропаганда и агитация, культурно-просветительная работа в ВВС должны активно, на деле обеспечивать перестройку во всех сферах деятельности командиров, политорганов, штабов, партийных и комсомольских организаций, каждого воина-авиатора. Наша общая задача — умело преломлять линию партии, пути и методы ее проведения в жизнь на работу во всех руководящих органах, организаций, должностных лиц и воинских коллективов, формировать отношение людей к решению задач боевой и политической подготовки, выполнению социалистических обязательств, в целом — к проблемам дальнейшего развития и укрепления Военно-Воздушных Сил как к своему кровному делу. В этом, по существу, и заключается идеологическое обеспечение деятельности авиаторов, направленной на дальнейшее повышение боевой готовности, воздушной и оперативно-тактической выучки, обеспечение безопасности полетов, укрепление воинской дисциплины.

Сама жизнь, перестройка настоятельно требуют учиться работать по-новому, в комплексе решать поставленные задачи, учитывая в том числе их политические, идеологические и другие аспекты. В связи с этим хотелось бы поделиться некоторыми мыслями о путях и методах улучшения идеологического обеспечения деятельности личного состава ВВС по дальнейшему повышению боеготовности частей и подразделений, качества боевой учебы, безопасности полетов.

За последние годы в ВВС произошли крупные качественные перемены. Однако идеологическая работа зачастую ведется по старинке. Поэтому ключевая задача политорганов

ртийных организаций — привести ее в соответствие с требованиями времени, нынешним этапом в развитии ВВС. частности, нашим политработникам, идеологическому активу нужно позаботиться о разработке новых моделей идеологической работы в период перестройки, имея в виду, что эти модели должны предусматривать охват каждой категории пилотов, все сферы их служебной и общественной деятельности.

Важно четко выдерживать курс на бесповоротное преодоление в сознании и практической деятельности командно-политических и инженерно-технических кадров упрощенчества, попустительства и беспечности в боевой подготовке. Принцип «учить войска тому, что необходимо на войне» был и остается определяющим в обучении и воспитании пилотов.

Самое пристальное внимание должно быть уделено идеологическому обеспечению борьбы за коренное улучшение воинской дисциплины, особенно за изжитие неуставных взаимоотношений, других негативных явлений в формировании и обновлении авиационных коллективов. Каждый идеологический работник обязан определить в этом свое место, свою активную роль.

ЦК КПСС требует на деле перенести упор в стиле партийного руководства на живую работу в массах, организацию практического выполнения принимаемых решений и намечаемых планов, поддержку инициативы, поощрение новаторского поиска. Отсюда для нас вытекает первостепенная задача — сосредоточить основные усилия по идейно-политическому воспитанию воинов непосредственно на аэродромах, в полках, в ТЭЧ, в экипажах воздушных кораблей и вертолетов. Идеологическая работа должна вестись не вообще, а применительно к месту и времени, конкретной обстановке, задачам. Для того чтобы этого добиться, надо хорошо знать задачи, и условия, и особенности их решения, то есть быть компетентным во всех вопросах боевой подготовки летного инженерно-технического состава.

Об этом приходится напоминать, поскольку и сегодня еще встречаются отдельные пропагандисты, считающие, что им вовсе не обязательно знать авиационную технику и вооружение, тактику ВВС, требования руководящих документов по организации боевой подготовки, летной работы. Глубоко ошибочное, вредное мнение! Если пропагандист, беседуя с пилотами, авиаспециалистами, имеет лишь общее представление о том, чем они занимаются в данное время, его слова останутся пустым звуком.

Тора наконец всем уяснить: в авиации за некомпетентность приходится расплачиваться дорогой ценой. И воспитатель, если бы он ни был по должности, специальностью, обязан глубоко разбираться в технике и тактике, во всех тонкостях авиационных законов, правил и традиций. Каждый идеологический работник должен хорошо знать боевые уставы, действующие наставления, инструкции, приказы и директивы, регламентирующие боевую учебу, летную подготовку и другую сферу деятельности личного состава ВВС. Практика подтвердила и необходимость переучивания нелетающих политработников на новую технику, систематического пополнения и обновления их знаний.

Вместе с тем следует и дальше повышать активность, целеустремленность агитационно-пропагандистских групп и коллективов, нештатных лекторских групп в мобилизации пилотов на качественное изучение и мастерское овладение современной боевой техникой и оружием, в пропаганде воинственных знаний. Учитывая все возрастающую сложность тяжелого труда авиационных специалистов и требования к ним, можно усилить роль устной пропаганды, наглядной агитации, повышении профессиональной выучки инженерно-технического состава.

Новая авиационная техника требует качественно нового уровня мышления, перестройки психологии пилотов. Однако что изменилось, например, в морально-политической и идеологической подготовке летного состава? Предстоит рудиться над созданием в каждом авиационном коллективе современных специализированных классов и методических кабинетов, комнат мобилизации и психологической разгрузки. Нужны общие и частные методики морально-психологической подготовки применительно к отдельным видам боевой и летной подготовки с учетом всех факторов, влияющих на пилота, реально испытывает (или может испытать) летчик при выполнении задания на самолете или вертолете определенного типа. Членам секций морально-психологической подготовки методических советов необходимо наладить систему психологического анализа летных происшествий и предпосылок к ним. Выводы из такого анализа, особенно указываю-

щие на повторяемость ошибок, обязательно доводить до всего личного состава.

Много недостатков в морально-психологической подготовке пилотов связано с недооценкой значения индивидуального подхода. Скажем, лет 10—15 назад в дальней авиации широко использовались карточки учета индивидуальных психологических особенностей летного состава. К сожалению, со временем этот опыт был забыт. Надо вернуться к нему, взять все лучшее, полезное. Завести на каждого летчика, штурмана специальную карту профессионального психологического изучения. Она должна вкладываться в личное дело офицера и заполняться при выпуске из училища, ежегодно в течение трех лет после окончания училища, затем через каждые три года, кроме того — при переводе летчика в другую часть, переучивании его на новую авиационную технику, в случае летного происшествия или опасной предпосылки к нему по личной вине. А командирам, политработникам следует тщательно изучать и добросовестно вести такие карты. Думается, не должны оставаться в стороне от этой работы и методические советы частей.

Претворяя в жизнь программную установку партии на развитие социалистической демократии, важно всемерно активизировать работу общественных организаций авиационных частей, вузов и учреждений, развивать демократизм в деятельности офицерских собраний, товарищеских судов чести советов прапорщиков, общих собраний военнослужащих. Не обходимо повысить роль женсоветов не только в идейно-политическом, нравственном воспитании членов семей пилотов, но и в борьбе с бытовым пьянством, нарушениями предполетного режима, за создание здоровой морально-нравственной атмосферы в семьях военнослужащих. Для этого необходимо улучшить связь женсоветов с командованием (вплоть до эскадрильи, звена), политорганами, медицинской и другими службами.

Короче говоря, какие бы направления, точки приложения сил в идеологической работе мы ни рассматривали, везде сегодня нужны не слова, а конкретные дела.

В полной мере это относится и к формам, методам деятельности идеологических кадров. Пилоты нередко спрашивают: будут ли меняться формы пропаганды и агитационно-культурно-просветительной работы? Вопрос резонный. Действительно, отдельные формы не дают должного эффекта. Из-за того, что безнадежно устарело, не годится в новых условиях, следует отказаться. Однако всегда ли форма виновата в низкой отдаче от идеологических усилий? Думается, нет. К примеру, опыт организации и проведения партийно-политической работы с пилотами ограниченного контингента советских войск в ДРА, а также участниками ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС показал, что все основные формы идеологической, партийно-политической работы, применявшиеся в годы Великой Отечественной войны, приемлемы и сегодня. То есть определяющими факторами были остаются характер конкретной обстановки, умение идеологических работников сполна использовать силу слова и личного примера.

Тем не менее поиск новых форм и методов работы идеологов во многих воинских коллективах, вузах и учреждениях ВВС. Важно, чтобы он был не данью моде, не попыткой подстроиться к перестройке, а серьезным, хорошо организованным делом, призванным утверждать все, что ему надежно служит, и отбрасывать то, что мешает. Нам, как воздух, сейчас так нужны и творчество, инициатива, настойчивость, и бережное отношение к проверенной жизнью практике работы.

Умение смело решать стоящие задачи и возникающие проблемы, инициативно и на высоком профессиональном уровне выполнять функциональные обязанности, добиваться успеха на порученном участке работы и обеспечивать неуклонно движение вперед, действовать в зависимости от обстановки энергично и настойчиво ради достижения высокого конечного результата в повышении боеготовности, воинского мастерства — вот что требуется сейчас от каждого воина-пилота. Никто не вправе оставаться в стороне — все мы держим экзамен перестройкой. На это нацеливают нас XXV съезд КПСС, январский (1987 г.) Пленум ЦК, постановления Центрального Комитета партии и его Обращение к советскому народу в связи с приближающимся юбилеем Великой Октябрьской социалистической революции.

Высказывая свои взгляды на пути ускорения перестройки идеологической работы, хотелось бы пригласить к размышлениям, откровенному разговору, обмену опытом практической деятельности в решении поднятых проблем командиров политработников, нештатных пропагандистов частей и соединений Военно-Воздушных Сил.



Фото С. ФЕДОРОВА.

ВОСХОЖДЕНИЕ К ПРОФЕССИИ

В своих письмах в редакцию, выступлениях на читательских конференциях и беседах авиаторы строевых частей поднимают вопрос о становлении воздушного бойца.

Проблема эта, как известно, сложна и многопланова. Любая попытка раз и навсегда разрешить ее обречена на неудачу: что-то останется не затронутым, что-то вызовет возражения, что-то покажется очевидным. И это вполне закономерно, так как каждый находится на свойственном именно ему уровне осмысления этой проблемы и в данный момент перед ним стоит какая-то одна из сторон становления.

Исходя из этих соображений, редакция решила предоставить слово авиаторам, разным по должности, степени подготовки, опыту летной работы, участию в процессе формирования воинов ВВС, влиянию на него. При этом оговоримся: под становлением будем понимать не только профессионально-летное совершенствование, но и должностное, потому что эти две стороны в потенциале личности воздушного бойца неразрывны. Ведь, начиная с ведущего пары, ценность летчика уже не исчерпывается только его индивидуальными боевыми качествами.

Генерал-лейтенант авиации И. Свиридов, заслуженный военный летчик СССР:

— Главный принцип в боевом становлении авиатора, на мой взгляд, — непрерывность. Опыт показывает, что стоит это упустить из виду, как начинается движение вспять. Считаю, что время от времени надо задавать себе вопрос: «Какой знак можно поставить перед пройденным мною этапом жизни: плюс или минус?»

Вполне возможно, что это рассуждение настолько очевидно, что не заслуживает специального внимания. Но в жизни не так все просто: сначала остановка, а затем и застой могут подкрасться незаметно. Случается, например, такое...

Закончилось ЛТУ Военский коллектив показал отличную боевую выучку, умелую, сплоченную и дружную работу во всех звеньях сложного авиационного механизма. Конечно, такому итогу предшествовала большая организаторская работа командира и его штаба: разрабатывались новые замыслы, которые то казались очень интересными, то бескомпромиссно отбрасывались, как негодные, рассматривались десятки вари-

антов боевых действий, проводились серьезные расчеты, планировалось множество предполагаемых конкретных полетных заданий. Короче говоря, все это результат раздумий, поисков, волнений и споров, иногда очень острых.

Но вот учение позади. И так велик соблазн поработать спокойно, без сложностей, напряжения нервов. Однако тот, кто поддается искушению пожить вчерашними достижениями, в реальном бою обречен на поражение. Именно поэтому не может быть передышки ни в чем — ни в борьбе за поддержание и совершенствование боевой готовности, ни в тактическом творчестве, ни в борьбе за безопасность полетов.

Становление летчика не приходит само по себе. В нем активное участие принимают наставники. Командиру важно твердо помнить о своем долге перед подчиненными. Он обязан обеспечить такой накал боевой подготовки, при котором каждый день, каждое задание, каждый полет дают положительное приращение мастерства, опыта, закаляют характер. Не натаскивание, а настойчивое побуждение к самостоятельному, ответственному труду — вот что совершенствует летчика.

Командир обязан овладеть искусством управления делами и людьми в такой степени, чтобы, с одной стороны, каждый его подчиненный работал на пределе своих возможностей, а с другой — ему должны быть предложены посильные задачи и задания. Упрощение не даст совершенствования. Непосильная же задача может породить у авиатора сомнение, неуверенность в собственных силах.

Есть командиры, которые постоянно жалуются на излишнюю регламентацию летной службы, на ограниченность инициативы. Но вот вышестоящее командование издает документ, не только открывающий простор командирскому творчеству, но и требующий внедрения нового подхода к практике боевой учебы. Что же следует за этим? В некоторых частях нередко выхолащивается вся прогрессивная направленность поступивших указаний. Все «творчество и инициатива» уходит на упрощение, на поиски возможностей работать без напряжения, с меньшей ответственностью за свои командирские решения. Задаю вопрос: «Так где же ваше творчество, в чем инициатива?» В ответ слышу ссылки на безопасность полетов, нехватку времени, перегруженность руководящего состава. Безопасность полетов — это, конечно, убедительно. Но анализ состояния работы по этому важнейшему направлению показывает, что и здесь царит то же упрощение: формальные мероприятия, планы, включающие десятки параграфов, которые наверняка не будут выполнены.

А времени не хватает потому, что в попытках пристроиться к перестройке некомпетентные люди прикрывают свои низкие организаторские способности количеством часов, проведенных на службе. Переписывание документов без вдумчивой проработки применительно к своему коллективу, постоянные переделки громоздких методических схем — все это должно, по их замыслу, заменить настоящую работу. И нередко заменяет. Совершенно ясно, что слаб руководитель, но как укрепить его? Сам он почти постоянно на службе, и весь личный состав при нем. Значит, как нередко считают, он волевой командир. А подчиненные все видят, все понимают. И зачастую у них от такого понимания появляется служебная апатия: ведь невозможно с любовью исполнять пустые бюрократические планы.

Хочется повторить, что долг командира перед государством — это и его долг перед подчиненными. Командир — дирижер боевого становления воздушных бойцов. Вот над этим действительно стоит ломать голову.

Но не хотелось бы снимать ответственность и с рядовых летчиков за собственное боевое совершенствование. Ответственность перед Родиной у нас у всех одна. И если летчик понимает, что его ведут по одному и тому же кругу профессиональной учебы, то он обязан сделать все, чтобы разорвать этот круг, смести все препятствия на пути к боевому мастерству.

И все-таки концентрирую внимание на становлении командира, потому что любой изъян в руководстве делами вверенного ему коллектива многократно множится, порождает недостатки в подготовке подчиненных.

Подполковник А. Гунько, начальник воздушно-огневой и тактической подготовки, военный летчик-снайпер (ВВС МВО):

— Сердцевиной становления воздушного бойца считаю технику пилотирования. По принципу: может самолет — умеет летчик. Реализовать этот принцип можно только при строго индивидуальном подходе к методике, к программе обучения авиатора простым, а затем сложным элементам. Один летчик овладеет машиной быстро, другой — нет. Правде надо смотреть в глаза — нельзя упрощать профессию военного летчика.

За этапом овладения искусством пилотирования наступает этап приобретения боевого мастерства. Но здесь, думается, надо разграничить два направления: техническое и тактиче-

Сначала довести до высокого уровня умение использовать технические возможности машины, а затем развивать способность реализовывать их с наивысшей тактической эффективностью.

На мой взгляд, общий подход к мастерству. Разучиться, в практике боевой подготовки свобода пилотирования, освоения техники и тактическое совершенствование конечно же достигаются параллельно. Забота командира при организации полетов — постоянно помнить, какая сторона профессионального мастерства доводится до совершенства именно сейчас, кто контролировать динамику становления подчиненных, кто одновременно переводить их на очередной этап сложности.

Могло бы коснуться одной, может быть, спорной идеи. Почему-то негативный оттенок получил такой метод подготовки летного состава, как форсирование. А ведь синонимы этого термина — ускорение, интенсификация. Это, по существу, сложное требование времени.

Может быть, форсирование кое-где подменяется непродуманным, неподготовленным, необеспеченным наскоком, когда в промахом в организации боевой учебы что-то недоучтено и возникает соблазн наверстать упущенное одним прыжком? Но это не форсирование. Это по сути очковитательство: любой ценой замаскировать организаторские просчеты. Это же планомерно предусмотрено, что на определенном рубеже в течение года усилия личного состава будут сосредоточены на освоении конкретного элемента боевой выучки, своевременно проведена всесторонняя подготовка к такой целенаправленной работе, то разве этот метод не послужит ускорению приросту боевого потенциала коллектива и каждого члена отряда?!

Майор Ю. Приймак, командир авиационной эскадрильи, первый летчик первого класса (ВВС ГСВГ):

Интересен, на мой взгляд, такой аспект многосложной проблемы становления летчика: взаимодействие коллектива и личности в процессе боевого совершенствования. Некоторые люди убеждены: формирование коллектива — забота лишь командования, партийного актива. Свою же роль они сводят к простому, а точнее, к безынициативному участию во всех делах. Вредное заблуждение!

Предположим, мне предстоит выполнить полет на воздушном бой. Я заметил, что «противник» особыми творческими усилиями себя не обременяет. Значит, можно рассчитывать на легкую победу и очередную «пятерку» в летной книжке. Но разве ли я право на такие рассуждения? Долг обязывает сказать своему товарищу: «А ведь ты подводишь и меня, и коллектив». И не только сказать, но и потребовать ответа: почему?

Уверенность, беспечность одного летчика могут принести другому легкую победу в учебном бою, но не обеспечат прироста боевого мастерства для победы над реальным противником.

Летчик в ходе повседневной учебы умение вести бой приобретает в «борьбе» со своими коллегами. Готовность выжить в воздухе измеряется сложностью той школы, которую он прошел в подразделении, трудностью решения тех задач, которые подготовили для него его же товарищи. Взаимосвязь здесь однозначная.

Поэтому, преследуя сугубо профессиональные цели, воздушный боец не может не совершенствовать весь уклад учебной жизни, отношений в коллективе.

Майор С. Дмитриев, командир авиационного звена, военный летчик первого класса (ВВС ПриВО):

Сознательно беру один аспект проблемы становления воздушного бойца — морально-психологическую подготовку. По моему, основа всех остальных боевых качеств воина-летчика. Мне могут возразить: это настолько очевидно, что никакой проблемы, а значит, и повода для дискуссий. Но... Макаренко писал, что невозможно воспитать мужественного человека, если постоянно не ставить его перед необходимостью совершать мужественные поступки. Совершенно верно, что в летной профессии всегда есть опасность, риск. Но это не значит, что мужество вырабатывается автоматически, автоматически об этом беспокоиться, дескать, не надо. Обращаясь к собственному опыту: техника надежна, выполнению задания обучен, к каждому полету подготовлен, поэтому преодолеть страх, опасность случается крайне редко.

Уверенность многих летчиков, которые из года в год летают без происшествий. Этому, безусловно, надо только радоваться. Но если хорошо поставлено дело, значит, ко всему самому сложному отношению и соответствующая выучка. Но если автоматически не позаботиться о тренировке смелости, выдержки, способности преодолевать страх, то будет ли летчик при самом высоком уровне профессионализма готов к бою?

Рассказы фронтовиков свидетельствуют, что опыт переживания опасности боя не проходит бесследно. Однако всякая новая встреча с ней требует все начать сначала, хотя с каждым разом эта борьба с собственными нервами проходит все легче и успешнее.

Что я предлагаю? Прежде всего специализированные занятия на тренажерах и те виды спорта, которые тренируют не только тело, но и «мускулы души». Естественно, нужны реальная помощь психологов, рекомендации и методики, которые бы моделировали обстановку боя, ставили летчика перед необходимостью проявлять смелость и решительность, «терзали» психику так, чтобы, преодолев организованное испытание, он почувствовал свое возмужание, укрепился в уверенности: любое задание по плечу, любая обстановка меня не обезоружит.

Лейтенант А. Смирнов, выпускник высшего военного авиационного училища летчиков 1986 года (ВВС ПриВО):

— О становлении военного летчика пока могу судить только по опыту моих старших товарищей. Уже сейчас вижу, что профессиональное мастерство не определяется только летным стажем: не все летчики, прослужившие равное число лет, равны в боевом мастерстве. Это заставляет искать такую программу жизни, которая бы действительно была становлением.

Ясно одно: надо активно овладевать опытом передовых офицеров. Во всем — в подготовке к полетам, расширении идейно-теоретического кругозора, «технологии» выполнения конкретных заданий, организации личного времени, обретении самостоятельности.

Усвоить чужой опыт, как оказалось, не так просто. В училище мы работали, как говорится, в основном на прием. Нам подробно разъясняли, мы внимательно слушали, запоминали и стремились как можно точнее воспроизвести теорию в летной практике. В строевой части мы почувствовали, что такое самостоятельность. Темп боевой учебы не дает нашим командирам возможности десятки раз возвращаться к одним и тем же проблемам, потому что на очередь встают все новые, более интересные, но и более сложные. Поэтому в росте боевого мастерства должны быть заинтересованы прежде всего мы сами. Каждый обязан осваивать свою профессию в сцепке с надежными наставниками и не перекладывать своей ноши на других.

Главный враг молодых летчиков сейчас — иждивенчество: стремление жить и летать по подсказке; поиск виновников собственных неудач и недостатков вне себя; ожидание помощи при любом усложнении. Главный же союзник, мой и моих товарищей, — огромное желание стать настоящим воздушным бойцом. Дело за немногим — преобразовать мечтание в работу: в прочитанные книги, в тренировки и тренажи, в ответы на вопросы, которыми так богат каждый полет. Сейчас мы находимся на таком этапе становления, когда оправдан только один подход — беспощадность к своим слабостям.

Первые уроки, которые мы получили от лучших профессионалов нашей части, показывают, что надо очень внимательно вникать во все подробности, во все мелочи. Например, хорошо запомнилось из рассказов инструкторов, что для надежного опознавания наземной цели следует наметить хороший ориентир. Недавно узнал, что район расположения цели надо обязательно проверить по принципу сходности ориентиров, которые могут ввести летчика в заблуждение. Если они есть, то выявить броские отличительные признаки. Теперь кажется, что это само собой разумеется. А для меня эта очевидность открылась только через опыт моего старшего товарища.

Все мои сверстники согласны и с тем, что существенной переработки требует и наш училищный теоретический багаж. Определенный род авиации, самолет конкретного типа, особенности климатических и ландшафтных условий, поставленные перед нами задачи боевой учебы — вот тот комплекс реальностей, которые диктуют неотложность большой работы.

Участники разговора затронули только отдельные стороны боевого становления, некоторые его аспекты. Но они заставляют думать, размышлять, искать новое в методике обучения и воспитания, делиться опытом, чтобы достижения передовиков стали нашим общим достоянием, что несомненно окажет влияние на ускоренное становление воздушных бойцов.

Материал к публикации подготовил
корреспондент журнала «Авиация и космонавтика»
подполковник Г. ДРУГОВЕЙКО.



Ступени мужества

Полковник Е. БЕССЧЕТНОИ

Герой Советского Союза майор Н. Малышев.

Фото автора.

Вечером 18 февраля этого года миллионы телезрителей, смотревших программу «Время», стали свидетелями вручения орденов и медалей СССР лучшим людям страны. Член Политбюро ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ А. А. Громыко отметил особенность награждения: впервые в Кремле Золотая Звезда Героя Советского Союза вручена воину, который проявил мужество и героизм при выполнении интернационального долга на земле Афганистана. Этот герой — вертолетчик майор Николай Иванович Малышев. «Вручая награду здесь, в Кремле, — сказал Андрей Андреевич Громыко, — мы еще раз подчеркиваем значимость той священной братской помощи, которую оказывают советские воины дружественному афганскому народу в борьбе с душманами и наемниками, проникающими и засылаемыми из-за рубежа на территорию Афганистана».

Так имя заместителя командира вертолетной эскадрильи по политической части военного летчика первого класса майора Н. Малышева стало известно всей стране.

Встретились мы с ним в канун памятного в его жизни события — приема в Кремле. Николай Иванович, среднего роста, крепкий, плечистый, с крупными чертами лица, был в парадной форме, но чувствовал себя в ней как-то стесненно. Наверное, ему куда привычнее носить летную амуницию: ведь за плечами более 15 лет службы в Военно-Воздушных Силах. Естественно, разговор сразу зашел о его пути в авиацию, освоении вертолетной техники, полетах в небе Афганистана и оказании интернациональной помощи народу этой страны.

...Николай Малышев родился на Дальнем Востоке, где его родители — Иван Архипович и Мария Николаевна — работали на золотом прииске Сагур. Детство и юношеские годы Николая прошли в Ульяновской области в селе Кашинка Цильнинского района, куда семья переехала вскоре после его рождения.

После окончания десятилетки юноша задумался: чему посвятить себя? Это было время исканий. Ему хотелось лучше понять, чего же он хочет в жизни. С детства его тянуло в авиацию. Но поступить в училище не мог: не успел пройти медицинскую комиссию. Пошел работать слесарем в локомотивное депо Ульяновска.

В ноябре 1968 года Малышева призвали в армию. На медкомиссии в военкомате залюбовались его мускулатурой. Он пояснил: увлекается спортом, в течение десяти лет в школу ходил пешком, по пять километров туда и обратно. Ходил в дождь, снег, крепчайшие морозы и весеннюю распутицу. Закалился. «С вашим здоровьем надо служить в воздушно-десантных войсках», — сказали ему. Николай с радостью согласился. Его направили на наиболее трудный участок — в разведывательную роту.

Тот период срочной службы, наверное, никогда не изгладится из памяти. Но особенно хорошо запомнились тактические учения, проводившиеся на территории Казахстана. Тогда ему, водителю боевой разведывательно-дозорной машины, в составе отделения довелось участвовать в выброске в тыл «противника». Помнит, как машина пошла по направляющим к раскрытому люку, как ее подхватил мощный воздушный поток. Десантники отделения тоже покинули военно-транспортный самолет. Малышев видел, как над БРДМ раскрылись купола нескольких парашютов. Резкий удар в момент приземления... Воины отделения заняли свои места в машине и с ходу вступили в бой с «противником».

Испытание с честью выдержали все. За действиями десантников наблюдал Министр обороны СССР. Личному составу разведроты, участвовавшему в выброске с самолетов, он объявил благодарность.

Срочную службу Николай заканчивал старшим химиком-разведчиком, командиром отделения. Когда в 1970 году

поехал поступать в Сызранское высшее военное авиационное училище летчиков, на его счету было уже 29 прыжков с парашютом и около трех десятков поощрений за образцовую службу в воздушно-десантных войсках. Он успешно выдержал вступительные экзамены, стал курсантом.

С волнением вспоминает Николай Иванович годы учебы. Незабываемое время! Здесь, в училище, он, назначенный старшиной классного отделения, а позднее заместителем командира взвода, не только познавал теорию и осваивал вертолет, но и учился работать с людьми. Часто давал консультации товарищам, особенно по математике и аэродинамике, в которых был намного сильнее других. Умел выслушать каждого о наиболее, откликнуться, помочь. Но и сам был внимателен к опыту и знаниям старших. По сей день Малышев глубоко благодарен своему первому инструктору старшему лейтенанту Николаю Дружинину, вдумчивому наставнику курсантов. Многие дал ему как будущему летчику и командир звена капитан Николай Кульнев, требовательный и справедливый во всем. Это благодаря им Малышев смог вылететь самостоятельно в числе первых.

Училище он закончил с отличием. При распределении выпускников ему предоставили право выбора места службы. Николай назвал Краснознаменный Белорусский военный округ. Когда пришел в полк, обрадовался: здесь на эксплуатации находился вертолет Ми-4, хорошо освоенный им в училище. Значит, дело пойдет! Молодого офицера сразу назначили штурманом звена. Это большое доверие. И Малышев, сознавая ответственность, отлично справлялся со своими обязанностями.

Летом следующего года с несколькими летчиками полка он направился на переучивание. В октябре был уже командиром вертолета Ми-24.

Звено, в котором служил молодой офицер, тогда первым в полку приступило к отработке пусков ПТУРСов с

орта Ми-24. У Малышева и его летчика-оператора старшего лейтенанта ергея Винницкого это здорово получалось: что ни пуск, то удачный. Их экипаж, хорошо освоивший боевое применение, часто посылали на учения. Прием авиаторы занимались пусками не только в своем округе, но и в соседнем. Каждый раз отлично решали поставленную задачу, устаивались поощрения.

Уже в то время Николай Иванович почувствовал тягу к работе с людьми. В первый же год офицерской службы его избрали секретарем первичной комсомольской организации (Николай, кстати, был комсомольским вожаком и в училище), а на следующий год он стал членом партбюро, заместителем секретаря партийной организации эскадрильи. Оказанное доверие молодой коммунист оправдывал с честью.

А потом была служба в ГСВГ. Хотя старшего лейтенанта Малышева по инерции еще причисляли к молодым летчикам, по уровню мастерства он мало чем уступал бывалым авиаторам, по отдельным же видам боевой подготовки опережал кое-кого из них. Это подтвердилось на летно-тактических учениях, когда пришлось действовать на незнакомом полигоне.

Малышев, возглавляя пару, вел боевой вертолет низко над лесным массивом. Где-то впереди затерялся полигон. На нем — цели. Причем не макеты, а настоящие танки, только старые, снятые с эксплуатации. Отыскать их в лесу крайне трудно, но надо. И поразительным образом, Сергей Винницкий они напрягли все свое внимание. Экипаж сумел точно выйти на цель, быстро сориентироваться в обстановке, метко отработать по танкам. Пуски ПТУРСов оказались блестящими. Также хорошо отработал и экипаж ведомого. О мастерстве Малышева в полку заговорили с особым восхищением, а старший начальник поощрил его экипаж.

Капитан Малышев был уже старшим командиром вертолета, когда зимой 1982 года получил предписание убить состав ограниченного контингента советских войск в Афганистане для оказания интернациональной помощи братскому народу этой страны. В апреле он же приступил к полетам на выполнение боевых заданий.

Правда, командование эскадрильи, не имея толком, на что способен новый экипаж, в первое время поручало ему менее сложные задачи. Именно такой была, например, проводка автоколонн. Выяснилось бы, дело нехитрое: «открутились» над колонной сколько надо и пошли на аэродром, а на смену вылетел другой экипаж. Но один случай оставил в корне пересмотреть отношение к новичкам.

