

675

# АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

7  
1988

ISSN 0373 — 9821





# ШТАБ И ОРГАНИЗАЦИЯ

Генерал-полковник авиации В. ПАНЬКИН,  
начальник Главного штаба Военно-Воздушных Сил

## БОВОЙ УЧЕБЫ

В частях и подразделениях ВВС идет напряженная работа по выполнению учебных планов и программ летного периода обучения, направленных на дальнейший подъем уровня боеготовности, профессиональной выучки авиаторов, на высококачественное освоение современной техники и оружия. Боевой настрой личного состава, его энтузиазм во многом предопределены решениями XIX Всесоюзной партийной конференции. Да и сама атмосфера перестройки требует объективного осмысления результатов всей работы в свете задач, стоящих перед ВВС, побуждает строже оценить то, что сегодня делается в интересах укрепления боевой готовности.

Как выглядит штаб, если посмотреть на него через призму современных требований? Стала ли, в частности, боевая подготовка главным, определяющим в его жизни? Выступая организаторами учебно-воспитательного процесса, авиационные штабы постоянно заботятся о его интенсификации, и в первую очередь о всемерном повышении уровня воздушной выучки и ее сердцевины — летно-тактической подготовки.

Происшедшие в военном деле изменения выдвинули на первый план необходимость освоения и практической отработки ряда новых вопросов. Например, отражение внезапного нападения противника, ведение боевых действий в условиях возможного применения агрессором высокоточного оружия, раз-

ведывательно-ударных и огневых комплексов.

В штабах частей и соединений ВВС работают хорошо подготовленные как в профессиональном, так и в идейно-теоретическом отношении офицеры и генералы. Сейчас почти все штабные офицеры имеют академическое или специальное высшее образование. У каждого — большой круг служебных обязанностей. Каждый постоянно занят решением сложных текущих задач.

Хорошо отлажен учебный процесс в авиационном полку, где начальником штаба майор Г. Квартирко. Это человек высокой военной культуры, отличный специалист. Он со знанием дела влияет на боевую подготовку воинво-авиаторов, наладил действенный контроль за ростом их профессионального уровня. Во многом именно благодаря усилиям штаба здесь создана такая атмосфера, которая стимулирует творческую активность всего личного состава, способствует высококачественному переучиванию на современную технику.

Однако конечный результат работы офицеров штабов далеко не равноценен. Одни, и их большинство, сумели критически переосмыслить накопленный опыт, стали более требовательны к себе, подчиненным, решительно повели борьбу с застойными явлениями: благодушием, упрощенчеством, формализмом, показухой. Другие выжидают, лишь на словах ратуют за перестройку в бое-

вой учебе, в управленческой деятельности, надеясь, что пройдет время — и все останется по-старому. К сожалению, с такой позицией еще приходится сталкиваться во многих местах. Это заставляет более строго подходить к оценке сделанного, учиться видеть за достигнутыми результатами в боевой и политической подготовке реальные сдвиги в мышлении, психологии людей, нравственной переориентации коммунистов-руководителей.

Именно так действуют коммунисты полка, который в этом году стал инициатором социалистического соревнования в ВВС. Обязательство личный состав взял высокое: сократить сроки приведения части в боевую готовность



ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

**АВИАЦИЯ  
И КОСМОНАВТИКА**

7

ИЮЛЬ  
1988

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ С 1918 ГОДА



к концу года на 6 процентов. Задача, прямо скажем, непростая. И поэтому было решено этот важный вопрос обсудить во всех коллективах. В ходе обмена мнениями были высказаны предложения по изысканию резервов, намечены пути подхода к заветному рубежу. Все это позволило на очередных ЛТУ показать высокий результат.

В полку дают решительный бой бланкетности, беспринципности, халатности. Так, после глубокого изучения методов работы начальника штаба полка подполковника В. Бучинского его привлекли к партийной ответственности за грубость и бестактность. Вопрос здесь ставится так: перестраиваться надо не на словах, а на деле. «Не бывает авангардной роли коммунистов вообще», — подчеркивалось на XXVII съезде КПСС, — она выражается в практических делах».

В своей повседневной деятельности штабы руководствуются указаниями Министра обороны СССР, главнокомандующего ВВС о максимальном приближении учебного процесса к реальным боевым условиям. Что при этом надо иметь в виду?

В ВВС за годы Великой Отечественной войны, в послевоенный период сложились определенные формы и методы управления частями и подразделениями, которые во многом утратили ценности и в настоящее время. Однако на современном этапе офицеры штабов обязаны учитывать и новые факторы, влияющие на ход боевой учебы: резкое увеличение количества разнообразных сил и средств, участвующих в бою, его высокий темп, пространственный размах боевых действий, их напряженность, скоротечность, оперативную и тактическую связь с наземными войсками. Более того, по сравнению с прошлым, сейчас управление характеризуется, с одной стороны, возросшим объемом стоящих задач, их усложнением, с другой — лимитированием времени на их решение.

В таких условиях органам управления и обеспечения полетов надо обладать самой высокой готовностью, которая в определенной степени должна опережать общую готовность частей и подразделений. Вот почему необходимы их высокая техническая оснащенность и постоянная укомплектованность квалифицированными кадрами, надежность средств связи и средств РТО. Не менее важны подлинно научная организация работы в штабах, натренированность личного состава в выполнении своих функциональных обязанностей.

Работа штаба по обеспечению летной подготовки — понятие емкое. Это и постоянное знание обстановки, и своевременная подготовка данных командиру для принятия решения на полеты, и организация аэронавигационной информации и объективного контроля на пунктах управления, и отработка вопросов взаимодействия при совместном выполнении задач с другими частями, и многое, многое другое. Поэтому вполне закономерны высокие требования, предъявляемые сегодня к офицерам штаба: компетентность, обостренное чувство нового, способность взять на себя ответственность за решение сложных задач, вовремя заметить и поддержать инициативу подчиненных, мобилизовать личный состав на успешные боевые действия.

Работа авиационных штабов требует постоянного совершенствования. Должны

широко применяться современные научные методы и средства исследования, направленные на глубокое изучение и обобщение опыта минувшей войны, практики командно-штабных, тактических учений. Здесь имеются еще большие резервы.

Опыт показывает, что там, где к планированию боевой подготовки подходят не шаблонно, а с учетом реальных условий, возможностей и особенностей решаемых задач, результативность проводимых мероприятий высока. Там же, где этого не делают, — положение иное.

Следует помнить, что план — это как бы зеркало, в котором наглядно отражается уровень методической подготовки самих организаторов учебы, их умение предвидеть и оценить различные варианты обстановки. Безусловно, эти качества приходят не сразу, а в результате кропотливой повседневной работы, повышения методической выучки и штабной культуры, принципиального и самокритичного подхода к оценке собственного опыта.

Планирование требует больших организаторских способностей, привлечения всего руководящего состава. Известно, что боевой учебой непосредственно руководит командир, а разработку планов и взаимодействие всех служб организует штаб. Однако, как показывает практика, такое взаимодействие не всегда соблюдается, из-за чего в организации боевой учебы зачастую отсутствуют последовательность, системность. Иногда приходится сталкиваться с фактами, когда командиры считают, что планирование — это забота только офицеров штаба. Там, где такое мнение бытует, сбои в боевой учебе неминуемы. Чаще всего они выражаются в распылении сил и средств при организации полетов, в слабом знании начальниками уровня подготовки подчиненных, в отсутствии контроля за выполнением принятых решений.

В последние годы штабы много занимаются совершенствованием организации и методики проведения занятий по командирской подготовке. Однако еще не во всех частях достигнуто коренное улучшение положения дел. Нередко занятия проводятся пассивными методами. В ходе различных тренировок недостаточно внимания уделяется выработке у офицерского состава прочных навыков в выполнении функциональных обязанностей по управлению личным составом в сложной обстановке современного боя, повышению его методической выучки. Необходимо эффективная перестройка всей этой системы.

Существующие в настоящее время традиционные групповые методы проведения занятий (лекции, семинары, групповые упражнения и др.) должны практиковаться в ходе обучения или тренировок в системе политической учебы, изучения отдельных тем оперативно-тактической, военно-технической и специальной подготовки. И такие занятия планирует начальник штаба.

Большую часть времени следует использовать для обучения офицеров по планам соответствующих начальников служб, отделов (отделений). При этом надо коренным образом изменить направленность и методику проведения каждого занятия, изучать и совершенствовать вопросы, непосредственно решаемые каждым офицером, занимающимся управленческой деятельностью

как в дни мирной учебы, так и в период подготовки к ведению боевых действий. Такой подход предполагает глубоко-тактично продуманное планирование, реальная методика повышения ответственности всех прямых начальников за качество профессиональной выучки личного состава. Это не означает, что можно без инициативной, творчески гласующей разработки учебного материала, в том числе лекций, семинаров, классно-групповых занятий.

Важное значение для повышения уровня профессионального совершенствования офицерского состава имеют сборы. При подготовке к ним следует учитывать глубоко увязывать между собой тематическую, учебные цели и отработываемые вопросы работы, и только после этого планировать теоретическую и практическую часть сбора. Зачастую этого не делают. В результате в теоретическую часть сбора включаются занятия, не связанные с замыслом В. В. основного его содержания — практической частью. Получается не мерная подготовка с единым замыслом, а обычные изменения занятия по изучению отдельных дисциплин командирской подготовки, при этом водимые подряд в течение нескольких дней.

Оперативная и боевая подготовка в ходе боевой и подразделений показывает, что теоретическую часть сбора по командирской подготовке следует планировать по двум направлениям: со всем офицерским составом и по учебным группам. На занятиях со всем офицерским составом целесообразно изучать наиболее сложные положения оперативного искусства, вопросы, связанные с подготовкой и ведением боевых действий, руководством частями и подразделениями при выполнении поставленных на учебный год (период обучения) задач. Например, методику и порядок выполнения решения на боевые действия, при планировании, организацию взаимодействия, управления, всех видов обеспечения, последовательность и методику решения задач боевой подготовки и др. На это, как правило, требуется выделить до 30 процентов времени, в остальное же время следует планировать занятия по учебным группам. Основная их направленность — детальное рассмотрение наиболее важных вопросов, связанных с практической работой каждого офицера. Это должно быть основным содержанием сбора. Поэтому очень важно определить, в какой форме провести такие занятия, чтобы достигнуты отработанные цели и хорошо отработаны учебные вопросы.

В управлениях авиационных соединений наиболее приемлемая форма, на наш взгляд, — раздельная или совместная боевая в зависимости от уровня подготовки органа управления, штабная тренировка в частях для боевых расчетов пунктов управления — штабная тренировка, а для офицеров, прапорщиков и младших командиров — летучки (тактические, тактико-специальные) и упражнения (тренировки) по специальности. На практической части сбора следует отработать также вопросы руководства в ходе боевой подготовки (составление планов работ, проспектов докладов по различным вопросам и т. д.).

При разработке организационно-методических материалов особое внимание нужно уделить созданию сложной и поучительной оперативно-тактической обстановки, которую необходимо увязать

в общем плане с обстановкой, на фоне которой в частях предполагается проведение в течение учебного года оперативно-тактических мероприятий. Такая методика предполагает повышение оперативности и качества работы в первую очередь крупных штабов, разрабатывающих тактическую обстановку и согласующих вопросы взаимодействия, управления и всех видов обеспечения в ходе предстоящих мероприятий по обучению личного состава частей и подразделений.

Летний период обучения — самый напряженный для авиаторов. Он характеризуется наивысшей интенсивностью летной, и особенно летно-тактической работы. Это и период наибольшей нагрузки на штабы, на которые возлагается основная часть организационной работы по подготовке и проведению большинства мероприятий.

В последнее время в организации летно-тактической и тактико-специальной подготовки произошли существенные изменения, что положительно сказалось на боевой выучке авиаторов, позволило повысить уровень готовности органов управления к руководству подчиненными частями и подразделениями в ходе боевых действий.

В то же время еще не изжито упрощенчество, которое проявляется в различных формах. Нередки случаи, когда при проведении летно-тактических учений в частях прибегают к «двойному» подходу: для отработки учебных вопросов в теоретическом плане создается сложная оперативно-тактическая обстановка, характерная для реальных боевых условий, практическое же выполнение учебно-боевых задач осуществляется с упрощениями, без выполнения всего комплекса элементов боевого полета (преодоления ПВО, поиска цели в условиях применения средств РЭБ).

Бывает и так: части или подразделения боевая задача ставится за несколько дней до реального вылета. В этом случае вся острота отрабатываемых на учении вопросов пропадает. Не предусматриваются, как правило, ни наращивание сложности обстановки, ни розыгрыш боевых действий.

Нередко применяются различные условия и в динамике боевого полета: ограничение малых и предельно малых высот или, наоборот, стратосферы или динамических высот. Исключаются действия по подвижным объектам или по объектам вне визуальной видимости, отработка одновременных ударов составом подразделения.

Таким образом, вместо того, чтобы в ходе ЛТУ сделать тактическую паузу и убедиться в полной подготовленности боевых расчетов пунктов управления и летного состава к выполнению поставленных учебно-боевых задач (а при необходимости и дать дополнительное время на подготовку), командиры и штабы идут на упрощения, исключение или в лучшем случае отработку розыгрыша боевых действий по заранее разработанному сценарию, необоснованно прикрываясь при этом заботой о безопасности полетов.

Все это отрицательно сказывается на уровне профессиональной подготовки летного состава и летно-тактической подготовки подразделений и частей в целом, на их реальной готовности к решению своих задач.

Снисходительное отношение некото-

рых вышестоящих начальников к упрощению полетных заданий на учениях в ряде случаев привело к тому, что командиры и штабы частей и подразделений стали больше внимания уделять не созданию на учениях сложной и динамичной обстановки, побуждающей обучаемых действовать по-боевому, а тому, как проще преподнести то или другое мероприятие, не всегда заботясь о реальных результатах.

Из-за слабой методической подготовки офицеров штабов неглубоко прорабатывается организационно-методический материал для проведения основных мероприятий боевой подготовки — штабных тренировок, командно-штабных, летно-тактических и тактико-специальных учений. Нередко проводимые в ходе учебного года или периода обучения различные мероприятия тактической подготовки не увязываются между собой единым замыслом, обстановкой, целями. А это отрицательно сказывается не только на качестве подготовки организационно-методических материалов, но и на их реализации, поскольку как обучаемым, так и руководству, вышестоящему штабу в целом каждый раз требуется «врастать» в новую обстановку и задачи.

Чтобы повысить уровень организационно-методического материала и отработать учебные вопросы на одном оперативно-тактическом фоне, некоторые руководители планируют проведение крупных мероприятий по боевой подготовке: командно-штабных учений с рядом частей или соединений одновременно. В большинстве случаев это приводит, как показывает практика, к низким результатам, поскольку вышестоящие штабы, исходя из своих возможностей, не могут осуществлять необходимой руководству и посредничества. Поэтому в целом такую методику признать полезной нельзя.

В последнее время в практику боевой подготовки вошли командно-штабные учения авиационных соединений и полков с обозначением практических действий по решениям обучаемых. В этом случае для штабов открываются широкие возможности дальнейшей интенсификации боевой учебы, достижения более высоких показателей без существенного роста материальных затрат.

Дело в том, что при проведении таких командно-штабных учений значительно расширяется круг отрабатываемых вопросов и категории обучаемых, повышаются динамизм и поучительность. При этом надо шире использовать в практических действиях силы обозначения. Наибольший эффект достигается тогда, когда на КШУ в их качестве привлекаются подразделения или части в полном составе, а для практического выполнения какой-то задачи решением руководителя учения определяется их небольшая часть. Это повышает ответственность командиров и штабов за принимаемые решения и качественное проведение всего комплекса мероприятий, требует от них поиска наиболее рациональных способов выполнения задач, производства точных и обоснованных расчетов.

Сохранение до определенного времени в тайне конкретного состава сил, привлекаемых к практическим действиям, вынуждает обучаемых командиров и их штабы целеустремленно и конкретно заниматься вопросами взаимодействия, управления, подготовкой всего летного состава. Только такая работа ру-

ководящего состава в подчиненных частях и подразделениях по-настоящему становится полезной. Возрастает приоритет у командно-штабных учений как одной из форм боевой учебы.

Большое значение для повышения эффективности учебного процесса имеют разборы мероприятий по боевой подготовке и подведение итогов работы по периодам обучения. Глубокий и поучительный анализ действий авиаторов развивает у них самостоятельность и активность, самокритичность и ответственность. Командиры, политорганы и штабы должны с большой ответственностью подходить к подготовке и проведению таких разборов. Малейшая неточность и небрежность в изложении фактов, излишняя резкость и необоснованность суждений вызывают, как правило, отрицательную реакцию и снижают учебно-воспитательное значение мероприятия.

Вместе с тем опыт работы в войсках свидетельствует о том, что в ряде авиационных соединений и частей этому вопросу соответствующие штабы не уделяют должного внимания. Подготовка материалов (плана проведения, докладов, выступлений, наглядных пособий и т. п.) начинается буквально за несколько дней до намеченного занятия или служебного совещания. Естественно, в таких случаях говорить об их поучительности не приходится. Всем известно, что итоги подводятся на служебном совещании. Эта форма предусматривает обмен мнениями по основным вопросам, то есть активное участие офицеров в обсуждении итогов боевой подготовки. Однако далеко не всегда на таких совещаниях даже в эскадрильях можно услышать выступления командиров звеньев, отрядов, начальников групп.

Анализ организации боевой подготовки в летный период обучения в ряде частей убедительно показывает, что там, где командиры руководят подготовкой своих штабов, четко ставят задачи и контролируют их выполнение, где хороший, как говорят, микроклимат в штабе и в управлении в целом, там выше качество планирования и организации боевой учебы в подчиненных частях и подразделениях. И наоборот, там, где имеют место несогласованные действия командира и начальника штаба, слабая подготовка органа управления, нет и должной организации боевой учебы, что существенно сказывается на боевой готовности части, подразделения.

Основные резервы для повышения эффективности боеготовности необходимо искать прежде всего в управленческой деятельности штабов всех степеней. Если штабы действуют грамотно, оперативно и четко, высокой будет и боевая готовность частей и подразделений.

Наша военная доктрина — сугубо оборонительная. Перед всем человечеством мы заявили о том, что никогда, ни при каких обстоятельствах не начнем военных действий против какого бы то ни было государства, если сами не подвергнемся вооруженному нападению. Следовательно, наша бдительность должна быть высокой, а боеготовность постоянной. Неизмеримо возросли роль штаба, оперативность управления. Это значит, что весь цикл подготовки к боевым действиям необходимо осуществлять за минимальное время, чтобы контрудар был молниеносным и сокрушительным для любого агрессора.





# ИДЕОЛОГИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПЕРЕСТРОЙКИ — НОВЫЕ ПОДХОДЫ

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

Год назад на страницах журнала «Авиация и космонавтика» начался откровенный, деловой разговор о проблемах перестройки идеологической работы в Военно-Воздушных Силах. Подводя его итоги, прежде всего хотелось бы сказать вот о чем. Год минувший имел важнейшее значение для реализации стратегического курса партии на ускорение социально-экономического развития страны, достижение нового качественного состояния советского общества.

Завершен этап осмысления целей и задач перестройки, начался ее второй этап — активных действий по осуществлению намеченных планов и программ. Решения июньского (1987 г.), февральского (1988 г.) Пленумов ЦК КПСС, подготовка к XIX Всесоюзной партийной конференции во многом способствовали укреплению в парторганизациях, воинских коллективах духа социального оптимизма, веры в перестройку, стремлению людей своим трудом ускорить процесс позитивных перемен.

В учебно-боевой и идеологической деятельности в авиационных частях и подразделениях все заметнее ощущается настрой на конкретные дела. Этим настроением пронизаны поступившие в редакцию журнала отклики, на статью «Идеологическая работа: время перестройки». Прежде всего в них чувствуется забота о том, чтобы механизм идеологического воздействия наиболее полно соответствовал растущим требованиям к боевой готовности, воинскому мастерству, морально-политической и психологической закалке воинов, в целом — задаче формирования у авиаторов нового политического мышле-

ния. Смелый критический анализ недостатков, конкретные предложения, направленные на совершенствование системы идейно-воспитательной работы, свидетельствуют: проблемы, поднятые в статье, сама тема разговора на страницах журнала не оставили читателей равнодушными.

Думается, это очень важно. Почему? Ответу словесно, автор одного из откликов подполковника В. Федорова, «Можно сколько угодно экспериментировать, искать, но, в сердце пропагандиста остается при этом холодным, пережить к лучшему вряд ли стоит ждать».

Сама жизнь, практика идеологической работы в ВВС убеждают, что уже сейчас в большинстве своем на этом ответственном участке трудятся люди с горячими сердцами. Именно поэтому процесс поиска более совершенной конструкции «здания» идеологической работы, судя даже только по письмам читателей, набирает силу.

В письмах из дальневосточных авиационных коллективов и парторганизаций, например, сообщается, что там в идеологической сфере намечились перемены к лучшему, есть уже и крупные положительные опыты, создается хороший задел для дальнейшего развертывания этой работы. Майор Э. Ахменгул отмечает: новаторский дух все глубже проникает в систему идеологического обеспечения боевого дежурства, боевой подготовки авиаторов.

Вместе с тем многие авторы писем высказывают озабоченность медленными темпами перестройки, называют причины такого положения и пути их устранения. По мнению майоров С. Коротева, Г. Начметдинова, Е. Уразова и других участников обсуждения, необходимо как можно быстрее избавить идеологическую работу в целом, и политическую подготовку авиаторов в частности, от формализма, зачетничества, просветительства. Не в первую очередь коммунисты, в том числе руководители, овладели в полном объеме теорией перестройки. Незнание задач, способов реализации решения порождает пассивность, voluntarизм. Согласен и с тем, что далеко не все идеологические работники трудятся по-новому и стремятся к этому. Такая позиция ведет к отрыву нашей пропаганды и агитации от жизни, людей, снижает эффективность воспитательного воздействия.

Обсуждение этих проблем на страницах журнала, полагаю, не нуждается в подробном комментарии. Уже если недостатки видны, и в принципе мы знаем, как с ними бороться, нужно быстрее, общими усилиями поправлять дело.

Оживленно прошла дискуссия по перестройке форм идеологической работы. Интересные мысли, предложения прозвучали в письмах полковника П. Федорова, гвардии майора В. Донца и Ю. Останина, майоров Е. Уразова, И. Дробинкина и других. Важно, что, выступая горячими сторонниками внедрения активных форм политического обучения и воспитания, таких, как проблемные лекции, семинары и т. д., многие авторы откликов подкрепляли свою позицию убедительными примерами реально действующего опыта так называемых рот в частях, эскадрильях.

Не все суждения беспорочны. В некоторых письмах читатели сетуют на то, что-де система идейно-политического воспитания слишком громоздка, жестко регламентирована, сковывает самостоятельность политработников и идеологическую активность. Да, система пока не идеальна. Но и сваливать все грехи на нее, думаю, не совсем правильно. Скорее всего

Творческое отношение к порученному делу, знание особенностей летной профессии позволяют членам партийного комитета части подполковнику А. Афанасьеву находить эффективные пути повышения воинского мастерства и идейной закалки авиаторов. Особое внимание Александр Федорович уделяет молодым летчикам, заботливо передавая им свой опыт.

На снимке: подполковник А. Афанасьев в перерывах между вылетами на ЛТУ беседует с молодыми летчиками лейтенантами В. Бельнищевым, С. Чечулиным, А. Овсянниковым и А. Георгиевым о значении решений XIX Всесоюзной партконференции для повышения боевой готовности советских Вооруженных Сил.

Фото С. СКРЫННИКОВ



беда наша в недостаточной компетентности и разворотливости людей, отвечающих за этот участок.

Политорганам, партийным организациям на местах предоставлено право во многом самим определять, какими силами и средствами решать идеологические задачи, поставленные Центральным Комитетом партии. Другое дело, что самостоятельность этой многие еще не умеют или не хотят пользоваться. Путь же к устранению недостатков, порождаемых старыми взглядами и привычками, лежит через новое мышление, новые подходы к идейно-политическому воспитанию авиаторов.

Что же касается дискуссионного характера обсуждения, то этому можно только порадоваться. Ведь прежде чем отстаивать свое мнение, его как минимум нужно иметь. Известно и другое: в споре рождается истина. Споры, дискуссии, полемика нужны, отмечается в редакционной статье газеты «Правда» «Принципы перестройки: революционность мышления и действий». Они ждут нас и впереди. Немало впереди и завалов, заминированных прошлым. Разминировать их надо всем вместе. Нам нужны споры, помогающие двигать вперед перестройку, ведущие к консолидации сил, к сплоченности вокруг перестройки, а не к разобщению.

Если состоявшийся разговор хоть на шаг продвинул нас в этом направлении, а мне думается, это так, то он был, безусловно, полезным и нужным. Остается лишь сожалеть, что слабое участие приняли в нем наши нештатные пропагандисты. Больше могло быть и конкретных предложений.

Вместе с тем, полагаю, разговор такого рода не последний, и журнал еще не раз будет обращаться к актуальным проблемам перестройки идейно-воспитательной деятельности. Прошедший с момента публикации статьи «Идеологическая работа: время перестройки» год, как уже отмечалось, многое дал в плане более глубокого осмысления программных задач и путей их решения, идеологического обеспечения процесса позитивных перемен как в обществе в целом, так и в наших авиационных коллективах.

Через призму требований вышедших за это время новых документов партии, накопленного опыта намного виднее, где и в чем мы недорабатывали или недорабатываем, в каком направлении идти дальше.