Эскадрилья тогда оказывала помощь афганским войскам, предпринявшим боевую операцию против душманских банд. Перелетели на другую «точку», а экипаж Малышева с собой не взяли. Останетесь сопровождать колонны», — распорядился командир. Обидно, конечно, однако приказ есть приказ, его надо выполнять. Но так случилось, что именно тут авиаторы как раз и сумели отличиться. Афганская колонна, насчитывавшая около 600 автомашин, везла хлопок. И на первом же перегоне душманам удалось поджечь несколько машин. Колонна застряла. Афганское ру-

ководство обратилось к советским авиаторам за помощью.

Когда пара, возглавляемая Малышевым (с ним вылетел капитан Вячеслав Бузин), подошла к указанному району, капитан Валентин Белоусов с ведомым уже отработал над целью и возвращался на «точку». «Духи» начали стрелять, — передал он по радио Малышеву. — Иди посмотри, где помочь. Я не могу больше задерживаться: топливо кончается».

Пара прибавила скорость. Малышев еще издали увидел: пламя охватило с десяток автомашин. Горел танк из состава сопровождения, дым тянулся от двух бронетранспортеров. По застрявшей на дороге колонне душманы вели непрерывный огонь. Малышев моментально оценил обстановку. Горы далеко, километрах в трех-четырех. Это хорошо, бандитам негде укрыться. Вдоль дороги вьется сухое русло, поросшее ивняком, в стороне на берегу садик... Там что-то полыхает.

Авианаводчик из автоколонны возбужденным голосом передал ему: «Ударьте по садiku! Ударьте по садiku!» Ударили. «Хорошо. Давайте еще раз! Еще!» А когда пара сделала новый заход, авианаводчик, уже осмелев, в пылу боевого азарта бросил с упреком: «Чего так высоко летаете? ДШК у них нет. Снижайтесь. В случае чего, прикроем».

На свой страх и риск Малышев пошел на снижение, за ним — Бузин. Пара на предельно малой высоте двинулась вдоль русла. Николай Иванович даже оторопел от неожиданности: там было полно душманов. Они укрылись за сложенными из камня брустверами и вели интенсивный обстрел колонны. Оба экипажа, вступив в огненный поединок, били по бандитам НУРСами и из счетверенных пулеметов, установленных в носовой части машин, а бортехники строчили из ручных пулеметов, просунув стволы в открытые блистеры.

После нескольких заходов израсходовали все: НУРСы, боекомплект к пулеметам. Состояние у Малышева было такое, что хоть в пору приземляйся, вылезай из вертолета и кулаками гони душманов прочь от автоколонны. Экипаж капитана Бузина тоже выпустил все боеприпасы. «Возвращаемся на «точку», — передал ведущий.

Но они не успели уйти. К району схватки с бандой подошли два МиГ-17 с афганскими опознавательными знаками. В наушниках Малышев услышал русскую речь с акцентом: «Товарищ, покажи, где тут надо ударить». Малышев кратко доложил обстановку. Афганские летчики с ходу устремились в атаку, открыв огонь из пушек по бандитам. А на подходе уже была пара капитана Белоусова.

Малышев с ведомым возвратился на аэродром. Авиаторы быстренько подготовили вертолеты к повторному вылету — и обратно. Истребители и пара боевые вертолеты в их отсутствие хорошо поработали: значительная часть душманов перебита, остальные рассеяны. Колонна, между тем, выравнилась на дороге и двинулась дальше в путь в сопровождении оперативно доставленной советской роты десантников.

Позднее вертолетчики узнали некоторые подробности. Банда насчитывала около 400 человек. В основном она бы-

ла уничтожена. Лишь незначительная ее часть ушла в горы, но эти остатки скоро были выловлены подразделением афганских войск. На месте схватки бандиты оставили много трофеев: большое число автоматов, гранатометов, другое оружие. Но что больше всего поразило вертолетчиков, так это магнитофонные записи боя душманов с экипажами винтокрылых машин. Эти записи предназначались, конечно, для того, чтобы банда могла отчитаться перед западными хозяевами и просить их раскошелиться для снабжения ее новой партией оружия и боеприпасов. Но эти записи уже некому было предъявить «благотельцам» из капиталистических стран...

После возвращения из ДРА капитан Малышев в июне 1983 года получил назначение в Краснознаменный Одесский военный округ. Ему предложили должность заместителя командира эскадрильи по политической части. Николай Иванович дал согласие. Он, конечно, понимал: нелегкий груз берет на свои плечи. И настроился работать вдумчиво, серьезно, с полной отдачей сил.

Нелегко было сначала. Хотя какой-то опыт работы с людьми у него имелся, много надо было потрудиться, чтобы освоить специфику дела. Да и в эскадрилье не все ладилось. Приходилось не только налаживать боевую учебу, но и решать бытовые вопросы. Малышев часто собирал секретарей партийной и комсомольской организаций, ставил им задачи, определял сроки их выполнения. Короче, старался шире опираться на актив. Та закладка, которую он получил в Афганистане, помогала ему: Николай Иванович был уверен, что, как бы ни было трудно, он хорошо освоит новое для него дело. В этот сложный период вхождения в должность молодой замполит постоянно чувствовал поддержку и помощь заместителя командира полка подполковника Алексея Петриченко, начальника политического отдела подполковника Александра Пантелеева, других опытных офицеров.

Эскадрилью возглавил тогда майор Анатолий Волков. Они хорошо знали друг друга, их боевое братство было испытано огнем в небе Афганистана. Опираясь на партийную и комсомольскую организации, актив, комсом и замполит настойчиво решали неотложные задачи. Уже в течение первого месяца некоторые проблемы были сняты с повестки дня. В эскадрилье окреп уставной порядок, была налажена ритмичная боевая учеба, повысились дисциплина и организованность. А к концу года эскадрилья заняла ведущее место в полку, стала отличной. Кстати, к этому времени Николай Иванович получил очередное воинское звание майор.

Прошло два года. Все это время коллектив занимал лидирующее положение в полку. В сентябре 1985 года воинский долг снова позвал майора Малышева в Афганистан.

По собственному опыту Николай Иванович знал, как важно, чтобы в боевой обстановке офицеры из числа руководящего состава, коммунисты действовали смело, отважно, подавали пример безупречного выполнения воинского и интернационального долга.

...Афганские войска проводили круп-



НА ГОРНОМ

«АЭРОДРОМЕ»

Капитан Г. ШНЫПКИН

Медленно, словно нехотя, начали свой бег по кругу лопасти несущего винта вертолета. Заглушая шум турбостартера, перешли на высокую ноту турбины двигателей. Авиаторы покидали горный «аэродром» — небольшую горизонтальную площадку, ставшую для них на время летно-тактического учения запасной «точкой». Отсюда на выполнение заданий ЛТУ уходили экипажи винтокрылых машин. Здесь в условиях, максимально приближенных к боевым, держали серьезный экзамен и специалисты инженерно-авиационной службы.

...С трудностями авиаторы столкнулись сразу же после приземления. Высота давала о себе знать разряженностью воздуха, резкими перепадами температуры. У некоторых, особенно молодых специалистов, появились простудные заболевания и утомление. Физические нагрузки вызывали у них слабость, головокружение. Вот почему с первых часов пребывания в горах особое внимание было обращено на соблюдение режима труда, отдыха и питания, создание необходимых условий на каждом рабочем месте.

В подразделении своевременно позаботились и о рациональной расстановке личного состава инженерно-авиационной службы. Например, подготовку авиатехники к вылету в эскадрилье организовали по принципу посменного дежурства и совмещения профессий (конечно, с соблюдением требований безопасности полетов). Для этого на каждый летный день назначалась группа из минимально необходимого количества специалистов обслуживания под руководством начальника технико-эксплуатационной части одного из звеньев.

Такая организация работы инженерно-технического состава

позволяла привлекать высвободившихся авиаторов для восстановления и ввода в строй «поврежденных» вертолетов, выделять команды техников на удаленные от основной базы «точки» временного базирования, заниматься благоустройством территории и жилых помещений для того, чтобы после напряженного вылета или насыщенного трудового дня на стоянке авиаторы могли искупаться, принять душ или помыться в бане, поиграть в волейбол.

Кто-то может сказать, что это лишнее. Все же не отдыхать сюда прибыли. Однако опыт показал, что усилия на создание подобных условий окупаются сторицей. Имея возможность отдохнуть, расслабиться, снять возбуждение, восстановить свои силы, люди на следующий день работали с полной отдачей.

Был обстоятельно продуман у нас и вопрос организации заправки вертолетов топливом. За подразделением закрепили топливозаправщики, которые постоянно находились на стоянке. Водители и опытные авиамеханики изучили особенности подъезда к каждому вертолету. Им своевременно доставляли выписку из плановой таблицы полетов. Это позволяло быстро и качественно заправлять боевые машины без дополнительных команд дежурного инженера. При этом у начальников ТЭЧ звеньев, инженера эскадрильи высвобождалось время на более тщательный осмотр авиатехники, оказание помощи специалистам в устранении обнаруженных на ней неполадок.

Но пожалуй, наибольшие трудности были связаны с особенностями эксплуатации авиатехники в горах. Взлеты и посадки на «орлиных аэродромах», как называют порой такие

ную операцию против бандитских формирований в провинции Кандагар. От эскадрильи подполковника А. Волкова в помощь им были выделены два звена. Одно из них возглавил майор Н. Малышев. Прибыли на место. Первые же боевые вылеты показали: у душманов довольно сильная ПВО. А ряду экипажей вертолетов не хватало еще боевого опыта. Николай Иванович забеспокоился: кое у кого из авиаторов появилась неуверенность. Требовалось как-то вдохновить людей, помочь им преодолеть отрицательные эмоции. Как это сделать?

Посоветовался с командиром. Выработали план действий. Малышев индивидуально побеседовал с некоторыми товарищами, разъяснил обстановку. Призывное слово надо было подкрепить делом. После того, как комзск со звеном выявил места расположения бандитских

огневых точек, а пришедшее сюда звено ракетноносцев вдребезги разнесло их, уничтожив большинство, в полет в качестве группы прикрытия в этот район пошло звено во главе с майором Малышевым.

Кое-где огневые расчеты бандитов все же уцелели. Там и тут на земле вспыхивали выстрелы. Николай Иванович отвечал на них. Впереди, справа, слева пронеслись трассы очередей, однако он, казалось, не замечал их. Малышев не мог, не имел права дрогнуть. Молодые командиры экипажей, вдохновленные примером заместителя командира эскадрильи по политчасти, смело и решительно шли в атаку на уцелевшие огневые точки бандитов, накрывали их залпами НУРСов и пушечными снарядами. А тем временем десантники, доставленные на транспортно-десантных вертолетах, высаживались на

небольшую площадку в горах, расширяли захваченный плацдарм.

Личный пример комзска и его заместителя по политчасти помог авиаторам преодолеть психологический барьер, воодушевил их. В последующем экипажи в течение всей операции ходили на боевые задания смело, уверенно. Никто не дрогнул в бою, хотя нередко приходилось сталкиваться со смертельной опасностью.

Предметом особой заботы майора Малышева было обеспечение высокой эффективности партийно-политической работы при проведении боевых действий. Каждый раз, когда экипажи или группы выделялись для выполнения наиболее ответственных заданий, он, чувствуя большую личную ответственность за конечный результат, непременно встречался с партийным и комсомольским активом, вдумчиво инструктиро-

пятачки, в густых облаках пыли нередко приводят к засорению входных устройств и сот маслорадиаторов частицами растительности, повышенному эрозивному износу лопаток турбокомпрессоров. Все это увеличивает возможность нарушения работы систем двигателя, может привести к таким нежелательным последствиям, как падение оборотов турбокомпрессора, снижение мощности двигателя, неустойчивая его работа на различных режимах. На необорудованных площадках высока также и вероятность пореза или прокола пневматиков шасси, образования пробоя в стабилизаторах, забоя на несущих и хвостовых винтах.

В связи с этим большое значение в ходе ЛТУ мы придавали целевым осмотрам авиатехники. При этом именно на выявление и устранение таких характерных неисправностей была направлена вся профилактическая работа в подразделении. Например, регулировка топливной автоматики обычно выполняется представителем предприятия. При этом расходуется время, простаивает боевая техника, которая в условиях интенсивных полетов на особом счету. Мы решили и этот вопрос. Был обучен, снабжен необходимой документацией, приспособлениями и запасными частями один из наиболее подготовленных начальников ТЭЧ звеньев. Именно он, имея хорошие навыки и знания, выполнял сложные работы по регулировке автоматики. Надо сказать, что офицер справлялся с этой задачей не хуже представителя завода.

Немало уроков дало специалистам ИАС летно-тактическое учение. На практике мы убедились и в том, насколько эффективен правильно организованный и обеспеченный расходным материалом ремонт техники в полевых условиях. Без него невозможна интенсивная ее эксплуатация.

Опыт работы некоторых специалистов ИАС в Демократической Республике Афганистан, который мы использовали в ходе ЛТУ, свидетельствует, что вертолет Ми-8 надежная боевая машина. Не раз в их практике встречались случаи, когда ее поражали десятки осколков, возникли сквозные пробоины в лонжеронах лопастей, втулках несущих винтов, двигателях, трубопроводах топливной и масляной систем, не говоря уже о повреждениях электро- и радиооборудования, а техника работала. Однако надеяться только на ее живучесть — серьезная и опасная ошибка.

Используя опыт обслуживания и войскового ремонта авиационной техники в составе ограниченного контингента советских войск в ДРА, мы организовали в эскадрилье мобильную команду, в которую вошли специалисты всех групп обслуживания, прошедшие надлежащую подготовку. Они были снабжены необходимыми инструментами и материалами. Практика

показала, что создание такой группы себя вполне оправдало. В считанные часы специалисты с высоким качеством выполняли большой объем работ.

Особо отличился при этом старший лейтенант В. Дорофеев, который за образцовое выполнение интернационального долга большой вклад в обеспечение боеготовности и исправности авиатехники и проявленное при этом мужество был награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Приказом Министра обороны СССР ему присвоено воинское звание капитана на ступень выше должностного. Сейчас мастер боевой квалификации капитан В. Дорофеев щедро делится накопленным опытом со своими сослуживцами, принимает активное участие в рационализаторской работе.

Хорошо проявили себя в ходе ЛТУ кавалер ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени старший лейтенант Э. Гаврильчев и старший лейтенант И. Колосов, награжденный орденом Красной Звезды.

Успешное выполнение полетных заданий, эффективное поражение целей во многом зависели от безотказной работы систем вооружения. И нужно сказать, что у наших летчиков не было претензий к тем, кто готовил вооружение к вылету. Показателем в этом отношении опыт организации работ в группе авиационного вооружения и десантно-транспортного оборудования, которую возглавляет мастер боевой квалификации старший лейтенант Н. Володягин.

Каждый специалист этого коллектива не только досконально изучил применяемое вооружение, варианты подвески боеприпасов, возможные неисправности и способы их устранения, но и освоил смежные специальности, может при необходимости заменить товарища. Специалисты в группе распределялись так, что одновременно выполняли несколько последовательных операций. Например, один занимался стрелковым, другой — прицельным оборудованием, несколько человек — зарядкой НУРСов и подвеской бомб, установкой взрывателей. В итоге эта наиболее трудоемкая фаза подготовки вертолета совмещалась с работами по обслуживанию авиационного, радиоэлектронного оборудования, вертолета и двигателей. Воины этой группы внесли большой вклад в успешное выполнение задач ЛТУ.

...Лопастей винтов все быстрее раскручивались в своем бесконечном беге. Вот краснозвездная машина плавно оторвалась от земли и перешла в набор высоты. Находившиеся на борту вертолета специалисты ИАС прикинули к блистерам, словно стараясь запечатлеть в памяти этот до последней выбоины знакомый горный пятачок, ставший для них очередной вершиной на пути к высотам боевой зрелости.

вал его, давал конкретные задания. И полетом строго контролировал.

...Одно время в отрыве от коллектива на отдаленной «точке» несла службу группа во главе с капитаном Валентином Белоусовым. При первой же возможности майор Малышев прилетел сюда: хотелось лично проверить, как идут обстоят дела, насколько успешно справляется с поручением секретарь партийной организации капитан Юрий Зайцев, который здесь, по существу, выступал в роли нештатного политработника. Обнаружив кое-какие просчеты, делился с ним опытом, терпеливо наставляя его вести работу конкретно, целеустремленно, поддерживать у личного состава высокий моральный дух, готовность в любой обстановке до конца выполнить свой долг. В последующем Малышев еще не раз бывал здесь. Контролировал, поправлял, подсказывал

вал. В том, что группа полностью выполнила поставленную перед ней задачу, есть и определенная заслуга его, замполита эскадрильи.

За время первого пребывания в ДРА коммунист майор Н. Малышев налетал около 460 часов и совершил 420 боевых вылетов. Его ратные дела были отмечены орденом Красной Звезды. Во второй раз офицер провел в грозном афганском небе 360 часов и выполнил свыше 340 боевых вылетов. Его подвиг получил особое признание: Николай Иванович удостоился высшей награды Родины — ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» Героя Советского Союза.

...Приняв из рук Председателя Президиума Верховного Совета СССР высокую награду, майор Малышев сказал: — Я разделяю присвоение мне звания

Героя Советского Союза со своими боевыми друзьями, отношу его к славным делам нашего экипажа, эскадрильи тех подразделений Военно-Воздушных Сил страны, которые помогают афганскому народу. Разрешите мне передать от них заверение в том, что советские летчики достойно выполняют свой патриотический и интернациональный долг.

Путь Николая Ивановича Малышева в авиации, его служба в разных гарнизонах, участие в оказании интернациональной помощи народу ДРА свидетельствуют об одном: все эти годы он как бы поднимался со ступеньки на ступеньку, идя по пути ратного волевоужания. Но и теперь, достигнув высокой степени боевой зрелости, офицер продолжает движение вперед. Он полон стремления всей своей жизнью, службой оправдать высокую награду Родины.



Фото В. ЛЕБЕДЕВА.

Кучево-дождевая облачность — одно из наиболее неблагоприятных для авиации метеорологических явлений. Оно нередко сопровождается грозами, сильными ливнями и другими опасными изменениями погоды. Зарегистрированы случаи интенсивного обледенения современных реактивных самолетов при попадании их в кучево-дождевые облака на высоте 8—10 км и выше.

Грозовые облака чаще всего образуются при неравномерном нагревании приземного слоя воздуха от подстилающей поверхности, при подъеме и вытеснении теплого воздуха холодным на атмосферном фронте и при подъеме воздуха вдоль горных склонов.

Наблюдениями установлено, что в атмосфере непрерывно возникают объемные электрические заряды, которые переносятся как в горизонтальном, так и в вертикальном направлении. Такие заряды образуются при различных процессах электризации, когда определенный объем облака насыщается заряженными частицами преимущественно одного знака. Наиболее мощные заряды возникают в кучево-дождевых (грозовых) облаках. И в том случае, когда в таком облаке напряжение электрического поля достигает пробивного значения (около 10 000 В на 1 см), вспыхивает искровой электрический разряд между разноименными объемными зарядами — молнии.

Особенно сильной электризации подвергается самолет при полете в кучево-дождевых облаках, которые состоят из ледяных кристаллов. При этом не исключена возможность разряда молнии в самолет, поскольку его присутствие в грозовой зоне способствует выравниванию потенциала облачного электрического поля.

Существенное влияние оказывают такие облака и на работу радиоаппаратуры. Помехи в грозовой зоне в большой степени связаны с разрядами, образующимися вследствие трения о самолет частиц, из которых состоят облака. Максимальное значение заряд приобретает на кромках плоскостей, на антенных устройствах. Его наличие приводит к увеличению радиопомех, а нередко и к полной потере связи.

Необходимо помнить о том, что вероятность встречи с грозовыми разрядами увеличивается по мере возрастания скорости полета. Поэтому целесообразно держать скорость минимальной. Кроме того, при вынужденном пересечении кучево-дождевого облака необходимо выключить автопилот и радиостанции, включить противообледенительные устройства и подсвет приборной доски, а в ночное время — освещение.

При полетах в кучево-дождевых облаках образуется турбулентность воздуха, которая обычно вызывает сильную болтанку. Может случиться так, что угол атаки окажется больше критического, самолет потеряет устойчивость, а перегрузки возрастут до опасного предела.

Как известно, внутримассовые грозы отличаются небольшой протяженностью (так называемые местные грозы) и малой подвижностью. Скорость их перемещения не превышает 15—20 км/ч. Эти грозы интенсивны, богаты молниями, часто

ВНИМАНИЕ

ОПАСНЫЕ КОНВЕКТИВНЫЕ ЯВЛЕНИЯ

Полковник запаса А. ЗАВОДЧЕНКОВ,
кандидат географических наук

сопровождаются сильными ливнями, иногда градом. Внутри массовую грозу легко обойти стороной, хотя следует иметь в виду, что в полете такую грозу не всегда легко отличить от фронтальной.

Подход к быстро движущемуся фронту с тыла не опасен: летчик видит и хорошо определяет кучево-дождевую облачность по внешнему виду (куполообразной форме и мощному вертикальному развитию) и может предпринять необходимые меры безопасности. Иная картина наблюдается при подходе с тыла к медленно движущемуся холодному фронту. В этом случае кучево-дождевая облачность завуалирована облаками слоистых форм. Не придав им значения, летчик, входя в спокойные слоистые облака, может оказаться в кучево-дождевой облачности в зоне сильной турбулентности и болтанки. Безопасность полета в этом случае не гарантируется.

Практика показывает, что своевременно обнаружить грозные очаги, выявить их направление и скорость смещения позволяет радиолокационная разведка. Ее проводят с помощью ключевыми устройствами, предназначенными для подавления радиозахвата, отраженного от метеоцелей. Поиск следует начинать с наименьшего масштаба развертки, соответствующего наибольшей дальности действия РЛС. Вначале угол места антенны целесообразно установить равным -2° , а последующем постепенно увеличивать его до $+3-4^\circ$.

Чтобы не попасть в грозовые облака, экипаж обязан, используя метеорологическую информацию с земли, данные самолетных и наземных радиолокационных станций и визуальные наблюдения, тщательно следить за погодой, своевременно определять расстояние до очагов грозовой деятельности и направление перемещения облаков. На установленном удалении от грозовых очагов наметить безопасный маршрут полета, а затем начать маневр обхода. Для оценки грозной опасности в ночное время следует использовать признаки видимой электризации самолета.

Наиболее интенсивные электрические разряды и случаи поражения самолетов молнией чаще всего бывают на снижении или при пробивании облаков вверх на высотах, где температура воздуха близка к 0° или ниже. В полете ни в коем случае не следует заходить в опасную зону облачности. При встрече с кучево-дождевыми облаками экипаж должен обходить их на удалении не ближе 10 км.

Дежурному синоптику и руководителю полетов при оценке метеорологической обстановки важно поддерживать постоянный контакт. Синоптик обязан заблаговременно предупредить о сроках появления гроз и других опасных конвективных явлений в районе аэродрома (полетов).

На основании оценки всего аэросиноптического материала доклада дежурного синоптика командир, руководитель полетов и весь летный состав должны учитывать метеобстановку на всех этапах подготовки и проведения полетов. В это важный залог обеспечения безопасности полетов в метеорологическом отношении.

БОЕЦ-ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТ

В. ГОЛОВЕШКИН,
старший научный сотрудник Центрального
музея Вооруженных Сил СССР

Вместе с праздничной демонстрацией трудящихся в Москве 1 Мая 1939 года состоялся воздушный парад, в котором приняли участие 603 боевых самолета. Кинохроника тех лет запечатлела над Красной площадью семерку краснокрылых И-16, которую вел Герой Советского Союза комбриг А. К. Серов. Жизнь прославленного авиатора — яркий пример верного служения Родине.

Анатолий Серов родился 20 марта 1910 года в семье горняка. После окончания ФЗУ стал работать подручным слесаря в Надеждинске. В декабре 1931 года успешно окончил Оренбургскую летную школу имени К. Е. Ворошилова и был направлен для прохождения дальнейшей службы в 1-ю Краснознаменную авиаэскадрилью, которая в годы гражданской войны прошла славный боевой путь. В том же году молодой летчик-истребитель был принят в члены ВКП(б). А еще через год его назначили командиром звена.

После обучения в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского Серов получил назначение на должность летчика-испытателя научно-испытательского института ВВС РККА.

Трудное и тревожное тогда было время. Фашистский мятеж против Испанской республики послужил поводом для италоманской агрессии с целью установления на Пиренейском полуострове фашистской диктатуры. На земле и в воздухе разгорелись ожесточенные бои. Призыву совести в Испанию выехали советские летчики-добровольцы, в числе которых был старший лейтенант А. Серов. Вскоре после прибытия он принял участие в воздушных боях над Мадридом.

Летом 1937 года в ходе Брустской наступательной операции республиканские летчики держивали инициативу в воздухе. Фашистские истребители, как правило, вступали в схватку только при численном превосходстве, а их бомбардировщики, неся большие потери в дневных налетах, переходили к



Герой Советского Союза комбриг А. Серов.

Фото 1939 года.

боевым действиям ночью. В то время республиканские истребители не имели приборов для ночных полетов, на аэродромах отсутствовало даже самое элементарное светотехническое оборудование для обеспечения посадки, явно недостаточным было и зенитное прикрытие. Авиация противника летала практически безнаказанно.

Нужно было принимать неотложные меры. По предложению Серова была создана группа истребителей, в которую вошли пять советских летчиков, имевших небольшой опыт ночных полетов. Они стали дежурить ночью и продолжали участвовать в дневных боях. Нагрузка была огромной.

В ночь на 18 июля 1937 года лейтенант М. Якушин нашел и атаковал вражеский самолет. А в ночь на 21 июля старший лейтенант Серов по выхлопному пламени моторов обнаружил бомбардировщик и уничтожил его. Понеся потери в ночных полетах, фашисты на какое-то

время прекратили свои действия в темное время суток.

За проявленную доблесть и высокое летное мастерство по постановлением ЦИК СССР от 31 июля 1937 года старший лейтенант А. Серов и лейтенант М. Якушин были награждены орденами Красного Знамени.

15 октября 1937 года по инициативе главного советника командующего авиацией республиканской Испании комбрига Е. Птухина впервые был подготовлен упреждающий удар истребителей по авиабазе Гаралинильос. Операцией руководил капитан И. Еременко. Ее обеспечивали эскадрильи И-16 старших лейтенантов А. Гусева, И. Девотченко, Г. Плещенко, Б. Смирнова и две испанские эскадрильи И-15. Отвлекающий удар наносили бомбардировщики СБ старшего лейтенанта А. Сенаторова. Группа А. Серова из десяти самолетов И-15 выполняла основную задачу по уничтожению самолетов противника на аэродроме. Летчи-

ки нанесли штурмовой удар с бреющего полета по стоянкам самолетов. Было сделано шесть заходов на цели, в результате которых сожжено более сорока самолетов различных типов, взорвано несколько складов боеприпасов и горючего, выведены из строя многие объекты авиабазы. Наши летчики теперь не имели.

С каждым днем росло мастерство отважного авиатора-интернационалиста. В небе Испании он провел сорок воздушных боев, сбил лично восемь фашистских самолетов. 22 октября 1937 года он был награжден вторым орденом Красного Знамени, а после возвращения на Родину Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 марта 1938 года уже полковник А. Серов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Возглавляя впоследствии Главную летную инспекцию ВВС РККА, комбриг А. Серов вложил много сил и энергии в обучение крылатых защитников Родины полетам ночью и в сложных метеоусловиях.

...11 мая 1939 года на двухместном истребителе УТИ-4 комбриг Анатолий Серов и майор Полина Осипенко ушли в тренировочный полет. В полутора километрах от деревни Веселово на Рязанщине самолет разбился. Экипаж погиб. Ушли из жизни два замечательных летчика, два Героя Советского Союза, пламенных патриота, отдавших все свои силы расцвету нашей авиации.

14 мая 1939 года во время траурного митинга, проводяя своего друга в последний путь, над Москвой «красную пятёрку» провел Герой Советского Союза полковник И. Лакеев. Героев похоронили у Кремлевской стены. На месте их гибели установлен обелиск. В честь А. Серова переименованы Лужбский проезд столицы и город Надеждинск. Ему не довелось водить летчиков в смертельные бои с немецко-фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны, но ученики Анатолия Константиновича Серова отважно сражались с врагом, отдавая дань памяти своему наставнику.



О СПОРНОМ — БЕССПОРНО

Майор А. ЖИЛИН

Поводом к этому разговору послужил такой случай. Знакомая однажды с аттестациями летчиков, заметил, что большинство представлено в них довольно односторонне. В частности, основное внимание было уделено тому, как офицер летает, и ни слова о том, насколько он готов решить задачу в реальном бою.

Как оказалось, подобный подход к оценке боеспособности авиаторов не случаен. Из разговоров с командирами звеньев выяснилось, что многие из них искренне считают уровень летной подготовки подчиненных решающим показателем боевой зрелости.

Спору нет: высокое летное мастерство — одно из важных слагаемых победы в бою. Вместе с тем, как свидетельствует опыт Великой Отечественной и локальных войн, развязанных по вине империализма, не только оно решает исход поединка. Победителями чаще всего оказывались разносторонне подготовленные воздушные бойцы, закаленные и физически, и морально. Значит, уровень профессионального мастерства летного состава следует рассматривать как комплекс знаний и навыков, высоких морально-политических и психологических качеств. Это, кстати, убедительно подтверждается и примерами из повседневной службы и учебы сегодняшнего поколения авиаторов.

...Военному летчику второго класса старшему лейтенанту Ю. Попову предстояло перехватить маловысотную цель. К вылету офицер готовился довольно тщательно. На контроле готовности отвечал уверенно, со знанием дела. Казалось бы, основа для отличной оценки заложена прочная. Но...

В назначенное время Попов вывел ракетноносец к заданному рубежу, выполнил необходимый маневр. Вскоре на экране прицела вспыхнула отметка от цели. С КП поступило разрешение на атаку. Однако перехватчик промедлил, заданный рубеж атаки остался далеко позади, и летчик получил команду следовать на свой аэродром.

По существу (а именно так расценило этот случай руководство части) произошло ЧП. Ведь в современных условиях, когда вероятный противник располагает мощным ракетно-ядерным оружием, невыполнение задания истребителем может повлечь за собой весьма пагубные последствия, преодолеть которые впоследствии будет очень трудно. Значит, к каждому вылету летчик должен относиться как к решающему и стремиться обеспечить безусловное выполнение любого задания.

Сразу оговорюсь: сказанное вовсе не означает, что старший лейтенант Попов пренебрег этим требованием. Вопрос в другом. Что помешало командирам звена, эскадрильи настроить подчиненного на вылет так, как того требовала боевая обстановка? Видимо, не последнюю роль в этом сыграла укоренившаяся в последнее время в некоторых подразделениях ничем не обоснованная градация полетов на простые, сложные, решающие и т. п. Причем не по трудности выполняемого задания, а по тому, ради чего те или иные полеты проводятся. Здесь, думается, и берет свое начало ручеек формализма, шаблона и показухи в боевой учебе, превращаясь впоследствии кое-где в довольно полноводную реку очковитательства.

Иной командир подразделения рассуждает примерно так: если подчиненный за «рядовой» полет получил тройку или даже двойку, это, дескать, не так уж и страшно. Главное, чтобы на летно-тактическом учении или на итоговой проверке удачно отработал. Возможно, покажется странным, но такие рассуждения существуют, порождая легковесное отно-

шение авиаторов к качественным показателям своего труда, способствуя укоренению в сознании людей благодушия, а порой и безразличия к результатам будничной работы. Наверное, поэтому отдельные экипажи не всегда проявляют высокую боевую активность, возникают, образно говоря, трещины в фундаменте боевой выучки.

Предвижу возможные возражения, дескать, ни один командир не выпустит в полет подчиненного, не будучи уверенным в его профессиональной подготовке, поскольку поступать иначе все равно, что рубить сук, на котором сидишь.

С одной стороны, это действительно так, поскольку именно командир несет ответственность за обученность подчиненного, правильность его действий в воздухе. Но здесь случается подчас просчет в том, что основной упор, как правило, делается прежде всего на уровень техники пилотирования, самолетовождения, тактической и огневой подготовленности. С другой стороны, кроме этих слагаемых боевой выучки есть еще одно, не менее важное — морально-психологическая закалка, о которой в повседневной текучке попросту забывают.

Военный летчик тем и отличается, скажем, от авиатор-спортсмена или пилота пассажирского лайнера, что он прежде всего защитник Родины со всеми вытекающими отсюда обязанностями. Он должен быть готов в любую минуту решительно вступить в схватку с коварным, изворотливым и хорошо обученным противником, сознавая всю полноту личной ответственности перед народом за доверенное дело. И это не просто высокопарные слова. Опыт минувшей войны показывает, что одного умения мастерски управлять крылатой машиной, метко бомбить и стрелять, увы, далеко недостаточно. Уже хотя бы для того, чтобы перебороть в себе естественный страх, погасить нерешительность и растерянность, наряду со специальной выучкой важно иметь прочную морально-волевую закалку.

Вот почему уровень бойцовских качеств членов экипажа нельзя ограничивать лишь «слепой» проверкой знаний инструкций и наставлений. Подобный примитивизм выхолащивает из индивидуально-воспитательной работы главную цель — воспитание Человека, Воина, готового осознанно, без колебаний поступать так, как велит долг, даже если это будет стоить ему самого дорогого — жизни. Чтобы этого добиться, командир должен уметь видеть душу подчиненного, контрастно различать и правильно формировать ее идейно-нравственные тона. А этому как раз, оказывается, научиться труднее всего.

Вот здесь-то, как мне кажется, и важен синтез методического мастерства и педагогической мудрости наставника. Будем откровенны: развитию этих качеств у воспитателей молодых летчиков уделяется весьма недостаточно внимания. Мягко говоря, очень скромно пропагандируются секреты успеха настоящих мастеров обучения. Зачастую такое положение объясняется тем, что командир звена, дескать, существенно «помолодел», а мудрость, как известно, приходит лишь с годами. С таким мнением трудно согласиться уже потому, что чаще всего так говорят в тех коллективах, где руководство всерьез не задумывается над воспитанием самих воспитателей, где запущена работа с кадрами.

Не секрет, что при назначении офицера, скажем, на должность командира звена его прежде всего оценивают по такому критерию, как летное мастерство. Безусловно, командир обязан хорошо летать. Но ведь ему придется еще и обу-

чать, воспитывать подчиненных. Значит, умение претендента на вакантную должность работать с людьми, находить с ними контакт, его командирские и педагогические задатки должны рассматриваться наравне с идейно-нравственной закалкой, ибо без них офицеру в новом качестве просто не обойтись.

В решении этой проблемы, как показывает практика, есть один существенный пробел: молодых командиров звеньев кое-где никто толком не учит такому важному и деликатному делу, как индивидуально-воспитательная работа. Об этом говорили многие авиаторы, с которыми приходилось беседовать. Таким образом, получается, что, вступив в должность, новоиспеченный командир звена в основном действует, так сказать, по наитию, в лучшем случае лишь копируя своего бывшего наставника.

Между тем жизнь убеждает, что высокие морально-боевые качества — результат не обособленного стихийного процесса, а итог целенаправленной учебно-воспитательной работы, наладить которую, не имея четкого представления, как это делается, просто невозможно. Как правило, наиболее полное представление о возможностях летчиков имеют те командиры, которые глубоко изучают своих подчиненных, анализируют их действия не только с профессиональной, но и с психологической точки зрения, направляют их энергию, замыслы и стремления в нужное русло. В подтверждение этому я приведу такой пример.

В звено военного летчика первого класса капитана Э. Андреева я прибыл для прохождения дальнейшей службы лейтенант Ю. Уваров. Уже первое знакомство командира с новичком оставило о нем не лучшее впечатление: он был замкнут, сдержан. Весьма посредственно проявил себя и в вывозном полете. И все же командир звена не стал делать скороспелых выводов, не спешил уведомить начальство о «неперспективности» подчиненного. В процессе плановых занятий Андреев старался разобраться в поведении и настроении молодого летчика. Позже выяснилось, что неуверенность Уварова вызвана проблемами в профессиональной подготовке, в которых он боялся открыто признаться. Командиру звена пришлось иноваторски позаниматься с ним. Постепенно дело выправилось. Сейчас Уваров в числе правофланговых социалистического соревнования, уверенно осваивает сложные виды боевой подготовки.

На вопрос, что он считает главным в своей работе, капитан Андреев ответил:

— Установить с подчиненными такой контакт, чтобы они полностью доверяли мне, не боялись открыть душу, будь то боль или радость...

В этих словах просматривается позиция командира. Его прежде всего волнует человек со всеми своими житейскими проблемами. Думается, такая позиция правильна. Именно концентрированная забота о подчиненных позволяет создать здоровый коллектив, способный добиться стабильных конечных, а не минутных успехов в боевой учебе.

Заставить людей активно отработать на летно-тактическом занятии, что называется, выложиться сполна в принципе не так уж и сложно. В конце концов у любого командира для этого достаточно полномочий. Но какой прок от штурмовщины, если уже на следующий день коллектив снова захлестнет волна пассивности и равнодушия.

Гораздо важнее создать в подразделении такую обстановку, чтобы авиаторы сами стремились трудиться ритмично, высоким качеством и в заданном темпе. Добиться же этого можно не столько силой приказа, сколько целенаправленным воздействием на сознание людей.

К сожалению, в коллективе позиция капитана Андреева разделяют не все. Так, разговаривая с одним из командиров звеньев, услышал от него буквально следующее:

— У меня столько работы, что нянчиться с каждым летчиком, техником или механиком просто нет времени. Нужно обеспечивать боевую готовность подразделения...

Вот так, ни больше, ни меньше. С подобными рассуждениями, как это ни странно, приходится сталкиваться довольно часто. И каждый раз в подобных ситуациях хочется задать вопрос: а кто же, спрашивается, обеспечивает боевую готовность подразделения, части, как не люди? Идейно закаленные, нравственно и духовно выдержанные. Ведь без них любому, самому талантливому командиру грош цена, поскольку одному ему стоящих перед подразделением задач не решить. Значит, чтобы люди активно участвовали в учебно-боевом процессе, с ними нужно работать, их нужно воспитывать.

У капитана Андреева, кстати, дела в звене, в отличие от своего собеседника, обстоят гораздо лучше. И это закономер-

но. Кропотливая индивидуально-воспитательная работа, внимание к подчиненным гарантируют положительные результаты. Характерна такая деталь. Офицер не ограничивает только исполнением требований руководящих документов, старается творчески строить учебный процесс, стремится любым примером увлечь воинов на решение поставленных задач, заинтересовать их живым делом, пробудить в них чувство ответственности за выполнение обязанностей прежде всего перед самим собой.

Когда в звено Андреева прибыли молодые летчики, он только учил их уверенно пилотировать современный авиационный комплекс, но и развивал у них инициативность, решительность, самостоятельность. Капитан Андреев неукоснительно соблюдал последовательность обучения, скрупулезно контролировал подготовку экипажей к каждому полету. В это как видим, нет особой новизны. Приемы обучения и воспитания традиционны. Просто здесь они используются дифференцированно. Впрочем, одна отличительная особенность все же есть: подчиненные, постоянно чувствуя доброжелательность своего наставника и его заботу о своем становлении, сознают, что у них попросту нет морального права трудиться спуская рукава.

Следует отметить, что волевая закалка авиаторов постоянно находится в центре внимания командира звена. При ведении воздушных боев, например, он судит о ней по четкости выполнения летчиком команд наведения, выполнению маневров, решительности атаки, стабильности показателей средств объективного контроля. Особенно пристально капитан Андреев следит за действиями подчиненных на ЛТУ. Дело в том, что повышенная напряженность на учениях, неожиданная смена заданий, необходимость постоянного анализа и оценки быстроменяющейся тактической обстановки создают особый эмоциональный фон, позволяющий отчетливее увидеть недостатки в морально-психологической подготовке экипажа, которые не так просто разглядеть в повседневных полетах. Такие наблюдения, подобно точным мазкам кисти художника, помогают Андрееву создать контрастный и выразительный морально-психологический «портрет» каждого подчиненного, служат отправной точкой в индивидуально-воспитательной работе.

В беседах с авиаторами всплыла и такая проблема. Некоторые командиры звеньев полагают, что морально-психологическая подготовка — прерогатива только политработника. Анализ показывает, что подобное мнение возникло не случайно. Его формированию способствовало то, что с командиром звена спрос в основном, опять-таки, только за летную подготовку подчиненных. Отсюда одноплановость в работе с людьми.

Между тем давно доказано, что именно командиры звеньев имеют больше всего возможностей целенаправленно влиять на волевую закалку воинов, поскольку практически постоянно находятся вместе с подчиненными в классе, на тренажере на аэродроме. Однако эти возможности используют далеко не все наставники. И не только потому, что не хотят обременять себя «лишними» заботами, а еще и потому, что в сложившихся обстоятельствах им порой трудно выкроить для этого время — захлестывает «бумаготворчество». И что самое печальное, в обозримом будущем ему не видно конца. Так стоит ли удивляться, что порой вся индивидуально-воспитательная работа сводится к банальному диалогу командира и подчиненного:

— Как дела?

— Нормально...

Нельзя не отметить и то, что в последнее время образовался значительный разрыв между методикой летного обучения и морально-психологической подготовкой летного состава. Это явление, думается, заслуживает серьезного внимания и командиров, и ученых, занимающихся подобными проблемами. Всевозможных научных трудов по психологии в последние годы написано более чем достаточно, а вот толку от них пока маловато. Порой рекомендации психологов оторваны от реальной жизни. Но даже те, которые безусловно полезны, внедряются в учебно-воспитательный процесс с большими потугами. Изучению основ военной психологии и педагогики в системе командирской учебы тоже отводится ничтожно мало времени. В итоге все это отрицательно влияет на качество боевой выучки воздушных бойцов. Так не пора ли определить конкретных ответчиков за это дело?

Готовность летчика к реальному бою с сильным противником — главный показатель боевой зрелости. Это аксиома, которую нужно не доказывать в бесплодных, уже порядком затянувшихся спорах, а просто усвоить. И чем раньше, тем лучше.

ЛЕТЧИК. ПЕДАГОГ. УЧЕНый



Полковник в отставке А. ПАПЧИНСКИЙ

Много сил, энергии и свой талант отдал Дмитрий Васильевич Кузьменко, ветеран ВВС, подготовке и воспитанию славных советских военных летчиков.

Сначала как его ученик, а затем и как коллега я был близко знаком с Кузьменко на протяжении почти полувека.

Дмитрий Васильевич родился в деревне Еланское Колоно Воронежской губернии в семье агронома. Закончив реальное училище, поступил в горный институт. В разгар первой мировой войны его призвали в армию и направили в 3-ю Петергофскую школу прапорщиков, а затем зачислили в 229-й пехотный полк.

В тот период в решении боевых задач все более широкое применение находила авиация. Кузьменко направили в Гатчинскую военную авиационную школу. В 1918 году, успешно окончив ее, он получил звание военного летчика. Тогда же и началась боевая деятельность Дмитрия Васильевича. В качестве летчика 3-й Петроградской авиагруппы он участвовал в боях против германских интервентов, в подавлении Кронштадтского мятежа. За отвагу и мужество молодой авиатор был награжден имен-

ными золотыми часами. Кузьменко доверили командовать отделением в первом отдельном авиаотряде.

Какую бы должность затем ни занимал Дмитрий Васильевич, он трудился самозабвенно, был требователен к себе и подчиненным, непримирим ко всякого рода упущениям и послаблениям, недобросовестности и неисполнительности.

В 1924 году Кузьменко, обладавшего большим боевым опытом, перевели в Борисоглебск, во 2-ю военную школу летчиков, а через год назначили главным руководителем авиатехнического цикла этой школы с правом преподавания теории и техники полета. Здесь раскрылись его способности к научно-педагогической деятельности. Прошло несколько лет, и Дмитрий Васильевич стал старшим руководителем курса по теории авиации уже в Ленинградской военно-теоретической школе летчиков. В это время он приступил к работе над своим первым учебником по теории полета и одному из важнейших направлений в этой области — практической аэродинамике самолета.

Учебник, предназначавшийся для летных, технических школ и строевых частей ВВС Красной Армии, школ Осоавиа-

хима и ГВФ, вышел в 1931 году авторами были Д. Кузьменко и Б. Вигленев. За 20 лет он выдержал шесть изданий.

Накануне Великой Отечественной войны Д. Кузьменко получил назначение в Военно-воздушную академию имени профессора Н. Е. Жуковского. Здесь он продолжал работы по практической аэродинамике самолета, включая и аэродинамику больших скоростей. Ученый внес весомый вклад в развитие теории полета. По его учебникам занимались сотни курсантов, улетов, летчиков, техников инженеров, командиров и начальников ВВС, которые умело сражались с врагом в годы войны с фашистской Германией и милитаристской Японией.

Вот некоторые выдержки из аттестаций Д. Кузьменко, написанных в разное время:

«Преподавание ведет прекрасно. Пользуется у курсантов и преподавателей большим авторитетом. Работает над составлением учебника по теории полета». «Занятия, проводимые Д. Кузьменко, отличаются простотой, наглядностью и содержательностью».

В конце 1943 года командование направило Дмитрия Васильевича на боевую стажировку в авиаполк, который командовал Герой Советского Союза майор П. Козаченко. «Лекции и беседы с летным и инженерно-техническим составом, — рассказывал Козаченко, — полковник Кузьменко проводил в боевых условиях, методически грамотно умело. Занятия проходили интересно, большой пользой для дела».

За ратную службу Дмитрий Васильевич был награжден орденом Ленина двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени и Красной Звезды, многими медалями.

До последних дней своей жизни полковник в отставке Дмитрий Васильевич Кузьменко находился в строю, проводил большую военно-патриотическую работу

РЕШЕНИЯ XX СЪЕЗДА ВЛКСМ — ВЫПОЛНИМ

БЫТЬ ВПЕРЕДИ

На нынешнем непростом этапе развития советского общества, как подчеркивалось на XX съезде ВЛКСМ, большинство молодых людей выдержало испытание на прочность идеями, убеждений и нравственных позиций. В полной мере это отразилось к делегату высшего комсомольского форума кавалера ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени военному летчику капитану А. Гусарову.

В Афганистане в составе ограниченного контингента советских войск Александру довелось побывать дважды. Он выполнил более 130 боевых вылетов, принимал участие в проводимых афганскими войсками операциях по ликвидации баз мятежников, в высадке тактического десанта, перевозках боеприпасов и продовольствия, эвакуации больных и раненых.

Однажды Гусаров забирал раненых недалеко от населенного пункта Джигдалай. Он знал, что в этом районе бандиты располагают сильными огневыми средствами. Но людям нужна была срочная медицинская помощь.

Когда вертолет, взяв раненых на борт, стал набирать высоту, один из членов экипажа увидел дымный шлейф от раны, выпущенной по винтокрылой машине, и доложил об этом командиру. Считанные мгновения потребовались капитану Гусарову, чтобы оценить обстановку. Александр умело выполнил противозенитный маневр и вывел вертолет из зоны поражения. Экипаж и раненые были спасены.

В другой раз он получил приказ доставить продовольствие и боеприпасы в район боевых действий. Гусаров искал пригодную для посадки площадку и не находил ее. Как быть? Улететь, не выполнив боевой задачи, он не мог. Тогда Александр принял решение садиться на мало-мальски подходящий площадок. И вновь хладнокровие, выдержка, высокое мастерство советского летчика решили исход трудного вылета. Груз был доставлен вовремя.

Ответственность за порученное дело — вот что отличает воина-интернационалиста, комсомольского активиста Александра Гусарова. Именно это качество помогает ему быть впереди, вести товарищей за собой, претворять в жизнь решения XX съезда ВЛКСМ.



На снимке: капитан А. Гусаров (слева) беседует с молодыми офицерами.

Фото П. СЛАВГОРОДСКОГО.

ГОДЫ. ЛЮДИ. ПОДВИГИ



Воздушный поединок

Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА

Толковник в отставке С. ДАВТЯН

Случай этот произошел в районе Сталинграда, под Котельниковом, августа 1942 года. Над нашим аэродромом внезапно появились два вражеских истребителя. Они прошли на реюющем, сбросили вымпел и, круто змыв, ушли.

Вымпел подобрали. К нему была прикреплена записка: «Завтра в 8 часов утра четыре самолета появятся над аэродромом на высоте 3000 метров. К этому времени и на такую высоту должны подняться четыре ваши машины. От вашей группы должен отделиться один летчик — комиссар Кузьмичев, а от нас — пилот 152-й эскадры. Они проведут в воздухе единоборство».

Батальонный комиссар И. Кузьмичев — смелый и опытный воздушный боец, совершивший не один десяток боевых вылетов. После окончания Кавинской военной школы летчиков он в течение четырех лет работал инструктором. Затем окончил курсы летчиков-комиссаров и был назначен комиссаром эскадрильи. В 1939 году, когда империалистическая Япония развязала военную авантюру в районе реки Халхин-Гол, авиационная часть, в которой он служил, приняла участие в разгроме агрессора. По несколько раз в день Иван Кузьмичев вылетал на выполнение боевых заданий. За мужество и отвагу был награжден орденом Красного Знамени.

В первые дни Великой Отечественной войны Кузьмичев, теперь уже комиссар полка, в групповых боях сбил несколько вражеских самолетов. Он водил своих товарищей на сопровождение бом-

бардировщиков, прикрывал с воздуха наземные войска, доставлял командованию важные разведывательные данные. Иван Федорович всегда и везде показывал пример доблести и храбрости, образец высокого летного мастерства. Правдивым партийным словом, личным примером воодушевлял подчиненных. ...На следующее утро Кузьмичев с разрешения вышестоящего командования поднял в воздух звено «яков». С комиссаром вылетели лучшие летчики полка: командир эскадрильи С. Луганский, впоследствии дважды Герой Советского Союза, И. Корниенко, будущий Герой Советского Союза, и молодой пилот В. Дрембач. Когда они набирали высоту, на аэродроме услышали характерный гул — это приближались «мессеры».

Кузьмичеву пришлось встретиться с достойным противником — мастером воздушного боя. Гитлеровские пропагандисты, видимо, надеялись, что затея обернется в их пользу. И тогда они на весь белый свет будут кричать, что летчики-арийцы — непревзойденные воздушные бойцы, а немецкая техника — лучшая в мире.

Вот что впоследствии рассказал об этом бое Иван Федорович:

— К назначенному времени появились четыре фашистских истребителя. Три стали выражать в стороне, а один отделился и пошел нам навстречу. Я передал своему звену: «Держитесь вблизи». Сам пошел в лобовую на противника. А в голове одна мысль: «Что за птицу выпустили на меня?» Быстро рос в кольце прицела силуэт вражес-

кого самолета. Гитлеровец принял лобовую атаку. «Может, решил пойти на таран? — подумал я. — Ну что же, посмотрим, у кого нервы крепче!» Решил погнаться, но не свернул. И вдруг в фойе кабины появились пробойны. «Ага, раз стреляешь, выходишь, нервы сдадут. Сейчас отвернешь!»

Только подумал об этом, как нос «мессершмитта» полез вверх и вправо. Открылся низ фюзеляжа. В то же мгновение я дал длинную очередь. Трассирующие пули прошли самолет врага. Он задымил и начал падать. В стороне забелел парашют. Я осмотрелся и увидел, что наши «секунданты» тоже ведут бой, но гитлеровцы не проявляют настойчивости и стараются уйти.

Вскоре я был на своем аэродроме. Помятый, жалкий стоял передо мной фашистский летчик и на ломаном русском языке просил сохранить ему жизнь. Он уже не думал ни о тысячах марок, ни о железном кресте, которые были обещаны ему за победу над «красным комиссаром»...

После памятного поединка Иван Федорович Кузьмичев сделал еще десятки боевых вылетов над Украиной, Польшей и Чехословакией. Вел он воздушные бои и над Берлином.

За годы войны в составе 152-го гвардейского истребительного авиационного полка И. Кузьмичев совершил более 160 вылетов, уничтожил 17 вражеских самолетов. В июне 1945 года на его груди рядом с пятью боевыми наградами засияли орден Ленина и медаль «Золотая Звезда» Героя Советского Союза.

СОБЛЮДАТЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ ДИСЦИПЛИНУ

Старший лейтенант М. ВЛАДИМИРОВ,
техник самолета

Принять участие в обсуждении статьи подполковника В. Антюфеева меня побудили некоторые факты нарушения технологической дисциплины. С них и начну.

Как-то на разборе полетов заместитель командира эскадрильи по инженерно-авиационной службе майор М. Мелешко высказал замечание одному из техников самолетов за нарушение последовательности подготовки крылатой машины к повторному вылету на полигон. Казалось бы, офицеру следовало прислушаться к мнению начальника, сделать для себя соответствующие выводы. Однако он поспешил оправдаться, приведя веский, по его мнению, аргумент: главное — истребитель-бомбардировщик подготовлен своевременно и замечаний по работе материальной части в воздухе не было.

По реакции некоторых техников майор Мелешко понял, что они разделяют точку зрения сослуживца. Как убедить подчиненных, что исполнительная и технологическая дисциплина наземного специалиста — залог высокого качества работ, что она напрямую связана с безопасностью полетов? Офицер не стал повторять общеизвестные положения, а на конкретных примерах пояснил, как даже незначительные, казалось бы, отступления от установленных правил обслуживания ракетноносцев приводили к предпосылкам к летным происшествиям. Михаил Иванович сослался на факты некачественного выполнения операций, несоблюдения технологических условий при установке деталей и агрегатов, небрежного заполнения необходимой в таких случаях документации.

Однажды на самолете, обслуживаемом старшим лейтенантом В. Карихом, на пробеге не выпустился тормозной парашют. Оказалось, виноват техник. Именно из-за его халатности была допущена предпосылка к летному происшествию. Ошибка авиатора, подчеркнул майор Мелешко, тем более обидна, что вкралась в одну из элементарных операций. Детальный анализ конкретного случая заставил многих серьезно задуматься. В летном деле нет мелочей, и позиция, занимаемая некоторыми техниками: дескать, нет отказов — и хорошо, весьма опасна.

Майор Мелешко как-то заметил, что отдельные специалисты не всегда придают должное значение строгому соблюдению требований технологической дисциплины, особенно

при отработке различных нормативов в предельно сжатые сроки или при одновременном обслуживании нескольких самолетов. Офицер выбрал подходящий момент и, что называется, по горячим следам разобрал просчеты подчиненных, напомнил им о требованиях руководящих документов, сосредоточил их внимание на том, о чем нельзя забывать даже в самые напряженные минуты работы на аэродроме.

К сожалению, факты нарушения технологической дисциплины встречаются не так уж редко. Значит, вопрос ее укрепления остается острым. Мне кажется, тут важно показать ошибочность мнения некоторых недобросовестных специалистов, которые считают: летает самолет нормально — и ладно, а как он обслуживается — дело техника. А это открывает лазейку халатности, беспечности. Подобное отношение к работе на боевой технике недопустимо. Не выполнил, скажем, специалист один пункт из обязательного перечня операций, пропустил в спешке другой, а там, смотришь, не дошли руки и до третьего, а в итоге — предпосылка к летному происшествию.

В современных условиях, когда в эксплуатации находятся машины, оснащенные сложнейшим оборудованием, роль технологической дисциплины неизмеримо возросла. Она лежит в основе качественного освоения и обслуживания могучих ракетноносцев, обеспечения безаварийности полетов. Важно, чтобы это глубоко осознал каждый техник, механик и перестроился в работе с учетом предъявляемых требований. В-первых, наземные специалисты почти всегда трудятся на полетах при жестком дефиците времени. Во-вторых, с каждым днем увеличивается напряжение и интенсивность боевой учебы: авиаторам приходится решать более сложные и ответственные задачи. И наконец, гораздо больше ступеней, чем раньше, стало в самом процессе непосредственной подготовки авиационного комплекса к боевому применению. В этой подготовке участвуют представители различных групп обслуживания. Без строгого соблюдения технологической дисциплины успеха в этих условиях не добиться.

Слаженность и оперативность в действиях авиаторов — настоятельное требование времени. А они зависят от ряда факторов, не учитывать которые нельзя. К примеру, насколько

Обсуждаем статью «Небо ошибок не прощает»

ПРАВО НА ПОЛЕТ

Подполковник медицинской службы Е. БЕРЕЖНОВ,
подполковник медицинской службы С. МОЦАР

В решении задач боевой подготовки и обеспечения безаварийной летной работы важная роль принадлежит авиационным медикам. Много забот и обязанностей у них. Но все же главное назначение полкового врача — контроль за состоянием здоровья авиаторов.

В день полетов доктор одним из первых прибывает на аэродром. И не только для того, чтобы своевременно провести медицинский осмотр воздушных бойцов. Важно и другое: создать у них эмоциональный настрой на предстоящую летную смену, снять напряжение, невольно возникающее перед выполнением ответственного задания. Ободряющее слово, добрый совет помогают настроиться на успешную работу.

Вместе с руководящим составом полка авиационный врач стоит на страже безопасности полетов, помогает воинам повышать боевую выучку. Он делает все для того, чтобы его труд в полной мере обеспечивал охрану здоровья летного состава, продление профессионального долголетия авиаторов.

Во время полетов на современной технике организм летчика испытывает различные воздействия: вибрацию, шумы, перепады барометрического давления, гипоксию и тому подобное. Чтобы успешно переносить эти неприятные явления и уверенно управлять летательным аппаратом, воздушные бой-

цы должны обладать крепким здоровьем, высокой физической выносливостью, нервной и психической устойчивостью, способностью к быстрому переключению внимания, а также уметь быстро ориентироваться зачастую в весьма сложной и часто меняющейся обстановке.

Авиационный врач повседневно наблюдает за состоянием здоровья летчиков, изучает их физические и психологические данные. Это дает возможность предупредить развитие нежелательных процессов в их организме. На своем опыте мы убедились, что лучшая форма такого наблюдения — активное участие в мероприятиях, проводимых накануне боевой работы, особенно в ходе предварительной и предполетной подготовки. Именно в это время можно выявить все отклонения в состоянии здоровья воздушных бойцов, которые могут отрицательно сказаться на их действиях в воздухе.

Во время медицинского контроля врач может обнаружить начальную форму заболевания, еще не имеющего ярко выраженных признаков, хотя человек уже чувствует определенное недомогание. В подобном случае только полная откровенность летчика может позволить своевременно предупредить возможное снижение работоспособности в воздухе, а вместе с тем и предотвратить угрозу безопасности полета. Откровенность важна и при нарушении режима отдыха, питания. Соблюдение этих и других правил позволит авиационному врачу принять обоснованное решение на допуск к полету и тем самым избежать нежелательных последствий. Но, к сожалению, есть немало примеров, когда авиаторы поступают вопреки этим требованиям. Вот один из них.

Военный летчик первого класса капитан А. Дунаев накануне полетов почувствовал легкий, как он потом рассказывал,



авиационные специалисты подразделения, которым командует капитан В. Макаревский, уверенно эксплуатируют технику, смело действуют на плановых полетах и летно-тактических учениях. В решении стоящих задач пример подчиненным подает командир — умелый воспитатель, член партийного комитета авиационного полка.

На снимке: капитан В. Макаревский инструктирует личный состав перед началом летной смены.

Фото С. ФЕДОРОВА.

...емко и точно отработаны соответствующие технологические графики? Равномерно ли распределяется нагрузка между специалистами? Достаточно ли полно обеспечены они всем необходимым для ритмичной, согласованной работы? Все это надо знать для обеспечения четкости, слаженности, оперативности в подготовке техники.

В авиационных коллективах, где служат офицеры В. Егоров, Лукьяненко и Н. Родионов, организационной стороне решения проблемы уделяется большое внимание. Вместе с тем руководители инженерно-авиационной службы хорошо понимают, что добиться высокой технической культуры нельзя без развития у специалистов определенных морально-психологических и деловых качеств. Так, лейтенант С. Катунин, имея отличную теоретическую подготовку, в первые месяцы самостоятельной работы был недостаточно собран, нередко допускал промахи. Вдумчиво, терпеливо обучал молодого офицера старший лейтенант Н. Лакомкин. Не жалея

...змок. Дома занимался самолечением. От врача это скрыл. На медицинском же контроле на вопрос: «Как самочувствие?» — нарочито приободрившись, ответил: «Нормальное». В небе Дунаев ощутил резкую боль в голове, ушах и вынужден был прекратить выполнение задания. При обследовании его в госпитале было выявлено остро развившееся заболевание ушей.

Чем можно объяснить такие поступки, кроме как безответственностью, недисциплинированностью? И правильно подчеркивается в статье «Небо ошибок не прощает», что такие негативные стороны летной жизни не могут быть терпимы, ибо они становятся серьезным тормозом роста боевого мастерства, причиной предпосылок к летным происшествиям. Прав подполковник В. Антюфеев законы неба едины для всех. Перед нами все авиаторы равны. Об этом говорится и в различных руководящих документах. В них внимание концентрируется на реальной подготовленности воздушного бойца с учетом временных достижений не только военной техники и тактики, но и медицины.