Сегодня ясно: одна из причин недостатков в организации и как следствие этого — низкой эффективности идеологической работы кроется в узком понимании ее сущности. Некоторые командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты вольно или невольно сводят систему идеологического воздействия только к политической подготовке, политическому информированию и лекционной пропаганде.

Напомню, что идеологическая работа предполагает глубокое усвоение и творческое развитие марксистско-ленинской теории, широкую пропаганду и активное разъяснение личному составу положений революционного учения, организаторскую деятельность по претворению его в жизнь. Только в тесном единстве и взаимодействии всех структурных звеньев механизм идеологического влияния способен дать максимальный эффект.

На практике это достигается воздействием на сознание авиаторов системы самостоятельной учебы, политической подготовки во всех ее формах, агитмассовой и культурно-просветительной работы, лекционной пропаганды, идейно-политического, нравственного, правового и других видов воспитания при условии комплексного, дифференцированного подхода к каждой категории авиаторов.

Жизнь настоятельно требует ускорения перемен во всех сферах учебно-боевой, административной и хозяйственной деятельности. При этом перестройка идеологической работы должна носить опережающий характер, так как вклад авиаторов в процесс обновления во многом зависит от уровня и глубины их сознания. Необходимо решить задачи перестройки, отмечал в речи на февральском (1988 г.) Пленуме ЦК КПСС Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ М. С. Горбачев, так, чтобы максимально стимулировать инициативу и самостоятельность людей, преодолеть их пассивность, гражданскую бесцветность, апатию, несамостоятельность мышления — эти прямые издержки бюрократического стиля руководства. Надо видеть: силы торможения существуют и в духовной сфере. Может быть, здесь даже сильнее, чем в любой иной.

В наше время нельзя знать и вести идеологическую работу вообще. Она должна быть адекватна курсу партии на перестройку, что требует глубокого, основательного изучения теории, методологии, опыта идейно-воспитательной деятельности. Программные установки, практические рекомендации содержатся в документах XXVII съезда КПСС, Пленумов Центрального Комитета партии, выступлениях Генерального секретаря ЦК КПСС товарища М. С. Горбачева по идеологическим вопросам, в его

книге «Перестройка и новое мышление для нашей страны и для всего мира», в выступлениях других руководителей партии и государства, военачальников.

Вместе с тем далеко не все наши идеологические работники, активисты знают положения и требования этих документов. Поэтому действовать, можно сказать, вслепую, неэффективно. Так трудиться сегодня нельзя.

Всем нам надо настойчиво формировать новое политическое мышление, овладевать новыми подходами к решению поставленных перед Военно-Воздушными Силами задач, их идеологическому обеспечению и сопровождению. Ориентирами в деятельности каждого авиационного коллектива, партийной и комсомольской организации, каждого летчика, авиационного специалиста должны быть высокие конечные результаты в деле укрепления боеготовности, воинской дисциплины, повышения безопасности полетов. Нельзя забывать, что мелкие, незначительные прибавки и подвижки — это экстенсивный путь наращивания морального потенциала личного состава ВВС. Он ничего не дает. Потому мы и говорим о необходимости активного, результативного поиска, ведущего к созданию более совершенного, эффективного механизма воздействия на человеческий фактор.

Следовательно, идеологическую работу необходимо перестраивать более активно, в широком диапазоне, в обязательном сопряжении с жизнью, войсковой практикой. Чтобы обеспечить такое сопряжение, важно хорошо знать сущность идеологической работы, арсенал ее форм и методов, степень их соответствия современным условиям, эффективность, целесообразность дальнейшего применения, развития или отказа от них. То есть речь идет о высоком уровне идеологической компетентности руководителей, партийных и комсомольских активистов, всех коммунистов.

Чем она достигается? Во многом самостоятельным изучением теории и методологии идеологической работы, организацией идеологического всеобуча на базе университетов марксизма-ленинизма, особенно их пропагандистских факультетов, справочно-информационных центров, классов политсамообразования, кафедр общественных наук вузов ВВС.

Организаторами такого всеобуча должны стать политорганы, штатные идеологические работники. Большую помощь им призваны оказать кафедры общественных наук вузов. Например, за последнее время по заданию политуправления ВВС они разработали 35 наименований брошюр по актуальным вопросам теории и политики КПСС. Вузы располагают и другими работами. К сожалению, случается, такие книги, брошюры пылятся в шкафах, на полках в политотделах, не доходят до авиаторов. Это недопустимо.

Хотелось бы обратить внимание и на такой момент. Сегодня акцент в идеологической работе должен быть сделан на агитацию людей словом и делом. При этом важно добиться максимальной ее индивидуализации, направленности на конкретных людей, конкретный коллектив — звено, авиаотряд, роту, эскадрилью. Именно здесь решается судьба учебных планов, задач, поставленных перед ВВС. Результат их выполнения зависит от убежденности и практического вклада каждого авиатора.

Сегодня просто невозможно жить и трудиться, руководствуясь интересами лишь ближайшего дня. Надо учиться смотреть далеко вперед, прогнозировать идеологическую работу, ее влияние на основе сравнительного анализа достигнутого уровня боевой готовности части (подразделения), безопасности полетов, дисциплины и перспективных задач по их повышению. Отсюда вытекает необходимость создания целевых комплексных программ идеологической работы, вернее даже, идеологического обеспечения текущих задач, стоящих перед авиационными коллективами ВВС, и перспективных — на ближайшие год, два и более длительный период.

Отдел пропаганды и агитации политуправления Военно-Воздушных Сил разработал программы, охватывающие систему идеологической работы в целом, политическую подготовку личного состава, лекционную пропаганду, культпросветработу и ряд других направлений. Большая часть из них уже поступила в политорганы.

Важно повести дело так, чтобы в идеологическом обеспечении задач второго этапа перестройки активно участвовали все идеологические работники, активисты. Пауз, пропусков в идеологическом влиянии не должно быть. Необходимо день ото дня наращивать его уровень, расширять фронт воздействия, добиваться, чтобы убежденность авиаторов, их знания, опыт быстрее, с большей отдачей проявлялись в ратном труде, работали на перестройку.





# ОСВОЕНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ — ФУНДАМЕНТ БОЕГОТОВНОСТИ

ВЫЕЗДНАЯ РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА  
«АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА»  
ИССЛЕДУЕТ ПРОБЛЕМУ

Этот гвардейский бомбардировочный Краснознаменный авиационный в свое время на самолетах СБ участвовал в воздушном параде в небе Москвы. В нейшем наиболее подготовленные экипажи вели боевые действия против белофи- За годы Великой Отечественной войны авиаторы принимали активное участие во всех крупных боевых операциях. В течение этого времени полк переучивал самолеты Ер-2, ДБ-3, ДБ-3ф (Ил-4), но боевую работу не ослаблял.

С 1941 по 1945 год гвардейцы произвели 8540 самолето-вылетов, обрушив врага около 9 тыс. тонн бомб. За отвагу и мужество, проявленные в боях с немцами, фашистскими захватчиками, 13 авиаторов удостоены звания Героя Советского Союза. Многие награждены орденами и медалями.

В послевоенные годы личный состав полка успешно осваивал авиационную технику новых поколений, крепит боеготовность, совершенствовал профессиональное мастерство.

Перед гвардейцами-авиаторами стоят сложные задачи: сокращение сроков приведения полка в боевую готовность, качественное освоение современных типов самолетов, поддержание на высоком уровне безопасности полетов (здесь, как уже двадцать лет нет летных происшествий). Все это требует от командиров, работников, партийной организации, всего личного состава ускорения в преодолении возникающих проблем, новых подходов и нового уровня мышления в духе решений XIX Всесоюзной конференции КПСС. О том, как в полку совершенствуют боевую выучку, преодолевают трудности, пойдет речь в публикуемых статьях.

## Согласованность — ключ к успеху

Уютный военный авиационный городок утопал в золоте лучей по-весеннему ласкового солнца. Здесь полонправно хозяйничала весна — пора очищения от всего старого, отжившего, пора тревог и надежд.

Под стать весеннему обновлению вот уже больше года живет коллектив, возглавляемый военным летчиком первого класса гвардии майором А. Медведевым. Авиаторы своим самоотверженным трудом, словно мечом, стремятся разрубить gordiev узел сложных проблем, связанных с освоением новой для них техники. Но пока то меч оказывается недостаточным острым, то сил для замаха не хватает. Во всяком случае хитросплетение трудностей приходится не разубавлять, а терпеливо распутывать. Между тем время идет, выдвигая новые проблемы.

Командир полка гвардии полковник В. Гребенников при нашей встрече был хмурым. В глазах — усталость. Видимо, сказываются бессонные ночи, проведенные в напряженных раздумьях о том, как помочь подразделению Медведева выйти из затруднительного положения. Оставляют свой след и огромные морально-психологические нагрузки, которые приходится испытывать не только в небе, но и на земле, да и тяжелый груз ответственности за выполнение задачи государственной важности.

Может быть, поэтому Владимир Дмитриевич сначала показался нам человеком замкнутым, неразговорчивым, даже суровым. И только потом, когда узнали его несколько лучше, поняли, что дело тут не в замкнутости, а в предельной занятости и озабоченности. Времени на посторонние разговоры о трудностях перестройки (излюбленная ныне тема для определенной категории командиров) у него нет. Каждая минута, что называется, на вес золота. Ему надо постоянно думать и действовать, действовать и думать, чтобы вместе с подчиненными вершить эту самую перестройку практически, чтобы не в призрачном будущем, а уже сегодня, завтра, послезавтра были

видны конкретные результаты труда коллектива.

Гребенников — командир опытный и прекрасно понимает, что надежда на успешное выполнение задач и сомнение в возможности быстрого и качественного их решения не могут долго существовать рядом в сознании людей. Между этими категориями идет непримиримая борьба, и худо будет, если победит сомнение. Тогда до социальной апатии — один шаг.

Такие далеко не радостные мысли беспокоят Владимира Дмитриевича. А причины для этого есть. Взять хотя бы подразделение гвардии майора А. Медведева. Оно оказалось, мягко говоря, в трудном положении...

Представим себе такую картину. «Ключ» на броскую рекламу, вы решили приобрести новый автомобиль. И вот чудо-машина в вашем распоряжении. Можно приступать к ее освоению. Но, оказывается, фирма не сошла своим долгом обеспечить вас техническим описанием, инструкцией по эксплуатации и так далее. Однако деваться некуда: сделка состоялась, автомобиль назад не вернешь, и вы с горем пополам начали осваивать его вслепую. Кое-как справившись с этим трудным делом, сели за руль.

Но не спешите радоваться! После третьего «выезда в свет» у машины проявилась неполадка. Ожидая, пока «фирмачи» устроят ее, вы, естественно, полностью теряете те скудные навыки в управлении, которые успели приобрести, и мучаетесь сознанием того, что все придется начинать сначала.

Главный недостаток подобных ситуаций в том, что они отбирают у каждого из нас драгоценное время, требуют дополнительных затрат моральных и физических сил. А это, конечно же, не способствует повышению качества труда.

Из сказанного вывод очевиден: с подобными явлениями нужно вести решительную борьбу, настала пора строго

спрашивать с тех должностных, кто допускает беспринципность.

Впрочем, хватит абстрактных умозрительных картинок. Поставим вопрос конкретно: почему авиационный коллектив, приступивший к освоению нового личного состава самолета, столкнулся с проблемами, многих из которых можно было избежать заранее? Думается, прежде всего потому, что новые по сути, по времени задачи до сих пор решаются старыми методами. По-прежнему в авиации и штурмовщина, волюнтаризм в планировании, ничем не оправданная эксплуатация энтузиазма людей и другие атрибуты застойного периода.

В высших управленческих эшелонах ВВС переучивание было спланировано так, что новые крылатые машины прибыли в подразделение раньше, чем была создана учебная материально-техническая база, способная обеспечить качественное обучение и эксплуатацию сложного авиационного комплекса. Видимо, снова сработал рапортomanия: кто-то торопился доложить о содеянном, не задумываясь о последствиях экстренного форсирования событий. А они оказались серьезными.

— Мы приступили к освоению новой техники, — говорит старший штурман полка гвардии подполковник И. Аникин, — имея в распоряжении ни курса боевой подготовки, ни одной программы или методики выполнения полетного задания. Все пришлось разрабатывать самим, что называется, с нуля. В результате крайне нерационально использовалось драгоценное учебное время, дефицит знаний и без того в период переучивания ощущается весьма сильно. Между тем за нас ведь не снята ответственность за поддержание части в постоянной боевой готовности. Если к этому добавим, что мы эксплуатируем одновременно самолеты трех разных типов, не трудно понять, насколько тяжело приходится всем.

Военные люди... Честь и хвала им за их самоотверженность, преданность служению Родине.

бе, готовность сполна подчинить личные интересы задачам обеспечения безопасности Родины!

Понимая, что новая техника требует прочных теоретических знаний и высокого профессионализма, авиаторы трудятся, что называется, не щадя себя. Термин «рабочий день» для них, пожалуй, в данный период не приемлем. Им порой не хватает 24 часов в сутки. Штурманы С. Трофимов, В. Подопригорин, В. Енгальцев, О. Полетов, А. Овчинников, В. Адамов под руководством гвардии полковника В. Егорова и гвардии подполковника И. Аникина по крохам собирали из технических описаний информацию, касающуюся деятельности экипажа ракетоносца. Обобщенные и систематизированные ими рекомендации доводились затем до всего личного состава. В отсутствие методических пособий и специальной литературы личные конспекты стали главным подспорьем в учебе авиаторов.

там хоть трава не расти. Скажу откровенно: не чувствуется, чтобы они перестраивались.

Волнуют нас и такие проблемы, как изменение штатной структуры подразделений, переучивающихся на новую для авиаторов технику, совершенствование снабжения части учебными пособиями, материальными средствами. Острее, чем прежде, встала перед нами и жилищная проблема. Решить эти трудности своими силами мы не в состоянии.

В ходе переучивания большие и сложные задачи встали перед инженерно-авиационной службой полка, которую возглавляет гвардии подполковник Е. Игнатов. Параллельно с созданием учебной базы представители ИАС глубоко изучали принципы устройства и работы новых систем и агрегатов, правила их эксплуатации. Офицеры Е. Игнатов, А. Шакирьянов, С. Рымарев и другие проработали огромную работу, чтобы, исходя из имеющихся средств и возможностей, наладить учебный процесс. Нужно

тренажи, которые проводятся прямо на аэродроме в парковые дни или в тех случаях, когда полеты срываются по погодным условиям.

Остро встала перед инженерно-техническим составом проблема защиты специалистов от вредного воздействия шума спецавиотехники, и особенно авиационных двигателей. Многие офицеры жаловались на то, что этот вопрос не был своевременно проработан соответствующими специалистами. В результате шумозащитное снаряжение, которым авиаторы располагают, оказалось малоэффективным, к тому же оно громоздкое и неудобное. Данную проблему нужно решать безотлагательно. Ведь под угрозой святая святых — здоровье людей. Редакция надеется получить конструктивный ответ от соответствующих должностных лиц о том, что конкретно предпринимается в этом направлении.

Анализируя проблемы, с которыми авиаторы столкнулись (не по своей воле) в ходе освоения новой для них авиатехники, нельзя не сказать вот о чем. Любое новое дело для каждого человека и для всего коллектива в целом начинается с трудностей. Поэтому, по логике вещей, чем сложнее и ответственнее стоят задачи перед коллективом, тем дружнее и согласованнее должна быть атака на них и «низов» и «верхов».

Большую помощь оказывает полку штаб, возглавляемый коммунистом М. Сорокой. Офицеры штаба стараются поддержать авиаторов не только словом, но и делом. Без преувеличения можно сказать, что благодаря их усилиям многие проблемы, ранее остро стоявшие перед коллективом, сегодня решены. И все-таки нужно отметить, что есть вопросы, которые необходимо решать на более высоком уровне.

Подобный дисбаланс усилий приводит к тому, что командир полка и его заместители вынуждены поистине побираться, обивая пороги гражданских учреждений, организаций и контор, кланяться, скажем, стройматериалам. Порой приходится прибегать к пагубному принципу «ты мне, я тебе». Самое печальное заключается в том, что подобное зачастую путается (случайно ли?) с модным нынче понятием социалистической предприимчивости. Дескать, если командир умудрился из ничего сделать что-то — он руководитель современного уровня.

Социалистическая предприимчивость командиру полка, безусловно, нужна. Но ведь бесспорно и то, что всему должны быть разумные пределы. Одно дело, скажем, построить хозспособом теплицу, и совершенно другое возводить правдами и неправдами здание тренажера, стоимость которого исчисляется многозначными цифрами. Нам думается, что здесь просматривается стремление соответствующих должностных лиц прикрыть старые методы работы современными формулировками. А это уже не перестройка стиля деятельности, скорее — подстройка под нее...

— Что и говорить, трудностей у нас хватает, — рассказывает гвардии полковник В. Гребенников. — Однако коллектив не теряет уверенности в том, что они будут преодолены. Достаточно сказать, что мы на данный момент достигли всего, что было намечено нашим планом. В этом вижу большую заслугу партийных организаций, партийного комитета, которые обеспечивают боевитость личного состава, мобилизуют людей на покорение вершин ратного мастерства.



Передовые офицеры части военных летчик первого класса гвардии майор А. Медведев, штурман эскадрильи военный штурман первого класса гвардии капитан С. Трофимов и командир корабля военный летчик первого класса гвардии майор Н. Студитский.

Фото Е. ТАРАСЕНКО.

— Самое сложное для летного состава в ходе переучивания, — делится своими размышлениями офицер И. Аникин, — глубоко понять «идеологию» нового самолета. Особенно это касается в настоящий момент нас, штурманов. Ведь теперь каждый штурман экипажа должен автономно разрабатывать программу любого полета. Существенные нюансы наших действия вносят и особенности использования бортового вооружения, боевого применения в целом. Все это в несколько раз усиливает требования, предъявляемые как к теоретической компетенции, так и к практической нацеленности специалистов. Однако сегодняшний день мы не располагаем надлежащими условиями, в которых можно готовить штурманов высокого класса. У нас нет ни тренажера, ни отработанных ЭВМ. Нет даже добротного, оснащенного современным оборудованием помещения для штурманской подготовки. А это потому, что отсутствует хорошо налаженная, отработанная система централизованного снабжения частей учебными пособиями. Создается впечатление, что авиационную промышленность и еще не успели покинуть за ворота завода самолеты, а

отметить, что авиационные инженеры полка немало сделали для переучивания не только наземных специалистов, но и летного состава. Можно с уверенностью сказать, что сложные задачи, стоящие перед инженерно-авиационной службой, во многом успешно решаются потому, что гвардии подполковнику Е. Игнатову и его помощникам удалось создать коллектив единомышленников, добросовестных тружеников.

Заместитель командира полка по ИАС, инженеры по специальности постоянно держат под своим контролем качество занятий, заботятся о том, чтобы они проходили живо и интересно. В подразделении хорошо зарекомендовала себя, скажем, такая форма учебы. Инженер читает личный составу лекцию, а наиболее подготовленный в практическом отношении специалист тут же объясняет и показывает, как нужно выполнять те или иные операции.

Чтобы учебный материал был лучше усвоен, после каждой лекции проводится семинар. Делается это следующим образом. Руководитель занятия составляет перечень вопросов, возникших у слушателей, а затем авиаторы сообщают на них ответы. Много пользы приносят



# ТОЛЧОК УСКОРЕНИЮ

**П**ерестройка, набирая силу, идет вширь и вглубь. Сегодня уже мало только соглашаться с идеями перестройки, цитировать ее лозунги. Сегодня мало и признавать ошибки, упущения, давать заверения. Нужны конкретные результаты действительного улучшения дел на каждом участке работы. И здесь очень важно определить наиболее эффективные подходы, практические действия. Так говорили коммунисты полка на партийном собрании, где анализировался ход перестройки и намечались задачи партийной организации в период освоения современной авиационной техники. И нужно сказать, что здесь перестройка нашла конкретное воплощение в решении сложной и ответственной задачи.

Опыт освоения новой для личного состава авиационной техники здесь имелся. Не ново это было и для парткома. Партийный комитет четко намечал свои задачи. Важно было мобилизовать коммунистов, а через них и весь личный состав на упорную, нелегкую работу. До этого авиаторы показывали устойчивые хорошие результаты по основным видам боевой и политической подготовки. Нужно было не только не растерять достигнутое, но и сделать шаг вперед в деле совершенствования ратного мастерства. Сроки переучивания были сжаты.

В этих условиях партком, возглавляемый гвардии подполковником Е. Золотаревым, намечил ближайшие и конечные цели, разделил работу по этапам. На первом главном для партийного комитета было создать определенный психологический настрой коммунистов на изучение сложной авиационной техники, обеспечить их авангардную роль. Особенно это касалось руководящего звена. На заседании партийного комитета заслушали коммунистов Н. Елкина, В. Сусленкова об их готовности к решению поставленной задачи. Им указали на недостаточно ответственное отношение к делу, потребовали личной перестройки. После этого коммунисты сделали правильные выводы.

Для того чтобы постоянно владеть обстановкой, оказывать влияние на ход дел, партком создал инициативную группу во главе с коммунистами И. Аникиным и Е. Игнатовым. Эта группа действовала непосредственно в эскадрилье, определяла, кто в какой помощи нуждается, оперативно принимала необходимые меры, заслушивалась о своей работе на заседаниях парткома. Именно тогда, еще в ходе теоретического переучивания, партийный комитет поставил вопрос об обновлении и расширении учебной базы. Решался он не просто, приходилось начинать, как уже говорилось, с нуля. Но подавляющее большинство людей прониклось ответственностью за выполнение поставленной задачи. Летчики, штурманы, инженеры и техники, работая сообща, сумели создать необходимые учебные пособия, стенды, макеты. Нам довелось увидеть заново оборудованные классы. Работа эта немалая, и она окупилась сторицею.

Не менее напряженно трудился партком на этапе практического переучивания. Необходимо было предупредить появление у опытных летчиков элементов самоуверенности и переоценки своих знаний и

сил. Молодые же, наоборот, нуждались в поддержке. У них нужно было развить веру в свои силы, в надежность авиационной техники. Основное внимание на этом этапе уделялось обмену опытом тех, кто уже летал самостоятельно. Велся тщательный поиск положительного для его немедленного внедрения в практику. Глубокому анализу подвергались все ошибки экипажей и наземных специалистов, отрабатывались действия в особых случаях полета. Для повышения морально-психологического уровня летного состава приводились примеры грамотных действий экипажа коммуниста В. Гребенникова.

Кстати, в полку всегда существовала традиция: первыми новую технику осваивают командиры и его заместители по политической части. И теперь гвардии полковник В. Гребенников и гвардии подполковник А. Румянцев в числе первых овладели сложным современным авиационным комплексом. Их личный пример многое значит.

Хорошо потрудились специалисты ИАС гвардии майоры А. Кузнецов и А. Москаленко, партийные активисты гвардии капитаны Л. Мартынюк и В. Боршев. Отличились и начальники групп регламентных работ коммунисты В. Бессонов и В. Ткаченко. Они не только быстро изучили новую технику, но и приготовили необходимые для обучения наглядные пособия, которыегодились их товарищам.

Совместно с командованием партком многое сделал и для решения проблем психологической совместимости, доверия и взаимопонимания среди членов летных экипажей. Особенно напряженной эта работа была в период подготовки к практическим пускам.

В общем, сложа руки никто не сидел. И тем не менее командование, партийный комитет видели: человеческий фактор задействован не в полную силу. А именно он должен в итоге определить успех освоения авиационного комплекса. На одном из партийных собраний вновь подняли вопрос о переучивании. Подготовили хороший доклад, хорошее постановление, но делового, заинтересованного разговора не получилось. Командир полка, его заместитель по политической части, члены парткома не раз слышали от людей и дельные предложения, и скептические замечания, и справедливую критику. Но это было, так сказать, в рабочем порядке. Теперь на собрании, казалось бы, говори в полный голос! Однако этого не случилось.

— Мы задались вопросом: почему так получается? — рассказывал нам Е. Золотарев. — Сообща пришли к мнению, что необходимо перестраивать стиль и методы своей деятельности.

В полку пошли на эксперимент. Решили провести очередное партсоборание без доклада, с обсуждением постановления. Это практически ничего не изменило, кроме того, что убедились: доклад нужен. Так в чем же причина пассивности, инертности людей? И нашли ответ. Его подсказали сама жизнь, требования перестройки. Причина в неизжитой еще косности, формализме. Самое радикальное средство «лечения» этого — демократизация, отход от шаблонов и стереотипов

в партийной работе. Ведь не секрет, не у каждого коммуниста хватает смелости открыто высказать свое мнение, выступить с критикой, при всех называть виновных в тех или иных недостатках. Срабатывал привычный стереотип: а его мнение расходится с официальной линией, вдруг не поймут, не поддержат. Отсюда было и неверие в возможности партии.

Тогда решили провести совещание партийного актива с такой же повесткой дня. Члены парткома побеседовали с каждым активистом, настроили людей на откровенный деловой разговор. Совещание удалось. Теперь сделали вывод: перед каждым собранием обязательно приглашать коммунистов на выступление, напоминать об их авангардной роли в одолении недостатков, застойных явлений. Это не новый вид заорганизованности, привлечение к общему важному делу, поощрение и развитие принципиально заинтересованности.