Авиационные врачи призваны внести эффективный вклад в достижение высокого уровня профессионального здоровья летного состава, в выполнение всех предписанных законов области медицинского обеспечения полетов. Это позволит оперативно выявлять, глубоко анализировать и своевременно предупреждать любые ошибки летчиков на земле и в воздухе. По нашему мнению каждая оплошность воздушного бойца при выполнении задания — первый симптом его профессиональной неподготовленности. Медицинский анализ ошибок должен способствовать прогнозированию многих отрицательных сторон летной практики, помочь командованию опе-

сил и времени, он разъяснял подчиненному наиболее важные положения руководящих документов, взял под контроль психологическую подготовку авиатора. С каждым днем рос профессиональный опыт Катугина. Со временем он стал одним из лучших техников эскадрильи.

Добиться от каждого авиатора неукоснительного соблюдения технологической дисциплины — непростая задача. Думается, важно прежде всего наладить по-настоящему строгий пооперационный контроль. Его эффективности зависит от твердого знания контролирующими лицами количества, объема и последовательности всех выполняемых воинами операций. Кроме того, хорошо налаженный контроль — это один из основных методов обучения техников и механиков. Начальник может по ходу дела дать необходимый совет, предостеречь от ошибки, наглядно показать, как лучше выполнить ту или иную операцию. К тому же, чувствуя присутствие опытного наставника, авиаторы действуют увереннее.

Именно благодаря хорошо налаженному пооперационному контролю в группе, возглавляемой офицером П. Лихогравевым, техники и механики работают без срывов. Дело спорится у них даже в обстановке, максимально приближенной к боевой, в частности на запасном аэродроме во время ЛТУ эскадрильи.

Говоря о путях укрепления технологической дисциплины, нельзя не остановиться на ведении документации. Как бывает порой? Выявленные, но не зафиксированные в журнале подготовки самолета недочеты подчас забываются, остаются неустранимыми. Отсутствие отметки о выполнении той или иной операции может поставить в затруднительное положение других специалистов. Все это приводит к несогласованности в действиях авиаторов, а в итоге — к прямой угрозе безопасности полетов.

Тесно связана с технологической дисциплиной рационализаторская и изобретательская деятельность авиаторов. Она направлена на дальнейшее повышение производительности труда, улучшение качества сложных проверок и регулировок. Создаваемые новаторами приборы, пульта и другие приспособления должны быть малогабаритными, надежными, особенно при выполнении регламентных работ в полевых условиях. К сожалению, об этих требованиях рационализаторы порой забывают.

Технологическая дисциплина, мне думается, не просто сумма специальных организационных мероприятий. Это и добросовестное отношение каждого авиационного техника, механика к порученному делу, глубокое понимание личной ответственности за безусловное выполнение поставленных задач, безопасность полетов. Это как раз то, что требуют от нас сегодняшние проблемы перестройки служебной деятельности, ускорения интенсификации учебного процесса, а в конечном счете — интересы боевой готовности экипажей и подразделений.

...ративно корректировать процесс боевой подготовки. Для этой цели в частях имеются формализованные карты с максимальным количеством вопросов для сбора информации об ошибочных действиях летчика или лиц группы руководства полетами.

Определение негативных явлений в летной практике поможет врачам более успешно решать задачи, связанные с медицинским обеспечением полетов и их безопасностью. Только при таком подходе к делу можно поставить службу авиационной медицины так, чтобы врач полка после осмотра летчика всегда выносил заключение: «К полетам допускается».

Начальник медслужбы части майор медицинской службы В. Зяенов доволен состоянием здоровья командира отличного экипажа капитана В. Кудрявцева. Противопоказаний к полету нет.

Фото В. МОРДВАНЮКА.



БОЕВЫМ ТРАДИЦИЯМ ВЕРНЫ

(Фоторепортаж с летно-тактического учения)

В разгаре летняя боевая учеба. Время, прошедшее с начала учебного года, стало важным этапом на пути повышения воздушной, огневой и тактической выучки летчиков Н-ского гвардейского истребительного авиационного полка, дальнейшего совершенствования у них качеств, необходимых вооруженным защитникам Родины. Не раз в ходе плановых полетов и летно-тактических учений проверялась боевая готовность летного состава, и всякий раз авиаторы в условиях, максимально приближенных к реальным боевым, требующих полного напряжения моральных и физических сил, действовали уверенно и умело.

...Задание, полученное на летно-тактическом учении, требовало уничтожить обнаруженные разведчиком малоразмерные морские цели на большом удалении от аэродрома. Оно оказалось по плечу авиаторам эскадрильи, которую возглавляет военный летчик первого класса гвардии подполковник С. Мищенко. Сознвая ответственность за конечный итог полета, они уделили максимум внимания тщательной разработке плана действий и различных вариантов боя, провели занятия на тренажерах.

Прибыв на аэродром, летчики еще раз уточнили детали взаимодействия, приняли от техников самолеты, готовые к вылету, и заняли места в кабинах. По сигналу с командного пункта ракетноносцы, стремительно набирая на разбеге скорость, оторвались от ВПП и легли на заданный курс.

С земли предупредили, что «противник» выслал в район морских целей свои истребители, чтобы сорвать атаку. Навстречу им устремилось звено военного летчика первого класса гвардии капитана А. Корчева. Вскоре завязался напряженный маневренный воздушный бой.

А на подходе еще одна группа самолетов «противника». Дорога каждая секунда. Морские цели, маневрируя, пытаются скрыться за дымовой завесой. Если не поразить их с первой атаки, второй заход может не состояться.

Повторная атака не потребовалась. Высокое мастерство и оперативность позволили авиаторам эскадрильи сразу же решить задачу.

Не в правилах гвардейцев успокаиваться. И командир эскадрильи уже разрабатывает с подчиненными детали очередных вылетов. Опытные летчики советуют молодежи, как лучше выполнить задания, предостерегают от ошибок. Есть интерес-





ные предложения и у молодых летчиков. В коллективе совместно обсуждают, выработывают единый план действий. Там, где царит дух инициативы, деловитости, взаимопомощи, где высока персональная ответственность за выполнение каждого боевого задания, люди быстро и эффективно совершенствуют свое профессиональное мастерство.

На снимках:

*Курс — на цель!

*Гвардии подполковник С. Мищенко и заместитель командира эскадрильи по политической части военный летчик первого класса гвардии майор П. Дагтарь уточняют порядок взаимодействия.

*Гвардии капитан А. Корчев.

*Техник самолета гвардии старший лейтенант С. Мазоренко помогает гвардии майору А. Власову подготовиться к вылету.

*Отличные авиационные специалисты гвардии старший лейтенант Ю. Рогачев и гвардии прапорщик В. Пицкович заканчивают подготовку вооружения.

*Военный летчик первого класса гвардии подполковник А. Чуйкин проводит с секретарем комитета ВЛКСМ эскадрильи гвардии лейтенантом А. Чуприной разбор выполнения противозенитного маневра.

Фото А. СЕМЕЛЯКА и В. ГЕОРГИЕВА.





МЫ МНОГО УЖЕ ГОВОРИЛИ О ФОРМАЛИЗМЕ В СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМ СОРЕВНОВАНИИ, А ПЕРЕМЕН ПОЧТИ НЕ ВИДНО. А ВЕДЬ НАМ СЕГОДНЯ СОРЕВНОВАНИЕ НЕОБХОДИМО ПРЕЖДЕ ВСЕГО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ РАЗВИВАТЬ РАБОЧЕЕ ТВОРЧЕСТВО, ИНИЦИАТИВУ, СОСТЯЗАТЕЛЬНОСТЬ УМА, ТАЛАНТА, ОРГАНИЗАЦИОННОГО ИСКУССТВА, ОСВОЕНИЯ ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА.

Из речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища М. С. Горбачева на XVIII съезде профсоюзов СССР

ПОБЕДА, ДОСТУПНАЯ КАЖДОМУ

Майор В. ДОЛГИШЕВ

Подведение итогов в эскадрилье затянулось. Уже смеркалось, когда авиаторы, оживленно переговариваясь, выходили из штаба:

— Спецам на этот раз не повезло...

— Зато звено Моргунова отличилось: ни одного замечания.

Гвардии майор Г. Моргунов не принимал участия в общем разговоре. В ушах до сих пор звучал голос командира эскадрильи: «Звену гвардии майора Моргунова по итогам соревнования за месяц присудить первое место». Первое место! Что скрывать — приятно. И все же на душе было неспокойно. Не испытывал он полного морального удовлетворения.

Конечно, если подойти к подведению итогов формально, то все вроде бы правильно. План по летной подготовке в звене выполнен, боевое дежурство несли без замечаний, специалисты ИАС под руководством начальника ТЭЧ звена гвардии капитана В. Юрченко качественно готовили авиатехнику к полетам. Но ведь и другие работали не покладая рук.

Взять, например, группу авиационного оборудования. Подчиненные гвардии старшего лейтенанта Н. Савки трудились добросовестно, проявляли инициативу, надеялись выйти в число правофланговых. Но им отведено последнее место в эскадрилье... Правда, группу подвел в одну из летных смен молодой механик. Вообще-то воин старательный, трудолюбивый, а вот замешкался, выполняя ответственную операцию при подготовке самолета к повторному вылету. И привычный ритм был нарушен. В полет машина ушла хотя и своевременно, но с боя все-таки избежать не удалось.

«Обидно, конечно, сейчас неудачникам, — думал Моргунов, — но они-то хоть старались, к тому же их сейчас упрекнуть не в чем. А вот нас? Может быть, зря он промолчал на подведении итогов? Встал бы и сказал: «Победители-то мы липовые, ведь соревноваться нам было, по существу, не с кем. Многие летчики — соперники по социалистическому соревнованию — на-

ходились в отпуске. Считаю, что при таком раскладе первое место звену присуждать неправильно».

Но он промолчал. Потому на душе и было неспокойно. Не радовала такая победа. Ведь в принципе победителем при таком подходе к соревнованию, думал Моргунов, может стать каждый. Достаточно успешно выполнять полетные задания, своевременно готовить истребители к вылету, не допускать грубых нарушений. Получается так, невольно возникло образное сравнение, словно в сфере соревнования запустили «бумажный двигатель», который вращается независимо от того, есть соревнующиеся или нет. «Что-то здесь не то», — сделал вывод командир звена.

В постановлении Центрального Комитета КПСС «О подготовке к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции» отмечается важность развертывания социалистического соревнования за достойную встречу предстоящего знаменательного юбилея. Авиаторы части, в подавляющем большинстве опытные, высококлассные специалисты, полны решимости добиться новых успехов в совершенствовании своей профессиональной выучки, повышении боеготовности подразделений и экипажей, укреплении организованности и воинской дисциплины. В этом учебном году они взяли высокие социалистические обязательства — выйти на рубеж отличного полка. Решить эту задачу, разумеется, можно при условии, если привести в действие все рычаги интенсификации учебно-воспитательного процесса. И конечно же, повысить действенность социалистического соревнования. Многие в этом направлении уже сделано.

В коллективе разработана четкая система соревнования, регулярно подводятся его итоги. Особую популярность у летного состава приобрело соревнование за право совершить полет за Героя Советского Союза гвардии подполковника Н. Власова, навечно зачисленного в списки третьей гвардейской авиационной эскадрильи. Отважный лет-

чик умело сражался с фашистскими захватчиками. Только с июня по август 1941 года он произвел десятки боевых вылетов, участвовал в 27 воздушных боях и лично уничтожил 10 самолетов противника. Он первым из авиаторов части совершил воздушный таран, сразив вражеский бомбардировщик.

Хорошим подспорьем в повышении специальных знаний авиаторов, успешном овладении ими сложной техникой и вооружением служит конкурс на звание «Лучший по профессии».

Все эти традиционные, хорошо зарекомендовавшие себя формы социалистического соревнования по-прежнему находятся в строю, помогают добиваться высоких результатов в боевой учебе. Достижениям передовиков посвящаются листки-молнии, выпуски радиогазет, специальные бюллетени.

Есть в части и новые подходы к решению задач, стоящих перед авиаторами. Так, по инициативе гвардии старшего лейтенанта А. Матюнина, гвардии лейтенантов К. Кардаша и О. Чистякова в одной из авиационных эскадрилий изготовили эффективное наглядное пособие — рабочую тетрадь подготовки летчика вместе с альбомом схем предстоящих полетных заданий. Новаторы полка, не считаясь с личным временем, разработали новую методику, оформили фотосхемы. Почин умельцев одобрил командир.

Методическим пособием заинтересовались в других подразделениях и частях. Его применение избавляет подготовленного летчика от изнурительной, рутинной «бумажной работы» и дает возможность творчески использовать освободившееся время для повышения своего профессионального мастерства, а главное, для более качественной подготовки к полетам.

Стремление отрешиться от привычного, устаревшего, свернуть с наезженной колеи инерции, пассивности, заявить о себе доброй инициативой присуще и другим авиаторам части. Под руководством гвардии старшего лейтенанта А. Матвеева, например, специалисты для более глубокого анализа

состояния пилотажно-навигационного комплекса, своевременного предупреждения его отказов разработали новую методику опроса летного состава. В итоге удалось более оперативно выявлять дефекты, в том числе и скрытые, предупреждать возможные отказы, устранять неполадки непосредственно в ходе летной смены. Эта разработка получила высокую оценку и рекомендована к широкому внедрению. Сейчас новаторы заняты изготовлением другого новшества. Есть здесь и другие приметы добрых перемен.

Характерна такая деталь: в части в условиях широкой гласности проводится работа с кадрами. При этом право на выдвижение авиаторы получают по реальному вкладу в решение задач, стоящих перед воинскими коллективами. Тем самым поддерживается дух здорового соперничества, вера в справедливость.

В ряду правофланговых соревнования идет личный состав авиационной эскадрильи, которую возглавляет гвардии майор Н. Шоста. Пример передовиков — наглядное свидетельство того, что значит сегодня работать в ритме ускорения. На протяжении нескольких лет подразделение подтверждает звание отличного. Этому в немалой степени способствует умелая организация социалистического соревнования, ориентация его на приоритетные цели: эффективное использование учебного времени, повышение качества воздушной выучки, мастерское овладение техникой и оружием. Конечно, и здесь не все гладко, но командование эскадрильи хорошо знает узкие места в своей деятельности, а главное, понимает, как поступать, чтобы устранить недостатки.

Новые подходы дают о себе знать конкретным ростом качества боевой выучки, укреплением организованности в подразделении.

Да, сделано немало. Но время требует от каждого, подчеркивалось на январском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС,

по итогам очередного этапа социалистического соревнования в подразделении победителем признан мастер боевой квалификации прапорщик П. Чешурин. Вымпел «Лучший механик» ему вручает заместитель начальника ТЭЧ вертолетного полка по политической части капитан П. Печорский.

Фото В. МОРДВАНЮКА.



еще большей энергии, приведения в действие неиспользованных резервов. Чтобы соревнование стало подлинно живым, творческим делом, нужно дальнейшее его совершенствование в духе новых требований Министра обороны СССР, начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота, главнокомандующего ВВС. В части, о которой идет речь, оно ширится. А вот действенность его растет неоправданно медленно.

Причину этому немало: недооценка моральных стимулов соревнования, его нравственных аспектов, неумение, а порой и нежелание отдельных офицеров творчески, с должной ответственностью подойти к организации состязательной борьбы, брать на себя дополнительные обязанности. Зачастую энергия тратится на бумаготворчество, составление всевозможных отчетов, а не на живое организаторское дело.

В некоторых коллективах настолько заформализовали соревнование, что, по сути дела, дискредитировали его. Типичное проявление формализма — стремление свести соревнование к выполнению должностных обязанностей.

В том же звене гвардии майора Г. Моргунова, как мы убедились, авиаторы в течение месяца работали добросовестно, четко. Однако ничего нового в тактике не показали, перехваты осуществляли по старинке и устоявшемуся шаблону. Да и трудно ожидать иного — грозных соперников у них фактически не было.

Известно, что эффективность соревнования, его действенность во многом зависят от принятых социалистических обязательств. Если они формальны и неконкретны, то не нацеливают людей на высокие конечные результаты в боевой учебе.

«Постоянно работать над повышением своего политического и культурного уровня», «знать воинские уставы и постоянно руководствоваться ими», «иметь опрятный внешний вид», «содержать личное оружие в исправном состоянии», — читаем социалистические обязательства гвардии лейтенантов О. Нехайчика, С. Комарова, Ю. Однолько. Идет обстоятельное перечисление служебных обязанностей, тех или иных положений уставов. Но соревноваться — не означает просто добросовестно выполнять свой служебный долг, ибо это прямая обязанность каждого военного человека. Соревноваться — значит делать больше, лучше, качественнее, чем это определено служебными обязанностями, требованиями регламентирующих документов. У молодых офицеров хорошие теоретические знания, боевой задор, обостренное желание быть впереди, примерной службой утвердить себя, заслужить признание и авторитет в коллективе.

Намеченные цели должны всячески поддерживать этот положительный настрой, помогать молодежи стать классными специалистами, отличниками, пополнять число передовиков.

Есть в части и авиаторы, принявшие максимально конкретные социалистические обязательства. Они предусмотрели для себя прежде всего такие вопросы, как перекрытие нормативов, овладение смежными специальностями, повышение классной квалификации, ускоренное ос-

воение новых образцов вооружения и боевой техники. Не забыли и о разработке рационализаторских предложений и прогрессивных методик проведения занятий, тренировок, о личном вкладе в экономное расходование ресурсов, горючего, смазочных материалов.

В этих обязательствах — конкретные пункты. Причем рубежи намечены предельно напряженные и вместе с тем реальные, экономически и материально обоснованные. Они ведут людей к более высоким результатам. Жаль только, что этот передовой опыт пропагандируется в части недостаточно широко и целеустремленно. Учет достижений и в эскадрильях, и в штабе полка есть, но о новшествах, внедренных в одном подразделении, мало знают соседи. Да и сама форма его пропаганды нередко заставляет желать лучшего.

Вот, например, выпущен очередной листок трибуны передового опыта, посвященный технике отличного самолета гвардии капитану Б. Беспалову. В нем рассказывается, как офицер добросовестно выполняет требования уставов, наставлений, инструкций — словом, свои служебные обязанности. А вот передового опыта нет. За счет чего, скажем, передовой авиатор перекрывает временные нормативы, как содержит вверенную технику, обеспечивая высокую ее боеготовность, безотказную работу? Не видно из текста поиска действительно новаторских приемов в ратном труде. Зато форма соблюдена. Но только какая от этого польза? Что это дает другим участникам соревнования? Практически ничего.

Из решений январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС вытекает вывод: время обязывает нас иначе посмотреть на человека, его возможности и способности. Посмотреть не через анкетные данные, формализованные графы, а через его отношение к перестройке, умение или неумение мыслить и действовать в духе сегодняшних требований. И если, скажем, обстоятельства сложились так, что намеченные прежде в соревновании цели стали не катализатором активности людей, а тормозом, значит, надо вновь вернуться к ним, внимательно пересмотреть намеченное. В этом случае будет обеспечен более высокий накал состязательной борьбы.

Словом, есть в части еще нерешенные вопросы, трудности в организации социалистического соревнования. В общем, они типичны и известны. Известны и пути устранения недостатков. О них говорили командиры, политработники, летчики, инженеры, техники. Все свелось к главному: надо вернуть соревнование на землю — в звенья, группы, экипажи, очистить его от шелухи формализма и показухи, направить его мощную мобилизующую силу на решение конкретных учебно-боевых задач и повышение боеготовности части. Если победа в соперничестве станет желанным делом самих соревнующихся, заинтересованных в освоении лучшего опыта, в совершенствовании своей работы и самих себя, то соревнование обретет ритмичное дыхание, настоящую состязательность. Таково насущное требование дня. И задача эта, несомненно, по плечу авиационному коллективу. Об этом свидетельствует опыт передовых авиаторов, экипажей и подразделений гвардейской части.

В ДЛИТЕЛЬНОМ ПОЛЕТЕ



Полковник медицинской службы С. МЕЛЬНИК,
кандидат медицинских наук;
майор медицинской службы А. ШАКУЛА, кандидат медицинских наук;
капитан медицинской службы А. СЕМЕНОВ

Фото И. КУРАШОВА.

Современная авиационная техника предъявляет повышенные требования к психофизиологическим качествам и уровню работоспособности летчика. Функциональное состояние организма членов экипажа в полете большой продолжительности непрерывно изменяется, что приводит к некоторому снижению устойчивости к стрессовым воздействиям факторов полета и в конечном счете — к понижению работоспособности. В связи с этим разработаны и экспериментально обоснованы средства и методы поддержания активной деятельности авиаторов в длительном полете.

Один из них — метод самомассажа биологически активных точек (БАТ) — предназначен для снятия утомления. Основу его составляет видоизмененный вариант лечебного массажа, в котором выбор способа воздействия и локализации БАТ определен с учетом специфики летной деятельности. Положительное влияние самомассажа БАТ на функциональное состояние организма заключается в уравнивании основных нервных процессов (возбуждения и торможения), нормализации кровообращения и улучшении деятельности органов зрения и слуха.

Воздействие на БАТ, расположенные на тыльной поверхности кисти (зона 1) и в области наружного мышелка большеберцовой кости (зона 2), оказывает общетонизирующее влияние на организм и способствует снятию сонливости. Массаж области надплечья (зона 3) сопровождается уменьшением головной боли и мышечного дискомфорта, а области сосцевидного отростка (зона 4) и наружного края брови (зона 5) — уменьшением головной боли и повышением зрительной работоспособности. Продолжительность самомассажа БАТ — минута для каждой зоны. Он проводится членами экипажа с разрешения командира корабля через 1,5—2 часа полета. Показаниями к его применению являются усталость, сонливость, мышечный дискомфорт, утомление зрения. Командиру корабля, его помощнику и штурману рекомендуется сеанс самомассажа БАТ перед выполнением наиболее ответственных этапов полетного задания (бомбометания, полета на малой высоте, доза-

правки топливом в воздухе, посадки).

Зона 1 находится на тыльной поверхности кисти. На правой кисти зону определяют большим пальцем левой руки, на левой кисти — большим пальцем правой. Самомассаж проводят вращательными движениями большого пальца (одно-два вращения в секунду). При этом должно ощущаться тепло в ладони и легкая ломота в пальцах.

Зона 2 располагается в области наружного мышелка большеберцовой кости, на 3—3,5 см ниже верхнего края. При поиске зоны необходимо согнуть ногу в коленном суставе, положить ладонь на коленную чашечку, пальцы кисти плотно прижать к большеберцовой кости. При этом третий палец указывает зону воздействия. Самомассаж проводят одновременно на обеих ногах.

Зона 3 находится в области надплечья. Ладони положить на надплечья и с помощью указательных пальцев найти зоны максимальной болезненности, расположенные по верхнему краю трапециевидной мышцы. Самомассаж выполняют вращательными движениями указательных пальцев при сильном (до болевых ощущений) надавливании на указанные места.

Зона 4 находится у основания сосцевидного отростка. Поиск зоны и ее самомассаж проводят указательными пальцами одновременно с обеих сторон.

Зона 5 расположена у наружного края брови, где при пальпации определяется углубление. Поиск зоны и воздействие на нее осуществляют указательными пальцами.

В длительном полете авиаторам приходится сохранять однообразную рабочую позу в течение продолжительного времени, что вызывает мышечный дискомфорт и ускоряет развитие утомления. Для борьбы с отрицательным воздействием этого фактора можно рекомендовать ряд средств, и в первую очередь физические упражнения. Их следует выполнять через каждые 2—3 часа полета по 5—7 минут с надетой кислородной маской для профилактики развития кислородного голодания. После цикла упражнений улучшается настроение, повышаются внимание, точность

и координация движений, снижается эмоциональное напряжение.

Исходное положение: сидя в кресле, ноги согнуты, руки к плечам, хват за плечевые ремни подвесной системы.

Положение 1. Прогнуться, локти в стороны — вверх, посмотреть вверх, вдох.

Положение 2. Наклон правым локтем к левому колену, выдох.

Положение 3. Прогнуться, локти в стороны — вверх, посмотреть вверх, вдох.

Положение 4. Наклон левым локтем к правому колену, выдох.

Положение 5. Поднять левое колено, обхватить руками, с силой притянуть к груди, прогнуться, вдох.

Положение 6. Опустить колено, руки на бедра, расслабиться, выдох.

Положение 7. Поднять правое колено, обхватить руками, с силой притянуть к груди, прогнуться, вдох.

Положение 8. Опустить колено, руки на бедра, расслабиться, выдох.

Положение 9. Повернуть туловище влево, потянуться левым плечом влево — вверх — назад, вдох.

Положение 10. Повернуть туловище прямо, руки на бедра, расслабиться, выдох.

Положение 11. Повернуть туловище вправо, потянуться правым плечом вправо — вверх — назад, вдох.

Положение 12. Повернуть туловище прямо, руки на бедра, расслабиться, выдох.

Положение 13. Перенести вес тела на левую ягодицу, приподнять правую ногу, выдох.

Положение 14. Опуститься, расслабиться, выдох.

Положение 15. Перенести вес тела на правую ягодицу, приподнять левую ногу, вдох.

Положение 16. Опуститься, расслабиться, выдох, руки к плечам.

Применение методов поддержания работоспособности летного состава в длительных полетах увеличивает надежность человеческого звена в системе «летчик—самолет», способствует повышению эффективности выполнения задач учебно-боевой подготовки, сохранению здоровья и летного долголетия.

О злобленные, готовые в дикой ярости на все, расчеты двух крупнокалиберных пулеметов поливали огнем каждый выступ скалы, каждую выемку. А внизу, прижатые свинцовым ливнем, советские и афганские воины не могли продвигаться вперед. По всему чувствовалось, что бандитами руководит опытная рука: кто-то безукоризненно с точки зрения тактики выбрал места для огневых точек душманов, научил их безупречному режиму огня. Судя по интенсивности и продолжительности стрельбы, бандиты должны были стоять по колено в стреляных гильзах. Но каков у них боезапас — знает лишь тот, кто послал их сюда, на самую высокую точку хребта.

И тогда было решено вызвать авиацию. Двум нашим летчикам предстояла сложная задача: найти огневые точки, правильно построить атаку и обезопасить себя на выводе.

...Пара самолетов стартовала в заданное время и вскоре безобидно вышла к цели. Расчеты душманских пулеметов прекратили огонь, затаились. Но авианавдчик сообщил летчикам точные координаты, и вот уже экипажи на боевом курсе.

Устремились к цели ракеты ведущего. Ведомый в точности повторил его действия. Вывод. А вместе с ним и самый опасный момент. Температура воздуха под сорок. Для двигателей это тоже коварный враг: уменьшается тяга. Самолет с потерей скорости поднимался вверх, летчик придавлен перегрузкой к бронеспинке. Но маневр совершен безукоризненно.

Второй заход. Курс несколько изменен. Снова ракетная атака. Вывод. Еще круг. Душманские пулеметы молчат.

— Спасибо. Кажется, навсегда успокоились, — поблагодарили с земли.

Вернувшись на аэродром летчиков поздравили товарищи.

— Молодцы, — сказал скуповатый на похвалу командир. — Отлично сработали.

группы, раскладывал действия ведущего, что позволяло, по полочкам. Да, командир звена не везде поступал правильно. Но откуда ошибки, что их породило? Оказалось, очень мало тренировались летчики в стрельбе из пушек. Павел просто не успел приобрести необходимые навыки. Нет, Коробейников не умолчал о своем выводе. Ведь в аналогичном положении мог оказаться любой другой летчик полка. А значит, разговор о планировании, четкости в подготовке летного состава — проблема, выходящая за рамки эскадрильи. Но это разговор на потом, когда авиаторы возвратятся с полигона. А пока Коробейников вместе с активистами готовит листок-молнию, где крупными буквами написана фамилия летчика, сумевшего поразить мишень и спасти положение. А как хотелось, чтобы на листке была фамилия Павла. И все же главным для замполита было сейчас другое. Хотя он твердо знал, что Павел обязательно возвратится в число лучших летчиков полка, Владимира заботило, как помочь другу сделать это побыстрее. Ведь эскадрилья предстоит решать более сложные задачи, впереди новые схватки с воздушным «противником». А Павел чувствовал себя подавленным.

Коробейников начал с беседы. За столом сидели два друга, люди одной судьбы, одного призвания, с примерно одинаковым уровнем подготовки.

— Павел, подумай о главном, — спокойно начал Коробейников трудный разговор. — Ситуация тут складывается такая: если ты сразу не встряхнешься, не настроишься на боевой лад, в эскадрилье не будет хватать одного отличного летчика. А впереди работа очень большая...

Разговор продолжался недолго. Времени было в обрез. Предстояла очередная перелет на другой аэродром, и там летчиков ждала тяжелая работа. А это значит, что замполит должен поговорить с каждым подчиненным, узнать его душевное состояние,



НА КОНКУРС «НАСЛЕДНИКИ ОКТЯБРЯ»

ВЕТЕР В ЛИЦО

Подполковник А. ЛУКАШОВ

Позднее оба летчика были удостоены ордена Красной Звезды. Об одном из них, заместителе командира эскадрильи по политической части военном летчике первого класса майоре Владимире Коробейникове, я и хочу рассказать.

Как-то случается: вроде бы и хорошо знаешь человека, можешь даже предсказать, как он будет действовать в той или иной ситуации, а вот вспомнить детали его биографии подчас затрудняешься. Так и в случае с Коробейниковым. Знаю только, что после окончания червоноградской школы Сокальский райвоенкомат направил Владимира по его просьбе на военную службу и стал он курсантом летного училища, да еще то, что отец его, Павел Игнатьевич, долгие годы был шахтером, заслуженный рабочий. Вот и все.

Но зато вся военная биография Владимира как на ладони. Коммунист майор Коробейников — заметная фигура в эскадрилье. И здесь нет попытки принизить авторитет командира, как-то противопоставить его замполиту. Дело в том, что командиров эскадрильи при нем сменилось несколько. И работалось ему со всеми по-разному, разными были и итоги учебы авиаторов подразделения. Неизменной оставалась лишь позиция коммуниста Коробейникова: «Наша эскадрилья должна быть не просто отличной, а лучшей в полку!» И тут Владимир Павлович не признает компромиссов.