Для поднятия активности коммунистов Золотарев предложил провести открытое заседание парткома. За неделю было вышено объявление с повесткой дня. Рядом должна была идти об организации социалистического соревнования в честь XIX Всесоюзной партийной конференции. Повышению гласности, сравнимости результатов. Приглашались все желающие. Заседание парткома прошло около 100 человек КПСС. Значит, безразличные к лам выборного партийного органа стороны рядовых коммунистов стали участвовать. Постановление данного заседания партком оформил наглядно, его вывесил в учебных классах и на стоянках самолетов.

Выполняя его, коренным образом изменили работу по обмену опытом между специалистами, тех, кто больше отдаст делу повышения боевой готовности. Она приняла конкретные формы. Например, много полезного передавали служащим летчики коммунисты А. Мавеев, В. Лежаев, Н. Студитский, штурманы И. Аникин, В. Полетов, С. Трофимов, специалисты ИАС А. Козлитин, Н. Чергин, Р. Урбагаев.

Рядовые коммунисты стали проявлять больше инициативы, заинтересованности в общих делах. Особенно наглядно выразилось в рационализаторской работе. По мере освоения авиационного комплекса от них поступило немало предложений по совершенствованию тех или иных узлов, агрегатов, приборов и т. д.

Партком позаботился, чтобы все важное было внедрено, ведь это не только приносит какие-то улучшения в эксплуатацию техники, служит обеспечению безопасности полетов, но и дает возможность людям проявить свои творческие способности и специальные знания, делает их причастными к решению важной государственной задачи.

В близости к людям партийный комитет видит один из главных путей перестройки своей работы. Поэтому члены парткома стремятся чаще бывать в подразделениях, знать мнения коммунистов по различным вопросам их деятельности, затем наиболее проблемные вопросы выносятся на обсуждение. Двери парткома постоянно открыты не только для коммунистов, но и для каждого военнослужащего полка. И туда обращаются с просьбами, жалобами, идут за советами, подсказывают пути и направления усиления партийного влияния на различные стороны жизни коллектива.

Сейчас можно смело утверждать: морально-нравственная атмосфера в полку изменилась в лучшую сторону. Не так давно, например, в части проходило общее партийное собрание, где вновь обсуждали ход освоения авиационной техники и ставили задачи перед партийной организацией. На нем были коммунисты-руководители из Главного штаба, политуправления ВВС, представители промышленности. При таком представительстве могли раньше завязаться откровенный деловой разговор? Пожалуй, вряд ли. Теперь же недостатка в критике, в конструктивных предложениях не было. Остро, злободневно прозвучали выступления коммунистов Н. Торопилова, Н. Моисеенко, Г. Куценко, В. Гребенникова, Г. Меммена и других. Речь шла об ответственности и личной примерности членов КПСС в решении важнейших вопросов повышения боевой готовности, дисциплины, активизации социалистического соревнования.

При знакомстве с деятельностью партийной организации полка мы убедились: решения собрания не остались только на бумаге, они претворяются в жизнь. И главное состоит в том, что, несмотря на возникающие объективные трудности, авиаторы значительно продвинулись в освоении новой для них боевой техники и выполнили практические задачи.

Однако причин для самоуспокоенности нет. Это хорошо понимают в коллективе. На самокритичной позиции стоит и партком. Не так давно по его инициативе проведено анкетирование. Оно показало: почти девятьюстами процентов коммунистов дали прибавку в боевой готовности,

укреплении воинской дисциплины, обеспечении безопасности полетов. Но партком увидел и свои ошибки, и упущения в ряде вопросов. Ему следует наладить более действенный контроль за выполнением собственных решений, добиться гласности проведения каждого мероприятия. Необходимо определить задачи и значительно улучшить деятельность партийного бюро управления, где парторганизация оказалась самой бедной по формам и методам работы. Нужно учить членов бюро и персонально спрашивать с каждого за выполнение поручений.

У парткома есть основания считать, что процесс перестройки еще не проник во все звенья партийной структуры полка. Некоторые, особенно низовые, звенья живут по старинке. Медленно совершенствуется морально-психологическая подготовка личного состава. В полку немало нерешенных проблем, на которые партком пока своего влияния не оказал. Это низкая организация командирской подготовки, неэффективное использование учебного времени, формализм в социалистическом соревновании.

Партком порой проходит мимо недостатков в организации боевой подготовки, а веление времени таково, что ее нужно строить с учетом научно-технического прогресса, постоянного совершенствования вооружения вероятного противника. Немало предпосылок к летным происшествиям совершено по вине коммунистов. Вероятно, в этом сказался либерализм партийного комитета, породивший у некоторых членов партии безответственность, разрыв между словом и делом.

Далеко не все коммунисты показывают пример творческого, ответственного от-

ношения к порученному делу. Выше говорилось: у авиаторов есть претензии к представителям промышленности. Думается, партийный комитет мог бы часть вопросов решить своими методами, практикуя, например, деловые встречи, взаимное посещение партийных собраний и т. д.

Переучивание — дело не только этого коллектива. Его ход контролируют вышестоящие штабы и полторганы, оказывают необходимую помощь. Однако под ней нередко понимают не глубокое изучение обстановки, личный конкретный вклад в дело, а наличие донесений, справок и т. д. Нам довелось быть свидетелями телефонного разговора заместителя командира полка по политической части гвардии подполковника А. Румянцева с представителями вышестоящего политотдела. Длился он не менее получаса. Политработник достаточно полно и обстоятельно ответил на вопросы и после того получил приказание... все сказанное им представить в виде письменного донесения. Этот пример, к сожалению, не единственный, когда живое дело заключается в рамках казенных бумаг ради формальной отчетности.

Преодоление трудностей, возникших в коллективе, способность возглавить процессы перестройки, ускорения — вот задача партийной организации полка. Средства для этого указала XIX Всесоюзная конференция КПСС: повышение боевитости, принципиальности, компетентности, демократизация всех сторон жизни.

**Материалы выездной редакции подготовили подполковник Н. АНТОНОВ и майор А. ЖИЛИН.**

# ИСКАТЬ РЕЗЕРВЫ

**Выступление выездной редакции журнала «Авиация и космонавтика» комментирует генерал-лейтенант авиации П. ДЕЙНЕКИН**

Проблемы, рассмотренные в материалах об освоении новой боевой техники, были актуальны всегда, а в наши дни приобрели особую остроту. Дело в том, что в современных летательных аппаратах должно быть материализовано все самое передовое, достигнутое в аэродинамике, астрономии, электронике, металлургии, химии, медицине, картографии, оптике и т. п. Однако на деле так получается не всегда. Порой же вообще допускаются непонятные военному человеку парадоксы.

К примеру, на борту одного самолета отсутствует вспомогательная силовая установка (ВСУ) и тем самым комплекс лишается такого важного свойства, как автономность. На борту другого ВСУ имеется, но нет корректора, который в длительном полете мог бы с необходимой точностью определить местонахождение самолета. А ведь вопрос точности воздуш-

ной навигации сейчас, если хотите, — это вопрос войны и мира.

Кроме того, пользуясь автомобильной терминологией авторов, можно сказать так: автомобиль заказывает и покупает (разумеется, за государственный счет) одна организация, которая, кстати, не отвечает за то, как он проявит себя в массовой эксплуатации. Расплачиваются же за равнодушие и просчеты заказчика другие.

Помните, А. Покрышкин в книге «Небо войны» писал о том, что переходник от шланга воздушного баллона к штуцеру МиГ-3 подходит, а к Як-1 уже нет. Сейчас одним баллоном для обслуживания современного самолета не обойтись, однако принцип индивидуальности предназначения многочисленных наземных средств только одному конкретному ракетно-соу сохраняется неизменно.

Это происходит потому, что наука, промышленность и заказчики, их деятель-

ность оцениваются любыми критериями, кроме главного — готовности авиационного комплекса к действиям по предназначению.

Высказанное не означает, что мы будем сидеть и ждать, пока перестройка произойдет сама по себе. И у нас, и в коллективе, который возглавляет гвардии полковник В. Гребенников, с полной нагрузкой трудятся методические советы части, штаб, партийный комитет. Особенно хочется отметить боевой настрой партийной организации полка. Деловая активность коммунистов в сочетании с заботой командования ВВС об улучшении обстановки убеждает в том, что задачи будут выполнены успешно.

Сегодня еще можно выйти из положения старым путем, затратив двойную цену человеческого фактора (энтузиазм и терпение), но завтра это может всех нас серьезно подвести.





Решения XIX Всесоюзной конференции КПСС стимулируют активность авиаторов как в общественной работе, так и в служебной деятельности. Это заметно и по редакционной почте. В своих письмах читатели не ограничиваются, как раньше, перечислением, скажем, недоплаток в боевой учебе, а ищут и предлагают пути их устранения. Под натиском растущей инициативы сдают позиции такие негативные явления, как социальная инертность, иждивенчество, благодушие, стремление подменить конкретное дело красивым словом.

Публикуем подборку читательских писем, поднимающих злободневные вопросы.

## ДЕЙСТВОВАТЬ СООБЩА

Майор А. ХУДОЯШ,  
начальник штаба авиационной эскадрильи,  
военный летчик первого класса

Каков он, завтрашний день авиационной части? Пожалуй, нет офицера, который не задавался бы этим вопросом. Ускоренный темп нашего времени, сложность задач, решаемых летным и инженерно-техническим составом, заставляют по-новому взглянуть на утвердившийся уклад боевой подготовки, указывают на необходимость находить и максимально использовать резервы повышения качества и эффективности ратного труда. В связи с этим хотелось бы поделиться некоторыми соображениями.

Сегодня много говорится о том, что нужно добиваться полного соответствия характера учебно-боевой деятельности и условий, в которых она осуществляется. При этом речь идет в первую очередь о передовых методиках, совершенствовании учебной материально-технической базы. Что здесь представляется наиболее значимым применительно к авиационной части?

Не так давно мы у себя в полку проанализировали опыт ведения воздушных маневренных боев и пришли к выводу, что есть возможность расширить рамки одной из отработанных схем. Для этого надо применить новый для данного боя маневр, предварительные расчеты которого обещают получить тактическое преимущество над вероятным противником. Любая идея, как известно, требует четкого теоретического обоснования, которое базируется на строгих математических критериях. С помощью карандаша и бумаги их, увы, не выполнишь. Точно отработать данные по скорости, перегрузке, углам атаки можно только на электронно-вычислительной машине. Одним словом, проверить свои предварительные расчеты мы не смогли.

Кое-кто может сказать, что это, дескать, частный случай, не заслуживающий того, чтобы вокруг него вести широкую полемику. Нет и еще раз нет! Все, что снижает боеготовность, отрицательно сказывается на ратной выучке, — не частность и не мелочь, поскольку ставит под угрозу святая святых — обороноспособность Родины. Именно с этих позиций, думается, следует рассматривать проблему обеспечения авиационных частей и подразделений ЭВМ, совершенными тренажными комплексами.

Скажем, моделирование воздушного боя. Лучший способ проверить ту или иную модель без больших материальных затрат и без ущерба для безопасности полетов — «полетать» на тренажере. Однако возможности имеющейся в полку тренажерной аппаратуры мало в чем превышают возможности детских игровых автоматов. Она давно морально и технически устарела. Нам, летчикам-истребителям, нужны такие тренажеры, на которых можно было бы отрабатывать фигуры высшего пилотажа, маневренный воздушный бой, стрельбы по воздушным и наземным целям в полном объеме. Отдаю себе отчет в том, что затраты на создание такой тренажерной аппа-

## «ИНЪЕКЦИЯ» ПРОТИВ

Как смоделировать бой?

Нагляден ли объективный контроль?

Нужна материальная заинтересованность?

Трудиться и отдыхать по-новому.

ратуры немалые, но, уверен, они с лихвой окупятся. Ведь для интенсивные реальные полеты далеко не всегда дают возможность представление о подготовленности авиатора к бою.

...Звену, которое я замыкал, была поставлена задача поразить радиоуправляемую мишень. По условиям упражнения первой паре и моему ведущему следовало вести пушечный огонь. Исходя из этого, бой был смоделирован так: если окажется не пораженной пушками, мне нужно нанести ракетный удар.

Замечу, что все летчики — опытные воздушные бойцы. Залось, выполнить задачу не составляло большого труда. Однако не тут-то было. Пушечный огонь желаемого результата не дал. Положение спас ракетный пуск. Но для нас это послужило утешением: стало ясно, что имеется серьезный пробел в боевой подготовке. Ведь неизвестно, чем бы все закончилось, если бы и мне предстояло стрелять из пушки. Можно было избежать промахов? Наверняка, имея мы возможность поработать над решением аналогичной задачи на хорошем тренажере.

Другое важнейшее подспорье в обучении летного состава, обеспечении безопасности полетов — умелый анализ данных средств объективного контроля. К сожалению, СОК пока соответствуют требованиям сегодняшнего дня. Авиаторы испытывают серьезные затруднения, когда нужно оперативно проанализировать полученную информацию. Приходится иметь дело с большим количеством схем, графиков, много усилий затрачивать на расшифровку пленок с записями режимов полета. Мне думается, что сократить время на прием и анализ информации можно улучшением ее наглядности.

Например, сигналограмма исполняется в черно-белом изображении, а будь пленка цветной, насколько упростилась бы дешифровка, улучшилась наглядность! Возможно и другой путь: считывать показания с экрана дисплея ЭВМ. Летному составу необходима и видеоаппаратура, которая позволит иметь четкое представление о своих действиях на взлете и посадке.

Давно доказано, что качество выполнения учебно-боевых задач, безаварийность непосредственно зависят от уровня профессиональной подготовленности инженерно-технического состава. Этот уровень, по логике, должен соответствовать присвоенной наземному специалисту классной квалификации. Однако если летчик или штурман морально и материально заинтересованы в повышении классности, то техников этот вопрос, мягко говоря, мало волнует.

Большинство наземных специалистов, безусловно, люди добросовестные, сознательные, не соизмеряющие трудовые затраты со своим денежным довольствием. Но бесспорно и другое: в условиях перестройки необходимо приводить в действие все механизмы социалистического стимулирования труда. Полагаю, что вопрос этот сложный, но тем не менее его решают в войсках.

На мой взгляд, в авиационных коллективах еще не найдено достаточного применения и такой резерв повышения качества летного труда, как продуманная организация отдыха авиаторов. Профилактории в частях зачастую представляют собой подобие дешевых гостиничных номеров. А ведь средства, выделяемые для строительства этих стандартных профилакториев, вполне можно возводить небольшие дома для отдыха на лоне природы, как это делают гражданские предприятия. Уверен, психологическая и физическая разгрузка авиаторов вне гарнизонных условий была бы более полно-

# ИНЕРЦИИ

Хочу быть правильно понятым. Мое письмо в редакцию — не попытка взвалить злободневные для авиационных частей проблемы на командование Военно-Воздушных Сил. Как отмечалось на XIX Всесоюзной партконференции, преодолеть трудности можно только сообща. Вот я и предлагаю не ждать манны небесной, а повести дружную коллективную атаку на проблемы. Центром сбора предложений и мнений авиаторов мог бы стать, на мой взгляд, журнал «Авиация и космонавтика».

## ВЗАИМОПОНИМАНИЕ

Майор И. ПАВЛОВ,  
заместитель командира отдельного батальона  
аэродромно-технического обеспечения по политчасти

Случай этот произошел сравнительно давно, но до сих пор его помнят многие в авиационном полку и батальоне аэродромно-технического обеспечения (обато). Однажды по причинам, не зависящим от специалистов батальона, летные подразделения не смогли полностью выполнить задачи, предусмотренные плановой таблицей полетов. Тем не менее на разборе летной смены руководителям обато пришлось выслушивать обвинения в том, что они, дескать, не позаботились о подготовке к летному дню аэродромных подвижных агрегатов (АПА). В результате возник конфликт, повлекший специальное расследование. В случившемся разобрались, незаслуженные обвинения с автомобилистов сняли. Но все-таки у людей надолго остался неприятный осадок.

Дело в том, что и до этого случая авиаторы полка и батальона не всегда находили общий язык. С некоторых пор как-то так повелось, что любые сбои в решении задач летных смен автоматически списывались на обато. Редкое служебное совещание или подведение итогов обходилось без претензий в адрес руководителей батальона. Буду объективен: некоторые из них справедливы, обоснованы. Но подавались инженерно-авиационной службой полка с явным намерением отвести внимание вышестоящих инстанций от собственных просчетов и, наоборот, сосредоточить гнев начальства только на недостатках в обеспечении полетов. Случалось и так, что в полку, когда нужно было давать «летный вал», на те же недостатки (скажем, в подготовке спецавтотранспорта) смотрели сквозь пальцы. Вот такая установилась «избирательная принципиальность»...

Приведенный случай для командования, партийных организаций двух взаимосвязанных авиационных коллективов должен был бы прозвучать тревожным набатом. Он, как барометр, показывал, что атмосфера близка к предгрозовой. Уже тогда нужно было принять срочные меры к тому, чтобы создать здоровую служебную обстановку, избежать в дальнейшем субъективных взаимобвинений, нервозности, вредивших общему делу. Однако этого, увы, не произошло. Конфронтация сторон продолжала развиваться. Специалистам двух частей стало еще труднее понимать друг друга, нарушилось взаимодействие в обеспечении боевой учебы авиаторов.

Взять хотя бы составление инженерно-авиационной службой, которую в то время возглавлял подполковник З. Дмитрук, заявок на спецавтотранспорт накануне предварительной подготовки и на полеты. И ему, и его подчиненным были хорошо известны небеспредельные возможности автотехнической роты. Но в ИАС раз за разом делали вид, что реальное положение дел в обеспечивающем подразделении полковых инженеров не касается. Заявки составлялись по принципу: вынь да положь. И снова взаимные претензии, упреки.

Как прежде, так и сейчас у автомобилистов батальона много проблем. Это и недостаточная обученность (в автошколах ДОСААФ) определенной части водителей, и из рук вон



На перехват.

Фото В. ЛЕБЕДЕВА.

плохое обеспечение запасными частями, и повышенный объем работ по обслуживанию спецавтотранспорта. Из кислородных заправок один вышел из строя, другой был передан в соседнее подразделение... В таких условиях, естественно, трудно работать без сучка и задоринки. Тем не менее автомобилисты в целом успешно справлялись и справляются со своими обязанностями. При этом откровенно отметить, что теперь эффективность их труда во многом подкреплена изменившимся подходом к делу офицеров ИАС полка.

Перемены к лучшему наступили конечно же не вдруг. Немало усилий пришлось приложить новому командиру полка и его заместителю по инженерно-авиационной службе к тому, чтобы поставить отношения с батальоном на деловую, принципиальную основу — с учетом реальных возможностей автомобилистов. Главное, чего первоначально добивался майор А. Шумский, возглавив полковую ИАС, — искоренение устоявшейся привычки безоглядно списывать на обато все неурядицы в обеспечении полетов, тенденциозно рассматривать недостатки в деятельности обеспечивающих подразделений.

Теперь, к примеру, старший инженер на полетах, как правило, активно участвует в устранении возникающих порой задержек по вине специалистов аэродромно-технического обеспечения, а не остается, как раньше, бесстрастным сторонним наблюдателем, фиксирующим недостатки. Заявки на спецтехнику составляются после предварительного согласования с руководством батальона. Улучшенное планирование средств обеспечения полетов выявило существенные резервы последовательной и более качественной подготовки к эксплуатации автотехники.

Эти и другие изменения не замедлили сказаться на повышении качества обеспечения полетов. И как следствие — увеличилась отдача от летных смен, повысилась безопасность.

Сдвиги к лучшему в совместной деятельности авиаторов налицо. Но нельзя умолчать о том, что по-прежнему тормозит качественное обеспечение боевой учебы летных экипажей. Случаются перебои и с электроснабжением. Вопрос об этом давно ставится командованием обато. Уже не одна заявка с просьбой выделить соответствующий кабель отправлена в вышестоящий штаб, но воз и ныне там. Или другая сложность. В штате части сокращены должности плотника, маляра, электрика. Между тем объем тех же плотницких или малярных работ не только не уменьшился, а, наоборот, возрос. На их выполнение приходится привлекать авиационных специалистов.

Словом, трудностей у нас хватает, и без помощи и поддержки представителей полка их не решить. Значит, взаимопонимание между двумя коллективами должно быть еще лучше.





## ТЕРНИСТ ПУТЬ К ИСТИНЕ

Майор С. МИХАЙЛОВ

**И**стребитель-бомбардировщик грубо ударился колесами о бетонку, подскочил. Мгновение — еще удар, и снова прыжок. — Обороты! Обороты приברי!.. — невольно крикнул комэск майор А. Шипилов, хотя летчик не мог услышать его. Тот, видимо, и сам наконец сообразил, что делать. И все-таки полосы не хватило...

— Вот тебе и «звездный день»! — Шипилов ударил кулаком о ладонь. Но при подчиненных постарался сдержаться. Подумал: «А как шли! Полгода на подъеме, и на тебе: предпосылка к летному происшествию».

— Кто это, Анатолий Васильевич? — услышал рядом голос майора О. Зайцева, замполита эскадрильи.

— Вася. Кто же еще такое может выкинуть? Между прочим, Олег Иванович, твой подзащитный. — Помолчав, добавил: — Давно бы списать надо. Все равно ведь летать не будет. Так нет, жалеет замполит.

— Странно получается. Если допустил предпосылку, так с глаз долой, чтобы комэску спокойнее жилось?

— Ну, так уж и спокойнее? — Шипилов перешел на дружеский тон, почувствовал неловкость, затормозил: — Ладно, пора «благодарности» от руководства получать. Вернусь с КДП, продолжим разговор.

Комэска придержал за локоть замполит:

— Перед командиром, Анатолий, прошу, с выводами по Шепетову не спеши. Себя вспомни в его годы.

Комэск промолчал. Зашагал в сторону командно-диспетчерского пункта. Слова комиссара заделали за живое.

Да, ему ли, Олегу Зайцеву, однокашнику, доброму другу с курсантской скамьи, не знать, как нелегко был путь Шипилова в авиацию?! В том возрасте, когда лейтенант Шепетов самостоятельно поднял в небо крылатую машину, у Анатолия лишь решалась судьба: быть или не быть военным летчиком.

Первый «заход» в военное училище оказался неудачным. Поступил в Томский инженерно-строительный институт. Однако вскоре понял, что это не его призвание. В первый же день студенческих каникул выехал в Москву. Направился в Главный штаб ВВС. Его принял седовласый генерал-фронтовик, внимательно выслушал.

— В Борисоглебское пойдете? — взглянул на него испытующе.

— Только в Качинское. В истребители! — В этих словах сконцентрировалось все, что находилось в душе: и юношеская страстная мечта, и горечь неудачи, и надежда.

По сей день воспоминания о том разговоре, решившем

его судьбу, вызывают волнение. Знал замполит, какую душевную струну затронуть! Аргумент привел неотразимый.

И все же майор Шипилов не без труда сдерживал раздражение. Причиной тому была не только предпосылка к летному происшествию. Выводила из себя позиция замполита, занятая в вопросе о лейтенанте Шепетове. В последнее время все чаще вспыхивали между ними споры. Общего языка не находили. Это и настораживало. А ведь раньше они и мыслили и действовали в унисон. Кроме того, Зайцев все чаще тактически не настойчиво подправляет его.

Поначалу соглашался с его доводами, но постепенно зрело и другое чувство: неужели он допускает, что я хуже разбираюсь в людях? Шипилов все чаще думал о том, где и когда наметилась трещина в их отношениях.

...Выпускники военных училищ прибыли в полк, когда Шипилов был в отпуске. Вернувшись, он сразу познакомился с новичками, назначенными в эскадрилью. После поговора с майором О. Зайцевым о проделанной работе. «Молодец, хорошо потрудились, — тепло подумал о нем. — С каждым индивидуально разобрался. И лидеров приметил, и тех, кто пока в тени».

Эти наблюдения оказались очень кстати. Программа учебного года подходила к концу, и командиру эскадрильи нужно было знать особенности каждого подчиненного.

— А Мамай как? — кивнул на записи анкетных данных. — Потянет с тройным «грузом» полетные нагрузки?

Были у Шипилова основания для беспокойства. Впервые встретил он такого, как Юрий Мамай, — многодетного лейтенанта, отца тройняшек-девчушек.

— Потянет, — убежденно ответил Зайцев. — Парень грамотный. К тому же не из хлюпиков. А насчет устройства семьи поможем. Будем ходатайствовать перед командованием.

О Шепетове же тогда двух мнений не было: дисциплинированный, старательный, все зачеты сдал в срок.

Ох, уж эти анкетные данные! Как ни пытались комэск и замполит составить на основе документов подробное представление о каждом новичке, но оно получалось лишь самым общим, расплывчатым. Училищные наставники, как видно, не очень беспокоились, чтобы четко обрисовать индивидуальные особенности выпускников.

Каждый прожитый день добавлял штрихи к «портретам» лейтенантов.

Вскоре к майору Шипилову подошел комсомольский вожак подразделения лейтенант Ю. Губин.

— Комитет комсомола эскадрильи приглашает вас на встре-

чу «Победа в воздухе куется на земле».

— Добро, — откликнулся комэск. — А с кем встреча-то? — С вами.

«Наверняка это инициатива Зайцева», — мелькнула мысль. Когда Губин вышел, Шипилов не без иронии заметил: — Это что же за форма такая новая? Ведь каждый день видимся.

— Конечно, — согласился политработник. — Да только с высоты командирского положения с людьми общаемся. А сейчас попробуем попроче, так сказать, по-домашнему.

Разговор на вечеру получился откровенным. Сообща авиаторы размышляли об офицерской судьбе, о долге и чести, об истоках летного мастерства. Тот вечер прибавил взаимопонимания, помог Шипилову лучше разобраться в думах и заботах офицерской молодежи, подметить новые черты характеров Мамаев, Севастьянова, Шепетова.

Поправка, которую внес в командирскую работу майор Зайцев, пришлась Шипилову по душе. С тех пор он все чаще интересовался:

— Что там у нас еще на очереди этакое душевное?

— Квартира Мамаю, — ответил как-то майор Зайцев. Пояснил: — Здесь вся социальная политика и справедливость в миниатюре. Все лейтенанты за него переживают.

— А мы разве не переживаем? — заметил комэск. — Этот вопрос у командира полка на личном контроле.

Через несколько дней в классе предполетных указаний указывал команду:

— Майора Шипилова к командиру!

Вернулся обрадованный. С порога во всеуслышание объявил Мамаю:

— Вызывай семью! Хоромы царские: четыре комнаты со всеми удобствами.

По утрам, когда перед полетами комэск начинал день с общей беседы, ловил себя на том, что уж слишком пристально всматривается в лицо лейтенанта Мамаев: ищет следы домашних забот, усталости, бессонной ночи. Но корешатый крепкий всегда излучал спокойный оптимизм.

Вновь и вновь убеждался Шипилов в правоте политработника. Семейные заботы не усталости, а надежности в летной работе прибавляют. Видимо, ошибся, слишком однобоко оценивал ситуацию, когда знакомился с пополнением. С одной стороны, вроде и радовался такой ошибке, а с другой — чувствовал, как в глубине души накапливается мутный осадок. Все ж и он, Шипилов, самолюбия не лишен, кажется, ни в чем Зайцеву не уступает. Почему же тогда не ему, комэску, а заместителю по политической части роль лидера в воспитании подчиненных принадлежит, вернее и тоньше удастся разгадывать мотивы, логику поведения лейтенантов?

Ухватился за мысль, спасительную для уязвленного самолюбия: дело у него такое — комиссарское, души людские читать, мого же — на крыло ставить, воздушный алгебре читать. Может быть, поэтому в оценках летной работы, когда Шипилов высказывал сомнения, стал неуступчивым, жестким? Указания к тому вроде бы были: опытнее Шипилова пилота в эскадрилье не найти.

— Не слишком ли круто со Смирновым? — поинтересовался однажды майор Зайцев. — Вместо спарки — на экзамен. Ошибки-то мелочные. С кем из молодых не бывает?

— Дело не в конкретной промашке, — резко ответил Шипилов. — Неровно летает. А поскольку нет стабильности, то до предпосылки недалеко.

— Может быть, все-таки на спарке свозить? Ведь скоро первый самостоятельный вылет лейтенанта выпускать. Не подержать бы парня на старте, — возразил Зайцев. Знал майор Шипилов, что к праздничному дню — первым самостоятельным вылетам лейтенантов — готовится весь полк. Конечно, хотелось и ему, чтобы все молодые летчики эскадрильи получили памятные адреса одновременно. Но ради этого давать глаза на недоработку не имел права.

— Вал нам гнать ни к чему, — настоял на своем решении. — Полная надежность не на словах, а в небе.

Шипилов значительно позже летная смена рассудит спор комэска и замполита.

Майор Шипилов, зарулив на стоянку, услышал тревожный самозвон по радио:

— Давление падает! Высота...

По вызову узнал: лейтенант Смирнов. В те мгновения решение было за ним. Никто не имел права приказывать за спасение машины. Голос в эфире, несмотря на высокие ноты, был тверд:

— Выпускаю шасси аварийно.

Майор Шипилов отсчитывал секунды, стараясь представить себя летчиком. Отметил — молчание в эфире затянулось. Шипилов командовал:

— 928-й! Я 921-й... Информацию руководителю о своих действиях!

Доклад летчика звучал увереннее. Видимо, сработало сформированное часами полетов на спарке чувство: комэск рядом — поможет.

Наблюдая из кабины самолета за проходящим над стартом ракетноосцем, Шипилов увидел, что все три стойки вышли. Торопливо спрыгнул на землю, бросился к КП инженера. Уже оттуда с волнением следил за снижением истребителя-бомбардировщика. Самолет мягко коснулся бетонки. Вот она — та надежность подчиненного, о которой мечтает каждый командир!

Для того чтобы жизнь рассудила спор комэска и замполита, потребовалось время. А тогда к общему мнению о Смирнове не пришли. Да и не он был в тот день главной причиной разногласий. Особую тревогу вызывала у майора Зайцева категоричная фраза командира:

— Шепетова — на списание...

Знал Олег Иванович, каким ударом будет для скромного, старательного лейтенанта такой поворот событий. А с другой стороны, у комэска веские доводы: «не тянет» летчик. Сам чувствует слабость. Можно представить, как нелегко ему было откровенно сказать, что к самостоятельному полету он не готов.

— Давайте не будем торопиться крылья парню подрезать, — решил еще раз поговорить замполит с командиром.

Но Шипилов непоколебимо стоял на своем. Чуть позже и на партсобрании схлестнулись, когда обсуждался вопрос о реализации требований партии к работе с кадрами. И к начальнику политотдела полка майор Зайцев обратиться не постеснялся. Тот поддержал замполита.

— Не убедил, так партийным авторитетом одолел? — резюмировал Шипилов. — А как же перестройка с ее требовательностью, ответственностью, прибавкой в работе? Попробуй с такими, как Шепетов, прибавить.

— Надо пробовать, Анатолий Васильевич, а может, и перестроится кое в чем, — спокойно ответил Зайцев. — Списать — значит в своей беспомощности расписаться.

С разноречивыми мнениями пришлось им идти к командиру полка. Решение было таким: готовить лейтенанта Шепетова к полетам на спарке с комполком. После дополнительных контрольных полетов его допустили к самостоятельному вылету.

К комэску, наблюдавшему, как сослуживцы поздравляют Шепетова, подошел замполит.

— Не слишком ли часто ведомый командиру курс корректирует? В бою тоже дебаты, кто из нас прав, разводить будем? — шутил обратился Шипилов к своему комиссару.

— В воздухе у нашей пары таких проблем отродясь не было, — в тон ему заметил Зайцев. — Для ведомого приказ ведущего — закон. Но если командир здравую мысль подчиненного учет, единоначалие только крепче станет. Да и в бою, глядишь, победа ближе.

— Учтем, — усмехнулся Шипилов, — тем более что скоро ЛТУ.

...Четверка истребителей-бомбардировщиков стремительно шла на малой высоте под плотным куполом облаков. На подходе к полигону в эфире прозвучал голос майора Зайцева: — Командир, доверни влево. До поворотного полтора.

Вдали показались танки «противника».

— Заходят с передней! — снова раздался голос Зайцева. Он первым заметил вынырнувшие из туманной кисеи серебристо-серые стрелы перехватчиков.

— Маневр!..

А когда самолеты приземлились на своем аэродроме, с полигона пришло сообщение: группе Шипилова — отлично. Это означало, что эскадрильские социалистические обязательства выполнены полностью. Чуть позже за успехи в боевой и политической подготовке майору А. Шипилову в торжественной обстановке была вручена медаль «За боевые заслуги». Первым от души поздравил командира его заместитель по политической части.

— За доворот, и не только в воздухе, но и в земных делах, тебе спасибо, — искренне ответил Шипилов на крепкое рукопожатие Зайцева. — Вовремя подвернул! Так что награда, считай, наша общая.

— Согласен, — весело отозвался Зайцев. — Курс и заботы у нас одни: куда командир, туда и ведомый...

Именно поиск, общая увлеченность делом зацементировали возникшую было трещину в отношениях комэска и замполита. Истина, верный подход рождалась порой в горячих спорах, в столкновении различных точек зрения. И от этого только крепче становилась товарищеская спайка командира и политработника. Борясь за становление молодых летчиков, они сами проходили боевое становление.



Немало ярких, замечательных страниц вписали в славную историю ВЛКСМ молодые авиаторы — воспитанники Ленинского комсомола, который главную свою задачу всегда видел в формировании идейно убежденных, беспредельно преданных Родине, партии и народу, готовых к самоотверженному труду и подвигу воинов.

Минувшие годы, десятилетия обогатили комсомольские организации авиационных частей и подразделений опытом героико-патриотического, интернационального воспитания молодежи. Сегодня, когда в соответствии с решениями XXVII съезда КПСС и XX съезда ВЛКСМ идет активная перестройка комсомольской работы, переход на позиции деловой отдачи, этот опыт приобретает все большее значение.

Процесс переоценки ценностей в комсомоле позволяет пересмотреть взгляды на творческое наследие предшествовавших поколений, наше отношение к нему. Чтобы труд этот был по-настоящему эффективным, помогал делу, необходимо прежде всего хорошо знать, чем богат сегодня опыт комсомольской работы.

Из статей, публикуемых под рубрикой «К 70-летию ВЛКСМ», читатели смогут узнать о некоторых направлениях, формах и методах деятельности комсомольских организаций ВВС в предвоенный период, в годы Великой Отечественной войны и в настоящее время.

Закончилась гражданская война. Наша страна приступила к восстановлению разрушенного хозяйства. Тысячи закаленных в боях коммунистов и комсомольцев вернулись к мирному труду. Воинские части и подразделения ежегодно пополнялись призывниками, преимущественно из числа рабочих и крестьянской молодежи. В большинстве своем это были малограмотные, без твердо сложившихся политических взглядов и убеждений парни. Сложность заключалась и в том, что призывники, в отличие от своих старших товарищей, не видели перед собой реального классового врага, а потому далеко не все, особенно крестьяне, глубоко понимали смысл военной службы. Воспитание высокой политической сознательности у молодых воинов стало одной из важнейших задач комсомола.

Политчас, введенный в сентябре 1922 года, и занятия по общеобразовательной подготовке были в то время основными формами политической учебы личного состава Красного Воздушного Флота. Стержневым направлением в идейно-воспита-

тельной работе партия и комсомол считали изучение основ марксизма-ленинизма. «Главный завет Ильича — сохранение и укрепление союза рабочих и крестьян», «На смерть В. И. Ленина ответим усилением мощи Советской власти и Красной Армии», «Будем во всем поступать, как Ленин» — такие темы изучались на политических занятиях. По мере развития советского общества, изменения международной обстановки в планы и программы политучебы вносились необходимые коррективы.

Воспитание политической сознательности у армейской молодежи успешно осуществлялось и в системе партийного просвещения. Действовала союзная (комсомольская) школа. Лучших авиаторов, прошедших обучение в ней, парторганизации рекомендовали для продолжения образования в партийных школах первой и второй ступени. Так, к началу 30-х годов только в 1, 6 и 404-й авиационных бригадах работало 35 комсомольских школ, слушатели которых изучали деятельность В. И. Ленина по созданию

К 70-ЛЕТИЮ ВЛКСМ



# С ОГНЕМ КОМСОМОЛЬСКИМ В ГРУДИ

Полковник Ю. ТОПЧИЙ  
кандидат исторических наук, доцент  
подполковник И. ТИМКИН

Советского государства, работу Коминтерна, ленинскую политику партии в решении национального вопроса и другие темы. Большое значение в патриотическом, интернациональном воспитании воинов имели шефские связи частей Красной Армии. Необходимость всемерного укрепления единства армии и народа подчеркивалась в письме ЦК РКП(б) «О Красной Армии» от 12 января 1921 года. В нем отмечалось, что «казарму нужно окружить всеобщим вниманием трудящихся. Казарму нужно тесно сблизить с заводом и фабрикой».

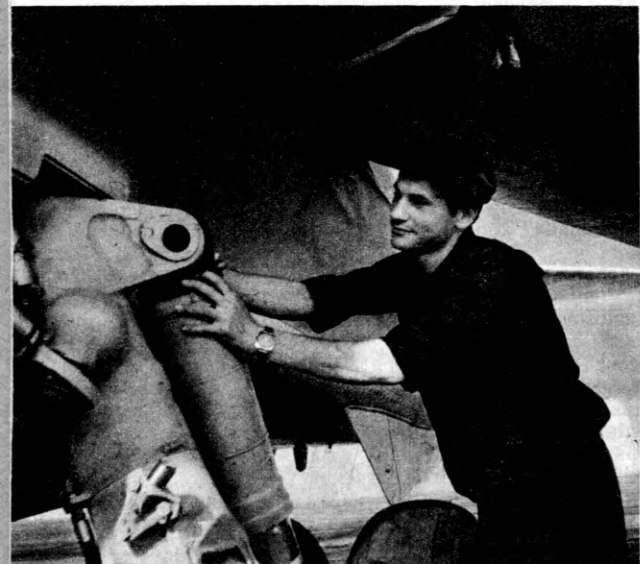
25 января 1931 года IX съезд ВЛКСМ принял решение о шефстве ВЛКСМ над Воздушным Флотом Республики. Сразу же после съезда в Управлении ВВС состоялось совещание, обсудившее вопрос «О практическом осуществлении шефства ВЛКСМ над Военно-Воздушными Силами». Одна из важных задач, поставленных на совещании, — повышение уровня боеспособности, дисциплинированности и идеологической устойчивости личного состава ВВС.

В шефской работе широкое распространение получили такие формы, как совместные заседания, участие в работе комсомольских конференций, деятельность военно-шефских комиссий, концерты художественной самодеятельности, культпоходы, предоставление воинам-авиаторам бесплатных мест в театрах и кинотеатрах, материальная помощь авиационным частям в приобретении книг и культурно-просветительства, проведение лекций и бесед по вопросам науки, техники и искусства.

Действенной формой шефства стало социалистическое соревнование. К примеру, первая Оренбургская областная шефская конференция, состоявшаяся в 1935 году, утвердила договор о социалистическом соревновании между областной комсомольской организацией и 3-й военной школой летчиков. Комсомольцы области брали на себя обязательства организовать в Оренбурге и Орске аэроклубы, построить две парашютные вышки и пять планерных станций, обучить к концу года не менее четырех с половиной тысяч человек прыжкам с парашютных вышек, ознакомить с планером

Молодой авиатор техник самолета старший лейтенант А. Никифоров из династии защитников Родины. Его дед, Михаил Иванович, героически сражался на полях Великой Отечественной войны, стал полным кавалером ордена Славы. Отец и старший брат связали свою жизнь с авиацией. Алексей достойно продолжает их дело. После окончания Харьковского высшего военного авиационного инженерного Краснознаменного училища он быстро вошел в боевой строй, самолет обслуживает уверенно, без предположений к летным происшествиям. Эстафета ратной славы продолжается.

Фото И. КУЗНЕЦОВА.



не менее тысячи человек в объеме девятичасовой программы, иметь к концу 1935 года не менее пяти тысяч авиастроителей.

В свою очередь комсомольцы летной школы обязались повседневно повышать боевую и политическую подготовку, укреплять воинскую дисциплину, обеспечивать безопасность полетов, оказывать помощь гражданским организациям ВЛКСМ в развертывании массовой авиационно-технической пропаганды, в оборудовании аэроklubов, в изучении комсомольцами области авиационного мотора, а также подготовить четырех инструкторов парашютных вышек.

И это были не просто слова. За ними стояли конкретные дела. Не случайно начальник ВВС Я. Алкснис в специальном приказе по случаю третьей годовщины шестства отмечал: «...Ленинский комсомол оказал большую помощь воздушному флоту, вложив свою кипучую энергию в дело укрепления Военно-Воздушных Сил РККА...»

В предвоенные годы сама жизнь, успехи страны в социалистическом строительстве служили благодатной почвой для коммунистического воспитания молодежи, мощным идейным оружием партии и комсомола. «Нас воспитывали не только командиры, преподаватели, — писали курсанты военной школы авиационных техников имени К. Е. Ворошилова. — Нас воспитывала и воспитывает вся страна. Мы учились и учимся на прекрасных образцах нашей большевистской партии, на примерах отважной и самоотверженной работы доблестных героев нашей Родины, участников челюскинской эпопеи, летчиков-стратонавтов, ударников нашего метро».

Комсомол ВВС стремился формировать молодых авиаторов активными борцами за дело партии, готовыми в любую минуту с оружием в руках выступить на защиту завоеваний Великого Октября. В укреплении идейно-политической закалки молодежи ВВС большую роль играло воспитание воинов на революционных, трудовых, боевых традициях партии, советского народа, армии, авиации, флота. Примечательно положение резолюции V съезда РКСМ по основным задачам коммунистического воспитания. В ней говорилось, что необходимо использовать весь романтически-революционный материал для воспитания юношества — подполье, гражданскую войну, ВЧК, подвиги и революционные приключения рабочих, Красной Армии...»

В этот период широкое распространение в авиационных частях получили встречи молодежи с участниками революционной борьбы, Октябрьского вооруженного восстания, гражданской войны. Именно в 30-е годы начались первые походы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, агитперелеты. В декабре 1934 года редакция газеты «Комсомольская правда» по согласованию с ЦК ВЛКСМ и Управлением ВВС провела агитационные полеты по местам боев в районе города Царицына (ныне Волгоград). Участники полетов, среди которых были летчик 5-го Царицынского авиаразведывательного отряда, член штаба обороны Царицына П. Изюмский и его сын, курсант авиационной школы, встретились с молодежью, выступили перед авиаторами.

Известный советский летчик, один из первых Героев Советского Союза генерал-полковник авиации Николай Петрович

Каманин подчеркивал: «Мы, комсомольцы, а затем коммунисты, с малых лет впитывали советский патриотизм и пролетарский интернационализм, как почва впитывает влагу...»

В предвоенные годы многие молодые воины-авиаторы на практике проходили суровую школу патриотического и интернационального воспитания. В небе Китая в схватке с превосходившими силами противника отважный сын комсомола капитан А. Губенко применил таранный удар по самолету врага. В тех боях особенно отличились Н. Баланов, Г. Прокофьев, И. Проскуров, В. Хользунов, М. Якушкин и десятки других летчиков. Почти все они — воспитанники Ленинского комсомола. Комсомолец Н. Баланов — бывший слесарь, после рабфака в 1933 году окончил летную школу. В. Хользунов пришел в авиацию с комсомольской работы, до службы в армии был секретарем волостного комитета ВЛКСМ и членом Усть-Медведицкого окружкома комсомола. Героический путь в авиации прошли летчики А. Серов, В. Бочаров, П. Рычагов и многие другие.

Одним из героев войны в Испании стал комсомолец летчик Н. Остряков. Он совершил около 250 боевых вылетов, сбил несколько вражеских самолетов, торпедировал крейсер противника. В годы Великой Отечественной войны генерал Н. Остряков командовал авиацией Черноморского флота и героически погиб в период обороны Севастополя, когда ему было всего 31 год.

За мужество и героизм, проявленные в Испании, звание Героя Советского Союза присвоено 59 добровольцам-интернационалистам. 14 из них были комсомольцами. Среди 34 летчиков — героев Испании — С. Грицевец, сбивший в 42 воздушных боях 6 самолетов противника, С. Черных, в числе первых удостоенный звания Героя Советского Союза за мужество и отвагу, проявленные в боях над Мадридом.

Высокие морально-боевые качества, летное мастерство показали воспитанники Ленинского комсомола и в боях на реке Халхин-Гол в Монголии. За подвиг, совершенный при спасении командира, посадившего подбитый самолет на территории, занятой японцами, воспитанник комсомола С. Грицевец одним из первых в нашей стране был удостоен второй медали «Золотая Звезда». В небе Монголии применили воздушный таран В. Скобарева, В. Кустов и А. Мошин. Огненный таран совершил батальонный комиссар М. Ююкин, пришедший в ВВС по комсомольской путевке.

Всего за мужество и отвагу, проявленные в боях с японскими захватчиками на Халхин-Голе, 70 бойцам и командирам было присвоено звание Героя Советского Союза. В их числе 60 коммунистов и 6 комсомольцев.

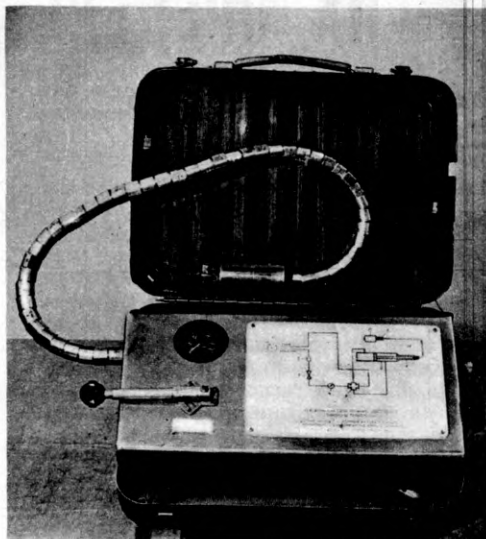
Высокие морально-политические, боевые качества советских авиаторов, ярко проявившиеся в первых же схватках с реакционными силами мирового империализма, были закономерным следствием активной, целенаправленной деятельности партийных и комсомольских организаций ВВС по идейно-политическому воспитанию личного состава. Его духовный потенциал, созданный в предвоенные годы, во многом предопределил героические действия наших летчиков и авиационных специалистов в первый, наиболее трудный период Великой Отечественной войны, завоевание в дальнейшем господства в воздухе и весомый вклад ВВС в разгром гитлеровских полчищ.

## НОВАТОРЫ В ПОИСКЕ

### ДЛЯ ПРАВКИ И КАЛИБРОВКИ ТРУБОПРОВОДОВ

На ВДНХ СССР демонстрировалось устройство для устранения вмятин и овальностей на трубопроводах непосредственно на объекте в труднодоступных местах, разработанное майором И. Безпятчуком, капитаном И. Констанди и служащим Советской Армии Н. Семировым. Конструкция его предельно проста. Оно состоит из гидроцилиндра, калибровочной головки (максимальный диаметр — 100 мм, минимальный — 50 мм), троса, упорной втулки и набора отградуированных сферических втулок.

В гидроцилиндр через штуцер подается жидкость под давлением до 25 МПа, шток вытягивается в цилиндр, увлекая за собой трос. В этот момент сферические втулки многозвенной оболочки смыкаются и образуют жесткий элемент между цилиндром и втулкой калибровочной головки.



Устройство для правки и калибровки трубопроводов.

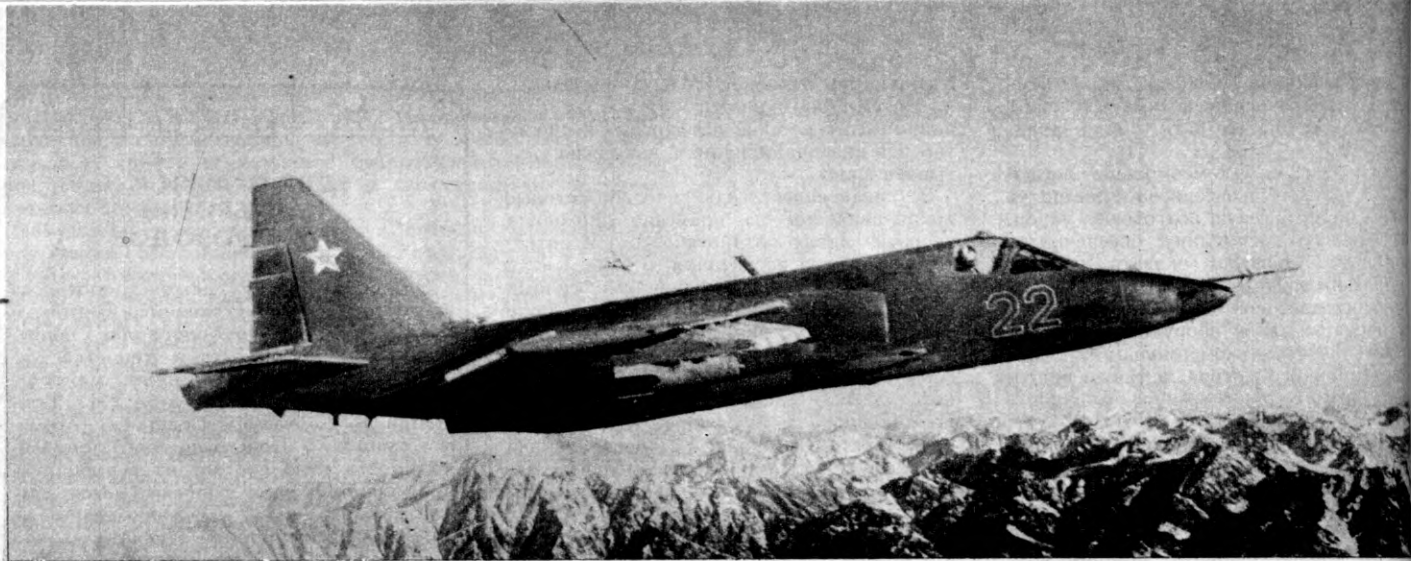
При дальнейшем продвижении троса в сторону цилиндра диаметр калибровочной головки увеличивается, а цилиндрическая пружинная втулка, оказывая давление на деформированный участок трубопровода, выпрямляет его. Усилие, передаваемое на вогнутый участок трубопровода, регулируется величиной рабочего давления в силовом цилиндре и контролируется по манометру.

Габариты устройства — 270 × 130 × 380 мм, масса 6 кг.

По оценкам специалистов, простое и эффективное устройство можно успешно использовать для правки и калибровки трубопроводов на авиаремонтных предприятиях, а также в эксплуатируемых авиационную технику подразделениях, в том числе и на полевых аэродромах. Его авторы получили свидетельства участников ВДНХ СССР.

Подполковник Ю. ГЕОРГИЕВ.