Вспоминаю один эпизод напряженной работы на полигоне. Звену лучшего летчика подразделения было поручено уничтожить радиоуправляемую мишень пушечным огнем. Коробейников был уверен в ведущем. И поэтому, наблюдая, как экипажи пошли занимать свои места в кабинах, лишь коротко кивнул другу:

— Счастливо, Павел...

Но перехват чуть не сорвался. И именно по вине командира звена. Тогда, после этого злополучного вылета, Павел больше всего нуждался в поддержке. Но какой? Коробейников мог бы подойти, как это частенько практикуют политработники, со словами сочувствия, попытаться по старой дружбе как-то оправдать отдельные оплошности. Но не сделал этого.

Коробейников еще и еще раз проигрывал в памяти задание

поддержать, если нужно, добрым словом. Без этого политработнику трудно в дальнейшем строить политико-воспитательную работу.

В беседах с подчиненными офицер не забывал напомнить о постоянной их готовности к любым неожиданностям в воздухе. Советовал до тонкостей продумывать свои действия на земле. Тогда Коробейников еще не знал, какие испытания ждут его самого.

...Привычно осмотревшись в кабине ракетноносца, Коробейников закрыл фонарь. Густой рокот двигателей вселил в него уверенность, даже некоторое спокойствие. Летчик порулил на старт. На полосе он занял свое место за ведущим в правом пеленге. Вывел обороты на максимал, включил форсаж. Взлет, кран на уборку шасси. Земля стала стремительно проваливаться вниз. И тут случилось непредвиденное: разгерметизировалась кабина. Прервать взлет уже невозможно, а высота еще мала. Ситуация! Надо держаться до конца. Закрылки убраны. И вдруг резкий хлопок... В кабине появилась пелена...

Воздушный поток больно ударил в лицо. Из глаз брызнули слезы. Скорость для земных условий невысказанная.

Коробейников точным движением опустил кресло пониже, надвинул светофильтр. Стало полегче. Ручку вправо. Самолет начал отваливаться от ведущего.

— Ноль сорок второй! Срыв фонаря... Захожу с круга на посадку, — доложил летчик руководителю полетов.

Посадка прошла как обычно. А через несколько минут Коробейников уже рассказывал товарищам, как было там, в воздухе. И неожиданно поймал себя на мысли: нет, не злой был ветер высоты, как показалось вначале. Просто там он строже, требовательнее. Прежде всего к мастерству и самообладанию летчика.

...Три эпизода из жизни замполита эскадрильи. Три испытания на зрелость. Майор Коробейников выдержал их с честью. Впрочем, разве могло быть иначе? Ведь он — политработник, а значит, наследник красных комиссаров, которые всегда были впереди, ведя за собой остальных. Это наследство обязывает ко многому.

НАД ТРЕМЯ ПОЛЮСАМИ

К 50-летию беспосадочного перелета экипажа АНТ-25 из Москвы в США

Полковник А. ДМИТРИЧЕНКОВ

Дата перелета: 18—20 июня 1937 года.

Самолет: АНТ-25.

Экипаж: командир В. Чкалов, второй пилот Г. Байдуков, штурман А. Беляков.

Маршрут: Москва—Северный полюс—США.

Время перелета: 63 часа 16 минут.

Протяженность маршрута: 11 430 километров.



Герои Советского Союза Г. Байдуков, А. Беляков и В. Чкалов с предом Советского Союза в США А. Трояновским.
Фото из архива Музея Военно-Воздушных Сил.

В начале 30-х годов советский авиаконструктор А. Туполев со своим коллективом создал необыкновенный по тем временам воздушный корабль. Это был цельнометаллический моноплан АНТ-25, воплотивший в себе самые передовые технические идеи и во многом определивший последующий прогресс в отечественном самолетостроении.

«Эта машина была построена дерзко», — подчеркивал Туполев, имея в виду прежде всего конструкцию крыльев самолета, в два с половиной раза превосходивших по длине фюзеляж. Их размах составлял 34 метра.

В плоскостях, окрашенных в яркокрасный цвет, размещались бензиновые баки внушительной емкости — на семь с лишним тонн горючего. Мощный двигатель конструктора А. Микулина имел металлический трехлопастной воздушный винт. Идеально гладкая обшивка крыльев и фюзеляжа дополнялась еще одной новинкой — убирающимся шасси. Машина могла совершать посадку на воду.

АНТ-25, сконструированный и сооруженный Центральным аэрогидродинамическим институтом, имел и другой индекс — «РД», что означало рекорд дальности. И действительно, рекор-

ды — всесоюзные и мировые — были установлены на этом самолете экипажами прославленных летчиков В. Чкалова и М. Громова.

Вначале АНТ-25 опробовал свои крылья над родными просторами. В сентябре 1934 года непрерывный полет М. Громова, А. Филина и И. Спирина продолжался 75 часов по треугольнику Москва—Рязань—Харьков. Это было абсолютное мировое достижение в разряде полетов по замкнутому маршруту. В июле 1936 года В. Чкалов, Г. Байдуков и А. Беляков совершили перелет из Москвы над заполярными районами к тихоокеанскому побережью Дальнего Востока. За 56 летних часов они пересекли просторы Родины из конца в конец и приземлились в устье Амура на небольшом острове Удд.

После такого крещения АНТ-25 настала пора продемонстрировать всему миру надежность и совершенство авиационной техники, созданной первой в мире страной социализма, мастерство и мужество советских летчиков. Было решено проложить воздушный путь между двумя континентами через Северный полюс.

25 мая 1937 года в Кремле состоялась беседа членов правительства с Валерием Чкаловым и Георгием Байдуковым. В тот день они получили разрешение на межконтинентальный полет.

Окрыленные оказанным доверием партии и правительства летчики взялись за подготовку. Экипаж совершил несколько тренировочных полетов в различных условиях. Летали вслепую, ориентируясь только по приборам. Летали с нагрузкой, постепенно увеличивая полетный вес машины. Это требовалось для того, чтобы безуко-

ризненно овладеть техникой взлета. Полетам всякий раз предшествовали «репетиции» на земле. Члены экипажа часто тренировались в установлении связи между самолетом и различными пунктами, особое внимание уделяли работе в условиях атмосферных помех. Допоздна друзья засиживались над картой, изучая трассу полета внимательно, до мельчайших подробностей. Им хотелось запомнить место каждого ориентира, знать, где могут подстерегать наибольшие трудности. Роль каждого члена экипажа была четко определена на все время перелета. Однако обязанности летчиков оказались потом куда шире предполагаемых.

Наконец закончена вся навигационная подготовка. 16 июня экипаж совершил последний контрольно-тренировочный полет. Мотор, приборы, все оборудование самолета работали безупречно.

Вылет был назначен на 18 июня. Чкалов спешил. Дело в том, что в Москве установилась прохладная погода и надо было успеть ею воспользоваться. По утрам температура не поднималась выше десяти градусов. А это было очень удобно для вылета, так как мотор на АНТ-25 при температуре воздуха выше пятнадцати градусов на больших оборотах начинал перегреваться.

Все радиостанции Северного морского пути были приведены в действие. В день вылета радисты должны были слушать позывные экипажа АНТ-25 и принятые сообщения передавать в Москву. Пароходы и ледоколы Северного флота также находились в определенной готовности. Кроме того, на территории Канады и США вводилась в действие сеть радиостанций для



приема радиограмм и передачи сведений о погоде.

Утро 18 июня 1937 года. Буднично, деловито заняли летчики свои места в кабине. Средоточенные, полностью поглощенные мыслями о предстоящем полете, они отмахивались от наседавших репортеров: «После, потом, когда вернемся...»

Глубока была их вера в успех! Для этого они сделали очень многое. Но разве можно предусмотреть все коварства Арктики! Надежным было лишь одно: на все время полета над белым безмолвием Ледовитого океана солнце твердо «обязалось» светить 55 часов подряд, не заходя за горизонт.

Чкалов внимательно осмотрел кабину, показания приборов. Провожающие отошли от самолета. В небо взвилась красная ракета. В 3 часа 50 минут — вторая.

— Просим старта! — прозвучал спокойный голос Валерия Павловича.

4 часа 04 минуты. Белая ракета указала, что вылет разрешается.

Поволноваться экипажу пришлось с самого начала взлета: поднимет ли мотор перегруженную выше всяких норм машину? Потом Александр Васильевич Беляков рассказывал, что

перед тем, как самолету взмыть в небо, Туполев пешком отправился к тому месту, где предположительно АНТ-25 должен был оторваться от земли. И когда Валерий Павлович Чкалов мастерски, чутко и бережно «приподнял» машину именно в этой точке, Андрей Николаевич снял шляпу...

Самолет начал разбег, с каждой секундой набирая скорость.

«Взлет — 1 час 04 минуты по Гринвичу 18 июня 1937 года, — записал Беляков в бортовом штурманском журнале. — Температура наружного воздуха плюс 8°... Вес самолета при вылете 11 180 кг. Оторвались против главн. входа...»

Байдуков убрал шасси, Чкалов развернул самолет и взял курс строго на север.

В 5 часов 10 минут Беляков передал свою первую радиограмму: «Нахожусь Лекшин-Озеро. Высота 1370 метров. Все в порядке. Беляков».

Перед полетом экипаж писал в газету «Правда»: «Дорогие товарищи, наши соотечественники! Улетая из Москвы, мы всеми своими чувствами, всем сердцем с вами. Партия и правительство доверили нам решение большой авиационной задачи: исследовать кратчайший воздушный путь между Советским Союзом и США. Наш путь проходит через Северный полюс, где славные советские полярники, мужественные сыны нашего великого народа, подняли непобедимое знамя Страны Советов. В мыслях о Родине мы будем черпать силы, отвагу и решимость».

Проходя на краснокрылом АНТ-25 над территорией СССР, летчики без особого труда прокладывая дорогу, ориентируясь по городам, рекам и озерам. Спустя десять часов после старта они покинули Большую землю и летели теперь над бесконечными водными и ледяными пространствами. Полет над бушующим океаном и торосистыми льдами Арктики составил большую часть их пути. А в таких условиях ориентироваться можно было только по приборам.

На самолете был установлен новый солнечный указатель курса, созданный инженером Л. Сергеевым. Прибор этот довольно остроумно задуман, вместе с тем прост по конструкции. Экипаж умело использовал его. И все же ориентировка самолета в полярном бассейне была весьма трудной. Сложно было вести самолет и над северным побережьем Канады. Но там сверялись с географическими картами, на которых даже небольшие населенные пункты, реки, озера. Готовя навигационную аппаратуру, штурман-радиот А. Беляков исключительное внимание уделил детальной разработке карт.

Через сутки АНТ-25 приблизился к Северному полюсу. Летчики ожидали увидеть паппинцев, но помешала сильная облачность. Передавая радиопривет членам экспедиции «Северный полюс», начали пересекать районы «полюса относительной недоступности».

Предположения метеорологов о том, что в центральной части полярного бассейна верхняя граница облачности не будет превышать 3000—5000 метров, к сожалению, не подтвердились. Это создало экипажу дополнительные трудности. Ведь на АНТ-25 ни крылья, ни хвостовое оперение не имели антиобледенительных устройств. При критических ситуациях оставалось одно: пробиваться вверх, к солнцу.

19 июня, 11 часов. Набрав высоту 5700 метров, экипаж все еще не мог вытащить обледеневший АНТ-25 из облачной мощного циклона над канадской частью Арктики. Самолет трясло. Впервые за 37 часов полета пришлось убавить до предела обороты двигателя. Байдуков круто спланировал, надеясь найти более безопасные слои воздуха. На высоте 3000 метров температура ноль. АНТ-25 лег в горизонтальный полет. В этот момент из системы охлаждения по непонятной причине произошел выброс воды. Опасная ситуация: двигатель может быстро перегреться и выйти из строя. Неужели «полюс относительной недоступности» Арктики окажется непреодолимым?

Чкалов и Беляков — бывалые и бесстрашные асы — мгном оценили обстановку, бросились к резиновым баллонам с водой. Опасаясь перегрева мотора, второй пилот выполнил планирование и временами даже выключал зажигание двигателя. Оглядываясь назад, он хорошо видел, как спокойно работают командир и штурман. И вот насос уже закачивает жидкость в систему охлаждения. Байдуков осторожно прибавил обороты, чтобы конец паротводящей трубки отогрелся в выхлопных газах двигателя. Постепенно самолет вновь достиг высоты 3000 метров.

И снова место за штурвалом занял командир. Беляков после длительной вахты лег спать. Позади три полюса — географический, магнитный и «полюс относительной недоступности».

К концу второго дня полета запасы антиобледенительной жидкости для воздушного винта кончились. Мало осталось и кислорода.

Прошли Сиэтл. Беляков перестроился на маяк аэропорта Портленд. Летчики слышали позывные «ПД». Они уже седьмой час шли в облаках. Беляков предупредил, что бензин на исходе. Все вместе тщательно изучили подробную карту

района аэропорта Портленда. Было высказано предположение попробовать пробиться именно по этому маяку. Штурман дал согласие. Командир принял решение: «Идем вниз!».

На высоте море уже ноль, а земли не видно. Становится не по себе. И вдруг внизу зачернело. Впереди за мостом открылся аэропорт, где стояли десятки самолетов. Сотни людей махали руками так приветливо, словно они заждались советских летчиков.

Экипаж произвел посадку на военном аэродроме. Беляков внес в бортовой журнал последнюю запись: «20 июня 1937 года. 16.20 по гринвичскому среднему времени посадка в Ванкувере. Всего пробыли в воздухе 63 часа 16 минут...»

В адрес отважных летчиков поступила телеграмма от Политбюро ЦК ВКП(б): «Горючо поздравляем вас с блестящей победой».

Успешное завершение героического беспосадочного перелета Москва—Северный полюс—Соединенные Штаты Америки вызывает любовь и восхищение трудящихся всего Советского Союза. Гордимся отважными и мужественными советскими летчиками, не знающими преград в деле достижения поставленной цели.

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

Весть о межконтинентальном перелете распространилась в США чрезвычайно быстро. В Нью-Йорке в огромном зале манажа на десяти тысячном митинге доктор Кингсберн сказал: «Добро пожаловать, товарищи! Слава героям! Мы вас любим, потому что вы помогли нам лучше узнать Советский Союз...»

Телеграмма от знатока Арктики и Антарктики американского адмирала Берда: «Прошу передать мои сердечнейшие, дружественные приветствия и самые горячие поздравления великим советским летчикам, совершившим замечательный, исторический подвиг, который навсегда останется в анналах мировой авиации. Перелет из СССР в США — это перелет, блестяще спланированный и блестяще выполненный».

Приятны были сердечные поздравления, встречи на американской земле. Герои не скрывали чувства гордости за свою страну, за ее успехи.

Волнующим было возвращение на родную землю. Сотни тысяч москвичей вышли на улицы столицы. Море цветов, белый ливень приветственных листовок... Это был праздник советской авиации.

Трудно переоценить значение подвига чкаловского экипажа, продемонстрировавшего всему миру размах советского самолетостроения, мужество и отвагу авиаторов Страны Советов.



РЕГЛАМЕНТАМ— ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО

Подполковник П. КАРПЕНКО,
подполковник Ю. КУЗЬМИН,
кандидат технических наук

За время, прошедшее после XXVII съезда партии и январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС, намечались некоторые сдвиги в перестройке ратного труда и служебной деятельности специалистов технико-эксплуатационной части, которую возглавляет майор А. Митюров. С каждым днем здесь все заметнее стремление воинов повысить эффективность профилактических работ на авиационной технике. Авиаторы стараются делом откликнуться на Обращение Центрального Комитета КПСС к советскому народу и постановление ЦК КПСС «О подготовке к 70-летию Великой Октябрьской социалистической революции».

И все же говорить о коренных изменениях, которые закрепили бы тенденцию ускоренного роста качества и эффективности труда авиаторов, пока еще рано. Здесь, как и в других подразделениях, перестройка только набирает силу.

Идет непростая и очень важная работа по определению в соответствии с общей политической линией конкретных для данного коллектива подходов, путей практических действий и эффективных решений.

Командование и парторганизация ТЭЧ, анализируя ход работ на авиационной технике и пропагандируя передовой опыт, стремятся добиться более высоких показателей ратного труда. В их деятельности утверждается самокритичность, непримиримость к недостаткам, стремление улучшить дело.

В технико-эксплуатационной части немало специалистов, которые хорошо понимают всю необходимость работы по-новому, но пока не все знают, как лучше это сделать на практике. Таким товарищам активисты оказывают всемерную помощь, дают конкретные деловые советы. Однако в коллективе есть и такие, кто пытается решать качественно новые задачи отжившими методами.

Как-то после выполнения регламентных работ специалисты ИАС авиационной эскадрильи принимали самолет из полковой ТЭЧ. Все системы действовали нормально. Поэтому каких-либо замечаний по состоянию техники не было.

Теперь предстояло проверить функционирование систем при работающих двигателях. Но сделать это не удалось: один из двигателей не вышел на режим малого газа.

Стали искать причину. Начальник ТЭЧ майор А. Митюров прежде всего обратил внимание на качество регулировки параметров. В его практике уже был случай, когда произошла аналогичная неполадка, связанная с неправильной отладкой силовой установки, причем именно на режиме малого газа. Тогда специ-

алисты поняли важность одновременного контроля частоты вращения ротора двигателя и давления топлива перед форсунками. Как известно, оба эти параметра взаимосвязаны и должны соответствовать в одинаковых точках диапазона регулирования. Так, если частота вращения ротора в режиме малого газа на земле будет отрегулирована по нижнему пределу, а давление топлива по верхнему, то на большой высоте, где расход воздуха невелик, при запуске двигателя может произойти «горячее» зависание. И наоборот, когда частота вращения на малом газе отрегулирована по верхнему пределу, а давление топлива перед форсунками — по нижнему, то не исключено «холодное» зависание. Частоту вращения на этом режиме всегда можно уточнить по указателю обо-

ротов. Сделать проверку давления топлива значительно труднее, особенно без штатного прибора, предназначенного для этих целей.

Майор А. Митюров в ходе выполнения регламентных работ тщательно осмотрел силовую установку, ее детали и узлы, подвергнувшись монтажно-демонтажным операциям. Офицер обнаружил, что в узле воздушного фильтра между гайкой и штуцером, а также между трубкой и поворотным угольником отсутствуют уплотнительные шайбы. Каким образом они исчезли? Пришлось серьезно заняться соединениями. После их сборки в соответствии с технологией неисправность была устранена.

Казалось, с технической стороны все ясно: специалисты занимались профилактикой воздушного фильтра, а шайбы поставили на свое место забыли. Это привело к нарушению герметичности воздушной системы, серьезным отклонениям в равновесии сил в узле автомата запуска: в двигатель стало поступать нерасчетное количество топлива. Несоблюдение специалистами технологической дисциплины подтвердили и другие факты. Так, при дополнительной проверке качества выполнения регламентных работ руководители ИАС выявили, что в одном из соединений была поставлена контрольная проволока другого диаметра. Вскоре нашли и виновников. Ими оказались молодые офицеры-техники, недавние выпускники военного училища. И хотя времени после прибытия их в часть прошло достаточно, должной ответственностью за добросовестное выполнение своих обязанностей они не прониклись и нуждаются еще в советах и подсказках старших. Но успешное становление молодых специалистов зависит прежде всего от личного отношения к делу, от того, насколько требовательно будет звучать голос их трудовой совести.

При освоении новой авиатехники особенно важно не снижать требовательности к собственному профессиональному росту. А вот некоторые молодые офицеры рассуждают примерно так: раз самолеты новые, то в тщательном техническом уходе они не нуждаются. Отсюда досадные промахи в обслуживании крылатых машин.

Казалось бы, молодым офицерам, имеющим достаточную теоретическую подготовку, не нужно объяснять, что двигатели и другие системы современного авиационного комплекса очень сложны и требуют от специалистов ИАС не только глубоких знаний, высокой культуры в работе, но и исключительной дисциплинированности. Ошибок и просчетов здесь быть не должно. Однако, к сожалению, такое все же случается.

Некоторые офицеры и прапорщики еще идут по проторенной

дороге, не желая существовать, менять стиль своей работы. Поэтому случаются грубые просчеты, сводящие на нет труд большого воинского коллектива. Так, по вине офицеров техников В. Рабкина и Н. Онищенко, понадеявшихся друг на друга, при опробовании авиадвигателя не были сняты технологические заглушки топливного регулятора. В результате из-за перегрева лопаток турбин двигатель пришлось снять с эксплуатации. Виновных строго наказали.

После этого случая в ТЭЧ работа с молодыми офицерами стала повседневной заботой не только командиров подразделений, но и партийной организации. Молодые офицеры стали чаще обращаться за советами и рекомендациями к специалистам, учатся у них мастерству, перенимают их богатый служебный и производственный опыт.

Усиливая спрос за соблюдение технологической дисциплины, неукоснительное выполнение уставных требований, командование, парторганизация, все специалисты ТЭЧ создают в ходе перестройки обстановку взаимной выскательности, которая становится серьезным подспорьем в борьбе с неорганизованностью, помогает воинам наращивать успехи в ратном труде.

Техник группы регламентных работ, член комитета ВЛКСМ ТЭЧ авиационного полка старший лейтенант И. Злобинский постоянно совершенствует профессиональное мастерство. Это помогает ему выполнять все задания командования без замечаний и в заданный срок.

Фото И. КУЗНЕЦОВА.





ПОМОГАЕТ ОБЪЕКТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ

Майор И. БАРАНОВ,
заместитель командира эскадрильи
по политической части,
военный летчик первого класса

Опыт организации учебно-воспитательного процесса, партийно-политической работы убеждает, что умелое использование данных средств объективного контроля позволяет эффективно влиять на качество воздушной, огневой и тактической выучки, морально-психологической подготовки летного состава, на повышение безопасности полетов, действенности социалистического соревнования. Глубокий анализ данных СОК способствует, в частности, активизации человеческого фактора в соревновании. Этому важнейшему резерву движения вперед, достижения наилучших результатов в работе сегодня придается особое значение. «Решающий фактор ускорения — наш советский человек, его отношение к порученному делу», — подчеркивается в Обращении Центрального Комитета КПСС к трудящимся Советского Союза с призывом широко развернуть социалистическое соревнование за успешное выполнение заданий двенадцатой пятилетки.

В нашей эскадрилье тоже идет неустанный поиск способов дальнейшего повышения ответственности людей за свой ратный труд, выполнение принятых обязательств. В практику прочно вошли состязания по задачам и нормативам. Однако следует признать, что не всегда удавалось соблюдать принцип всесторонней и полной оценки результатов соревнования, скажем, при определении победителей. Формализм, конечно, снижал воспитательный, нравственный аспект соревнования.

Приведу такой пример. Два соревнующихся экипажа выполняли одинаковую задачу по бомбометанию в условиях сильного противодействия средств ПВО «противника». Один, преодолевая зону противовоздушной обороны объекта, активно и тактически грамотно маневрировал. Второй лишь обозначил маневр и за счет этого создал себе более благоприятные условия для работы на боевом курсе. Точность бомбометания у него оказалась чуть выше. При равных оценках за взлет, полет по маршруту и посадку лучший результат боевого применения позволил этому экипажу занять первое место, ведь эффективность маневра при преодолении ПВО тогда никак не учитывалась.

Справедливо ли это? Конечно нет. Вспервых, в реальных боевых действиях подобные упрощения могли поставить под угрозу срыва выполнения задания. Вторых, страдает нравственный аспект соревнования, ведь принцип объективности, справедливости играет далеко не второстепенную роль. Победители, зная,

что первое место они заняли с большой натяжкой, не испытывают удовлетворения от успеха. Недоволен и другой экипаж. В целом же страдает общее дело — боевая готовность подразделения.

Как избежать этого? Онаболевшем мы завели разговор сначала на заседании партбюро, а затем на партийном собрании. Проблема взволновала всех, и вскоре мы пришли к такому выводу: наряду с основными элементами полетного задания нужно оценивать точность выполнения маневров, принимать во внимание другие качественные показатели боевого мастерства летного состава. С этой целью шире стали использовать данные средств объективного контроля.

На очередных полетах соревнующиеся между собой экипажи капитанов С. Рекрута и В. Творогова выполнили поставленную задачу на отлично. Возник вопрос: кого из них признать победителем? Вместе с командиром звена мы посмотрели сигналограмму и нашли небольшую неточность в действиях экипажа Творогова: штурман перевел прицельно-навигационный комплекс на нужный режим работы с опозданием. Этот минус и решил исход соперничества авиаторов в пользу экипажа Рекрута. И в последующие летные смены командиры звеньев, коммунисты-руководители эскадрильи не раз обращались к записям параметров выполненных летчиками полетов, чтобы объективнее оценить достигнутые в соревновании результаты. Их оперативное, наглядное отражение на «Экране соревнования» с указанием конкретных причин снижения оценок заметно повысило самостоятельность, творческую активность авиаторов, личную ответственность каждого за успех своего экипажа, звена и эскадрильи.

Постоянный учет данных средств объективного контроля в ходе социалистического соревнования на полетах и летно-тактических учениях подсказал мысль о возможности использования сигналограмм в изучении, обобщении и распространении передового опыта лучших летчиков и экипажей.

Так, стабильность результатов пусков ракет и стрельбы из пушек отличала экипаж, где штурманом капитан Н. Бабенков. Анализ данных СОК показал, что авиаторы с большой точностью выдерживают параметры полета при маневрировании, работе на полигоне. А вот в бомбометании стабильности не было, хотя они и получали неоднократно высокие оценки. В этом виде боевого применения лидировал экипаж в составе капитанов Г. Терехова и В. Муравьева.

Партийные активисты внимательно изучили опыт лучших бомбардиров. И заметили: накануне летной смены Терехов и Муравьев, как и все, тщательно моделируют предстоящее задание, разрабатывают оптимальные варианты своих действий. А затем с помощью видеоманитофона внимательно анализируют выполнение аналогичных заданий летчиками других звеньев. Особое внимание при этом обращают на те элементы полета, при выполнении которых допускались погрешности или возникла излишняя напряженность. Наметив меры по предупреждению подобных явлений, экипаж с учетом этого занимался на тренажном комплексе.

Капитан Бабенков и командир экипажа взяли на вооружение опыт соперников по соревнованию. Сравнительный анализ записей своих полетов и наиболее результативных стартов товарищей по полку, эскадрилье позволил офицерам выявить и довольно быстро устранить недостатки.

Товарищеское соперничество в мастерстве, достижении высоких качественных показателей в боевой выучке все ощущаемое помогает нашему коллективу. Все без исключения летчики и штурманы борются за отличный итог каждого вылета, за звание лучшего стрелка и бомбардира, овладевают богатым арсеналом эффективных тактических приемов.

Нельзя не отметить действенную помощь партийного и комсомольского актива подразделения командиру эскадрильи, мне, как замполиту, в повышении мобилизующей роли социалистического соревнования. Коммунисты, например, обобщили и распространили непосредственно в звеньях эффективные формы анализа и практического применения в интересах безаварийной летной работы данных средств объективного контроля. налажен оперативный выпуск специальных бюллетеней «Внимание, ошибка!». И мы видим, что своевременное информирование людей о недостатках, деловые рекомендации по их предупреждению положительно сказываются на качестве выполнения полетных заданий, а в конечном счете — на ходе реализации принятых социалистических обязательств.

В настоящее время поиск резервов продолжается, а это — лучшее свидетельство того, что в коллективе нет застоя, что авиаторы проявляют живой интерес к перестройке организаторской и воспитательной работы, активно в ней участвуют, стремятся и в этом учебном году добиться высоких результатов в боевой учебе и социалистическом соревновании.

ЧЕРЕЗ ПРОРЕЗЬ ПРИЦЕЛА

рассматривает азиатско-тихоокеанский регион и его проблемы американская военщина

Полковник С. ЗЕНИН,
кандидат исторических наук



Рисунок А. ГОРБАРУКОВА.

У силами наиболее агрессивных кругов США и их союзников азиатско-тихоокеанский регион все больше превращается в опасный очаг международной напряженности. «Новые рубежи, сулящие Соединенным Штатам безграничные возможности, — подчеркивал журнал «Ю. С. ньюс энд уорлд рипорт», — находятся за тысячи миль от берегов Америки. Они расположены в обширном районе Тихого океана, который простирается от Южной Кореи на севере до Новой Зеландии на юге». Заветная мечта Вашингтона — втянуть страны АСЕАН в орбиту империалистических блоков, еще глубже вовлечь их в конфронтацию с государствами Индокитая, превратить Восточную Азию в рубеж развертывания американских ядерных средств передового базирования. США в этом регионе имеют такую же цель, что и в Западной Европе: приблизить оружие первого удара к советской территории, использовать союзные страны в качестве громоотводов, предназначенных отвлекать на себя ядерное возмездие.

Достижению стратегических целей Вашингтона в бассейне Тихого океана служит базовая система. По географии, масштабам размещения войск в этом регионе приоритет, безусловно, принадлежит военно-воздушным силам.

В важный военно-стратегический полигон Пентагона превращена Микронезия. Несмотря на протесты коренного населения и мировой общественности, США расчленили ее территорию на четыре государственных образования: Марианские острова, Маршалловы острова, Палау и Федеративные Штаты Микронезии.

Навязанные им соглашения о «свободной ассоциации» и «содружестве» позволяют Пентагону размещать на островах ядерное и другие виды оружия. Правительство Республики Палау, например, подписало договор о предоставлении США в так называемую аренду сроком на 25 лет трех островов.

Со стратегической и экономической точек зрения для гегемонистов США имеет большое значение развертывание авиабаз на этих островах. Они дадут возможность держать под контролем морские пути из Персидского залива в Японию и усилит связующие звенья в цепи существующих и планируемых военно-воздушных и морских баз на островах Сайпан, Кваджелейн, Гуам, Тиниан. Здесь будут дислоцироваться стратегические бомбардировщики, авианосцы 7-го флота, которыми Пентагон предполагает блокировать проливы, соединяющие Индийский и Тихий океаны.

Бывший посол США на Фиджи Бодде отмечал: «Идея создания безъядерной зоны в Тихом океане, исходя из соображений стратегического характера, абсолютно неприемлема для Соединенных Штатов, которые будут препятствовать этому всеми возможными способами».

Особое внимание США уделяют военным базам на Филиппинах. В настоящее время здесь размещены 11 крупных американских военных объектов, в том числе 3 военно-воздушные базы. Наиболее значительные из них — Кларк-Филд, на которой могут дислоцироваться самые современные самолеты — носители ядерного оружия любых типов, и морская база Субик-Бей для авианосцев, кораблей 7-го флота. На них размещены свыше 15 тысяч американских военнослужащих.