**БДИТЕЛЬНОСТЬ — ВЫСОКАЯ,  
БОЕГОТОВНОСТЬ — ПОСТОЯННАЯ**

## НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОГО

**Полковник Е. БЕССЧЕТНОВ**

Вглядываясь в хаотическое нагромождение серых, безжизненных гор, уплывавших под крыло, комэск подполковник Г. Стрепетов, шедший во главе четверки штурмовиков, стремился вовремя определить, когда начнется заданный квадрат. Судя по данным разведки, душманы оборудовали тут склад с оружием и боеприпасами. Надо нанести по нему удар. Ведущий беспокоился: как группа справится с заданием? У летчиков пока маловато опыта — пошла лишь вторая неделя, как они прибыли в Афганистан. Многие еще для них непривычно.

Вот и район поиска. Горы тут были ниже. У их подножия хорошо просматривались извилистые тропы, освещенные ярким солнцем. Они лучами сходились возле темного провала пещеры. «Кажется, склад здесь», — отметил про себя Стрепетов. С большой дальности он дал как бы пристрелочный залп реактивными снарядами. И тотчас склоны и вершины гор ошметинились интенсивным пулеметным огнем. Точно, вот она, цель!

Вслед за комэском летчики с заданной дальности нанесли ракетный удар по зеву пещеры и вышли из атаки. Стрепетов был доволен: от детонации начали рваться боеприпасы, выбрасывая облака пыли и дыма. Во втором заходе четверка штурмовиков снова обрушила на склад мятежников мощный удар. В горячке боя командир не заметил, обстреливают их или нет. Вдруг он услышал доклад ведомого:

— Командир, «духи» пустили ракету! Идет на вас!

— Понял. Маневр!

И, быстро сработав органами управления, бросил свой штурмовик в сторону, энергично маневрируя по курсу и высоте. Начал отстреливать тепловые «ловушки». Секунда, другая, третья... До слуха донесся сдавленный взрыв, хлопнувший где-то сзади, под машиной. Ее подбросило воздушной волной, но управление

было послушным, повреждений вроде нет. Кажется, успел уйти от удара. Поочередно поступили доклады от ведомых. Их самолеты тоже не задеты. Минуту спустя четверка, заняв боевой порядок, стремительно шла над каменными выступами гор курсом на свой аэродром.

Это был первый случай, когда по самолетам эскадрильи душманы пустили ракету «Стингер». Сознательно или нет, но целились они в штурмовик командира. Он сорвал их попытку сбить боевую машину, причем сорвал, не имея еще в этом достаточного опыта. По возвращении на аэродром подробно рассказал, что произошло, как выполнял маневр, уклоняясь от ракеты, что обеспечило успех. Однако, естественно, этим не ограничился. Он вновь и вновь вспоминал свои действия в том полете. В один из ближайших дней организовал с летчиками занятие, на котором авиаторы досконально проанализировали приемы преодоления ПВО противника.

...Встретились мы с Григорием Стрепетовым на афганской земле. Над горами с заснеженными вершинами медленно плыли грозные облака, временами то там, то тут выбрасывая раскаленную паутину молний. Боевые вылеты на время прекратили, и мы с комэском направились на самолетную стоянку, где никто не мог помешать беседе. На металлических плитах, устилавших глинистую землю, замерли, будто в ожидании команды на вылет, темно-зеленые, пятнистые реактивные штурмовики с подвешенными бомбами, реактивными снарядами, заряженными в блоки.

Григорий Григорьевич — москвич. Среднее образование получил в школе рабочей молодежи. Одновременно работал на производстве. Он мог приобрести гражданскую специальность, остаться в столице. Однако его потянуло в авиацию. Не страшно служить в отдаленных

гарнизонах. Григорий предпочел долг военного летчика. Поступил в Липецкий аэроклуб ДОСААФ, через год — в силу необходимости — перевелся в Калужский. После, уже будучи призванным в Военно-Воздушные Силы, экстерном сдал за полный курс военного летного училища и с дипломом пилота-техника в 1973 году получил направление в Краснознаменный Среднеазиатский военный округ.

Всем сердцем преданный избранному делу, влюбленный в свою профессию, Григорий Стрепетов, придя в полк, как говорится, с головой ушел в летную работу. А по труду и честь. Молодой офицер уверенно поднимался вверх по служебной лестнице. Год был летчиком, затем старшим летчиком. Еще через год его назначили командиром звена. Тут широко раскрылись его качества не только как воздушного бойца, но и как умелого наставника подчиненных. Он много летал сам, терпеливо растил молодежь.

Восемь лет командовал звеном, подготовил большой отряд летчиков. Лишь в 1984 году, с переводом в Краснознаменный Прикарпатский военный округ, Стрепетова назначили заместителем командира эскадрильи. Вскоре, переучившись на новую для него боевую технику — реактивный штурмовик, он принял под свое командование эскадрилью.

Делясь теперь впечатлениями о боевой работе, связанной с оказанием интернациональной помощи афганскому народу, Григорий Григорьевич подробно говорил о сложной обстановке, в которой приходится действовать.

— На командире в этих условиях лежит большая ответственность за дела коллектива, — сказал он. — С командиром вообще спрос особый, а здесь — как нигде...

Знакомился я с делами эскадрильи, и во многом крепло убеждение, что мысль о командирской ответственности была здесь лейтмотивом всей деятельности подполковника Г. Стрепетова. Сознывая, что многое зависит от него, Григорий Григорьевич, опираясь на помощь своих заместителей, командиров звеньев, неустанно заботился о совершенствовании процесса обучения, воспитания авиаторов, особенно об их морально-психологической закалке, об организации боевой работы экипажей в различных тактической обстановке и климатических условиях, поддержании эскадрильи в постоянной боевой готовности.

Здесь, на афганской земле, коммунист подполковнику Г. Стрепетову и его подчиненным...

ненным довелось держать суровый экзаме́н на боевую зрелость. И в том, что он выдержан с честью, весомый вклад командира. В коллективе нет летчика, техника, который бы не был отмечен государственной наградой. Некоторые имеют по два ордена. А воспитанник эскадрильи коммунист старший лейтенант Константин Павлюков, павший в неравном бою с душманами, удостоен звания Героя Советского Союза.

Подполковник Г. Стрепетов, понимая, что боевая обстановка многого требует от каждого, совместно с политработником, партийной и комсомольской организациями стремился привить авиаторам чувство долга, любовь к боевой профессии, смелость, отвагу, бесстрашие. Беседуя с летчиками, не раз говорил:

— С дрожью в коленках нельзя идти в бой. Если отправляешься на задание с пораженческим настроением, значит, заранее обрекаешь себя на неудачу. Только хорошее знание наземной и воздушной обстановки в районе боевых действий, смелость, решительность, самообладание, уверенность в себе, ясный рассудок помогут выйти победителем.

Мужали авиаторы, закалялись их характеры, множились боевые успехи. Не склонный к сентиментальности, Григорий Григорьевич, однако, не может без волнения вспоминать, как летчики эскадрильи с первых дней пребывания на афганской земле рвались в бой.

— На них нельзя было смотреть без сочувствия, когда по какой-либо причине вылет отменялся, — сказал он.

Но работы было много, и комэск с удовлетворением замечал, что с каждым днем, с каждым вылетом воздушные бои будто преображаются на глазах. Старшие лейтенанты Андрей Резников, Вячеслав Федченко, Константин Павлюков, Виктор Земляков, Владимир Палтусов... Прошла неделя, другая, и комэск как бы заново увидел их, быстро повзрослевших, глубоко осознавших весь огромный масштаб ответственности, которая легла на их плечи.

В той обстановке никакие пламенные призывы, возвышенные слова не могли действовать на людей сильнее, чем личный пример командира. И подполковник Г. Стрепетов, человек отчаянной храбрости и отваги, проникнутый сознанием ответственности за дела вверенного ему коллектива, подавал пример смелых, отважных, мужественных действий, проявляя в полетах поистине незаурядное профессиональное мастерство.

Командный пункт поднял в небо пару во главе с комэском. Задание было простое. Во время разведывательного полета над горами наш самолет оказался подбитым. Летчик катапультировался. Командиру эскадрильи и его ведомому — заместителю командира по политчасти требовалось найти офицера. Не успеют быстро отыскать — его могут схватить душманы.

В районе поиска пара стала в вираж. Описала один круг, второй. Но скоро стало ясно, что с высоты, которую они занимали в расчете избежать поражения от ракет класса «земля—воздух», ни купола парашюта, ни самого летчика обнаружить невозможно.

— Так мы ничего не добьемся, — сказал Стрепетов ведомому. — Давай-ка скроемся. Следуй за мной...

Стрепетов пошел на хитрость: отойдя от места падения самолета километров на двадцать, пара нырнула в соседнее

ущелье и на предельно малой высоте с сохранением высокой скорости стала подходить к заданному району. Вот и нужное ущелье. Командир эскадрильи, увлекая за собой ведомого, крутым разворотом вошел в него. Впереди — кишлак. На правом склоне ущелья — пульсирующие вспышки.

«Крупнокалиберный пулемет, — догадался Стрепетов. — Душманы наготове. Рассчитывают на слабонервных... Не выйдете!» — скрипнул он зубами.



Подполковник Г. Стрепетов.

Фото автора.

Штурмовики, не меняя курса, стремительно проскочили вперед, в глубину ущелья, оставив далеко позади огневую точку. Чем дальше они продвигались, тем больше сужалось ущелье.

Стрепетов ошупывал взглядом склоны, но летчика нигде не было, впереди же открывался новый крутой поворот. Требовалось поистине ювелирное мастерство техники пилотирования, чтобы успеть отвернуть от вертикальной стены, преградившей путь. Страшная перегрузка вдавливала летчиков в кресла, в глазах темнело, однако они продолжали «крутить» боевые машины, завершая разворот.

Сразу после поворота новое препятствие: конец ущелья замыкала огневая скала, вплетающаяся в хребет. Снова испытание на профессиональное мастерство! После огромной перегрузки, испытанной на повороте, штурмовики заметно потеряли скорость и теперь лезли вверх вяло, неохотно, как бы через силу.

Наконец верхушка хребта ушла под крыло. На другом его склоне и комэск, и ведомый увидели провисший на камнях парашют и недалеко от него лежавшего летчика.

— Видел? Тут он! — в возбуждении передал комэск по радио напарнику.

— Да, да. Вижу, командир! — ответил ведомый. — Живой, только почему-то не встает... Наверное, ранен.

— Теперь главное — прикрыть его!

Стрепетов, не теряя времени, доложил на командный пункт обстановку, передал координаты местонахождения летчика.

Пара набрала высоту, приступила к «обработке» ракетами и реактивными снарядами мест вероятного нахождения душманов, путей продвижения к нашему летчику. Выполпив две атаки, изменила направление, зашла на позицию крупнокалиберного пулемета, того, из которого ее обстрелили на входе в ущелье. Взрывы, пламя, клубы пыли и дыма... Позиция уничтожена!

Четверть часа спустя в этом районе появилась пара вертолетов поисково-спасательного обеспечения. Забрав летчика, она вдоль снежного хребта взяла курс на Кабул, к военному госпиталю.

Среди нескольких сот трудных, рискованных полетов в небе Афганистана есть один, который, пожалуй, вряд ли когда забудет подполковник Г. Стрепетов.

На командный пункт срочно вызвали звено управления эскадрильи. Только что прибывший в гарнизон старший начальник — представитель командования ограниченного контингента советских войск — проинформировал: по данным разведки, в крепости на южной окраине населенного пункта Матан остановился один из наиболее свирепых и жестоких руководителей бандформирований контрреволюции, заклятый враг афганского народа, заочно приговоренный им за преступления к смерти.

— Возможно, в крепости пробудет недолго. Благоприятный момент упустить нельзя. Вся надежда на вашу группу. Надо нанести по крепости удар. Пусть этот некоронованный король Панджшера почувствует, что он далеко не в безопасности.

Быстро выполнив необходимые расчеты, летчики поднялись в воздух. В заданном квадрате они с ходу обнаружили цель и тотчас почти отвесно свалили штурмовики в пике. Впереди — подполковник Стрепетов.

На дне ущелья сизый полумрак. Лучи заходящего солнца уже не проникают сюда, а скользят по вершинам хребтов. Но огороженная высокими каменными стенами крепость с несколькими постройками посередине все же различима на окраине кишлака. Стрепетов был уверен: она, конечно, под надежной защитой. Однако и он, и ведомые им летчики знали, на что шли, во имя чего рисковали. Вывести из строя матерого главаря душманов многое значит...

Подполковник Г. Стрепетов, находившийся как бы на острие атаки, перекалывал штурмовик из крена в крен, держал его в «колебательном» маневре, стараясь избежать поражения с земли, и зорко следил за приближением цели. Прищурился. Сцепил зубы. С территории крепости по зашедшему в атаку звену ударили крупнокалиберные пулеметы и зенитная горная установка. Но, вероятно, на притемненном фоне гор душманы, ослепленные пожаром предзакатного неба, с трудом различали самолеты — трассы уходили вниз.

За 500 метров до начала эффективной дальности открытия огня Стрепетов прекратил маневр и, выждав несколько мгновений, пока самолет «успокоится», пустил ракеты. Удачно. Видел, как они, опередив штурмовик, устремились к ломаному квадрату крепости. Боевой азарт все больше охватывал его. Продолжая пикировать, комэск перебресил «бегунок» выбора оружия на бомбометание, затем, подождав, когда прицельная марка подойдет к цели, разгрузил штурмовик от бомб. А следом за ним удары наносили



ведомые. И тоже мощные, сокрушительные.

Уже на выходе из атаки Григорий Григорьевич, скосив глаза в сторону, заметил высоко поднявшееся облако дыма и пыли над крепостью. И порадовался. «Если данные разведки точны, — подумал он, — то, возможно, нашими бомбами приведен в исполнение приговор, вынесенный бандиту афганским народом».

Едва звено зарулило на стоянку, как к командирской машине, не скрывая нетерпения, направился представитель советского командования. Подполковник Стрепетов, еще в защитном шлеме, взволнованный, возбужденный боем, широко шагнул ему навстречу, доложил о выполнении задания.

— Как считаете, насколько эффективным был удар? — принялся уточнять старший начальник.

Комэск и подошедшие летчики звена начали оживленно рассказывать, как проходил полет, как они наносили удар.

— Во всяком случае, мы отработали хорошо, — улынувшись, сказал в заключение Григорий Григорьевич. — Все ракеты и бомбы уложили в цель. Теперь будем ждать подтверждения результата...

Еще до наступления темноты на стол старшего начальника лег текст радиоперехвата. Из его содержания следовало, что почти вся личная охрана главаря бандформирований уничтожена, а сам он, получив ранения, находится в тяжелом состоянии.

Командирская ответственность... Каким пределом ограничить ее для себя? Там, в Афганистане, Григорий Григорьевич не раз получал рекомендации при выполнении заданий не снижаться ниже определенной высоты, дабы обезопасить себя и возглавляемые им группы от поражения зенитными ракетами. Действительно, куда проще следовать им: наносить удары с большой высоты, не подвергая ни себя, ни подчиненных даже малейшему риску. Но какова эффективность таких ударов? И как подобная осторожность отразится на становлении летчиков, их морально-нравственной закалке?

Ему, прошедшему хорошую командирскую школу, не надо было долго ломать голову, чтобы понять, как пагубно это может повлиять на людей. Что может быть хуже, чем сознание, что ты мог уничтожить противника и не уничтожил, мог спасти зажатые душами наши наземные группы и не спас, оберегая себя, не уберег от гибели других? В таких случаях летчик перестает уважать себя и как воздушного бойца, и как человека. Разве можно допустить такое? Вот почему подполковник Г. Стрепетов, сознавая свою ответственность и за жизнь подчиненных, и за качество выполнения поставленных задач, работал всегда только на пределе возможного. Потому-то летчики эскадрильи старались быть похожими на своего командира, глубоко уважали его. До последнего дня пребывания в Республике Афганистан они были верны своему долгу, чести, совести.

По возвращении на Родину кавалер ордена Красной Звезды коммунист подполковник Г. Стрепетов возглавил эскадрилью мастеров боевого применения. Весь недюжинный опыт, накопленный за годы службы, он сполна использует для подготовки смелых, мужественных воздушных бойцов. Ему есть что передать летной смене.

## В МНОГОНАЦИОНАЛЬНОЙ ВОИНСКОЙ СЕМЬЕ

Полковник А. ФЕДУР  
кандидат философских наук

На XXVII съезде КПСС, последующих Пленумах Центрального Комитета партии подчеркивалась необходимость дальнейшего формирования и воспитания у советских людей, и в первую очередь у молодежи, самых благородных качеств и чувств — социалистического интернационализма и советского патриотизма, любви к Родине, Вооруженным Силам, готовности к совершенствованию социализма и защите его завоеваний. Все мы — советские граждане. У нас общие победы, горести и утраты. Мы заняты великим делом перестройки, от успеха которой зависят судьбы социализма, Родины, каждого из нас. Эта мысль из Обращения Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева к трудящимся, народам Азербайджана и Армении встретила большой отклик в нашей многонациональной воинской семье.

В этом плане, как известно, в частях и подразделениях ВВС проводится большая работа. Но широкий круг задач интернационального характера, решаемых Военно-Воздушными Силами, многонациональный состав авиационных коллективов требуют постоянного совершенствования деятельности по патриотическому и интернациональному воспитанию авиаторов. Хотел бы рассказать о некотором опыте такой работы в части, где заместителем командира по политической части майор Н. Сахно. Здесь служат воины двадцати пяти национальностей.

Серьезно заняться этой проблемой заставила сама жизнь: некоторое время назад в коллективе были вскрыты факты нетоварищеских отношений, в том числе между военнослужащими разных национальностей. Проблема оказалась вполне актуальной, так как до недавнего времени, по мнению Центрального Комитета партии, ошибки, допускавшиеся в области национальных отношений, их проявления оставались в тени и говорить о них было не принято.

Принципиально, с партийных позиций оценив обстановку в воинском коллективе, командиры и политработники, члены партбюро и комитета комсомола части наметили систему мер по предупреждению негативных явлений в отношениях

между авиаторами, по укреплению дружбы и войскового товарищества. Меры были выработаны после тщательного изучения личного состава каждого боевом расчете, подразделении и части в целом. Большое внимание уделено индивидуальной работе с молодыми воинами, анализу особенностей каждой национальности и их проявлению каждой конкретной личностью. Определены возникающие по национальным признакам микрогрупп и негативных лидеров в них, правильно руководству ими.

Это помогло выявить сильные стороны молодого пополнения, правильно организовать его подготовку и расстановку с учетом темперамента, склада характера, способностей людей, кроме того, лучше увидеть трудности, не преодоленные, которые, сложно решать задачи по воспитанию в строю специалистов, сплочению воинского коллектива, предотвращению негативных явлений. Сейчас, например, командование части большое внимание уделяет тщательному подбору и расстановке воинов на отдельных объектах, в дежурных сменах. Как правило, сюда выделяются авиаторы одного звена, разных национальностей. При этом учитываются индивидуальные психологические особенности каждого.

Глубокий анализ реального содержания происходящих в коллективе национальных процессов во всей их сложности и противоречивости дал возможность командирам, политработникам, партийным и комсомольским активистам предметно и целенаправленно строить работу по патриотическому и воинскому воспитанию личного состава, изжити отдельные отрицательные явления. В частях заметно оживилась идейно-воспитательная работа, более активную поддержку получает все положительное в службе и поведении воинов.

Немало интересных, содержательных лекций, бесед, встреч с молодыми воинами, во время которых разъяснялись национальная политика КПСС и совершенствование национальных отношений СССР и Советских Вооруженных Сил разоблачались буржуазные измышления по этим вопросам, провели коммунисты майоры Н. Сахно и В. Мартинсон.

украинец и латыш, капитаны С. Дроздецкий и Н. Бабич — русский и молдаван, лейтенанты А. Игнатьев и В. Товстик — чуваш и белорус и многие другие.

Хорошо зарекомендовала себя такая форма работы, как тематические вечера «У карты Родины» и «Воин, рассказав о себе», а также викторины, посвященные союзным республикам. В подготовке и проведении мероприятий активное участие принимают молодые авиаторы, проживавшие в этих республиках до призыва в армию. Они рассказывают о традициях, обычаях своего народа, достижениях и нерешенных проблемах. Это помогает воинам лучше узнать друг друга, преодолеть скованность и обособленность. На таких мероприятиях красной нитью проводится мысль, что в целом успехи нашей страны во всех сферах заложены в единстве, дружбе и сплоченности народов Советского Союза, а успехи каждой республики стали возможны благодаря братскому сотрудничеству, взаимопомощи, совместным усилиям всех наций и народностей СССР. При этом обязательно подчеркивается необходимость совместной защиты наших завоеваний.

По рекомендации руководителей групп политических занятий многие авиаторы просят высылать из дома республиканские, областные и районные газеты на родном языке. Это дает им возможность не только быть в курсе событий, но и лучше готовиться к политическим занятиям, другим мероприятиям.

Политработники, партийные и комсомольские активисты большое внимание уделяют пропаганде успехов воинов всех национальностей средствами наглядной агитации. В ленинских комнатах подразделений оформлены стенды «Наша дружная семья». На них представлен национальный состав подразделений, показаны лучшие воины. На видном месте помещены фотографии военнослужащих, принимавших участие в выполнении государственного задания по ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС: русского Ю. Варенникова, украинца А. Хмеля, таджика А. Халилова и других. За обеспечение бесперебойной связи с вертолетами все они поощрены командованием. Примером для подражания служит командир взвода офицер В. Молев, который выполнял наиболее ответственные поручения командования, создал необходимые условия для нормальной работы руководителей полетов.

В пропаганде успехов передовиков большая роль, безусловно, принадлежит комсомольской организации части. В состав актива входят наиболее авторитетные воины многих национальностей. Именно они в большинстве случаев и становятся настоящими лидерами в коллективе, сплачивают вокруг себя не только земляков, а всех товарищей по боевому строю.

Комсомольцы наладили переписку с родителями воинов, с предприятиями и организациями, где работали юноши до призыва в ряды Вооруженных Сил. В письмах рассказывают о личной примерности молодых авиаторов в службе, выполнении ими требований военной присяги и уставов, об участии их в общественной деятельности. В ответ получают сообщения о семейных новостях, достижениях в трудовых коллективах. Нередко такая переписка помогает воз-

действовать на недисциплинированных воинов. Например, комсомолец С. Гусейнов на первых порах проявлял халатность в службе, позволял себе не по-товарищески относиться к сослуживцам. Комитет ВЛКСМ использовал разнообразные методы воспитательного воздействия на солдата, в том числе завязал переписку с его родными и прибег к их помощи. Совместными усилиями удалось направить молодого воина на правильный путь.

По инициативе комитета ВЛКСМ в части организуется помощь воинам в изучении русского языка. Проводятся как общие занятия, так и индивидуальные. Польза от них весьма ощутимая. Например, братья Муминовы, слабо владевшие русским языком, благодаря шефству над ними комсомольца З. Шагенова в сравнительно короткий срок ликвидировали пробелы в знаниях. Шагенов не только помог товарищам в овладении русским языком, но и поделился опытом обеспечения полетов устойчивой связью.

Работа командиров, политработников, партийной и комсомольской организаций по сплочению многонационального воинского коллектива, укреплению дружбы и войскового товарищества дает положительные результаты. Длительное время в части нет случаев неуставных взаимоотношений как между воинами разных сроков службы, так и между воинами различных национальностей. Это способствует поддержанию боевой готовности на должном уровне.

Но было бы неправильным не видеть и проблем. Напряженная учебно-боевая работа диктует жесткий ритм жизни и деятельности всех авиационных подразделений. Не всегда удается провести запланированные мероприятия в назначенное время, на должном качественном уровне, а порой не хватает времени, необходимых материалов, опыта. Скажем, та же подписка на периодические издания, выходящие в союзных республиках,

проходит с трудностями, газеты доставляют нерегулярно, с опозданием.

Политотдел во главе с офицером В. Сафоновым внимательно изучил деятельность командиров, политработников, партийной и комсомольской организаций этой части по патриотическому и интернациональному воспитанию авиаторов, укреплению дружбы и войскового товарищества, обобщил положительный опыт. Указал и на нерешенные проблемы. На сборах политработников было рекомендовано все лучшее внедрить в других коллективах.

И хотя результаты работы уже видны, однако, как отмечает вышестоящий политорг, в ней не сложилось еще должной системы, нет глубины, научности, не налажен контроль за ходом распространения и внедрения положительного опыта. Свидетельством тому может служить тот факт, что уровень идейно-воспитательной работы с молодыми воинами, особенно по патриотическому и интернациональному воспитанию, не везде оценивается одинаково, лучшим образом. Контрасты можно встретить в расположенных рядом воинских частях и подразделениях, в одном гарнизоне. По-видимому, здесь сказываются и недопонимание некоторыми командирами, политработниками важности проблемы, и слабые личные, деловые контакты, и недостаточное усвоение опыта соседей.

Как показывает жизнь, практика обучения и воспитания молодых авиаторов, внимание к этим вопросам нельзя ослаблять. Лишь совместными усилиями командиров, политработников, партийных и комсомольских организаций можно успешно решить задачу по улучшению патриотического и интернационального воспитания, укреплению дружбы и войскового товарищества воинов разных национальностей, повышению их политической бдительности и готовности к выполнению конституционного долга по защите социалистической Родины.