Американские базы на Филиппинах десятилетиями служили и служат гегемонистам США трамплином для экспан-

сии на Азиатском континенте. В 80-х годах базы здесь по сути дела выполняют функции баз тылового обеспечения ВВС, 7-го флота и частей «сил быстрого развертывания», находящихся в зоне Индийского океана. Стратеги ВВС считают, что в случае развязывания войны в районе Ближнего Востока, например, военно-воздушная база Кларк-Филд может быть использована для военных поставок Израилю.

Американское военное присутствие на Филиппинах породило ряд серьезных проблем социально-экономического и морально-этического характера. Антибазовое движение здесь принимает все более широкие масштабы. Борьбу против неравных, кабальных договоров, навязанных филиппинскому народу американским империализмом, возглавляет Коммунистическая партия Филиппин. «Компартия выступает, — говорится в Открытом письме КПФ народу, — за идеалы мира и разрядки, против военных баз США на нашей национальной территории, форсирования гонки вооружений и возрождения «холодной войны».

Военно-политическое руководство Соединенных Штатов придает большое значение и базам ВВС Таиланда. Именно здесь, по данным зарубежной печати, во время агрессии США в Индокитае находились 33 тысячи американских летчиков и технических специалистов. Отсюда американские военно-воздушные силы произвели более 80 процентов вылетов на варварские бомбардировки мирных городов и деревень ДРВ, Камбоджи, Лаоса. Причем в этих пиратских рейдах участвовали и тайландские летчики.

Хотя в июле 1976 года американские ВВС и подразделения армии США в результате решительных выступлений общественности вынуждены были покинуть

По материалам иностранной печати.

страну, Пентагон не прекратил использовать авиабазы Таиланда, более того, активизировал свою деятельность здесь после прихода к власти администрации Рейгана. Только с начала 80-х годов Таиланд заказал в США целый арсенал боевых средств. Среди них истребители F-5E, транспортные самолеты C-130, вертолеты.

Под давлением Вашингтона проимпериалистические силы Таиланда предоставили территорию страны для банд Пол Пота и его сообщников. Вашингтон ясно заявил о стремлении вновь превратить это государство в свою опорную базу и сделать его постоянным звеном так называемой «стратегической линии обороны» в зоне Юго-Восточной Азии. В 1986 году на военную помощь Таиланду США выделили 100 млн. долларов. Подтверждением намерений Соединенных Штатов укрепиться в этом регионе служат и многочисленные факты использования американцами крупнейшей военно-воздушной базы в Утопао. Эта база, а также базы в Такли и Донмыанто, которые США рассчитывают заполнить, призваны служить перевалочными пунктами для ВВС США на маршрутах между авиабазами Кларк-Филд и Диего-Гарсия.

Нередко приводятся в действие и ВВС Таиланда, которые постоянно нарушают воздушные границы Кампучии. А тайландские корабли вторгаются в ее морские владения. Все это приводит к нестабильности и нагнетанию напряженности не только на тайландско-кампучийской границе, но и во всей Юго-Восточной Азии, несет угрозу всеобщему миру.

И все же на сегодняшний день у Соединенных Штатов в азиатско-тихоокеанском регионе нет более важного союзника, чем Япония. США имеют здесь в своем распоряжении более 30 крупных баз, на которых размещены штаб, многочисленные части 5-й воздушной армии и другие военные объекты. В состав более чем 50-тысячного гарнизона американских войск входят крупные авиационные базы Йокота и Кадена, Иругагава, Ивакуни, Мисава, Титосэ, а также базы Йокосука и Сасэбо для захода авианосцев США. «Они становятся, — отмечается в вышедшей в Японии в 1983 году книге «Базы в Японии», — автоматически частью американской стратегии».

Япония дала согласие на модернизацию аэродрома недалеко от Токио на базе ВВС в Хакуре и строительство базы на острове Иводзима. На острове Окинава, важность которого для Соединенных Штатов с военной точки зрения невозможно переоценить, дислоцируются дивизия и авиационное крыло. О значении и возможностях Окинавы свидетельствует хотя бы такой факт: находящаяся здесь военно-воздушная база Кадена — единственное за пределами США место, выбранное для вынужденной посадки космических кораблей многоразового использования.

Расширение сети американских баз на японской территории, опыт взаимного использования Японией и США баз и объектов служат конкретным доказательством качественно новой ступени развития американской ядерной стратегии в азиатско-тихоокеанском регионе, совершенствования системы ведения совместных боевых действий этими государства-

ми. Все это представляет чрезвычайно серьезную опасность для СССР и других социалистических стран, национально-освободительного движения в Юго-Восточной Азии.

Важнейшим военным плацдармом Пентагона на Дальнем Востоке стала Южная Корея, территория которой является единственной в данном регионе, где военно-воздушные базы американских ВВС находятся непосредственно у границ социалистического государства — КНДР и вблизи территории Советского Союза. В состав более 40-тысячной группировки американских войск, дислоцируемых на 40 военных баз в Южной Корее, входит личный состав авиационной дивизии ВВС США. Американские ястребы, продолжая нагнетать международную напряженность, в 80-х годах усилили сосредоточение значительных авиационных контингентов в Южной Корее. Сюда, на авиабазы США, переброшено несколько десятков истребителей-бомбардировщиков F-16 для укрепления сил американской тактической авиации. Правящие круги в Южной Корее, со своей стороны, рассматривают наличие авиабаз США в стране как гарантированную помощь в их борьбе с революционными выступлениями корейского народа.

Обостряя обстановку на Корейском полуострове, Соединенные Штаты Америки пытаются прикрыть свой авантюристический курс избитыми тезисами о мифической «угрозе с севера». Однако именно присутствие американских войск в Южной Корее, усиление милитаристской направленности политики марионеточного режима, их возрастающая военная активность создают препятствия на пути обеспечения мира и безопасности на Дальнем Востоке и в Азии в целом.

Прочные позиции обеспечили себе военно-воздушные силы США в другой части Тихого океана — в Австралии. Здесь имеется более 30 баз ВВС и ВМС США.

Американский журнал «Форин полиси» писал о том, что несут Австралии американские авиабазы и военные объекты: «Создается впечатление, что они ставят под угрозу само существование Австралии, превращая район, которому раньше не приходилось бояться ядерного удара, в стратегический объект... Наличие баз превращает Австралию не только в потенциальную стратегическую мишень, но и в политического заложника».

Авиабазы США в Австралии, американский контроль национальных австралийских баз ВВС, поставки техники и вооружения, военного снаряжения позволяют Пентагону предусматривать использование Австралии в качестве связующего звена для сколачивания нового, более широкого тихоокеанского военно-политического блока на «оси» АСЕАН—АНЗЮС с участием Японии и Южной Кореи. Новый военный союз в целом призван стать инструментом для наращивания в этом регионе американских военных контингентов, создания складов техники, авиавооружения и, в конечном счете, для расширения возможностей США диктовать свою волю независимым государствам региона, влиять в своих интересах на развитие обстановки здесь, оказывать все более сильное давление на национально-освободительные силы.

Как подчеркивает японская газета «Акахага», представитель Пентагона Салимон заявил, что в случае возникновения войны с Советским Союзом в Европе или на Ближнем Востоке американская администрация предполагает открытие азиатско-тихоокеанского фронта, а американские ядерные силы в этом регионе предназначаются для блокады советских ВМС в Японском, Охотском и Беринговом морях, нанесения ударов по советским ядерным подводным лодкам, а также военным и экономическим объектам, находящимся в Приморском крае и в Сибири.

Но не только в этом причина возросшего внимания администрации Рейгана к азиатско-тихоокеанскому региону. Прежде всего стремление Вашингтона активизировать роль таких своих союзников, как Япония и Южная Корея, с целью возложения на них более весомой части бремени милитаристских приготовлений, осуществляемых Пентагоном в Юго-Восточной Азии, связано с фактом перемещения части американского дальневосточного военного потенциала в Индийский океан.

Важная причина заключается и в стремлении защитить интересы американских монополий, этих экономических акул, которые энергично внедряются в экономику расположенных здесь стран. Так, доля азиатско-тихоокеанского региона в общем товарообороте США с 27,7 процента в начале 80-х годов, что в абсолютном выражении составило 126,5 млрд. долларов, возросла до 31 процента, или до 169 млрд. долларов, в настоящее время.

За политикой превращения этого региона в цитадель американских гегемонистов, отмечают западные обозреватели, скрывается откровенный шантаж администрацией Рейгана своих западноевропейских партнеров, которые не всегда выражают свое согласие с некоторыми аспектами агрессивного курса Вашингтона. США пытаются их «запугать» лишением Западной Европы американских ядерных гарантий, переориентацией военных усилий в Юго-Восточной Азии, выводом американских войск из Европы.

В условиях усиливающегося военно-политического давления США на своих союзников и проамериканские режимы утверждение мира и стабильности в азиатско-тихоокеанском регионе — сложная, однако достижимая задача. Именно так подходит к этой проблеме Советский Союз, выступающий за объединение усилий, за широкое сотрудничество всех, кто по-настоящему стремится к оздоровлению обстановки в Юго-Восточной Азии.

Важным вкладом в обеспечение мира, развитие отношений добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества в азиатско-тихоокеанском регионе служат инициативы, изложенные в речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища М. С. Горбачева во Владивостоке и в его выступлениях во время визита в Индию. Советский Союз — убежденный сторонник того, чтобы этот регион был не источником напряженности и ареной военно-политической конфронтации, а активно включился в процесс формирования всеобъемлющей системы международной безопасности.

ВОЕНИЗДАТ— АВИАЦИОННОМУ ЧИТАТЕЛЮ

В пропаганде идейно-теоретических и военно-технических знаний важная роль отведена Военному издательству Министерства обороны СССР. За последнее время оно выпустило немало интересных и содержательных публикаций, раскрывающих значение XXVII съезда КПСС в развитии народного хозяйства, укреплении обороноспособности, перестройке социально-экономического развития страны, партийной и комсомольской работы.

Ценным для наших читателей станет сборник «В. И. Ленин. Военная переписка. 1917—1922 гг.», который составили Л. Виноградова и Е. Полковникова. В него вошли письма, записки, телеграммы, телефонограммы, отражающие военную сторону многогранной деятельности Владимира Ильича в указанный период, а также разработанные им некоторые проекты декретов и постановлений Совета Народных Комиссаров, касающихся военных вопросов.

О В. И. Ленине — мыслителе, вожде, полководце — рассказывает комплект выпущенных издательством иллюстрированных материалов. Они раскрывают образ великого вождя, основателя партии нового типа, создателя первого в мире социалистического государства, организатора Советских Вооруженных Сил. В комплекте представлены цветные репродукции картин советских художников, посвященных жизни и деятельности Владимира Ильича, приведены его заветы советским воинам о защите социалистического Отечества, выдержки из важнейших партийных документов, отображающих идеи вождя по коммунистическому строительству и развитию наших Вооруженных Сил.

Содержательна и интересна книга «Советский Союз» (учебное пособие). В ней кратко излагается история революционной борьбы народов России за свое социальное и национальное освобождение, рассказывается о победе Великой Октябрьской социалистической революции в 1917 году, строительстве в Советском Союзе социалистического общества. доходчиво разъясняются сущность политической системы СССР, его национально-государственное устройство, экономическая система, показаны права, свободы и обязанности граждан СССР. В книге раскрыты миролюбивый характер внешней политики Советского Союза, роль и значение Советских Вооруженных Сил в обеспечении мирного труда нашего народа.

Воспитанию у советских воинов патри-

тизма, стойкости и мужества, ненависти к врагу в боевых действиях, роли в этом благородном деле фронтовых политработников посвящен сборник очерков и статей «Сердца зажигали огнем».

На командиров, политработников, партийных и комсомольских активистов рассчитана книга «На путях перестройки». Авторы этого сборника анализируют деятельность коммунистов-руководителей в свете требований XXVII съезда партии по перестройке партийно-политической работы в частях и подразделениях на основе решительного поворота к людям, живому делу и активизации человеческого фактора в дальнейшем повышении боевой готовности воинских коллективов.

По велеанию присяги — таково главное содержание комплекта сюжетно-орнаментальных плакатов в обложке. Комплект включает текст военной присяги, высказывания В. И. Ленина, призывы, иллюстрации, повествующие о том, как советские воины выполняют требования священной клятвы. С учетом видов Вооруженных Сил даются практические рекомендации и методические советы по оформлению стендов и планшетов в Домах офицеров и на территориях военных городков. Для этого плакаты содержат оформительские элементы, в том числе изображения Государственного герба СССР, боевых знамен, флагов видов Вооруженных Сил, вымпелов, знаков воинской доблести.

Для воинов частей и подразделений аэродромно-технического обеспечения несомненный интерес представляет книга «Экономия горючего», в которой обобщен опыт рачительного отношения к автомобильному топливу, рассмотрено влияние свойств горючего, конструктивных особенностей и различных режимов эксплуатации машин на его расход. Во втором издании освещены вопросы экономии топлива при эксплуатации техники в сложных климатических условиях.

Интересна вышедшая из печати в этом году книга Н. Кошелева «С ведущих спрос особый». В ней убедительно показан опыт работы комсомольских организаций подразделений и частей по обеспечению примерности молодых воинов, и прежде всего активистов, в учебе и службе в свете требований XXVII съезда КПСС. В книге говорится о правофланговых социалистического соревнования, о помощи отличников учебы сослуживцам. Она несомненно поможет комсомольскому активу, всем армейским ком-

сомольцам эффективнее воплощать в жизнь решения XX съезда ВЛКСМ.

В контрпропагандистской работе важным подспорьем партийным и комсомольским активистам должна стать книга В. Колдобского «Черные легионы», тоже вышедшая недавно из печати. В ней на многочисленных убедительных фактах в яркой публицистической форме раскрывается злобная роль наемных убийц, купленных империалистической буржуазией и выполняющих ее волю в борьбе против национально-освободительного движения. Автор показывает, что наемники получают все более решительный отпор патриотов и обречены на полное поражение.

Новый роман «На острове нелетная погода» на суд авиационных читателей представляет писатель И. Черных. Произведение состоит из трех частей. Две из них — «Крылатый дельфин» и «Тайфун» — уже известны по книге «Иду на перехват». Третья часть — «На острове нелетная погода» — продолжает тему охраны воздушных рубежей страны на Дальнем Востоке. В основу романа положена судьба летчика-инженера Вегина, который проходит трудный путь, прежде чем стать зрелым командиром, асом, способным выиграть опасный поединок с матерым воздушным разведчиком. Перед читателем предстает и ряд других ярких образов: командира полка Мельникова, комэска Сеницина, замполита Дятлова, летчиков Лаптева, Октавина — людей сильных, смелых, стойких, верных долгу, тех, кто несет сегодня ответственность за охрану воздушных рубежей социалистической Родины.

А роман А. Галиева «Взлетная полоса» посвящен созданию первых военных самолетов, становлению советской авиации в двадцатые годы. В книге правдиво передан духовный подъем героев, которых новая жизнь приобщила к активной трудовой и общественной деятельности.

Любители военно-мемуарной и приключенческой литературы с интересом прочтут новый многоплановый роман Н. Камбулова «Обвал», рассказывающий о мужестве советских людей в годы Великой Отечественной войны, а также повести В. Успенского «Ухожу на задание», Ле Тяна «Операция «Альфа» и другие остросюжетные публикации, которые будут способствовать дальнейшему повышению политической бдительности авиаторов наших Военно-Воздушных Сил.

★
С. СМЕРНОВ,
начальник отдела пропаганды
Управления Воениздата МО СССР.

ОТ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ— К ПРОФИЛАКТИКЕ

Старший лейтенант В. МАЙОРОВ

Выполняя регламентные работы на шасси, прапорщик В. Гришакин обратил внимание на небольшой износ тормозных дисков. Он проверил зазор между нажимным диском и тормозным пакетом, который оказался в нижнем пределе допуска. Тем не менее специалист заменил деталь.

Что же заставило его пойти на это? На мой взгляд, профессиональное чутье, предвидение того, что в процессе дальнейшей эксплуатации авиатехники может произойти выход зазора за установленные параметры. А это неизбежно приведет к ухудшению торможения колес. Специалист поступил совершенно правильно. Не исключено, что тем самым он предотвратил нежелательные последствия.

Был же у нас случай, когда самолет едва не выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. А ведь он мог получить повреждения. Стали выяснять причину, и оказалось, что износ тормозных дисков превысил норму. Можно было это заметить заранее? Вполне. Накануне полетов техник истребителя-бомбардировщика заменил пневматик колеса. В процессе этой работы он, конечно, осматривал и тормоза. Однако на повышеннуюработку дисков не обратил внимания.

Казалось бы, прямой вины специалиста в происшедшем нет. И все же, думается, он обязан был предвидеть эту характерную неполадку, более тщательно выполнить осмотр и, проделав необходимые технические операции, добиться ее устранения.

Иногда от личного состава приходится слышать, что прогнозирование дефектов и неисправностей — удел лишь опытных авиаторов, да и то в основном специалистов полковой ТЭЧ. Именно они, осуществляя регламентные работы, всесторонне осматривают авиационную технику и выполняют сложные проверки ее состояния. Им, дескать, и карты в руки. Что же касается авиационных специалистов в эскадрильях, начальников групп обслуживания и начальников ТЭЧ звеньев, то тем это якобы недоступно. Не потому ли в ТЭЧ части порой отдельные самолеты сдаются с дефектами, неполадками в надежде на то, что в группах регламентных работ их обнаружат и устранят? Думаю, такой подход к делу неправильный.

Убежден, что прогнозирование состояния материальной части вполне посильная задача и специалистам эскадрильского звена. Надо лишь больше проявлять заботы об обеспечении надежной ее работы. Кому, как не техникам самолетов, в первую очередь положено заботиться о своей боевой машине, своевременно устранять малейшие дефекты и конечно же уметь предвидеть, как поведет себя авиационная техника через неделю, месяц, если на ней не выполнить каких-то операций, предусмотренных единым регламентом!

Дело здесь, думается, не в том, будто некоторые техники не желают предупреждать неполадки, а в том, что они не научились по-настоящему прогнозировать и анализировать возможные отказы и неисправности. Умение это основывается прежде всего на прочной теоретической подготовке, отличном знании конструкции и правил эксплуатации самолета, силовой установки, особенностей их обслуживания. Кроме того, техник должен владеть и определенными исследовательскими навыками, постоянно фиксировать малейшие изменения в работе систем и агрегатов, уметь правильно анализировать их. Тогда ему легче, проще будет предвидеть последствия отказов и неисправностей, а оценка работоспособности авиационного комплекса станет более объективной. Естественно, он сможет своевременно провести соответствующие профилактические мероприятия, которые принесут необходимый эффект, предупредят сбой в работе техники.

Эту истину хорошо усвоили, например, в группе регламентных работ, возглавляемой капитаном В. Пашуком. Здесь прогно-

зированию уделяют самое серьезное внимание, а поэтому тщательно разбирают даже незначительные отклонения параметров от номинальных величин. Начальник группы ввел журнал учета параметров, куда заносятся данные всех самолетных систем в период выполнения регламентных работ. По данным анализа делаются выводы, которые способствуют более качественному обслуживанию авиатехники, предупреждению возможных отказов и неисправностей.

Успешному прогнозированию работы материальной части способствует широкое применение средств объективного контроля, современной контрольно-проверочной аппаратуры. Данные, полученные с их помощью, позволяют проследить характер изменения основных параметров, своевременно наметить профилактические мероприятия.

Так, графически оценивая результаты контроля работы силовой установки, капитан В. Бартошь выявил небольшое изменение частоты оборотов на режиме малого газа. Это могло привести к срыву запуска двигателя. После регулировки одного из агрегатов топливной автоматики эта неполадка была устранена.

Постоянное использование средств объективного контроля позволяет офицеру предвидеть возможные отклонения в работе двигателя, анализировать их, принимать необходимые меры. Опыт работы передового специалиста стал достоянием сослуживцев.

Прогнозирование состояния авиационной техники — важное средство контроля за качеством ее работы, своевременной профилактики отказов и неисправностей. Овладеть им, умело использовать в повседневной деятельности — долг каждого авиаспециалиста. Ведь от этого в конечном счете зависит боеготовность подразделения, безопасность полетов.

Глубокое знание закрепленной авиационной техники, добросовестное исполнение служебного долга, творческий поиск и техническая смекалка позволили технику самолета старшему лейтенанту Р. Перепелице стать настоящим мастером своего дела, лучшим специалистом части.
Фото А. ТАРАБРИНА.





РОЖДЕНО ТВОРЧЕСТВОМ

XXVII съезд КПСС определил важнейшие направления научно-технического прогресса — широкое освоение передовых технологий, автоматизация и механизация производства, электронизация машин и оборудования, массовое использование надежных, проверенных практикой технических новшеств, обеспечивающих наивысшую производительность и эффективность труда.

Активно включились во всеармейский смотр «За ускоренное внедрение изобретений и рационализаторских предложений» новаторы ВВС. Их творческий поиск направлен на создание эффективных разработок, способствующих снижению материальных и денежных затрат при эксплуатации и ремонте авиатехники, выполнению технологических операций с высоким качеством и в более сжатые сроки. Многие из этих новшеств были внедрены в практику в период проведения всеармейского смотра, демонстрировались на ВДНХ СССР, где получили высокую оценку специалистов и экскурсантов.

НОВИНКИ, КОТОРЫХ ЖДУТ

Интерес у посетителей Центральной выставки-ярмарки научно-технического творчества молодежи, посвященной XX съезду ВЛКСМ, вызвала гидроударная отвертка, разработанная умельцами нашей части майором Н. Надворецким и служащим Советской Армии В. Иванюшенко. Известно, как трудно отвернуть пораженный коррозией винт. При этом особенно важно совпадение по времени приложения осевого усилия, прижимающего инструмент к винту, и вращающего момента. Причем усилия должны быть значительными. Механические отвертки не отвечают этим требованиям в достаточной степени. Поэтому при ремонте авиационной техники часто происходит срез шлица

винта, что затрудняет демонтаж соединения.

Применение новинки позволяет за счет гидроудара снизить трудоемкость демонтажных работ в 1,5—4 раза, практически исключить повреждение демонтируемых элементов конструкции и повысить культуру труда авиационных специалистов.

Сколько кропотливого труда и терпения требуется от специалистов при нивелировке изделий! Качество этой работы зависит от точности их установки в горизонтальное положение. Новаторы нашей части подполковник А. Павлов, майор В. Лисин, старший прапорщик А. Селезнев в ходе всеармейского смотра изготовили оригинальное приспособление. Его внедрение позволило значительно сократить время на выполнение нивелировки.

Устройство не имеет аналогов. Оно состоит из датчика и пульта, соединенных между собой и с источником питания. В конструкции применен жидкостный маят-

никовый датчик, изменяющий сопротивление при отклонении от горизонтальной линии. Если изделие не установлено в горизонте, сигнал с датчика подается на пульт, на котором загораются соответствующие лампочки. Перемещая изделие с установленным на нем датчиком по тангажу, оператор добивается того, чтобы лампочки погасли. Затем операция повторяется по крену. Обслуживает пульт один оператор.

Простотой, высокой эффективностью, оригинальностью технического решения отличается другая разработка, созданная прапорщиками В. Красильниковым, С. Шмелевым и Н. Юдиным. Они сконструировали установку для проверки и очистки свечей зажигания. Малогабаритная, простая в обслуживании и надежная установка уже внедрена в ряде подразделений. Эту новинку ждут специалисты-эксплуатационники.

Генерал-майор авиации запаса
Е. ПОЛЕЗАЕВ,
подполковник **А. МИХАЙЛОВ.**

Гидроударная отвертка.



ПО ПРОГРЕССИВНОЙ ТЕХНОЛОГИИ

Коррозия и износ — коварные враги металлических деталей. Так, при эксплуатации вертолетов в результате микроперемещений дюралюминиевых стопорных полуколец относительно магниевых барабанов колес постепенно разрушаются защитные покрытия поверхностей этих деталей. Сюда попадают песок, влага. Все это способствует возникновению гидродинамических и электрохимических процессов, приводящих к «разрыхлению» внешней части канавки барабана, ослаблению механической прочности металла в отдельных зернах. Из-за этого в дальнейшем поверхность канавки корродирует.

ОТЧИЗНЫ ВЕРНЫЕ СЫНЫ

РАССКАЗЫВАЮТ СОВРЕМЕННОКИ

В канун 80-летия выдающегося конструктора ракетно-космической техники С. П. Королева издательство «Наука» выпустило новую книгу*. Она составлена из воспоминаний о Сергее Павловиче людей самых разных профессий. Некоторые работали с Главным конструктором многие годы, другие лишь встречались с ним. Но всех авторов воспоминаний объединяет общее: они были соратниками Королева.

Редактор-составитель и редколлегия в освещении личности Королева нашли естественный и вполне понятный каждому читателю путь. В разделе сборника, названном «Человек, живший среди нас», показаны характер, склонности, интересы, привычки Сергея Павловича, что помогает воспринять этого человека, ставшего легендой, не как обобщенный образ ученого, организатора и общественного деятеля, а как личность. Вот несколько отрывков из воспоминаний соратников С. П. Королева из этой книги.

П. Цыбин: «Что в этом человеке меня поражало? Прежде всего исключительная сосредоточенность и воля в достижении поставленной цели. Чрезвычайная, я бы сказал, нетерпеливость при решении задач.

...Чего он не мог переносить вовсе — неправды и лести! Таких людей он называл «чего изволите?». Сергей Павлович этим людям не доверял и вообще никогда их близко к себе не подпускал. Человека, который правду ему говорил

даже в самые тяжелые минуты, он уважал.

Страшно не любил, если кто работал спустя рукава. И всегда говорил: «Думайте, думайте, советуйтесь, нельзя бездумно работать. Нам доверены огромные государственные средства. От нашей работы зависит авторитет нашей Родины на мировой арене».

А. Пронин: «Сергей Павлович был эмоциональным человеком. Он резко реагировал на ошибки, упущения. Давал волю своим чувствам. Когда он «пылил», лучше всего следовало помолчать. Однако в напряженных ситуациях, при подготовке ракет к пускам, особенно при различных крупных неполадках, Королев внешне оставался невозмутимым и спокойным. Не повышал голоса, неторопливо отдавал соответствующие указания, распоряжения. Исчезала нервозность, это все благотворно влияло на окружающих, и люди оперативно выполняли свое дело, проявляя инициативу и смекалку».

Р. Аппазов: «Часто удивляла и радовала способность Сергея Павловича среди множества важнейших дел выныкать вдруг во второстепенные хозяйственные дела. Будучи по натуре человеком заботливым, он прекрасно понимал, что для людей, работающих «не за страх, а за совесть», совсем не страшно создавать при любой возможности хотя бы небольшие комфортные условия. И люди это чувствовали и платили ему добром за добро.

Запыленные после многих недель работы на полигоне, в песках, обросшие, уставшие специалисты прилетают после окончания очередного этапа испытаний. Сергея Павловича ожидает машина. Не помню случая, чтобы он тут же сел в нее и уехал. Он обязательно поинте-

ресуется у своих помощников по хозяйственной части: на чем и как поедут люди по домам? Сколько автобусов, как отвезут почту, есть ли транспорт от смежных организаций для их людей? Как правило, одного-двух человек пригласит в свою машину, даст шоферу указание развезти их по домам».

В. Сулонин: «Мне в составе бригады из пяти человек было поручено срочно вылететь на космодром. Сергей Павлович пригласил нас к себе в кабинет и в простой, доходчивой форме объяснил цель нашей работы и необходимость ее скорейшего выполнения. Запомнились его слова: «Товарищи клегалышки, завершения вашей работы ждут на трассе полета тысячи людей. Сделать работу на час раньше — значит сберечь многие, многие тысячи рублей государственных средств». Эти слова как бы возвеличили труд рабочего и вместе с тем повышали чувство ответственности за порученное дело».

К. Юхтина: «Слышу, заведующая, оканчивая ему помощь, говорит:

— Зачем вы, Сергей Павлович, сами пришли? Медсестра не сообразила, позвали бы меня к телефону. Я ее отругала как следует. В следующий раз вызывайте меня. А с глазом у вас ничего страшного, небольшой ожог.

Сергей Павлович поблагодарил за помощь и говорит:

— Напрасно отругали сестру. А если бы подобное случилось с моим шофером или с другим рядовым работником? Мы все тут делаем одно дело, и ко всем с вашей стороны отношение должно быть одинаковым. Не надо ко мне приходить. Если буду на ногах, сам приду!»

Сборник значительно расширит наше представление о Сергее Павловиче Королеве. Думается, это документальное повествование заинтересует широкий круг читателей, станет одной из любимых книг нашей молодежи.

Г. ГЛАБАЯ.

* Академик С. П. Королев. Ученый. Инженер. Человек. Творческий портрет по воспоминаниям современников: Сб. статей. — М.: Наука, 1988. — 519 с. — 4 р. 20 к.



Ю. В. Кондратюк.

НАШ КАЛЕНДАРЬ

«ТЕМ, КТО БУДЕТ ЧИТАТЬ, ЧТОБЫ СТРОИТЬ»

Так Юрий Васильевич Кондратюк назвал рукопись, которая была опубликована в сборнике АН СССР «Пионеры ракетной техники». Автор разработал и обосновал основные принципы космического полета. Насколько глубоко он это сделал еще в 1919 году, свидетельствуют освещенные им проблемы. «Теоретическая формула ракеты», «Вывод формулы применительно к потенциалу силы земного тяготения», «Осложнение, внося-

мое ограниченной выносливостью человека и снаряда», «О способах повысить выносливость человеческого тела относительно значительных механических ускорений», «Форма снаряда для спуска при помощи атмосферы и управление при таком спуске», «Устройство снаряда. Управление и устойчивость» — вот названия ряда тем этого труда.

Кондратюк обосновал схему перелетов с использованием орбиты

искусственного спутника планеты как энергетически оптимальную. Именно здесь был сделан заметный вклад в разработку путей и способов достижения космическим аппаратом небесных тел Солнечной системы и последующего возвращения их на Землю. Не случайно американский журнал «Лайф» в 1969 году отмечал: «В то время, как он (имеется в виду Д. Хуберт, один из руководителей программы «Аполлон». — А. П.) наблюдал запуск «Аполлона-9», первый пилотируемый полет его дитя — лунной кабины, он думал о другом инженере... который примерно 50 лет назад рассчитал, что схема ЛОР (отделение посадочного аппарата от корабля-матки. — А. П.) является лучшим способом посадки на Луну...»