Начальник группы регламентных работ по авиационному оборудованию партийный активист ТЭЧ капитан А. Назиров умело обслуживает авиатехнику, его неоднократно называли в числе лучших специалистов части. Мужественный офицер отличился и при оказании интернациональной помощи дружественному афганскому народу, награжден орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени.

Фото С. СКРЫННИКОВА.







Выполняя интернациональный долг в Республике Афганистан, капитан С. Попов прошел суровую школу боевого мастерства. Командиры и подчиненные единодушно отмечают его высокую ратную выучку, находчивость в схватках с коварным противником. Поиск новых тактических идей, разработка эффективных боевых приемов, внимательный анализ передового опыта для капитана С. Попова не только служебный долг, но и глубокое профессиональное увлечение. По просьбе редакции офицер делится с читателями журнала раздумьями о тактике в боевых условиях.

# С ЧЕМ ИДЕШЬ В БОЙ?

Капитан С. ПОПОВ, командир звена  
военный летчик первого класса

Основные наши профессиональные интересы сосредоточились на тактике еще за несколько месяцев до отлета в Афганистан. Мы и раньше понимали, что именно в тактическом мастерстве надо искать ключ к победе. Но тут теория обрела реальные черты, высокую цену, большой профессиональный спрос.

Расспрашивали тех летчиков, кому уже довелось повоевать в Афганистане. Интересовало все: каждая деталь, каждая мелочь, на которые в ходе обычной боевой подготовки, может быть, и не обращаешь особого внимания. И, надо сказать, никто из «афганцев» ни разу не оставил без самого тщательного разбора ни один наш вопрос. И мы как-то сразу заметили, что офицеры с боевым опытом не просто делятся известными им фактами, а стараются подвести нас к самостоятельным тактическим выводам. Они не столько передавали нам готовые решения и приемы, сколько учили тактически мыслить.

Лично я особенно благодарен командиру звена майору В. Воронину, от которого узнал и перенял очень многое. Особенно запомнились такие советы: в бою не думай о себе, думай о звене; безвыходных положений нет — всегда ищи выход; ни на секунду не позволяй себе безрассудных поступков, действий на авось; стремись предупредить противника в ответном воздействии, а не удалось — открывай ответный огонь немедленно. Правила, в общем-то, известные. Но при подготовке к боевым действиям они из теоретических принципов превращались в личные мои убеждения.

Несмотря на то, что до пересечения границы между миром и войной за плечами был немалый опыт летной работы и интенсивная подготовка к выполнению интернационального долга, прибыв в состав ограниченного контингента советских войск, понимаешь, что весь твой профессиональный арсенал — это всего лишь база для выработки плана каждого предстоящего полета. И каким бы богатым ни был твой личный боевой опыт — он все-таки в прошлом. Новый вылет требует нового решения, нового плана, новых приемов. Значит, первейшая задача командира звена в боевой обстановке — увлечь в тактическую работу всех подчиненных.

Особенно выигрывает дело, когда тактика становится предметом коллективного поиска. Во-первых, одну и ту же самым точным образом поставленную боевую задачу каждый летчик воспринимает все-таки по-своему. Последнее слово, безусловно, за командиром, но выслушать мнение всего состава звена — это значит существенно обогатить свое командирское представление о самой боевой задаче.

Во-вторых, подчиненные не только индивидуально понимают боевую задачу, но и выдвигают собственные варианты ее выполнения. И командиру есть над чем подумать, есть из чего выбирать. Выигрывает несомненный и общий.

В-третьих, коллективная выработка плана предстоящего боевого полета позволяет каждому скрупулезно проникнуть во все детали совместных действий в бою. И там, во время схватки, не нужны дополнительные команды, лишние слова. Летчики мгновенно понимают командира звена с полуслова, а то и без всяких слов. И это состояние боевого единomyслия и единодействия возможно благодаря тому, что в совместной работе на земле все варианты обсуждены, вошли в плоть и кровь всех бойцов, прижились в сознании всеми вероятными деталями и подробностями.

В нашем звене все включено в тактическую работу, но особенно хочу отметить активность, инициативу и тактические находки капитанов Б. Одарича, А. Литвиненко, старшего лейтенанта В. Агаджаняна.

С чего же начинается наш тактический натиск на боевую задачу? Первый шаг общеизвестен. Это полное уяснение поставленной командиром боевой задачи. Хотелось бы выделить только одну особенность, которая свойственна условиям боевых действий в Республике Афганистан. При выполнении любой конкретной задачи здесь есть постоянно действующие факторы. К примеру, возможность натолкнуться на средства ПВО практически на любом этапе полета. Наше тактическое мышление воспитано на традиционных элементах боевой обстановки: линии фронта, тактической зоне ПВО, объектовой и т. д. Здесь на такую схему рассчитывать нельзя. Случается (правда, очень редко), что непосредственно в районе боя силы ПВО незначительны. Зато при полете к месту боевых действий вполне можно попасть под обстрел самых современных огневых средств.

Как бы активно ни велась разведка, встреча с непредвиденными обстоятельствами всегда реальна. Поэтому при разработке вариантов боевого полета надо вновь и вновь анализировать и прогнозировать обстановку. За мятежниками водится стремление ударить не только наверняка, но и исподтишка. Они не связывают себя с какими бы то ни было четкими задачами, районами, объектами. Поэтому каждое боевое задание для нас сочетает в себе элементы известные и совершенно незнакомые, однако вполне предсказуемые.

Тактика внезапного нападения, рассчитанная на достижение ошеломляющего воздействия, которую мятежники используют в борьбе против афганской авиации и, естественно, против нас, опасна, эффективна, но познаваема. Так или иначе во всем проявляется своя логика. Взгляд опытного и думающего летчика способен открывать тайные замыслы противника.

Нередко победа в бою закладывается в кропотливом анализе огромной массы обстоятельств. Предположим, что известен район нахождения какой-то банды. Потом выдалось два-три дня совершенно нелетных из-за метеоусловий. Для того чтобы не окатиться под смертельным огнем в самом «благополучном» месте, надо постоянно думать и действовать за противника. По каким тропам мятежники могут сменить район базирования? Где они окажутся, если передвигаются пешком, а где, если используют автотранспорт? Какие позиции для скрытного сосредоточения сил и средств им выгодно выбрать? С какой стороны их логика подсказывает им ждать пролета нашей авиации? И сотни других подобных вопросов...

Работу по снятию неопределенностей обстановки мы ведем настойчиво, самостоятельно, непрерывно. Но всегда ли прогноз будет точным? Считать так — значит убаюкивать себя, оглулять противника. Но проведенная прогностическая работа формирует множество возможных вариантов действий, среди которых обязательно будут и такие, которые применимы после незначительной корректировки в реальном бою, когда на принятие решения не хватает какой-то минуты, а несколько секунд на уточнение ответного хода, как правило, есть.

В каждом звене, в каждой паре имеются и собственные тактические заготовки на случай полной неожиданности удара и непредсказуемости ситуации. Боевой опыт убеждает в том, что, какой бы критической обстановка ни была, неприемлемы только два

типа реагирования: безрассудный бросок под огонь и пассивное ожидание исхода, подавленность тяжелыми обстоятельствами.

Было бы ошибкой доказывать, что обширной предварительной подготовкой к бою можно добиться абсолютной гарантии от непредвиденных потерь. Утверждаю лишь, что воздушный боец должен драться до конца, до самой последней возможности совершать обдуманные поступки.

Очень важно взаимодействие между различными родами войск. Об этом мы слышим с первого урока тактики в училище. Но по-настоящему усваиваем такую простую истину уже в боевых условиях. Особо хочу подчеркнуть, что нельзя уповать на старших начальников, которые обязаны организовывать взаимодействие. Как бы то ни было, но командир, которому непосредственно предстоит руководить боем, в конечном счете лучше всех и глубже всех проникает в свою боевую задачу. Ему открываются такие частности: в чем собственная слабость; каким образом и кто из состава взаимодействующих сил может восполнить выявленный тобой дефицит собственной боевой мощи; какую слабую сторону твоих братьев по боевой задаче можешь восполнить своими силами ты; где ожидается возникновение критических моментов и как их можно избежать?

Таким образом, взаимодействие — это самая широкая активность и инициатива всех участников совместных действий, отказ от роли чистых исполнителей, за которых все решат командиры. Да, решат, но не все. Да, организуют, но не во всех тонкостях.

Кроме того, опыт, которым мы располагаем, подсказывает, что очень полезны личные контакты между взаимодействующими силами. Безразлично ведь, кому оказываешь поддержку, кого прикрываешь, к кому спешишь на помощь сам и на кого рассчитываешь в тяжелую минуту боя. Наверное, не всегда такой контакт осуществим, но я веду речь о тенденции, о желательности личного знакомства между теми, кому делить судьбу боя, да и собственную.

Серьезного анализа заслуживает и разработка тактических приемов. Возможно, мои выводы небесспорны. Так ведь не зря говорят: в споре рождается истина...

Сейчас в немилости такие понятия, как шаблон, стереотипы. Куда привлекательней звучат слова: новаторство, нестандартность, открытие. Но по моему убеждению, вынесенному из реальных боевых действий, само творчество в бою, истоки его — явления своеобразные. Прежде всего в боевой обстановке властвуют два определяющих обстоятельства: скоротечность событий и неполнота информации. Без учета этих и других факторов рассуждения о профессиональном творчестве будут далеки от жизни.

Для себя считаю доказанным: тактическое мастерство воздушного бойца — это искусство сделать правильными для данной обстановки выбор из комплекса заранее освоенных тактических стереотипов и шаблонов. Конечно же, видоизмененных под конкретную боевую обстановку. Но именно рабочий выбор, а не надежды на озарение составляют существо тактического творчества в бою.

Стереотип, эталонное элементарное тактическое действие, шаблон имеют свои положительные стороны. В них может быть заложена сложная тактическая идея. Они могут быть детально рассчитаны и теоретически всесторонне обоснованы, в них закономерно воплощается весь предшествующий боевой опыт. Понятно, что вся эта работа не для тех секунд, которыми экипаж располагает при завязке огневой схватки.

Каждый бой выдвигает те вопросы и проблемы, которые в результате тщательного анализа становятся исходной точкой новых идей, замыслов, решений и приемов.

В нашем звене стало традицией — как бы ни проходил боевой полет, всегда есть повод для критической переоценки того, что недавно еще казалось совершенным. Кто-то из членов экипажа промедлил с докладом об обнаружении противника, кто-то на долю секунды опоздал с включением необходимого оборудования, кто-то отвлекся от установленной схемы осмотровости на другую задачу...

Совместно выявляем причины, породившие такие просчеты, сообща намечаем пути искоренения подобных ошибок и шлифуем взаимодействие в экипажах и между ними.

Остановлюсь еще на одной боевой заботе авиаторов, которая настойчиво заявляет о себе в Афганистане. Здесь довольно часто приходится сталкиваться с острыми неожиданностями. Случается, что на уход от поражения отводятся мгновения. И если быть профессионально честным, то надо признать: бывает такое, когда невозможно рационально оценить обстановку. Думаю, что в таких условиях нужен специальный алгоритм действий, разработанный по принципу: если не знаю, что делать, то поступаю так... Важно уйти от пассивного ожидания исхода, не поддаться панике. Важно оставить за собой право на лично преемственный боевой ход. Пускай такое поведение окажется не самым правильным по условиям конкретной обстановки (а в

критический момент ты ее просто не знаешь), но зато на твоей стороне выигрыш морально-психологический. «Раз я действую, то, значит, веду бой на равных, а не сник перед ошеломляющим огнем...»

Алгоритм действий для таких ситуаций мы выбираем самый простой. Командир практически единолично выполняет его, а остальные члены экипажа настойчиво ищут боевую информацию. Любое прояснение обстановки становится моментом перехода от «универсальной программы» к рациональному ответному, а затем и к активному боевому реагированию. Рассмотрим пример.

Экипаж совершенно неожиданно обнаружил вспышку по курсу полета. Противника он не видит. Что делать? Думается, что лучший выход — в немедленном маневре в любую сторону и открытие огня в район, где обнаружена вспышка. Может быть, основываясь на строгой логике, маневр надо бы выполнить в другом направлении, но и не самый оптимальный выбор собьет противнику прицеливание или усложнит самонаведение ПЗРК. А ответный огонь — даже и не точный — уравнивает психические трудности. Но главное преимущество состоит в том, что экипаж сразу же, с первым выстрелом противника, вступил в бой.

Опыт боевых действий многое раскрывает и в морально-психологической подготовке наших военных летчиков. Первый период почти все переживают тяжело. И к этому надо относиться внимательнее. Источник напряженности скрыт не в страхе перед опасностью, а в неуверенности в своих профессиональных качествах. Вместе с тем приходится постоянно бороться и с самоуспокоенностью тех, кто благополучно прошел первичный этап душевных испытаний. А самоуспокоенность — это преддверие беды. Поэтому командиру надо научиться ощущать настроение подчиненных, чтобы поддерживать его на благоприятном уровне боевой и морально-психологической готовности.

Здесь, в боевой обстановке, особенно хорошо понимаешь, что своих подчиненных надо знать до самой последней черточки. Только слившись со своим товарищем душой, можно точно определить, на что он способен не вообще, а в предстоящем через несколько минут бою. Нельзя отмахиваться и от проблем психологической совместимости, когда человек действует на грани всех своих возможностей. Мне самому пришлось «разойтись» с моим ведомым. Сейчас у нас прекрасные отношения, никакой напряженности между нами нет. А летать вместе, в одной паре, было просто не под силу. Это мешало. И мы благодарны, что командиры поняли наше состояние и отнеслись к нему не формально, а по-человечески.

Готовность к бою... Она не делится на тактическую и моральную. Все в человеке едино. Воздушный боец сам формирует тот профессионально-нравственный заряд души, который помогает соединиться холодному рассудку и горячему сердцу. Но и командиру, который в ответе за порученные дела и вверенных людей, надо постоянно задавать себе вопрос: с чем мы идем в бой? Не голый ли отвагой хотим одержать победу над противником, не закабляем ли душу оковами сухого математического расчета? Бой — это человек в бою. Из этого надо и исходить.

Парой на учебный перехват.

Фото С. ШОРОХОВА.







Капитан С. Шергин.

Командир звена капитан С. Шергин смахнул со лба пот. За бортом самолета арктический холод, а в кабине жарко: то ли от солнца, до которого, кажется, можно достать рукой, то ли от физического и нервного напряжения — так высок накал тактической обстановки. Ему, первоклассному воздушному бойцу, поручено обнаружить и уничтожить реальную цель — радиоуправляемую мишень, нанести не условный удар из фотопулемета, а настоящий, используя штатное бортовое оружие. И все это при активном противодействии «противника».

Шергин понимал всю сложность задачи и меру ответственности, которая ложилась на него. Как офицер-коммунист он призван выступать застрельщиком в ратном деле. Никакой другой результат, кроме победы, устроить его не может. Потому-то Шергин так внимательно вслушивался в эфир и зорко всматривался то в экран бортового локатора, то в даль белоснежного поля облаков.

Через несколько минут на экране вспыхнула отметка от цели. Опытен оператор, управляющий мишенью, но и Шергину опыта не занимать. К тому же на чеку офицер наведения. «Противнику» не уйти. Атака!

За многие километры отсюда собрались у динамика в высотном домике боевые друзья Шергина офицеры В. Важинский, Д. Патрамон, А. Непомилуев. Слушая радиообмен, они переживали за него, волновались. И хотя сами уже выполнили подобное задание, продолжали мысленно «воевать» вместе с товарищем, словно хотели взять на себя часть его нагрузок. Так воспитаны на традициях коллектива: один — за всех, все — за одного!

# ИДЕТ

# ЛЕТН





Вот и зона разрешенного пуска. Шергин нажал на боевую кнопку. Залп! Из огромного всполоха огня, объявшего мишень, вырвались бесформенные облачки. Поистине атака была мастерской.

Через несколько минут по команде с КП стартовал ракетносец. Его пилотировал военный летчик первого класса капитан В. Сироватко, которому предстояло «достать на потолке» высотный разведчик условного противника.

В подготовленности капитана Сироватко офицеры боевого управления не сомневались. Он не раз выходил победителем из воздушных схваток. И на этот раз, как ни старался «противник» использовать свое преимущество в высоте, летчик нанес удар по нему буквально через несколько секунд после выхода истребителя на боевой курс.

Так же успешно действовали на ЛТУ подполковник Е. Кабуров, майор А. Кравченко, капитаны Ю. Бугаев и М. Баяюрко, старший лейтенант П. Сурмач и другие летчики.

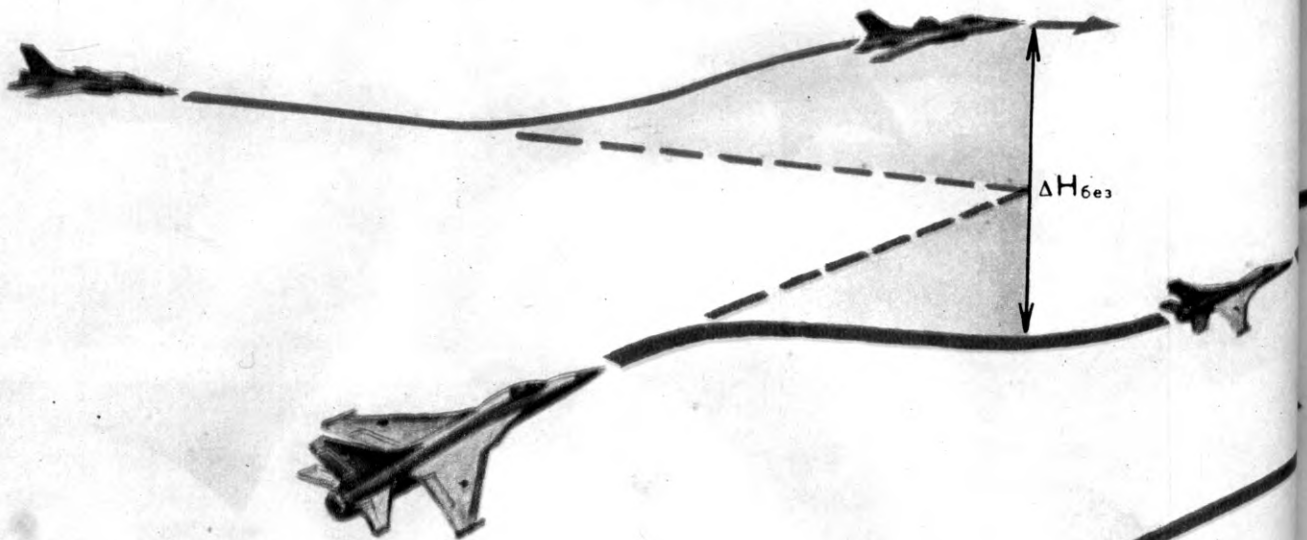
Социалистические обязательства, взятые в честь XIX Всесоюзной партийной конференции, авиаторы полностью выполнили.



# ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ (ПВП)

ПОЛЕТЫ ПО ПВП ВЫПОЛНЯЮТСЯ С МАКСИМАЛЬНОЙ ОСМОТРИТЕЛЬНОСТЬЮ ВСЕГО ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА.

КОМАНДИРЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРА РАСХОЖДЕНИЯ ОБЯЗАНЫ НЕ ТЕРЯТЬ ДРУГ ДРУГА ИЗ ВИДУ.



ПРИ ВСТРЕЧЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ПЕРЕСЕКАЮЩИХСЯ КУРСАХ НА ОДНОЙ ВЫСОТЕ КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗАМЕТИВШИЙ ДРУГОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО СПРАВА ОТ СЕБЯ, ДОЛЖЕН УВЕЛИЧИТЬ ВЫСОТУ ПОЛЕТА, А КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗАМЕТИВШИЙ ДРУГОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО СЛЕВА ОТ СЕБЯ, — УМЕНЬШИТЬ ВЫСОТУ ПОЛЕТА ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ РАЗНОСТЬ ВЫСОТ ОБЕСПЕЧИВАЛА ИХ БЕЗОПАСНОЕ РАСХОЖДЕНИЕ.

ОБХОД НАЗЕМНЫХ ПЯТ  
НАБЛЮДАЕМЫХ ВПЕРЕДИ ВО  
СУДНА И ПРЕВЫШАЮЩИЕ ЕЕ  
ПРОИЗВОДИТСЯ, КАК ПРА  
ПЯТСТВИЙ НА УДАЛЕНИИ 5

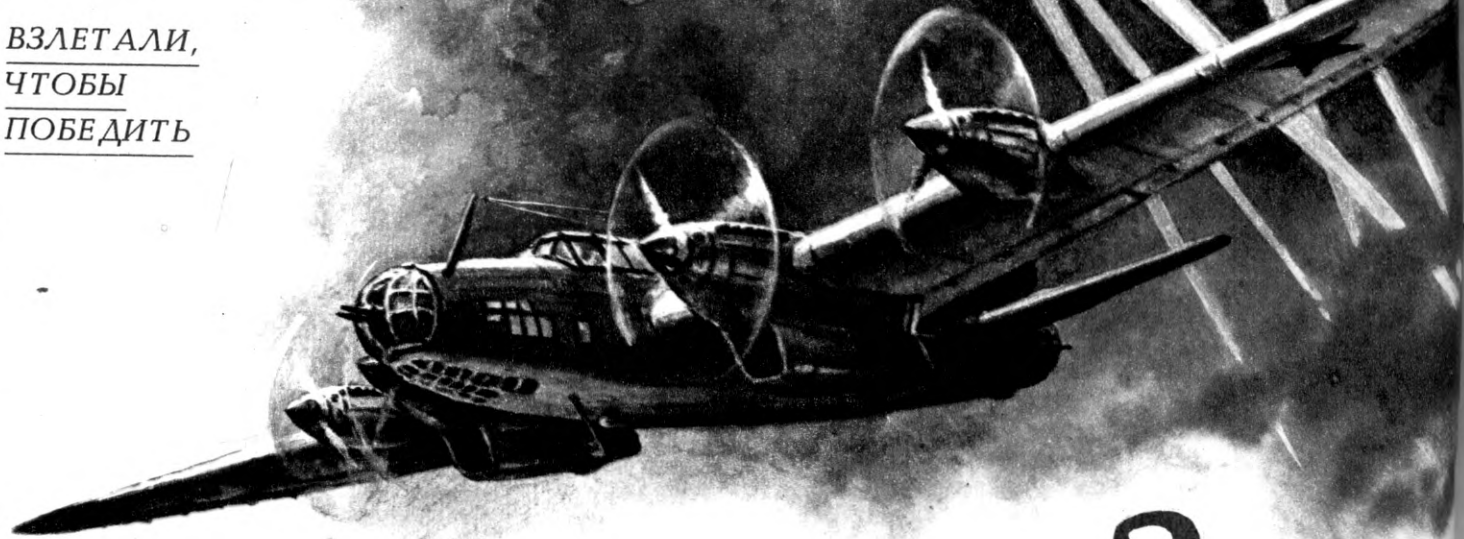


**РАСХОЖДЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,**  
выполняющих полет на встречных курсах  
на одной высоте, производится левыми  
бортами с соблюдением интервалов боко-  
вого эшелонирования.

**ОБГОН ВПЕРЕДИ ЛЕЯЩЕГО ВОЗДУШ-**  
**НОГО СУДНА НА ОДНОЙ ВЫСОТЕ ВЫПОЛ-**  
**НЯЕТСЯ СПРАВА, А ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ —**  
**С ВНЕШНЕЙ СТОРОНЫ С СОБЛЮДЕНИЕМ ИНТЕР-**  
**ВАЛОВ БОКОВОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ.**

**ОТ ПЕРЯТСТВИЙ,**  
и полету воздушного  
суда в его полете,  
авиации справа от пре-  
дела 500 м.





# Все четыре года...

Полковник в отставке И. КИНЬДЮШЕВ,  
Герой Советского Союза

Когда началась Великая Отечественная война, старший лейтенант В. Пономаренко служил в 212-м отдельном дальнебомбардировочном авиаполку, которым командовал подполковник А. Голованов. 23 июня 1941 года полк всем составом бомбардировал занятый врагом аэродром Варшавы. Налет был удачным. Экипажи причинили серьезный урон фашистам: уничтожили несколько самолетов, повредили ВПП и многие сооружения. Сами же потерь не имели.

Чтобы сдерживать натиск противника, летчики-дальники наносили мощные удары по его атакующим войскам. Летали на воздушную разведку, бомбили танковые колонны, переправы через Березину, железнодорожные узлы и аэродромы. Полеты на малых и средних высотах без надежного сопровождения представляли большую опасность, так как фашистские истребители часто подстерегали Ил-4. Но, несмотря на сложность, советские авиаторы действовали смело, дерзко, самоотверженно. Противник нес потери.

В конце года В. Пономаренко отозвали в тыл на авиазавод для получения четырехмоторного ТБ-7 (Пе-8). Это был простой и удобный в управлении самолет. По тому времени он имел большую скорость, дальность, высоту полета и был хорошо вооружен.

Однажды полковник А. Голованов, ставший к тому времени командиром дивизии, вызвал к себе летчиков А. Тягунина и В. Пономаренко, штурмана М. Карагодова. Обстановка была сложной. Враг стоял у стен Москвы. Наши отступавшие войска, оставляя Калинин, не успели взорвать железнодорожный мост через Волгу, чем, естественно, воспользовался противник. Первые попытки разрушить мост с воздуха окончились

неудачей. Потери были весьма ощутимые. И тогда командование приняло решение уничтожить мост с помощью беспилотного самолета.

Испытателям выделили бомбардировщик ТБ-3, который должен был стать самолетом-снарядом, и Ил-4. Начались пробные вылеты. Майор Тягунин поднимал ТБ-3 в воздух, следом на «иле» взлетал экипаж Пономаренко. В штурманской кабине находился военный инженер 2 ранга В. Кравец, который контролировал работу радиоаппаратуры. Тренировки шли успешно, техника работала надежно. Только иногда возникали трудности, связанные с погодой.

Тем временем положение под Москвой изменилось. Наши войска перешли в контрнаступление, изгнали фашистов из Калинин. Но идею использовать в необходимых случаях радиоуправляемый самолет авиаторы не отбросили. К ней не раз возвращались потом.

В 1942 году была организована авиация дальнего действия (АДД). Ее командующим стал генерал-майор авиации А. Голованов.

Весной того же года Пономаренко получил назначение в 432-й тяжелый бомбардировочный полк, из которого в августе было сформировано соединение. В нем служили такие известные пилоты, как Герои Советского Союза М. Водопьянов, А. Алексеев, Э. Пусэп. Многие экипажи еще в 1941 году бомбили Берлин.

Своего рода рекордным был перелет четырехмоторного серийного советского самолета Пе-8 в мае 1942 года из Москвы в Англию, США и обратно. На его борту находилась советская дипломатическая миссия, возглавляемая В. Молотовым. В результате ее пребывания в Америке было подписано советско-американское

коммюнике о неотложных задачах создания второго фронта в Европе, решены и другие вопросы.

Самолет пилотировали Э. Пусэп и второй пилот В. Обухов. Экипаж перелетел через обширную территорию, оккупированную врагом, производил взлеты и посадки на незнакомых, а часто и на необорудованных аэродромах. За выполнение важного задания Указом Президиума Верховного Совета СССР летчику Э. Пусэпу, штурманам А. Штепенко и С. Романову было присвоено звание Героя Советского Союза. Остальные члены экипажа были награждены орденами Ленина и Красного Знамени.

Чтобы сломить сопротивление фашистских войск под Сталинградом, летом 1942 года авиация дальнего действия нанесла ряд крупных ударов с воздуха по атакующим войскам, переправам, железнодорожным узлам и аэродромам противника. Одновременно возобновились налеты на военно-промышленные объекты Германии и ее сателлитов.

Вечером 26 августа четыре нагруженных до предела бомбардировщика тяжело поднялись в воздух и взяли курс на Берлин. По мере выработки горючего самолеты становились все более послушными. Погода между тем портилась. Линию фронта летчики пересекли в облаках. Быстро темнело. В наушниках потрескивали атмосферные разряды, самолеты все сильнее потряхивало. На высоте 7000 метров — мощная облачность, ослепительно сверкали молнии. Экипажи попытались обойти метеорологический фронт с севера, но и там тянулись грозные облака. На приборах — снег, на пулеметах, торчащих впереди самолета Пономаренко, вспыхивали огни грозных разрядов. Машину бросало из стороны в сторону.

Наконец облака кончились. Хорошо видно Балтийское море. Радист запрашивал пеленги, штурман М. Легкоступ безошибочно прокладывал курс на Штеттин. Вот он, портовый город! Совсем рядом берег моря и река.

На подходе к столице третьего рейха Пономаренко командовал:

— Усилить наблюдение!

Штурман вывел самолет на боевой курс и вскоре доложил:

— На курсе. Люки открываю. Сбросил! Люки закрыл.

И вот тут началось! В одно мгновение самолет высветили прожектора. В кабине появился запах пороха от близких зенитных разрывов. Пономаренко резко бросил самолет вниз и в сторону. Минут через пятнадцать экипаж ушел из-под обстрела.

Настроение у всех приподнятое — задание выполнено! Назад возвращались самым коротким путем, обходя лишь крупные города. Горючего и кислорода — в обрез. Линию фронта пересекли в глухом месте. На свой аэродром пришли через четырнадцать часов после взлета.

Хорошо помнит Владимир Васильевич Пономаренко свой полет на бомбардировку орловского железнодорожного узла.

— Орел был весь в огне, — рассказывал ветеран. — Мы на боевом курсе. Самолет вздрогнул, освобождаясь от пяти тонн смертоносного груза. Но одна бомба весом в тонну все-таки не сбросилась. Под огнем врага сделала еще заход. Резко торможу, выпускаю шитки. Не помогло. Выручила смекалка бортехника, который прорубил в плоскости окно и по команде штурмана вручную сбросил бомбу на цель.

В это время зенитный снаряд угодил в правое крыло. «Командир! Горит третий мотор!» — доложил центральный стрелок. Дал распоряжение бортовому технику выключить мотор и включить систему пожаротушения. Резко скользнул на левое крыло, стараясь сбить пламя, но безуспешно. Довернул машину в сторону линии фронта.

«Командир! Самолет весь в огне!» — сообщил кормовой стрелок. Ситуация критическая. Приказал всем покинуть машину, а сам старался удерживать ее в горизонтальном полете. Тянул из последних сил, ждал, пока экипаж оставит самолет. Вот и мне пора прыгать. Только подумал об этом, как оказался выброшенным из кабины: самолет начал разваливаться. Дернул за кольцо парашюта. Приземлился благополучно...

Из того рейда не вернулись пять боевых друзей Пономаренко.

А полк продолжал воевать. Не раз еще отличился в боях и стал гвардейским с почетным наименованием.

Все четыре года войны Владимир Васильевич находился в боевом строю. Да и потом полковник Пономаренко еще долго служил в ВВС, стал заслуженным военным летчиком СССР. Осваивал самолеты новых типов, учил летному мастерству других. Родина высоко оценила подвиги фронтовика, наградив его тремя орденами Ленина, тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны II степени и многими медалями.

Теперь Владимир Васильевич на заслуженном отдыхе. Только не может он без людей. Вот и идет к ним в воинские части, на предприятия, в студенческие аудитории, в школы...

## У ИНИЦИАТОРОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ

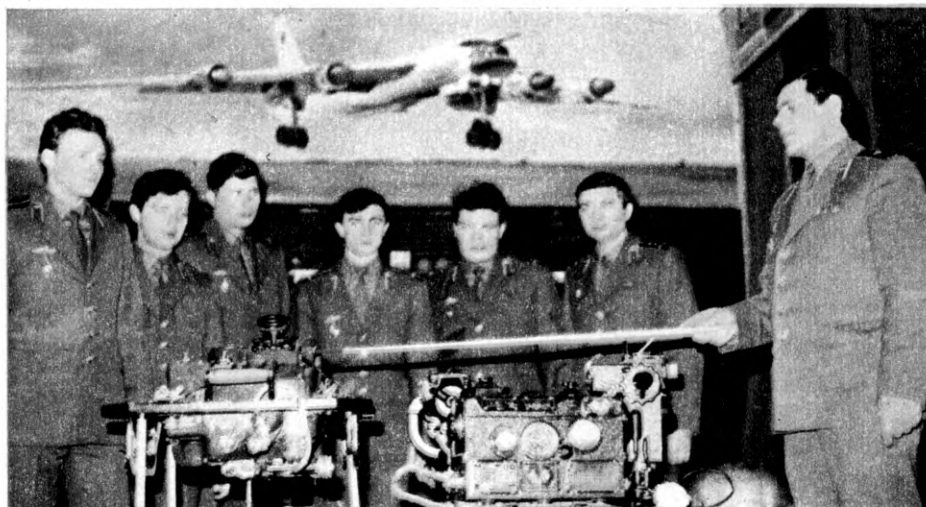
Фото С. СКРЫННИКОВА.



Весомыми успехами в боевой и политической подготовке встретил XIX Всесоюзную партийную конференцию личный состав бомбардировочного авиационного полка — инициатора социалистического соревнования в Военно-Воздушных Силах. В ходе теоретических занятий, дальних полетов и летно-тактических учений авиаторы показали возросшее профессиональное мастерство, крепкую дисциплину и высокую организованность при исполнении воинского долга. Офицеры, прапорщики, сержанты и солдаты выполнили напряженные социалистические обязательства, взятые ими в честь партийного форума, внесли достойный вклад в повышение боевой готовности части, делом подтвердили право называться наследниками боевой славы ветеранов ВВС.

♦ Командир отличного экипажа военный летчик второго класса майор В. Земнухов.

♦ Почитрабочник военный летчик первого класса майор В. Богатырев в музее боевой славы рассказывает лейтенантам Э. Довгаленко, Н. Никитину, В. Петренко, Ю. Юрьеву, В. Лычеву и капитану А. Плескову о ратных подвигах однополчан.





Майор Е. МУРЫГИН,  
член парткома полка

# КРИТЕРИЙ—

В не столь давнее время в нашей партийной организации некоторые коммунисты больше заботились о том, как лучше выглядеть в глазах вышестоящего руководства, чем о том, как эффективнее работать. Бумажно-протокольная сторона дела считалась чуть ли не главным показателем работы. К этому привыкли. Мирились в ряде случаев и с низкими результатами в соревновании, воздушной и тактической выучке, и с нарушениями требований безопасности полетов.

Так работать было больше нельзя. Перестройка потребовала решительной ломки стереотипов, заставила критически оценить реальный вклад коммунистов в боевую учебу авиаторов, в обеспечение безаварийной летной работы. Настало время конкретных дел.

Расскажу лишь об одном из направлений в деятельности парткома нашего полка: о мерах, предпринимаемых для обеспечения безопасности полетов.

Начали мы с расширения гласности.

По инициативе парткома в полку стали выпускать «Бюллетень безопасности полетов». С интересом читают люди о передовых методах работы лучших летчиков, специалистов ИАС. Недавно, например, в бюллетене были представлены методика бомбометания «ромбом», приемы действий майора С. Галина в ходе подготовки оружия к использованию на полигоне. Бывают и критические выступления. Часто по поводу тех или иных материалов разгораются споры, ведутся обсуждения разобранных предпосылок к летным происшествиям. Случается, кто-то из виновников, как это было с офицером А. Дроновым, оправдывается, а кто-то искренне сожалеет, что допустил оплошность. Выходит, такой бюллетень в полку нужен, хотя его выпуск не предусмотрен ни одним руководящим документом.

А теперь о том, как партком заботится об условиях труда и отдыха летного состава. В высотном домике прежде было суетно, шумно. Разве в такой обстановке наберешься сил перед полетом? Члены

парткома обратили на это внимание. Благодаря их вмешательству здесь наведен порядок. Повысилась и дисциплина труда специалистов командного пункта. Они теперь не допускают ошибок в ходе летных смен.

Известно, что нагрузки на авиаторов в течение года возрастают, а соответственно увеличивается и нервное напряжение. Как его снять? Коммунист офицер В. Тамаровский высказался за то, чтобы очередные отпуска летному составу делить: одну часть предоставлять зимой, другую — летом, тем более что это оговорено и в соответствующем приказе. Практика подтвердила правильность такого решения. Вместе с тем показала, как много значит инициатива. В конечном счете в полку возросла экономия ресурсов авиационной техники и топлива, повысилась качество ввода в строй летчиков, вернувшихся из отпуска, их психологическая устойчивость.

Раньше перед вылетом летчики, как правило, были предоставлены сами себе.

Подполковнику А. Харламову неоднократно приходилось выполнять ответственные задания командования в сложной тактической обстановке. Он накопил большой опыт. Поэтому так прислушиваются авиаторы к словам офицера, находя в них ответы на многие волнующие их вопросы.

На снимке: Подполковник А. Харламов беседует на летно-тактическом учении с капитанами С. Мельниковым, Ю. Девличаровым, В. Лукьяновым, старшими лейтенантами В. Подоличем и С. Богусhevым.

Фото М. ЯКОВЛЕВА



# КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Теперь остающиеся до старта в небо 15—20 минут используются для аутотренинга. В комнате морально-психологической разгрузки есть все необходимое для отдыха: мягкие диваны, кресла, камин. Здесь оборудован аквариум, установлена клетка с птицами. Звучит спокойный голос: «Я пришел на полеты. Все мои радости, огорчения и проблемы остались дома. Я хорошо подготовлен к полетам...» Речь записана на магнитную ленту и транслируется из кабинета врача.

Как-то я поинтересовался у начальника медицинской службы полка офицера Б. Жданова, есть ли польза от таких сеансов. Ответ был утвердительным. Побеседовал и с летчиками. Все выразили желание продолжать тренировки, ставшие для них необходимыми при подготовке к полетам.

— После аутотренинга, — сказал один из офицеров, — мы ощущаем бодрость, приток сил, повышение работоспособности.

Вопросы, связанные с изучением летным составом техники, аэродинамики, тактики, с дальнейшим улучшением морально-психологической подготовки воздушных бойцов, периодически обсуждаются на заседаниях партийного комитета. Принимаемые решения члены парткома подкрепляют организаторской работой, борются за высокие конечные результаты. Когда, например, потребовалось усилить партийно-политическую работу на полетах, партийные активисты дружно взялись за дело, нацелили на это и других коммунистов. Упор сделали на то, чтобы партийное воздействие на авиаторов осуществлялось постоянно.

Чтобы настроить летный состав на успешное выполнение задания, на строгое соблюдение правил безопасности полетов, пропагандист полка или один из политработников проводит короткие беседы сразу после предполетных указаний. Темы самые актуальные, непременно увязанные с сегодняшним днем, задачами полетов. Широко используется в полку всевозможная литература. Скажем, «Справочник по Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», где боевые действия расписаны буквально по дням, а также «Календарь воина», газетные и журнальные публикации определенной тематики.

Больше внимания стали уделять обновлению наглядной агитации, в частности «Бюллетеню идеологической работы». В нем отражаются задачи актива на определенный период боевой учебы личного состава, освещаются итоги проверок, наиболее важные аспекты безопасности полетов.

В современных условиях овладение боевой техникой, на мой взгляд, требует особо строгого соблюдения мер безопасности полетов, учета ряда особенностей. Полагаю, пришла пора уяснить, что сейчас, когда достигнут военно-стратегический паритет с Западом, победа в современном бою, видимо, в значительной степени будет зависеть от человеческого фактора, умения до конца использовать

боевые возможности техники при соблюдении высокого уровня безопасности полетов. Объективные данные пока свидетельствуют, к сожалению, о медленном снижении аварийности, что наносит ощутимый вред боевой готовности. Необходимы более действенные профилактические меры безопасности полетов.

По этой проблеме издано немало различных инструкций, директив, приказов... А что, если рассматривать безопасность полетов как своего рода отдельную учебную дисциплину и изучать ее не на уровне каких-то телеграмм или указаний свыше, а так, как это делается, например, в системе марксистско-ленинской подготовки или на занятиях по аэродинамике? Тогда и отношение к ней станет более серьезным, будут изжиты разрозненные толкования некоторых руководящих документов, уйдут в прошлое «кавалерийские наскоки» при выполнении их требований.

Почему бы в полку не ввести должность офицера по безопасности полетов? Если бы такой офицер как следует проанализировал действия каждого авиатора, обобщил свои наблюдения и тут же дал необходимые рекомендации, думается, значительно повысились бы личностные элементы «порога безопасности».

На одном из партийных собраний управления полка при обсуждении состояния безопасности полетов коммунисты офицеры В. Тамаровский, Б. Титаренко и другие остро поставили вопрос об активизации человеческого фактора на этом важном направлении. Подход был разный, но смысл предложений сводился, в общем, к одному: необходима коренная перестройка мышления. И опять-таки почему бы, скажем, коммунистам — руководителям ИАС — не проявить больше инициативы в прогнозировании уровня безопасности полетов? Ведь возможности для этого есть. Да вот только никто не возьмется за дело. А зря.

Борьба за безаварийность требует от коммунистов дифференцированного подхода. Каждый знает все или почти все друг о друге: кто и как отдыхал перед полетами, кто чем озабочен, какие жизненные проблемы волнуют человека в данный момент. Неплохо бы держать под контролем и семейный микроклимат. Дело это, безусловно, деликатное и в большей степени личное. Но помочь летчику «обуздать» свой характер, научиться саморегулированию в стрессовой ситуации в семье — значит уменьшить вероятность возникновения аварийных ситуаций в воздухе по вине самого летчика. Словом, побуждать его к самоуправлению, активизации воли, подавлению отрицательных эмоций просто необходимо. И важную роль в этом призваны сыграть товарищи, сослуживцы.

Поддерживая и развивая здоровую морально-психологическую, нравственную атмосферу в среде авиаторов, наша партийная организация делает ставку на живую работу с людьми. Главное — внимание к человеку, делу, которым он занимается. Многое тут зависит от органи-

заторской работы. Действуя в тесном контакте с командиром, поддерживая высокую принципиальную требовательность, опираясь на коллективный ум и опыт, партийный комитет заметно усилил свое влияние на процесс боевой учебы и воспитания личного состава.

Как мы этого добивались? Во-первых, повышая ответственность за порученный участок коммунистов-руководителей — командиров, политработников, специалистов ИАС. Во-вторых, совершенствуя политико-воспитательную работу в авиационных эскадрильях, звеньях. В-третьих, обеспечивая примерность коммунистов и комсомольцев в летной работе, в соблюдении установленных правил безопасности полетов. Мы убедились, что успеха в активизации человеческого фактора не добиться, если по-настоящему не наладить коллективную работу партийных активистов. В парткоме не должно быть «почетных заседателей», каждый обязан отвечать за конкретное дело.

Однако надо откровенно признать, что в нашем полку есть немало нерешенных проблем. А стало быть, есть они и у парткома. Как, скажем, организовать полеты при недостатке младших специалистов? Как полно вскрыть предпосылки к летным происшествиям? Ведь не секрет, если командир эскадрильи будет фиксировать все предпосылки, то у него больше шансов попасть в опалу. А разве не лихорадит коллектив, когда приходится отрывать людей от предполетной подготовки на уборку территории, другие хозяйственные работы?

Как наследие застойных явлений мы вправе рассматривать неутраченный «вал» различных документов. Думаю, отдельные из них просто мешают добиваться успеха в повышении безопасности полетов. Как-то секретарь парткома офицер Г. Ухин пожаловался на то, что коммунисты плохо знают руководящие документы по безопасности полетов. Задумались: почему же? И оказалось, что этих документов в полк поступает излишне много. А содержание их почти одно и то же: усилить, изжить, обеспечить... При чем составлены они так, что их порой трудно усвоить, запомнить. Но главное то, что мы пока не перестроились в работе с ними. Надо бы перейти от пассивных форм работы (доведения, отображения в материалах наглядной агитации) к более активным — зачетам, практическим показам, упражнениям. А если еще партком, партбюро будут строго спрашивать за невыполнение предписанных распоряжений, то, несомненно, поднимется и их авторитет.

Считаю, что парткому следует продолжать поиск новых подходов для решения сложных задач безопасности полетов. Реализация ценных предложений коммунистов, их активная помощь обеспечат соответствующий приоритет безаварийной летной работе не на словах, а на деле. Именно к этому нас обязывают решения XIX Всесоюзной партийной конференции.



В стране разворачивается радикальная экономическая реформа. По оценке февральского (1988 г.) Пленума ЦК КПСС, она поставила много новых проблем, в том числе идеологических, требующих изучения и решения. Во всех ведомствах, учреждениях, организациях и на предприятиях активно идет экономический всеобуч. С 1989 года на условия полного хозрасчета и самофинансирования перейдут предприятия и научно-исследовательские учреждения ВВС, что, несомненно, затронет жизнедеятельность воинских частей и соединений.

Журнал продолжает публиковать цикл материалов, посвященных вопросам радикальной экономической реформы. Он начал статью «Радикальная реформа хозяйственного управления» (1987, № 12). В новой статье речь идет о проблемах ремонтных предприятий ВВС.

Редакция просит читателей направлять в ее адрес интересные вопросы, связанные с практическим осуществлением хозяйственной реформы.

## ГОСЗАКАЗ ИЛИ ГОСПРИКАЗ?

**Полковник Н. КАРАСЕВ,  
доктор экономических наук**

**П**ереход на новые условия деятельности предприятий Министерства обороны СССР, в том числе ремонтных заводов ВВС, многие связывают с использованием государственного заказа. Нередко госзаказ рассматривают одновременно как один из важнейших символов нового хозяйствования и главный ограничитель внедрения полного хозрасчета и самофинансирования на военных заводах. В чем тут дело?

Распространено мнение, что выпуск продукции на предприятиях Министерства обороны СССР и в новых условиях должен полностью или почти полностью регулироваться госзаказами. При этом считают: так как госзаказ обязателен для включения в план, то он принимает форму госприказа, не оставляющего никакой самостоятельности для предприятий.

Подобное положение объясняется во многом тем, что первый опыт выдачи государственных заказов, реализованный в рамках разработки Государственного плана экономического и социального развития страны на 1988 год, оказался далек от требований, выдвинутых июньским (1987 г.) Пленумом ЦК КПСС. Во-первых, госзаказ выдавался не на конкретную продукцию, а на продукцию укрупненных групп. Поэтому предприятия в ряде случаев получили не заказ на конкретное изделие, а задание на производство некоторого объема продукции.

Во-вторых, заказчик пока не несет экономической ответственности перед исполнителем, хотя тот и работает на полный хозрасчет и самофинансировании. Это связано с тем, что госзаказы выделяются министерствами, ведомствами. В данном случае нарушено требование июньского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС: основой плана предприятия по производству и реализации продукции должно быть не множество детальных плановых заданий, директивно определяемых вышестоящими органами, а прямой заказ потребителя.

В-третьих, не были обеспечены приоритетные, льготные условия для госзаказа. Собственно, разговор о льготных условиях его выдачи беспредметен до тех

пор, пока он охватывает подавляющую часть объема производимой продукции. Простая логика говорит о том, что те виды и объемы продукции, на которые потребители обязательно выдадут свои прямые заказы и производство которых предприятию выгодно, вообще нет необходимости включать в госзаказ.

В-четвертых, из-за отсутствия настоящего рынка средств производства и экономического соревнования между производителями за потребителя, а также потому, что госзаказ охватил почти всю продукцию, нереализованной пока оказалась идея конкурентности.

Февральский (1988 г.) Пленум ЦК КПСС потребовал все эти принципиальные недостатки устранить при разработке Государственного плана экономического и социального развития страны на 1989 год. Значит, эта задача сейчас стоит и перед ремонтными предприятиями ВВС, которые с будущего года переходят на полный хозрасчет и самофинансирование. При реализации этой задачи Министр обороны СССР потребовал решительно искоренять практику администрирования, мелочной опеки, всемерно расширять права командиров и начальников в использовании выделяемых в их распоряжение денежных средств. Изучение практических вопросов, возникающих в связи с предстоящим переводом авиаремонтных заводов на полный хозрасчет и самофинансирование, показывает необходимость принципиальной перестройки их экономических отношений. Представляется, что перестройка может оказаться эффективной на основе следующих основных подходов.

**Первый.** Авиаремонтным предприятиям необходимо перейти на прямые длительные связи с авиасоединениями в решении конкретных вопросов ремонта боевой техники.

Реализация этого подхода практически означает, что в плановый период заводы заключают хозяйственные договоры по ремонту авиатехники непосредственно с соответствующими соединениями ВВС. Денежные средства для оплаты ремонта выделяются в распоряжение командиров соединений, которые сами ведут

расчеты с ремзаводом. Предварительно ремпредприятия и соединения ВВС централизованно прикрепляются друг к другу на прямые длительные связи. Хозяйственные договоры, заключаемые между соединениями и ремзаводами, должны предусматривать взаимную ответственность сторон.

В пользу указанного подхода высказываются авиаремонтники офицеры В. Костюченко, В. Иванов и другие. При этом приводят ряд существенных аргументов. Прежде всего прямые длительные связи, несомненно, будут способствовать усилению повседневного взаимодействия, взаимной заинтересованности и ответственности ремзаводов и соединений по всем вопросам не только ремонта, но и эксплуатации боевой авиационной техники. Это важное условие повышения боевой готовности частей и соединений ВВС.

Создаются также реальные предпосылки решительного искоренения практики администрирования, уменьшения объема отчетности, сокращения численности аппарата управления и расходов на его содержание, как того требуют ЦК КПСС и Министр обороны СССР.

Кроме того, существенно возрастает надежность выполнения графиков отхода ремфонда. При переходе авиаремонтных предприятий на полный хозрасчет и самофинансирование это станет не просто условием их нормальной работы, а главным основанием для соблюдения жестких требований полного хозрасчета. Ведь тогда при возможном срыве графика отхода ремфонда завод не сможет сформировать даже необходимого фонда заработной платы, о чем убедительно ставит вопрос начальник одного из авиаремонтных заводов полковник Л. Королук.

При прямых связях с ремонтными предприятиями командиры и инженеры соединений ВВС должны, думается, строже продумывать годовой график отхода ремфонда с учетом планов боевой подготовки. В договоре между заводом и соединением могут быть особо оговорены условия, связанные с возникновением

внеплановых учебно-боевых задач. В этом случае гарантом соблюдения интересов договаривающихся сторон может выступать соответствующий центральный орган.

Очень важно и то, что установление прямых длительных связей между ремзаводами и соединениями ВВС — необходимое экономическое основание для реализации всех других сторон перестройки управления: внедрения обобщающего показателя реализуемой продукции с учетом выполнения поставок по договорам, перехода на договорные оптовые цены, внедрения оптовой торговли средствами производства и т. д.

**Второй.** При переводе авиаремонтных заводов на прямые связи с соединениями государственные заказы на ремонт потребуются выдавать, как правило, только на выполнение работ, связанных с выпуском продукции, поступающей за пределы Военно-Воздушных Сил.