При жизни Юрия Васильевича вышла в свет (в 1929 г.) только одна его работа — «Завоевание межпланетных пространств», которую



КОЛУМБ ВСЕЛЕННОЙ

О первом космонавте планеты написано много книг, очерков, статей. И это закономерно. Юрий Гагарин стал героем нашего времени — времени, которое приобрело связанный с его именем космический отсчет.

В году 70-летия Великого Октября издательство «Молодая гвардия» выпустило в свет новую книгу* о Ю. А. Гагарине. Она вышла в основанной А. М. Горьким популярной серии «Жизнь замечательных людей». В книге много документов и свидетельств, которые интересны и дороги каждому из нас. И все-таки основное ее достоинство в том, что автору удалось воссоздать образ цельный, многогранный, живой, причем осмыслить его по-новому. То существо, это роман о краткой, но такой блистательной жизни первого космонавта планеты.

Непростую задачу поставил перед собой автор. Решить ее поглотило то обстоятельство, что он лично был знаком с Юрием Алексеевичем, присутствовал при многих стартах на Байконуре.

Примечательно, что герой и автор — ровесники. Даже биографии их в чем-то схожи. Видимо, поэтому в книге раскры-

Степанов В. А. Юрий Гагарин. — М.: Мол. гвардия, 1987. — 135 с., ил. — (Жизнь замечательных людей). — 1 р. 70 к.

ю помог подготовить к печати профессор В. Ветчинкин. «Предлагаемая книжка Ю. В. Кондратюка, — писал в предисловии редактор, — несомненно, представляет наиболее полное исследование о межпланетных путешествиях из всех писавшихся в русской и иностранной литературе до последнего времени». В частности, в ней он первым дал формулу, учитывающую влияние веса баков для горючего и окислителя на общий вес ракеты, и доказал, что ракета, не сбрасывающая во время движения своих баков, вылетит за пределы земного тяготения не может.

Позже, узнав о существовании на эту тему трудов К. Э. Циолковского, Кондратюк признал приоритет Константина Эдуардовича, но тут же уточнил свое философское реде: «Коснулся основного общего вопроса этой работы, совершенно не освещенного в первоначальном изложении, — вопроса об ожида-

ются черты не только первопроходца космоса, но через них — черты целого поколения, чье детство было опалено войной.

Читатель перелистывает страницы жизни большого труженика, целеустремленной личности, идет вслед за Гагариным по его жизни, иногда углубляясь в истоки, иногда опережая события. «По происхождению я рабоче-крестьянский», — говорил космонавт. Дед его по матери, Тимофей Матвеев, был путиловским рабочим. Другой дед, по отцовской линии, — статный, кудрявый, голубоглазый добрый молодец с мягкой русой бородкой, прозванный в народе Иваном Гагарой, был плотником. Молва о его мастерстве до сих пор ходит по смоленской земле. Унаследовал любовь к труду и его сын Алексей — отец будущего космонавта.

В деревне Клушино, что возле Гжатска, маленький Юра рос и набирался сил. Здесь семья пережила страшные годы фашистской оккупации. Четыре года — с сорок пятого по сорок девятого — прожил Гагарин в городе, раскинувшимся над рекой Гжатью. Сюда, на окраину, и перевез Алексей Иванович загода пронумерованные бревна клушинской избы. В бывшем Гжатске, ныне Гагарине, в одном из залов кра-

еих результатах для человечества от выхода его в межпланетное пространство...»

В возможности использовать космос для улучшения жизни на нашей планете, считал Кондратюк, следует видеть основное значение космонавтики. Конкретизируя проблему в соответствии с собственным воззрением, он в 30-е годы свои мечты и дальнейшую деятельность связывает с энергетикой.

В самом начале Великой Отечественной войны Юрий Васильевич Кондратюк добровольцем в составе дивизии народного ополчения Киевского района города Москвы ушел на фронт. 3 октября 1941 года в первом же своем бою он погиб. Оборвалась жизнь талантливого инженера, самобытного ученого, одного из пионеров отечественной космонавтики, которому 21 июня этого года исполнилось бы 90 лет.

А. ПОДГОРНЫЙ.



Ю. А. Гагарин и С. П. Королев.

Фото из архива автора

еведческого музея начертано изречение Петра I — основателя города: «Не мы, а внуки наши будут летать, как птицы». Вольно или невольно для Юрия эти слова оказались пророческими.

После войны на заводах и фабриках остро ощущалась нехватка квалифицированных рабочих. Комсомол позвал юношей и девушек в ремесленные училища. Уехал из Гжатска в подмосковные Люберцы в пятнадцатилетний Юрий Гагарин. Листая страницы книги, посвященные этому периоду его жизни, невольно задаешь себе вопрос: откуда столько упорства в юном пареньке? Мальчишка нашел в себе мужество оставить родительский кров и отправиться в самостоятельную жизнь. Нелегко ему приходилось. Учился в ремесленном и одновременно в школе рабочей молодежи. Затем поступил в Саратовский индустриальный техникум, стал заниматься в аэроклубе. Тогда Юрий понял, что его призвание — быть летчиком.

Автору удалось показать становление Гагарина как гражданина, воина. Окончив по первому разряду военное авиационное училище летчиков, молодой офицер поехал туда, где труднее: в Заполярье. Он много работал, сидя ночами над конспектами и книгами. И мечтал. В этом — фундамент его натуры. Ему везде было одинаково интересно.

Сергей Павлович Королев как-то высказал такую мысль: «В решительные минуты жизнь находит наилучшего исполнителя своих замыслов». Мечтал ли Юрий когда-нибудь о том, что выбор жизни падет на него? Много лет спустя после полета космонавт признался: «Да, мечтал. Но тут же гнал эти мысли: ведь в стране найдутся многие ты-

сячи людей, подготовленных лучше, чем я. Стоило ли думать о том, что совершенно нереально для меня, курсанта...» Нет, это не неверие в свои силы. Это скромность, украшавшая Юрия Алексеевича во все годы его жизни.

Гагарин хорошо понимал, что будущие космические исследования и испытания новых космических кораблей потребуют от космонавтов серьезной научной и инженерной подготовки. Он поступил в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского — старейшую кузницу авиационных кадров. Из-за занятости ему приходилось туго, но он не жаловался, а старался не отстать от товарищей по отряду космонавтов. Даже в заграничные командировки брал с собой конспекты, чтобы при малейшей возможности готовиться к экзаменам и зачетам. Преставляя неподготовленным перед преподавателями ему не позволяла совесть.

Академию Гагарин окончил с отличием, защитив интересный дипломный проект. Государственная комиссия предложила ему остаться в адъюнктуре при академии. Юрий Алексеевич благодарил за столь заманчивое предложение и отказался. Он мечтал о новых полетах...

«Он жил впереди своего века», — говорил Королев о Циолковском. То же можно сказать о Королеве с Гагариным. Значит, лететь на Байконур — это лететь к ним, всегда живым. А стартовать — это стартовать с ними вместе...» Таков эпилог книги Виктора Степанова. Она продолжает лучшие традиции советской героико-патриотической литературы.

В. РОДИКОВ,
кандидат технических наук.

★ ★ ★

Абсолютному большинству американцев, наивно полагающих, что политика — это дело политиков, а их дело — бизнес, надо сказать прямо, программа СОИ, провозглашенная в 1983 году президентом Рейганом, вначале понравилась, поскольку будто бы выдвигалась в защиту их интересов. Последние два десятилетия средства массовой информации США, не брезгуя ничем, нагнетали в стране атмосферу страха и недоверия. Средний американец, которого западная пресса так любит ставить в пример, просыпался и ложился спать с постоянной мыслью о «советской военной угрозе». И СОИ должна была якобы его защитить. Так, играя на страхе, военно-промышленный комплекс и администрация Белого дома пробивали дорогу к СОИ.

Известно, что начальный сценарий уничтожения советских баллистических ракет, оригинально оформленный американскими средствами массовой информации, был разработан «Фондом наследия» много лет назад. Тогда же начались и работы по созданию ядерного оружия третьего поколения в Ливерморской и Лос-Аламосской лабораториях. Именно директора этих лабораторий, как сообщает вашингтонский Центр оборонной

канские специалисты называют лазеры с накачкой от ядерного взрыва и ЭМИ-оружие.

Процесс взаимодействия лазерного излучения с поверхностью довольно сложен. Схематически он сводится к поглощению энергии в тонком приповерхностном слое. При этом в зависимости от теплопроводности облучаемого материала и длительности воздействия лазерного луча рассматривают два вида поражения. Если длительность импульса значительно превышает время прогрева, скажем, стенки ракеты, то произойдет ее прожог. В противном случае процесс характеризуется импульсным ударом.

Как в том, так и в другом случае американские специалисты в своих проектах за порог поражения принимают величины 20 кДж/см^2 . Сама по себе эта цифра мало что говорит большинству читателей и требует пояснения. Американские специалисты в своих расчетах исходят из того, что размер лазерного пятна должен быть одного порядка с точностью наведения, которая свою очередь зависит от размеров цели. Принимая диаметр последней ступени боевой ракеты равным одному метру, упомянутую величину они находят как отношение энергии, выдел-

ОРБИТАЛЬНЫЙ АРСЕНАЛ ПЕНТАГОНА

РЕКВИЗИТ ЯДЕРНОЙ СТРАТЕГИИ

А. НЕЛИХОВ,
кандидат технических наук

информации, убедили президента Картера в 1979 году не подписывать договор о всеобщем и полном запрещении ядерных испытаний, переговоры по которому между СССР, США и Великобританией подходили тогда к завершению. Они заставили его поверить в возможность преодоления технологического «плато» в развитии ядерного вооружения и создания оружия третьего поколения для пресловутой СОИ.

В 1983 году президент Рейган, бравировав космическим «щитом», назвал концепцию «гарантированного уничтожения», безусловно эксплуатируемую два десятилетия, величайшим злом. Американцы и на этот раз поверили ему. И может быть, они еще долго заблуждались бы, не подозревая об опасности намерений военно-промышленного комплекса США, не будь Рейкьявика. Переговоры со всей ясностью раскрыли не только наступательную, но и агрессивную сущность намерений военно-политического руководства США, ибо эффективной СОИ становится только тогда, когда сторона, имеющая ее, наносит удар первой. Какое же оружие лежит в ее основе?

Американские специалисты называют его ядерным оружием третьего поколения. Согласно их заявлениям, в отличие от своих предшественниц — атомной и водородной бомб, новое оружие является селективным. Используя какой-то один из четырех поражающих факторов ядерного взрыва, оно способно преобразовывать его энергию в иную форму. Это могут быть достаточно узкие направленные потоки проникающей радиации, электромагнитного излучения в различных частотных диапазонах, высокоэнергетических микрочастиц или плазмы. Прототипом подобного рода оружия считаются нейтронные боеприпасы, к которым относятся, в частности, принятые на вооружение американской армии артиллерийские снаряды калибра 203,2 мм и головные части ракет «Ланс». В них повышенный поток нейтронов направлен прежде всего на поражение людей и менее существенное воздействие оказывает на боевую технику и сооружения.

Наиболее типичными представителями нового оружия амери-

кующейся при взрыве 50-килограммового заряда тринитротолуола к поверхности пятна. Теперь, если учесть, что КПД лазеров, работающих на атомных и молекулярных переходах, в перспективе достигнет двух процентов, нетрудно найти мощность ядерного заряда лазера для идеальной среды.

Энергия, выделяемая при атомном взрыве, для запитки лазер таква, что он разрушается. Возникает вопрос: как же он работает? Вот тут-то американцы, от инженера до президента, и кичатся своей технологией, которая, надо сказать, воздействует на умы не посвященных в это дело людей. Лазерное устройство после взрыва ядерного заряда должно успеть запитаться определенным видом излучения и выстрелить в цель до разрушения. Такова идея преодоления технологического «плато». Странники СОИ выдают ее за «благо», которое исключает «зло», а пропаганда «гуманности» умышленно искажает сущность этого оружия.

Софизм Рейгана и его окружения не нов, и им не удастся скрыть всю агрессивную сущность программы СОИ. «Прием всех софистов во все времена: брать примеры, заведомо относящиеся к принципиально непохожим случаям», — говорил В. И. Ленин. Пример применения СОИ, пропагандируемый сторонниками военно-политического руководства США, и есть тот самый случай.

Среди широкого и интенсивного поиска технических решений, развернувшегося в США по созданию оружия направленной энергии, средства массовой информации выделяют рентгеновский лазер как наиболее перспективный, легкий и компактный. Первый ядерный взрыв, при котором на выходе было зарегистрировано когерентное рентгеновское излучение, Ливерморская лаборатория провела на полигоне в штате Невада в ноябре 1980 года. Согласно опубликованным данным, его яркость составила 10^{11} — 10^{13} Дж/стерадиан. С тех пор растет число испытаний в интересах создания новой техники. Их кодовые названия: «Коттедж», «Голстоун», «Гленкоу» и другие. Администрация Рейгана не скучится в выделении средств на эти цели. К 1988 году в США планируется создать боевой рентгеновский лазер с яркостью излучения 10^{16} Дж/стерадиан. Такая характеристика дает возможность судить о размерах этого устройства.

Дело в том, что для рентгеновских лучей невозможно исполь-

По материалам иностранной печати.

овать зеркальную оптику в целях усиления, формирования и фокусировки излучения. Этого в рентгеновских лазерах добиваются путем выбора формы активной среды, которая запечатывается в ядерного взрыва, а потом излучает жесткие рентгеновские лучи. Оказывается, расходимость этого пучка определяется отношением поперечных размеров излучателя к продольным, и наилучшей формой считается длинный тонкий цилиндрический стержень из меди, железа, цинка и других металлов.

Как показано в книге «Космическое оружие: дилемма безопасности» (издательство «Мир», 1986 г.), указанная яркость может быть достигнута при мощности ядерного взрыва 50 кт, длине стержней 10 м, диаметре 0,1 мм и потребном их количестве порядка 100 тысяч. Это значит, что размеры лазера близки к размерам станции типа «Салют» или «Мир». Его корпус представляет собой цилиндр диаметром 4 м, по образующим которого смонтировано 100 тысяч десятиметровых стержней, а на его оси расположен ядерный заряд. Лазер должен быть снабжен системой пуска, наведения и двигательной установкой (см. рисунок).

Следует заметить, что для рентгеновского лазера существует вполне определенная зависимость между мощностью ядерного заряда, активной массой и числом стержней, их длиной и диаметром. Например, уменьшение длины стержня на порядок требует увеличения мощности ядерного взрыва в десять раз, о не изменит числа стержней для данной активной массы.

Рентгеновский лазер эффективен только в безвоздушном пространстве, даже на высоте 100 км остаточные следы атмосферы значительно ослабляют рентгеновское излучение.

Под воздействием энергии рентгеновского излучения происходит мгновенное испарение поверхностного слоя корпуса ракеты или спутника, что приводит к возникновению сильной ударной волны. Она и вызывает их механическое разрушение. По сведениям, опубликованным в американской печати, каждый из рентгеновских лазеров первого поколения обеспечит поражение одного осмического объекта. Лазеры второго поколения будут обладать большими возможностями.

В 1984 году, по сообщению журнала «Фьюжн», к работе по созданию гамма-лазера с накачкой от ядерного взрыва приступила Лос-Аламосская лаборатория. Как считают американские специалисты, он будет иметь преимущества перед рентгеновским тем, что его излучение способно легко и без отклонений проникать сквозь атмосферу. При этом к числу достоинств относят и возможность его «настройки» на волну, при которой излучение будет интенсивно поглощаться головной частью ракеты и выводить ее заряды из строя.

В настоящее время специалисты этой лаборатории ведут поиск способов накачки активной среды для создания когерентного гамма-излучения. Рассматривается, в частности, вариант двухступенчатой накачки. Сначала ядра атомов активной среды переводятся в возбужденное состояние под действием длительного нейтронного облучения, а затем с помощью ядерного взрыва им сообщается импульс, необходимый для получения требуемого гамма-излучения. Называются и сроки демонстрации идеи такого лазера — несколько лет.

При взрыве в 1962 году водородной бомбы над атоллom Джонстон в Тихом океане произошло «загадочное» явление. За тысячи километров от места взрыва на Гавайских островах вдруг нарушилась радиосвязь, а несколько американских спутников прекратили активное существование. Впрочем, эта загадка скоро была разгадана. Оказывается, воздействие образующихся при ядерном взрыве гамма-лучей на молекулы воздуха приводит к возникновению так называемых комптоновских электронов, которые, «накручиваясь» на силовые линии магнитного поля Земли, формируют электромагнитное поле. Его мощность зависит от величины ядерного заряда. А поскольку весь процесс протекает практически мгновенно (достаточно сказать, что он опережает прохождение фронта ядерного взрыва), то всякий раз появляется мощный электромагнитный импульс (ЭМИ).

Другой механизм ЭМИ связан с рентгеновским излучением ядерного взрыва, которое, ионизируя атмосферу, импульсно воздействует на структуру геомагнитного поля, в свою очередь служащего генератором электромагнитного импульса. Такой импульс практически безопасен для человека, но разрушительно действует на современное электронное оборудование, лишенное специальных средств защиты. Под действием электромагнитной волны на корпус облучаемого объекта наводятся сильные токи, которые, проникая внутрь, создают там пиковые нагрузки.

Для создания ЭМИ-оружия американские специалисты ведут поиск устройства, способного направить пучок гамма-квантов от ядерного взрыва в нужном направлении. Среди других перспективных технологий журнал «Сайенс» называет генераторы ЭМИ, так называемые гироконы. Такое оружие рассматривается военно-политическим руководством как эффективное средство разрушения систем управления и связи на Земле, в воздухе и кос-

Работы по созданию ядерного оружия третьего поколения, осуществляемые в США, оказывают негативное влияние на оздоровление международной обстановки. Они стали тормозом и на переговорах в Рейкьявике. Но Рейкьявик, как и советский мораторий на ядерные испытания, похоронил миф о «советской военной угрозе».

Сегодня, когда большинство людей планеты ясно осознали опасность СОИ, растет и число американцев, не согласных с намерениями военно-политического руководства страны. Проведенный в США опрос населения показал, что две трети опрошенных считают СОИ ненужной, а 80 процентов не верят в ее эффективность. «Союз обеспокоенных ученых» собрал 3700 подписей под воззванием, призывающим правительство прекратить работы по СОИ. Это воззвание подписали 15 лауреатов Нобелевской премии. В августе прошлого года ушел из Ливерморской лаборатории идеолог и основатель работ по рентгеновскому лазеру доктор физики Питер Хагелстайн, осознавший намерения своего руководства.

Быть или не быть ядерному оружию третьего поколения? Сползет ли мир к ядерной катастрофе? Эти вопросы решаются сегодня, и еще не поздно остановить зловещую программу всеобщего уничтожения. Об этом со всей ясностью заявил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев в своей речи на международном форуме в Москве «За безъядерный мир, за

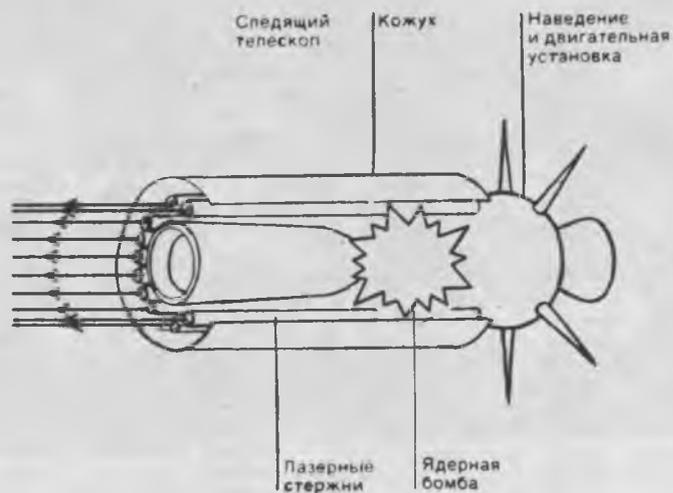


Схема рентгеновского лазера.

гуманизм международных отношений»: «Сейчас на атмосферное пространство над национальной территорией распространяется суверенитет данного государства. И оно обладает неоспоримым правом защищать его от вторжения. Но из космоса, куда теперь хотят вывести оружие, будет исходить гораздо большая опасность. Такие намерения — это попытка создать новый инструмент шантажа в отношении независимых государств. Поэтому не пора ли в международно-правовом плане поставить вопрос о запрете «гонять» в космосе оружие над головами людей других стран?»

Вместе с тем в условиях постоянного нагнетания со стороны США военного психоза Советский Союз, руководствуясь интересами своей и своих союзников безопасности, был вынужден прекратить действие одностороннего моратория, длившегося более полутора лет, и произвести взрывы ядерных устройств. При этом, как заявил на брифинге для советских и иностранных корреспондентов 26 февраля в пресс-центре МИД СССР представитель Министерства обороны СССР генерал-майор Г. Батенин, наша страна не намерена копировать ядерную программу США. Советский Союз при своих испытаниях, сказал он, будет исходить исключительно из необходимости фундаментальных исследований, решения народнохозяйственных задач, проверки техники, вооружений на стойкость к поражающим факторам ядерного взрыва, в том числе на стойкость против тех средств, которые разрабатываются по планам американской программы СОИ, отработки зарядов для поддержания стратегического паритета с США по ядерным вооружениям.

Наше принципиальное отношение к задаче прекращения ядерных испытаний остается прежним. Мы, как и раньше, рассматриваем ее решение в качестве первоочередной меры на пути к свертыванию ядерных вооружений, их последующей полной ликвидации и будем поддерживать усилия всех государств, идущих в этом направлении.

ОСТОРОЖНО: ГРИБОК!

Наступило лето. А с ним пришло и время наиболее частых обострений одного из самых распространенных кожных заболеваний — микозов стоп. Летняя пора считается опасной и с точки зрения заражения этой болезнью. Больные, с которыми беседовал наш корреспондент, сравнивают себя с курильщиками. Как и те, они легкомысленно отнеслись к заболеванию на начальном этапе, а теперь через 10—15 лет расплачиваются длительным, в 4—6 месяцев, лечением. А это ведет не только к временной нетрудоспособности, но и к снижению боеготовности.

Что это за болезнь? Как она протекает? Почему растет число заболевших ею людей и можно ли предостеречься от заражения микозами стоп? На эти и другие вопросы отвечает начальник кожного отделения Главного военного клинического госпиталя имени академика Н. Н. Бурденко заслуженный врач РСФСР, доктор медицинских наук полковник медицинской службы Ю. Ашмарин.

— Юрий Яковлевич, откуда появилась болезнь — микозы стоп, каковы ее истоки и пути распространения?

— В нашей стране заметное увеличение числа заболевших микозами стоп началось после второй мировой войны. Объясняется это прежде всего завозом из стран Востока и Западной Европы красного трихофитона — одного из наиболее распространенных ныне видов грибка. Как ни парадоксально, росту заболеваемости микозами стоп способствовали и лучшие социальные условия. В последние десятилетия построены тысячи стадионов, спортивных залов, бассейнов, саун. Они вместе с общественными банями и душевыми стали одним из основных мест передачи инфекции. Военнослужащие, кроме того, могут передать и получить инфекцию при ношении обезличенной обуви.

Дело в том, что человек, больной микозами стоп, оставляет чешуйки кожи, содержащие элементы грибка. Попав на окружающие больного предметы (деревянные решетки и резиновые коврики в банях, обувь, портянки, носки, белье, ножницы для подстригания ногтей, таз для мытья ног, мочалку), грибки не только на них живут, но и размножаются.

Грибки обладают чрезвычайно высокой жизнеспособностью, устойчивостью к воздействию различных физико-химических факторов. Установлено, что они могут годами сохраняться в подсохших чешуйках, месяцами переносить замораживание. Насколько они неприхотливы, можно судить по тому, что грибки способны размножаться на таких бедных органическими веществами «почвах», как кусочки подошв и стелек обуви.

Как видите, путей передачи инфекции предостаточно. Если к этому добавить слабое санитарное просвещение и плохую работу эпидемиологической службы, особенно в городских

банях, то становится понятным, почему эта болезнь приобрела весьма значительное распространение. К тому же, как показывает опрос больных, вследствие недостаточной медицинской грамотности многие легкомысленно отнеслись к первым признакам заболевания, недооценили его тяжести. А чем больше запущена болезнь, тем труднее с ней бороться. На ее лечение требуются месяцы, а иногда и годы, лечение сопряжено с приемом специальных антибиотиков, что само по себе уже не безразлично для любого организма.

— Каковы признаки грибкового заболевания, его особенности? Как оно протекает и влияет ли на боеготовность войск?

— Различают два вида грибковых заболеваний кожи и ногтей: эпидермофитию и руброфитию. Оба заболевания можно считать в первую очередь следствием недостаточного внимания к гигиене ног. Повышенная потливость и влажность стоп, потертости, трещины, царапины, общее ослабление организма, нервные расстройства — нередко предшествуют этой болезни.

Эпидермофития стоп обычно возникает через 10—12 дней после заражения и характеризуется появлением в межпальцевых складках стоп зуда, шелушения, опрелости, трещин или высыпанием на коже подошв и боковых поверхностей стоп плотных пузырьков, наполненных светлой жидкостью. Пузырьки или подсыхают, образуя корочки, или вскрываются. В последнем случае очаги поражения постепенно увеличиваются с высыпанием по периферии свежих пузырьков. В дальнейшем красные пятна, пузырьки и узелки могут возникнуть также на коже кистей, бедренно-молочных складках и других участках тела.

В некоторых случаях болезнь

протекает незаметно, стерто и не привлекает внимания, не вызывает опасений за здоровье, поэтому заболевший не обращается к врачу за помощью. А бывает и так: не доведя лечение до конца, больной человек становится носителем инфекции. При эпидермофитии стоп примерно у 20—30 процентов больных поражаются ногти первого и пятого пальцев. В процессе заболевания, которое начинается со свободного края, ноготь утолщается, желтеет, легко крошится и ломается.

Другую разновидность грибковых заболеваний называют руброфитией, или рубромикозом. Излюбленное место локализации грибка в этом случае — ногти. Их поражение носит характер, аналогичный рассмотренному, с той лишь разницей, что страдают не только крайние, а, как правило, все десять ногтей на пальцах ног. Нередко инфекция переходит и на руки. Тогда болезнь видна, как говорится, невооруженным глазом. Такой больной старается спрятать руки, избегает рукопожатий.

Что касается влияния грибковых заболеваний на боеготовность войск, то приведу лишь один небольшой, но очень наглядный пример. В 1969 году в США был опубликован отчет инспекционной комиссии, проверившей американские войска во Вьетнаме и Таиланде. Авторы отчета указали, что вследствие высокой заболеваемости дерматомикозами боевая мощь войск снизилась вдвое. Так, в одной из пехотных дивизий, дислоцированной в районе дельты реки Меконг, 77 процентов военнослужащих из-за микозов не могли нести службу в строю и подлежали госпитализации. Такое же распространение эти заболевания получили в военных частях США во Вьетнаме. Грибковые инфекции, по мнению инспекционной комиссии, превратились в «большую военную проблему».

— Юрий Яковлевич, так ли уж трудно предостеречься от грибковых заболеваний?

— Вопрос совершенно правильный. Предостеречься от этой болезни намного проще, чем ее лечить. Исключительно большое значение в борьбе с микозами стоп, на мой взгляд, имеет профилактика заболеваний. Узкие специалисты — дерматологи никогда не решат этой проблемы. Все наши усилия останутся тщетными, если на смену единицам санитованных больных будут проходить десятки и сотни вновь заболевших. А каковы трудовые и экономические ущербы, наносимые государству в связи с лечением грибковых болезней!

Самый простой и дешевый путь предупреждения заболеваний микозами стоп заключается в проведении комплексной профилактики, направленной на раннее выявление источников инфекции, ликвидацию путей ее распространения и устранение причин, предрасполагающих к заражению. Важнейшим элементом профилактической медицины является, как известно, санитарное просвещение. Нужны более совершенные формы этой работы. Ее надо прилизать к тем местам, где чаще всего происходит передача инфекции. Пропаганда должна быть конкретной и предметной. Достаточно, скажем, командиру напомнить личному составу в нескольких словах о мерах предосторожности, например, перед помыть в бане, и люди станут более осмотрительными. Эту же роль может выполнить красочный плакат. Самый надежный способ избежать грибковых заболеваний — соблюдение рекомендованных гигиенических правил. В чем же они заключаются?

Кожа стоп должна быть всегда чистой и сухой. Ежедневное мытье ног не только предохраняет от заболевания, но и помогает закаливанию всего организма. Грязные носки и портянки способствуют развитию грибка. Не следует забывать регулярно подстригать ногти. В бане, душевой, бассейне, спортивном зале нужно пользоваться банными (пляжными) тапочками. Ходение в этих местах босиком чревато грибковыми заболеваниями. Ванну перед купанием, тазик для мытья ног следует вымыть горячей водой с мылом и содой. После бани, душа и других водных процедур, когда ноги уже досуха вытерты, полезно протереть кожу стоп какой-либо дезинфицирующей жидкостью — одеколоном, столовым уксусом.

При первых признаках заболевания следует непременно обратиться к врачу.

Беседу записал полковник В. ГОРЬКОВ.

Читатель журнала К. Александров из Тулы, М. Шаветкина из Москвы и другие прислали расспросить об последнем дельтине планет с радиально-космическими аппаратами. Выясним на просьбу.

Внешние планеты

Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА.

Юпитер и Сатурн. Планеты Солнечной системы делятся на две большие группы — внутренние (группы Земли) и внешние (гиганты). Если первые исследуются с помощью космической техники, можно сказать, регулярно, то последние — эпизодически. Тем не менее они привели к открытию нового класса небесных тел. Это очень многочисленные ледяные спутники планет-гигантов. Сегодня мы больше знакомы и с физикой самих гигантов, представления о которых раньше были очень примитивными.

В настоящей статье обобщены результаты космических исследований, полученные в 1979—1986 годах с помощью аппаратов «Вояджер». Ныне готовится еще несколько проектов исследований внешних планет. Один из них — аппарат «Галилей» — должен стать спутником Юпитера. Другой — международный проект «Кассини» — предназначается для исследования Сатурна и его спутника Титана.

Размеры планет-гигантов (Юпитера, Сатурна, Урана и Нептуна) так велики, что 99,5 процента всей массы планетной системы приходится на их долю. Уран и Нептун называют иногда «далекими гигантами». Юпитер ближе к Земле, чем другие гиганты, но и он даже при наибольшем сближении с нашей планетой

находится от нее на расстоянии в 4,2 раза дальше, чем Солнце. Юпитер и Сатурн — самые большие планеты Солнечной системы. Масса Юпитера в 318, Сатурна в 95 раз больше земной, а их средняя плотность близка к плотности воды.

Низкая плотность указывает на то, что основным материалом, из которого состоят планеты-гиганты, могут быть только легкие газы — водород и гелий. Есть и более тяжелые примеси, образующие ядро планеты, но они составляют относительно малую часть, хотя по абсолютной величине их масса все-таки превышает массу Земли (для каждой из четырех планет). Это аммиак, метан, ацетилен, этан, фосфин, гидрид германия, водяной пар и другие газообразные. В тропосфере Юпитера на уровне 1—10 бар располагается слой облаков из ледяных частиц аммиака, сульфида аммония, обычного инея, снега и капель воды. Температура внешней части облачного покрова Юпитера около 130 К. Еще ниже она у Сатурна, Урана и Нептуна. Это связано с крайней удаленностью планет-гигантов от нашего светила. Солнечная энергия, поглощаемая, например, огромным диском Сатурна, вдвое меньше той, что имеет маленькая Земля. На Нептуне из-за его удаленности в 900 раз

темнее, чем на Земле. Соответственно низка температура внешних облачных слоев.

Облачные системы Юпитера и Сатурна образуют сходные по природе с земными пассатами широтные пояса и составляют целую систему темных и светлых полос — «поясов» и «зон». Вся система находится в быстром движении. Скорость экваториальных атмосферных течений достигает 100 м/с на Юпитере и до 500 м/с на Сатурне. Есть предположение, что динамика их атмосферы построена по принципу вложенных друг в друга вращающихся цилиндров. «Срезы» цилиндров выходят на поверхность в Северном и Южном полушариях. Если эта гипотеза верна, атмосфера Сатурна уходит в глубь планеты чуть ли не на полрадиуса.

Вот почему в атмосфере этих планет подолгу живут вихри немислимых размеров. Самое известное такое образование — Большое Красное пятно на Юпитере, в 2,2 раза превышающее по диаметру нашу планету. Астрономы наблюдают этот вихрь уже около 300 лет, но лишь теперь его природа стала проясняться. Это гигантский смерч, который завершает один оборот за 6 суток.

Атмосферы планет-гигантов в каком-то смысле бездонны, по крайней мере у

Л. КСАНФОМАЛИТИ,
доктор физико-математических наук

Юпитера и Сатурна. Поверхности в земном смысле у них нет. Дело в том, что водород, который может быть жидкостью при температурах не выше 33 К, находится там в сверхкритическом (газообразном) состоянии. Уже на глубине 1000 км давление настолько велико, что образуется своеобразный газожидкий океан, уходящий вглубь на расстояние более 13 000 км. А на глубине, где давление достигает миллиона бар, происходит новое превращение: разрушаются электронные оболочки атомов и вещество резко меняет свои свойства — водород становится металлом. В самом центре находится весьма плотный металлосиликатный шар диаметром вдвое больше Земли. Этот шар (внутреннее ядро) может включать так называемые льды аммиака, метана, воды. Такое строение подтверждают наблюдения за движением космических аппаратов в гравитационном поле планет-гигантов, которые имеют математически идеальную фигуру вращающегося жидкого тела с сильной концентрацией массы в центре. Давление и температура в центре Юпитера достигают 80 млн. бар и 25 000 К соответственно.

Все планеты-гиганты излучают в 2—2,5 раза больше тепла, чем получают от Солнца. Исключением является Уран: он излучает столько же, сколько получает. Еще недавно считалось, что собственное тепло выделяется благодаря очень медленному, на миллиметры в год, сжатую планет. Но последние исследования показали, что это не так. По-видимому, источники тепла у каждой из планет-гигантов разные. Так, огромная масса Юпитера более или менее близка к тому пределу, когда тело становится звездой. Будь Юпитер еще в десять раз массивнее, в нашей системе было бы два солнца, большое и маленькое. До термоядерных реакций Юпитер не дотянул, но в пору формирования он излучал очень много энергии и, вероятно, светился. Тому есть даже физическое свидетельство: сторона спутника Ганимеда, которая вечно обращена к Юпитеру (как наша Луна к Земле), порядочно оплавлена. За прошедшие с тех пор миллиарды лет Юпитер основательно остыл, но заметное количество тепла все еще излучает.

У Сатурна, вероятнее всего, происходят фазовые переходы водорода, сопровождающиеся погружением больших масс гелия в глубину планеты, в результате чего освобождается значительная энергия. В пользу этой гипотезы говорит содержание гелия в его атмосфере. Юпитер же пока излучает реликтовое тепло, а когда достаточно остынет, включится тот источник, который использует и Сатурн.

Все планеты-гиганты быстро вращаются, что приводит к заметной их сплюснутости. Ось вращения Юпитера практически перпендикулярна к плоскости орбиты, а Сатурна — наклонена к нормали на 29° (как и плоскость колец к орбите). Период вращения планеты приблизительно определяется по движению видимых деталей облачного покрова. При изучении Юпитера с такими измерениями легко справляется наземная астрономия. А как быть с Сатурном,

которые покрыт аэрозольной дымкой? Здесь ученых выручила космическая техника. Дело в том, что если планета имеет магнитное поле, то скорость ее вращения можно определить по периодичности всплесков радиосуммов. Так удалось найти точный период: 9 ч 55,5 мин для Юпитера, 10 ч 39,4 мин для Сатурна и 17 ч 14,5 мин для Урана.

Электрические и магнитные явления в магнитосферах планет-гигантов очень интенсивны. Движения в жидкой, вероятно водородно-металлической, оболочке образуют сильные магнитные поля. У Юпитера она расположена относительно близко к поверхности, и магнитное поле имеет сложный восьмиполосный характер, хотя на больших расстояниях от планеты проявляется в основном дипольная составляющая, как и у Земли, но обратная ей по знаку. Внутренняя часть магнитосферы Юпитера напоминает стократно увеличенные земные радиационные пояса, а внешний «хвост» магнитосферы тянется почти до орбиты Сатурна. Радиационные пояса Юпитера представляют колоссальную опасность не только для полетов космонавтов, но и даже для электронной аппаратуры космических аппаратов в процессе их кратковременного сближения с планетой.

Интересна магнитосфера Сатурна, кольца которого полностью очищают ее внутреннюю часть от заряженных частиц. Напряженность поля на уровне облаков этой планеты почти такая же, как на Земле.

Кольца и спутники. Юпитер, Сатурн и Уран имеют кольца. Не исключено, что существуют они и у Нептуна. Наиболее развита система колец Сатурна, которые содержат бесчисленное множество отдельных элементов — от крупных глыб до мельчайших пылевых частиц, обращающихся вокруг планеты по своим орбитам. Динамика полета отдельного крупного элемента зависит главным образом от сил тяготения и столкновений с себе подобными, а мелких (пылевых) частиц — еще и от электромагнитных эффектов.

Кольца Сатурна подвержены действию резонансов от крупных спутников, гравитационным ограничениям от «сторожевых» спутников (механизм фактически тот же) и распространяющимся спиральным волнам плотности. Удивительно мала толщина колец: менее 200 м и даже от 20 до 50 м. Если представить кольца Сатурна листом бумаги толщиной 0,1 мм, то диаметр такой модели составит 300 м. «Призрачное» кольцо Юпитера состоит из мельчайших пылевых частиц. Увидеть его можно только с космического аппарата. Вещества в нем так мало, что оно в тысячи раз прозрачнее оконного стекла. К кольцам Урана мы обратимся немного позже, а сейчас познакомимся с лунами Юпитера и Сатурна.

В Солнечной системе ныне известно 54 естественных спутника планет. У Юпитера их 16, Сатурна — 17, Урана — 15. Это небесные тела особого класса, состоящие главным образом из льда.

Четыре крупнейших спутника Юпитера относятся к самым большим. Их называют галилеевыми (по имени Галилея, открывшего их с помощью изобретенной

им зрительной трубы). Самый крупный — Ганимед. Его диаметр даже превышает диаметр планеты Меркурий. Подобно Луне, он имеет «морское» и «материковое» полушария. В ряде районов Ганимеда присутствует странный, ни на что не похожий рельеф из чередующихся субпараллельных гряд и долин. Кора этого спутника ледяная и очень древняя.

Поверхность Европы — другого галилеева спутника (по размеру он немного меньше нашей Луны) — значительно моложе. Она также представляет собой ледяную кору, но очень гладкую. Наибольшие высоты здесь не превышают 50 м. На Европе развита система трещин, по-видимому, заполнялась цветным раствором, который также застыл. Имеются основания предполагать, что в глубине, под ледяной корой толщиной 5—10 км, находится целый океан воды. Вполне возможно, что он поддерживается в жидком виде благодаря приливному рассеянию энергии от других спутников.

Но особенно велико рассеяние приливной энергии в недрах спутника Ио, главным образом под действием притяжения Европы. Очаги непрекращающейся вулканической деятельности на Ио выбрасывают серу, ее соединения и другие элементы. Их отложения образуют очень молодую поверхность этого спутника Юпитера.

Явления той же, по-видимому, природы обнаружены и в системе спутников Сатурна. Небольшой спутник Энцелад диаметром всего 500 км тоже несет на своей очень холодной поверхности следы какой-то активности. Вероятнее всего, это «извержения» магмы, состоящей из водно-аммиачных растворов, которые также были вызваны приливыми взаимодействиями в системе Сатурна. Однако современное положение орбиты Энцелада как будто исключает такие взаимодействия в нынешнюю эпоху.

Спутники Сатурна в большинстве обладают очень светлой и очень холодной (около 80 К) поверхностью с альбедо до 100 процентов. Таков спутник Диона диаметром 1120 км. Это типичное ледяное тело со следами бесчисленных метеоритных ударов. Но и здесь имеются образования, указывающие на какую-то активность в очень далекие времена. Возможно, «долины» на поверхности Дионы связаны с застыванием ее ледяных недр.

Спутник Сатурна Титан, по размерам почти равный Ганимеду, единственный в своем роде: он обладает атмосферой. Это привлекает к нему внимание многих исследователей. Его атмосфера примерно на 80 процентов состоит из азота. Вероятно, включает она аргон и метан. Обнаружено в ней и много органических молекул. Химические процессы в атмосфере этого спутника несколько напоминают процессы в ранней атмосфере Земли. Поэтому до начала исследований Титана высказывались даже предположения, что можно было бы подумать о поисках жизни на Титане. Но очень низкие температуры, зафиксированные на нем, охладили энтузиазм исследователей в прямом и переносном смысле.

[Окончание следует]



НА ЗАЩИТЕ ЗАПОЛЯРЬЯ

В эскадрилью «Комсомолец Заполярья» летный состав подбирался по двум критериям: молодость и опыт. Молодые силы постоянно пополняли ее. Костяк эскадрильи группировался вокруг наиболее зрелого летчика старшего лейтенанта Алексея Хлобыстова, уже известного в полку смелого и вдумчивого воздушного бойца. Среди молодых летчиков не было еще Героев Советского Союза, да и орденосцы встречались редко. В 1941—1942 годах они были почти все двадцатилетними лейтенантами. Слава и награды нашли их позже...

Так начинается одна из глав вышедшей из печати книги* о боевом вкладе в победу над ненавистным врагом личного состава 147-го (в дальнейшем 20-го гвардейского) истребительного авиационного полка, в составе которого действовала эскадрилья «Комсомолец Заполярья». Примечательна история этой эскадрильи, созданной в первый период войны на средства, собранные комсомольцами Заполярья. Вместе с полком подразделение прошло славный боевой путь.

Лично зная многих летчиков эскадрильи, в том числе Г. Громова, А. Хлобыстова, ставших впоследствии Героями Советского Союза, автор правдиво описывает их подвиги, тепло рассказывает о жизни и боевой деятельности других авиаторов подразделения и полка. В книге нет вымышленных действующих лиц или надуманных ситуаций. Все события и факты подлинные.

С первых страниц повествования автор подчеркивает, что в те тяжелые дни Мурманск стал прифронтовым городом. А это значит — непрерывные налеты врага, бомбежки и обстрелы. Однако надо было жить, трудиться и отстаивать родную землю. Железнодорожники водили поезда с боеприпасами и другими грузами, хотя нередко на них сыпались фашистские бомбы; мурманчане, несмотря на разрушения и пожары, принимали и обрабатывали караваны судов, приходивших сюда, в незамерзающий порт.

Мурманский комсомол, по чьей инициативе была создана эскадрилья, постоянно интересовался, как она сражается с врагом. Автор описывает одно из заседаний бюро обкома ВЛКСМ, на котором комэск гвардии майор Г. Громов доложил о вкладе подчиненных в победу над вра-

гом. А вклад был весомым. За восемь месяцев, прошедших со времени получения эскадрильей почетного наименования, ее летчики участвовали во многих боях и сбili десятки самолетов противника.

Решение Мурманского обкома комсомола, доведенное до каждого воина эскадрильи, вдохновило людей на новые боевые подвиги. Все понимали, что молодежь Заполярья ждет от них новых побед в сражениях с врагом. В публикации подчеркнuto, что за годы войны летчики эскадрильи совершили свыше 4000 боевых вылетов, сбили 83 самолета противника, уничтожили на земле сотни вражеских солдат и офицеров, десятки автомашин и другой военной техники. Как бы подытоживая эти победы, автор приводит выдержку из газеты «Правда» от 6 декабря 1944 года: «Героическая защита Заполярья войдет в историю нашего народа как одна из самых ярких, самых запоминающихся страниц. Здесь враг был остановлен осенью 1941 года. Здесь находился участок, где врагу в течение всей войны не удалось перешагнуть линию нашей государственной границы».

Тепло рассказано в повести о фронтовых делах Героев Советского Союза А. Хлобыстова, Г. Громова, П. Кутахова, который в последние годы Великой Отечественной войны командовал 20-м гвардейским истребительным авиационным полком, не раз водил в бой летчиков эскадрильи «Комсомолец Заполярья», а позже, с 1969 по 1985 год, был главнокомандующим Военно-Воздушными Силами.

Со страниц повести перед читателем встают яркие образы Героев Советского Союза А. Позднякова, И. Бочкова и других летчиков. Рассказывает автор и о техниках, оружейниках, воинах обслуживающих подразделений, чуть ли не наполовину состоящих из девушек. У них были поистине золотые руки, неистощимое терпение, завидные стойкость и мужество.

Вскрывая истоки побед авиаторов эскадрильи, автор серьезное внимание уделяет организации их учебы во фронтовых условиях. В освоении боевой техники и тактики им помогали технические конференции и систематические разборы полетов. Молодежь часто встречалась с теми летчиками и штурманами полка, которые уже имели большой фронтовой опыт. Успешным боевым действиям гвардейцев была подчинена конкретная и действенная партийно-политическая работа. Собрания, лекции, доклады, беседы, концерты-экспромты поднимали дух воинов, вооду-

шевляли их на образцовое выполнение боевых заданий.

Как показано в книге, фронтовая дружба самая крепкая. Демобилизовавшись и разъехавшись по всей стране, сослуживцы по эскадрилье «Комсомолец Заполярья» не потеряли друг друга из виду.

Со многими ветеранами эскадрильи установила переписку ленинградка, бывшая оружейница А. Шамаева. Она решила собрать фотографии участников боев на Севере — фронтовые и послевоенные. Теперь ленинградцы — ветераны полка имеют отличный альбом фотографий почти всех, кто служил в комсомольской эскадрилье. Участники боев на Севере помогли оформить стенд, посвященный подразделению «Комсомолец Заполярья», в открытом в одном из ленинградских профессионально-технических училищ музее 20-го гвардейского истребительного авиационного Краснознаменного полка, в состав которого входила эскадрилья.

Немало материалов о заполярных летчиках времен Великой Отечественной войны собрано и в музее школы Килп-Ярви, ученики которой составили полный список летчиков, участвовавших в битвах с врагом в северном небе. Они взяли шефство над местами захоронения тех, кто пал в бою. Ведут переписку с ветеранами полка и эскадрильи.

Ветераны эскадрильи — частые гости в школах и на предприятиях. Такие волнующие встречи надолго остаются в памяти.

В заключительной главе говорится о том, что эскадрилья «Комсомолец Заполярья» и сегодня в боевом строю. Ее воины постоянно совершенствуют воздушную, огневую, тактическую и техническую подготовку, множат ряды отличников учебы, высококлассных специалистов. Широкий размах здесь получило социалистическое соревнование за отличный итог каждой летной смены, каждого летно-тактического учения.

Автор подчеркивает, что коллектив продолжает поддерживать тесные связи с шефами — комсомольцами Заполярья.

В авиагарнизон регулярно приезжают делегации из Мурманска. Комсомольцы знакомятся с жизнью и бытом, учебой и досугом гвардейцев-авиаторов, продолжают славные боевые традиции защитников советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны.

Книга «В небе Севера», несомненно, вызовет интерес у авиационного читателя.

*Бескорвайный А. И. В небе Севера. М.: ДОСААФ, 1986. — 127 с. — 35 к.

СОДЕРЖАНИЕ:

| | |
|---|----|
| Белоножко П. Дисциплина руководства полетами и управления воздушным движением | 1 |
| Кузьменко И. Умело руководить боем | 4 |
| Раевский Г. Случай редкий, но опасный | 5 |
| Старунов Н. На стоянке после летной смены | 7 |
| Манеев В. Идеологическая работа: время перестройки | 8 |
| Друговейко Г. Восхождение к профессии | 10 |
| Бессчетнов Е. Ступени мужества | 12 |
| Шныпкин Г. На горном «аэродроме» | 14 |
| Заводченков А. Опасные конкурентивные явления | 16 |
| Головешкин В. Боец-интернационалист | 17 |
| Жилин А. О спорном — бесспорно | 18 |
| Папчинский А. Летчик. Педагог. Ученый | 20 |
| Давтян С. Воздушный поединок | 21 |
| Владимиров М. Соблюдать технологическую дисциплину | 22 |
| Бережнов Е., Моцар С. Право на полет | — |
| Боевым традициям верны | 24 |
| Долгишев В. Победа, доступная каждому | 26 |
| Мельник С., Шакула А., Семенов А. В длительном полете | 28 |
| Лукашов А. Ветер в лицо | 29 |
| Дмитриченко А. Над тремя полюсами | 30 |
| Карпенко П., Кузьмин Ю. Регламентам — высокое качество | 32 |
| Баранов И. Помогает объективный контроль | 33 |
| Зенин С. Через прорезь прицела | 34 |
| Смирнов С. Воениздат — авиационному читателю | 36 |
| Майоров В. От прогнозирования — к профилантизму | 37 |
| Рождено творчеством | 38 |
| Отчины верные сыны | 40 |
| Подгорный А. «Тем, кто будет читать, чтобы строить» | — |
| Нелихов А. Реквизит ядерной стратегии | 42 |
| Горьков В. Осторожно: грибок! | 44 |
| Ксанфомалити Л. Внешние планеты | 45 |

На обложке:

На 1-й стр. — Курсом на полигон. Фото А. Семеляка.

На 2-й стр. — Они были первыми. Фото из архива Музея Военно-Воздушных Сил.

На 3-й стр. — Новаторы в поиске. Фото А. Максимова и В. Безбородова.

На 4-й стр. — Рисунок художника Ю. Мартыненко к статье Г. Раевского «Случай редкий, но опасный».

Адрес редакции:
125083, Москва, А-83.

Телефон:
155-13-28.

Издатель: ВВС.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.

3-я типография Воениздата.



Никогда не изгладится из памяти советских людей Великая Отечественная война. Сорок шесть лет назад по зову партии поднялся наш народ на борьбу с врагом. Советский Союз и его Вооруженные Силы приняли на себя самый мощный удар гитлеровских захватчиков. Долгим и трудным был путь к победе. Почти четыре суровых года длилась эта война. Но советский народ никогда не оставался твердая вера в победный исход священной борьбы с фашизмом.

Коммунистическая партия разработала широкую, всеобъемлющую программу разгрома врага, подчинила этому всю свою деятельность. В исключительно трудной обстановке партия и народ приложили поистине героические усилия, чтобы укрепить армию, авиацию и флот, перестроить экономику государства на военный лад, превратить страну в сплоченный военный лагерь. «Все для фронта, все для победы!» — этот лозунг стал знаменем в борьбе с фашистскими захватчиками.

Победа ковалась в многочисленных боях и сражениях. Героическая оборона Бреста, Ленинграда, Одессы, Севастополя, советского Заполярья нанесла серьезный урон врагу, расстроила его стратегические замыслы и планы. В контрнаступлении под Москвой был развеян в прах миф о непобедимости фашистской армии, похоронен план «блицкрига». Огромное военно-политическое значение имела победа наших войск на Волге, которая положила начало общему разгрому врага и изгнанию его с советской земли. А поражение в битве на Курской дуге настолько потрясло гитлеровскую Германию, что она уже не могла оправиться от него до конца войны.

Яркими страницами вошли в героическую летопись Великой Отечественной войны крупнейшие операции по разгрому врага под Ленинградом и Новгородом, на Украине, в Крыму, Белоруссии, Молдавии, Прибалтике, на севере. В ходе их было завершено освобождение от оккупантов всей советской земли. Мощные, сокрушительные удары по фашист-

ским войскам в 1945 году в Восточной Пруссии и Западной Польше, в ходе самой грандиозной операции минувшей войны — Берлинской привели к окончательному поражению гитлеровского фашизма. Война закончилась там, откуда пришла.

Всемирно-историческая победа СССР в Великой Отечественной войне явилась самым ярким свидетельством жизнеспособности социализма, советского общественного и государственного строя. В сложных и тяжелых условиях войны нашему народу во главе с Коммунистической партией удалось значительно превзойти производство военной продукции фашистской Германии и создать материальную основу победы над врагом. Благодаря самоотверженному труду рабочего класса, колхозного крестьянства, интеллигенции фронт получал все необходимое для разгрома агрессора.

С небывалой силой проявились в войне политическое единство советского общества, партии и народа, фронта и тыла, нерушимая братская дружба людей нашего многонационального государства, их патриотизм и интернационализм.

За прошедшие после войны четыре с лишним десятилетия выросли новые и похорошили старые города и села. Новое поколение советских людей в ходе идущей в стране перестройки вершит начатое дедами и отцами великое дело Коммунистической партии. И события огненных военных лет мы свято храним в памяти потому, что забывать их никто не в праве. Ни фронтовики, ни их дети и внуки.

Сегодня, отдавая дань глубокого уважения героизму и мужеству тех, кто отстоял свободу и независимость Родины, завоевания социализма и спас мир от фашистского рабства, мы с гордостью произносим торжественно, как клятву: «Никто не забыт и ничто не забыто!»

На снимке: музей Великой Отечественной войны в Киеве.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.

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 07.04.87 г.
Г-10923. Формат 60×90¹/₈.
6 печ. л. 9,4 уч.-изд. л.
Зак. 996.

Подписано в печать 30.04.87 г.
Глубокая печать.
Изд. № П/3285.
Цена 40 коп.

70
1917-1987

К 70-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОГО ОКТЯБРЯ

НОВАТОРЫ В ПОИСКЕ

В нашей стране ежегодно отмечается День изобретателя и рационализатора. По традиции доводятся итоги сделанного, лучшие работы демонстрируются



Выставке достижений народного хозяйства СССР. В этом году среди спонсатов достойное место здесь занимают приборы, агрегаты, инструменты, разработанные и изготовленные новаторами Военно-Воздушных Сил.

Основа успехов армейских инженеров — обостренное чувство долга, личная ответственность за повышение боевой готовности частей и подразделений, высокий про-

анализа авиадвигателей мастера боевой квалификации старшего лейтенанта А. Шушпанникова и старшего техника группы старшего лейтенанта С. Рябова. Регламентные работы они выполняют только на отлично, причем в сокращенные сроки. Этому во многом способствуют приспособления, изготовленные ими. Например, стенд для проверки авиационных двигателей позволяет точнее определять параметры турбин, сокращать время на выполнение операций и расход топлива.

Начальник узла связи мастер боевой квалификации капитан И. Волькович за последние годы внес более двадцати ценных рационализаторских предложений. К новаторской деятельности он привлекает молодежь. Так, надежным помощником офицера стал начальник радиостанции младший сержант Я. Карпович. Вдвоем они усовершенствовали оборудование станции, создали ряд учебных пособий, а это способствует повышению качества выполнения поставленных задач.

Целенаправленная рационализаторская работа ведется в группе регламентных работ по авиационному вооружению, которую возглавляет мастер боевой квалификации гвардии капитан В. Исаенко. Творческие усилия коллектива привели к созданию ряда новинок, заметно облегчивших труд воинов и повысивших качество работ. В подразде-



фессионализм. Предложенные ими новинки позволяют значительно повысить качество работ на авиатехнике, сократить время ее подготовки к полетам, улучшить учебную материально-техническую базу, необходимую для совершенствования навыков авиаспециалистов.

Более сорока рационализаторских предложений на счету начальника смены радиолокационной системы посадки специалиста первого класса прапорщика В. Евдокимова. При создании различных устройств и приспособлений он широко использует новейшие достижения в области радиотехники, электроники. В свободное от работы время его нередко можно видеть за изучением специальной литературы, разработкой оригинальных устройств.

В числе лучших специалистов технико-эксплуатационной части полка по праву называют начальника группы диагностики, регламента и



лени поддерживается твердая воинская и технологическая дисциплина, авиаторы с чувством высокой ответственности относятся к порученному делу. Группа стала победительницей в социалистическом соревновании, ей вручен вымпел «Лучшая группа ТЭЧ». Творческий поиск продолжается. Сейчас гвардии капитан В. Исаенко, мастера боевой квалификации техники группы авиационного вооружения гвардии старший лейтенант В. Домрачев и

гвардии старший прапорщик А. Бычков заняты разработкой нового интересного предложения.

Девиз новаторов — «Не останавливаться на достигнутом!». Пытливая мысль авиационных рационализаторов и изобретателей ищет возможности дальнейшего повышения боевой готовности частей и подразделений.

Фото А. МАКСИМОВА и В. БЕЗБОРОВОДА.

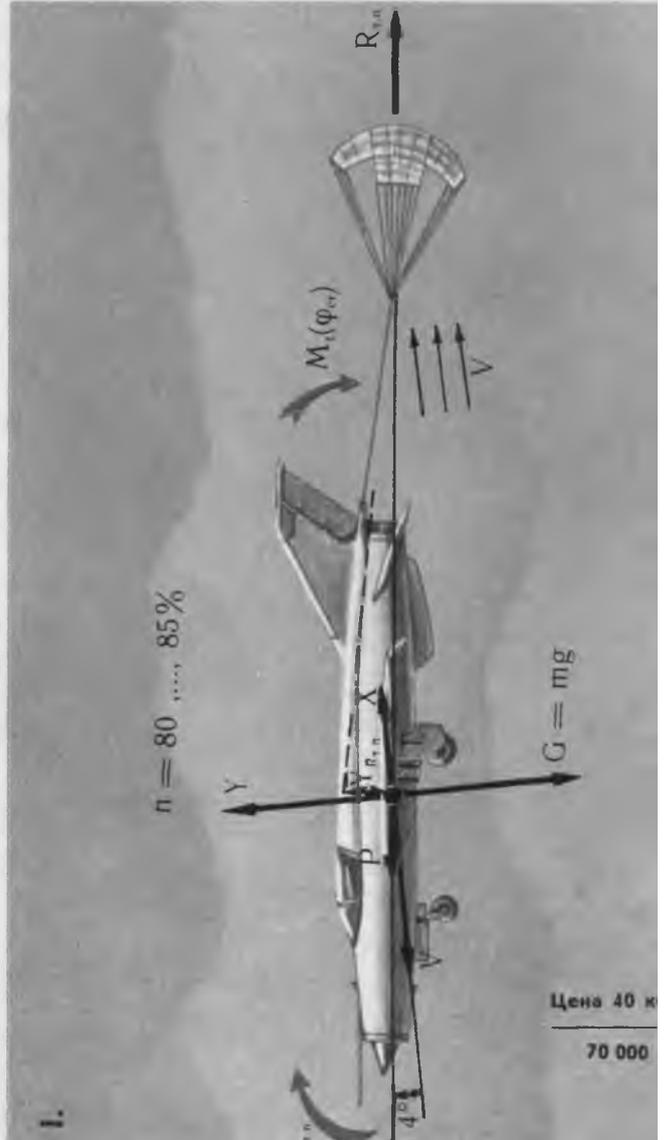


СЛУЧАЙ РЕДКИЙ, НО ОПАСНЫЙ

См. статью в этом номере журнала.



Рис. 2.



1.

Цена 40 к
70 000

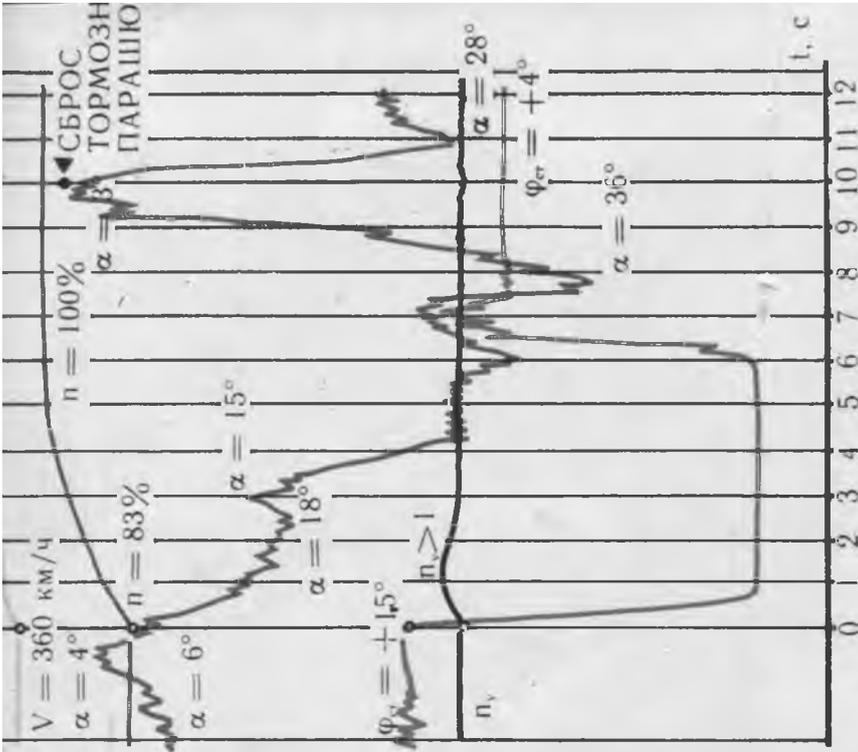


Рис. 3.