Такой подход точно соответствует требованиям Закона СССР о государственном предприятии (объединении) и постановления Госплана СССР, в котором, в частности, говорится: «В госзаказ включаются только объемы продукции (работ, услуг), предназначенные преимущественно для поставок за пределы министерства, ведомства».

**Третий.** Необходимо предоставить авиаремонтным предприятиям право непосредственного выхода на заводы-изготовители комплектующих изделий для самостоятельного решения вопросов материально-технического снабжения. По-научному говоря, это — первая форма оптовой торговли средствами производства, с расширением которой ЦК КПСС во многом связывает успех радикальной эко-

номической реформы. В этом случае центральные тыловые органы ВВС должны разместить государственные заказы от имени потребителей — авиазаводов на соответствующих предприятиях, изготавливающих необходимые средства производства. Сегодня такая практика начала получать определенное распространение на ряде заводов ВВС.

При формировании госзаказа от потребителя требование Закона СССР о государственном предприятии (объединении), предусматривающее взаимную ответственность сторон при установлении госзаказа, соблюдается полностью, поскольку в отношении вступают реальные контрагенты, а не юридические лица с административной подчиненностью.

При таком подходе у изготовителя нет никакой другой директивной основы для формирования плана производства, кроме конкретного госзаказа, поступающего от потребителя. Это особенно важно в нынешних условиях, когда предприятия получили право самим разрабатывать и утверждать свои планы.

Централизованное снабжение ремзаводов можно сохранить только по той ограниченной номенклатуре, которая в силу определенных причин не может быть обеспечена путем хозяйственных связей с предприятиями-заготовителями.

**Четвертый.** Ремзаводам ВВС целесообразно избрать для практического применения первую модель полного хозяйственного расчета на основе самофинансирования. Экономисты знают ее содержание.

При этом, как обоснованно подчеркивает главный экономист одного из ремзаводов майор В. Иванов, важно ускорить и упростить процедуру денеж-

ного расчета с авиаремонтным предприятием за выполненный ремонт, резко сократив излишний документооборот. Для этого необходимо использовать прогрессивные способы расчета, внедряемые в народном хозяйстве в рамках радикальной экономической реформы.

**Пятый.** Прямые длительные связи требуют и позволяют перейти преимущественно на договорные цены ремонта, устанавливаемые обоюдными соглашениями между ремзаводами и соединениями ВВС.

Сегодня господствует затратный способ формирования цен на ремонт боевой авиационной техники. Нередко допускается «плановый» перерасход государственных денежных средств.

Для повышения уровня научной обоснованности договорных цен, думается, полезно углубить группировку затрат, лежащих в основе цены ремонта, на базе более точной дифференциации степени износа техники, подлежащей ремонту. При этом важно обеспечить материальную заинтересованность завода и соединения в снижении цены ремонта за счет умелого использования экономических нормативов.

Таким образом, анализ, проведенный на основе изучения конкретных практических вопросов, показывает, что ремонтные предприятия ВВС, действуя в строгом соответствии с идеологией радикальной экономической реформы, могут быть не в арьергарде, а в авангарде перестройки управления экономикой. Плановой основой их деятельности должны и могут стать не госзаказы, а хозяйственные договоры с заказчиками.

★



## НОВЫЕ КНИГИ

# НЕБО, СТАВШЕЕ СУДЬБОЙ

Автор книги\*, вышедшей недавно в Военном издательстве Министерства обороны СССР, хорошо известен авиационному читателю. Летчик-фронтовик, командир прославленного 3-го истребительного авиационного корпуса РВГК, один из руководителей ВВС и Войск ПВО в послевоенные годы, дважды Герой Советского Союза маршал авиации Е. Я. Савицкий внес достойный вклад в победу над гитлеровским фашизмом, в развитие и укрепление советской военной авиации.

Эта книга, как отмечает ее автор, — стремление подвести итог пройденного пути, сверить то, чего добивался, с тем, чего удалось достичь. Беспризорник, оторванный голодом от семьи, детдомовец, рабочий, затем курсант летной школы, командир полка, дивизии, корпуса, начальник управления боевой подготовки истребительной авиации ВВС и, наконец, маршал авиации, заместитель главнокомандующего Войсками ПВО — таковы основные вехи биографии Евгения Яковлевича Савицкого, нашедшие отражение в его воспоминаниях.

Возвращаясь вместе с автором к его юности, времени летного и командирского становления, проведенным воздушным операциям и боям, сопереживая невзгоды и радости от больших и малых побед, достигнутых трудом и упорством, сознаешь: не везении и не в природных способностях летчика основа его громкой фронтовой славы и быстрого продвижения по службе.

Повезло, пишет маршал авиации, всем нам, родившимся и живущим в условиях нашей советской действительности. Именно она позволяет человеку проявить себя. Ключом же к пониманию успехов Е. Савицкого в летном деле служат такие строки из книги: «С девятнадцати лет я посвятил себя авиации и всю дальнейшую жизнь совершенствовался в избранной профессии. Формула летчиков «Делай, как я!» стала для меня девизом в жизни. Понимаю я его просто: чтобы получить право вести за

собой других, сперва овладей тонкостями своей профессии сам. И я всю жизнь неутомимо, бережно накапливал необходимый опыт, чтобы впоследствии делиться им с другими. Иных секретов у меня не было и нет».

Мемуары прославленного летчика представляют большой интерес и с исторической точки зрения. Воспоминания охватывают почти полувековой период развития советской военной авиации, объективно показывая как успехи, так и трудности на этом пути. На примере полка и дивизии, которыми Савицкий командовал на Дальнем Востоке, мы видим заботу партии и правительства об укреплении ВВС в предвоенные годы. В нескольких эпизодах, приведенных в книге, ощущается острая борьба устаревших и новых для того времени взглядов, подходов к боевому применению истребителей, к организации воздушной, огневой и тактической подготовки летного состава.

Великая Отечественная война, борьба нашей авиации за господство в воздухе по праву занимают центральное место в произведении. Во всем величии предстает перед читателем волнующая картина массового героизма и подвигов советских авиаторов в небе Подмосковья, Украины, Кубани, Крыма, Белоруссии, Польши, Германии. Одновременно автор стремится к глубокому, правдивому анализу своих действий как командира 3-го истребительного авиакорпуса, боевой работы командиров и летчиков подчиненных ему частей, вплоть до разбора отдельных успешных и неудачно проведенных воздушных боев. Поэтому мемуары, думается, будут не только интересны, но и полезны нынешнему поколению летчиков в изучении фронтового опыта, творческом его применении при решении учебно-боевых задач.

В заключительном разделе книги читатели найдут не только свидетельства очевидца и активного участника послевоенного развития нашей авиации, но и глубокие размышления о профессии военного летчика, долге авиационного командира, практические советы юношам, мечтающим о небе, курсантам авиаучилищ, строевым летчикам и командирам.

Четырнадцать лет назад 64-летний маршал авиации Е. Савицкий выполнил завершающий его летную биографию полет, сознавая, как пишет он об этом сам, неоценимую власть времени. Но жизнь сильнее и щедрее времени, подчеркивает автор мемуаров. Она дает нам, пока мы живы, неоценимую возможность превратить конец одного дела в начало новых дел. Книга «Полвека с небом» служит достойным продолжением многогранной работы маршала авиации Е. Савицкого по дальнейшему укреплению Советских Вооруженных Сил, нашей авиации, воспитанию воинов, допризывной молодежи на славных боевых традициях ВВС.

\*Савицкий Е. Я. Полвека с небом (Военные мемуары). — М.: Воениздат, 1988. — 415 с., ил. — 1 р. 90 к.



# САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ СНИЖЕНИЕ И ВРАЩЕНИЕ ВЕРТОЛЕТА

Подполковник А. АРМАШ,  
капитан М. ГОЛУБЕВ

Из практики эксплуатации одновинтовых вертолетов известно, что вероятность благополучного завершения полета при одновременном самопроизвольном снижении и вращении очень мала. Это связано с тем, что на критических режимах винтокрылая машина становится практически неуправляемой. Критические режимы полета развиваются чаще всего при нарушении установленных эксплуатационных ограничений. Гораздо легче предупредить появление такой опасности.

Непредвиденное снижение винтокрылой машины может случиться тогда, когда полет выполняется на скорости меньше минимально допустимой или больше максимально допустимой для данной полетной массы вертолета, высоты и температуры воздуха. С ростом этих параметров минимально допустимая скорость увеличивается, а максимально допустимая уменьшается (рис. 1) в соответствии с изменением потребной и располагаемой мощности силовой установки и тяги несущего винта (НВ).

Выполняя полет с изменением полетной массы, профиля по высоте или пересекая области воздушного пространства, имеющие различную температуру, летчик обязательно должен оценивать характер изменения допустимых скоростей полета. В противном случае при маневрировании (разгоне, торможении) не исключено проваливание вертолета. Это особенно опасно в полете над горами, когда истинная высота мала, а также при заходе на посадку на высокогорную площадку. Поэтому во избежание самопроизвольного снижения винтокрылой машины необходимо заблаговременно определить ту минимально допустимую скорость, на которой возможен горизонтальный полет при работе двигателей на максимальном режиме, и в дальнейшем ее не уменьшать. Если посадка будет выполняться по-вертолетному в зоне влияния подстилающей поверхности, то в дальнейшем уменьшать скорость следует с момента пересечения границы площадки на высоте 3—5 м.

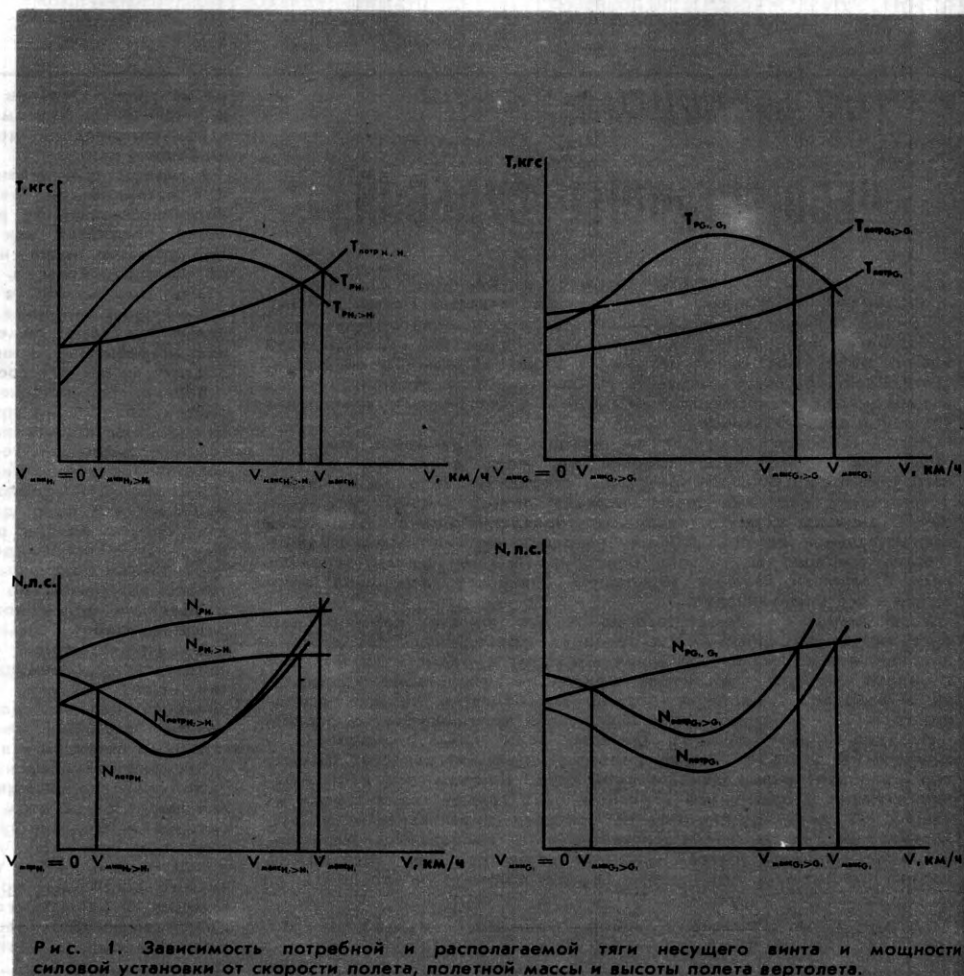
К самопроизвольному снижению вертолета, особенно загруженного, может привести заход на посадку на повышенной скорости. В этом случае для интенсивного торможения летчик вынужден значительно (более 10—15°) увеличить угол тангажа машины. При большой скорости полета и большом положительном угле атаки НВ (при одновременном уменьшении угла общего шага) частота вращения несущего винта резко возрастает. Это обусловлено значительным ростом подсасывающей силы на лопастях при увеличении на них углов

атаки менее критических. Мощность, потребная для вращения несущего винта, в этом случае резко уменьшается (рис. 2).

Во избежание раскрутки НВ больше допустимой топливная автоматика двигателей сокращает подачу топлива в камеру сгорания, уменьшая тем самым располагаемую мощность силовой установки вплоть до режима малого газа. При подходе непосредственно к месту посадки (зависания) летчик перемещает ручку управления от себя, устанавливая посадочное значение угла тангажа, и одновременно увеличением общего шага НВ уменьшает вертикальную скорость снижения. Если эти движения органами управления выполняются достаточно энергично, то автоматика двигателей с учетом их преимис-

сти не обеспечивает необходимого значения мощности для поддержания постоянной частоты вращения несущего винта. Частота вращения НВ, а значит, и его тяга уменьшаются, и вертолет начинает самопроизвольно снижаться. В этом случае лучше всего повторить заход на посадку с соблюдением необходимых для этого параметров полета.

Из практики эксплуатации вертолета известны и другие ошибки летного состава в технике пилотирования, которые заканчиваются, как правило, самопроизвольным снижением: перетяжеление несущего винта в момент перевода вертолета в разгон скорости после зависания на взлетном режиме работы двигателей, резкое увеличение угла общего шага НВ



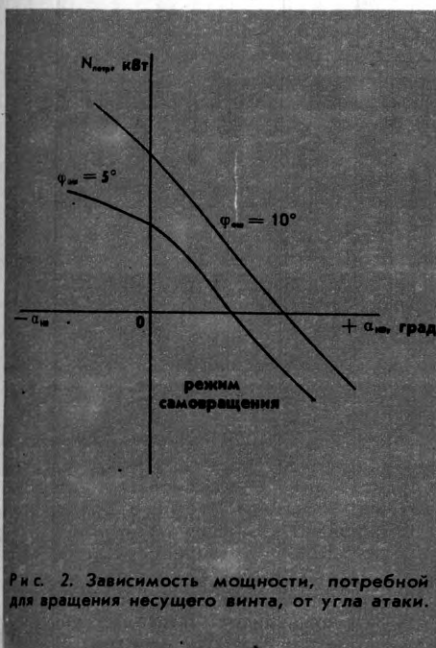


Рис. 2. Зависимость мощности, потребляемой для вращения несущего винта, от угла атаки.

на взлете, посадке и при маневрировании без учета приемистости двигателей.

Важно отметить, что уменьшение частоты вращения НВ однозначно приводит к уменьшению его тяги. Это видно из формулы тяги несущего винта:

$$T_{\text{НВ}} = C_T \frac{\rho^3}{1800} R^4 n^2,$$

где  $C_T$  — коэффициент тяги НВ;  
 $\rho$  — плотность воздуха;

$R$  — радиус НВ;  
 $n$  — частота вращения НВ.

Способствует самопроизвольному снижению вертолета и внезапное уменьшение мощности, подводимой к несущему винту, что также влечет за собой падение его частоты вращения. Это может быть в случаях отказа одного или двух двигателей, появления помпажа, попадания посторонних предметов в газозооушный канал.

Известны также факты самопроизвольного снижения вертолета при пролете над очагами пожара (особенно скрытыми) и трубами ТЭЦ. Потеря мощности двигателя в последнем случае происходит из-за возрастания температуры воздуха, входящего в него. Увеличение ее на 25° С от исходной приводит к уменьшению располагаемой мощности силовой установки вертолета на 700—900 л. с. Поэтому целесообразно пролетать над такими участками на экономической скорости, то есть на скорости, при которой избыток мощности двигателей будет наибольшим, а мощность, необходимая для горизонтального полета, минимальной.

Основная задача летчика в момент развития самопроизвольного снижения из-за падения частоты вращения НВ — восстановить ее незначительным уменьшением угла общего шага и в дальнейшем действовать органами управления в зависимости от условий и этапа полета.

При анализе ошибочных действий летного состава в некоторых случаях самопроизвольного снижения винтокрылых машин выяснилось, что летчик, наблюдая падение частоты вращения НВ и рост вертикальной скорости снижения, резко увеличивает угол общего шага, пытаясь прекратить снижение вертолета. Такие дей-

вия крайне опасны. Во-первых, если увеличивать общий шаг НВ при падении его частоты вращения, то это приведет к еще большему росту вертикальной скорости снижения из-за более интенсивного падения частоты вращения. Во-вторых, одновременно с увеличением общего шага несущего винта увеличивается требуемое значение крутящего момента  $M_{\text{кр}}$ , а значит, и реактивный момент НВ ( $M_{\text{РНВ}}$ ):

$$M_{\text{кр}} = M_{\text{РНВ}} = \frac{716,2 N_{\text{проф}}}{n_{\text{НВ}}},$$

где  $N_{\text{проф}}$  — профильная мощность;  
 $n_{\text{НВ}}$  — частота вращения несущего винта.

В данном случае это обусловлено увеличением профильной мощности  $N_{\text{проф}}$  для вращения лопастей и падением частоты вращения. Под действием всевозрастающего реактивного момента несущего винта вертолет начинает разворачиваться влево (при принятом направлении вращения НВ на отечественных вертолетах). Для предотвращения развития другого критического режима — самопроизвольного вращения — летчик рефлекторно перемещает вперед правую педаль на увеличение тяги рулевого винта (РВ). При этом углы установки лопастей РВ (местные углы атаки) увеличиваются, что, естественно, требует большей мощности, потребляемой для его вращения. А так как несущий и рулевой винты между собой жестко связаны, то недостающее значение потребляемой мощности для вращения РВ отбирается от мощности, идущей на вращение НВ. Следовательно, частота вращения НВ и РВ будет уменьшаться еще более интенсивно, а реактивный момент расти. Вертолет начнет увеличивать угловую скорость вращения вокруг оси НВ и вертикальную скорость снижения. Таким образом, ошибочные действия летчика по парированию одного критического режима самопроизвольного снижения могут повлечь за собой развитие другого, не менее опасного — самопроизвольного вращения.

Как же должен действовать летчик органами управления, чтобы избежать появления неуправляемого вращения вертолета?

На висении при появлении малейшей тенденции к самопроизвольному развороту вертолета влево необходимо незначительно отклонить правую педаль вперед, не увеличивая при этом общего шага НВ. Если

же вертолет уже вращается вокруг оси НВ (без снижения) и отклонением правой педали прекратить это движение невозможно, то необходимо энергичным, но незначительным уменьшением угла общего шага уменьшить реактивный момент НВ. Если угловая скорость вращения машины не уменьшается, следует плавно, уменьшая общий шаг, увеличивать вертикальную скорость до 0,5—1 м/с и приземлить вертолет. При наличии достаточного запаса высоты (более 200 м) перевести машину в поступательный полет со скольжением, используя при этом режим самовращения несущего винта.

На взлете и при посадке нельзя увеличивать угол общего шага НВ, если мал или отсутствует запас управления по отклонению правой педали. Постановка правой педали на упор на любом этапе полета недопустима, потому что летчик лишен возможности увеличивать тягу РВ для уравнивания  $M_{\text{РНВ}}$ .

Бывают случаи самопроизвольного вращения вертолета на висении с боковым правым ветром, скорость которого больше допустимой. При этом эффективность рулевого винта по созданию тяги падает из-за развития срывных явлений на лопастях. Даже незначительное (особенно на нагруженном вертолете) отклонение вперед правой педали приводит к расширению зоны срыва, а значит, к еще большему падению тяги рулевого винта и как результат — к самопроизвольному вращению. Очень опасно появление режима самопроизвольного вращения при маневрировании вертолета.

На рис. 3 представлен пример записи САРПП-12 неуправляемого движения вертолета, возникшего при развороте на горке. Видно, что углы тангажа и крена периодически изменяются, достигая больших амплитудных значений. Скорость полета также меняется в больших пределах. Такое изменение параметров полета характерно для самопроизвольного вращения вертолета с переходом в неуправляемый штопор.

Таким образом, во избежание попадания на опасные критические режимы полета, физическими причинами которых является падение частоты вращения НВ и эффективности рулевого винта, летчик должен знать и строго выполнять требования Инструкции экипажу по эксплуатационным ограничениям вертолета.

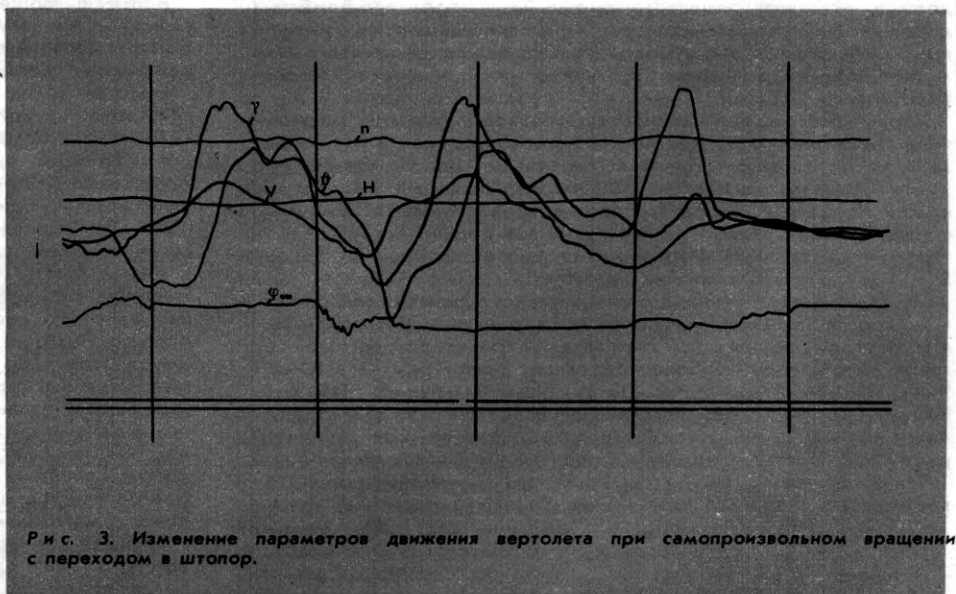


Рис. 3. Изменение параметров движения вертолета при самопроизвольном вращении с переходом в штопор.



«В печати сообщалось о создании Израилем ядерного оружия. Появились сведения о тайных работах, проводимых в данной области и в других странах с реакционными режимами. Можно ли рассказать об этих военных приготовлениях более подробно? Какую опасность они представляют для дела мира? Капитан А. Пентегов, военный штурман. Старший лейтенант Ю. Тартынский, связист».

Публикуемая статья отвечает на вопросы читателей.

# ЯДЕРНЫЕ АМБИЦИИ

И. ПАНЬШИН, доктор технических наук, профессор;  
Л. ЧЕРНОУСЬКО, инженер

## «ИСПЫТАНО В БОЕВЫХ УСЛОВИЯХ»

Израильская сионистская верхушка рвется к ядерному оружию неспроста. На то немало причин политического характера. Государство-агрессор, «стратегический союзник» США вот уже сорок лет ведет непрерывные войны, устраивает военные провокации на Ближнем Востоке, захватывает чужие земли, терроризирует арабские народы, особенно палестинский. Стремясь к созданию «великого Израиля — от Нила до Евфрата», воинствующие сионисты шли и сейчас идут на любые вооруженные действия ради достижения своих злобных целей.

У Тель-Авива есть и научно-техническая база для разработки ядерного оружия. Как считает лондонский институт стратегических исследований, по основным видам вооружения, например по числу средних танков и боевых самолетов, израильская армия превосходит даже некоторые страны НАТО. Причем это не только новейшие американские самолеты, но и современное вооружение собственного производства. Показателен тот факт, что в стране с населением немногим более четырех миллионов человек построено (подчеркнем: при помощи западных стран) свыше 800 предприятий, выпускающих не менее 600 различных видов вооружений. И ясно, что непропорционально огромный военный потенциал предназначен отнюдь не для обороны своей территории. Военные расходы поглощают две трети государственного бюджета страны.

Основу военной промышленности Израиля составляют авиационная и радиоэлектронная отрасли, заводы по выпуску танков и кораблей. Полным ходом идет выпуск тактического истребителя «Кфир». Уже имеется усовершенствованный вариант самолета — «Кфир-7», способный нести ядерное оружие. На смену ему, а также американским «Скайхокам» и «Фантомам», состоящим на вооружении ВВС Израиля, в 1990 году должен поступить «сверхсовременный» истребитель-бомбардировщик «Лави». На помощь «стратегическому союзнику» пришел Вашингтон, выделив специально для создания этого самолета 450 млн. долларов. Свой вклад вносит и заинтересованная ЮАР.

Израильская промышленность производит ракеты различного назначения, в том числе способные нести ядерные заряды: оперативно-тактические «Иерихон» класса «земля — земля» с дальностью пуска 500 км, управляемые «Шафрир» класса «воздух — воздух», противокорабельные «Габриэль» с дальностью стрельбы до 40 км. А вот недавнее сообщение иностранных агентств: Израиль ежегодно производит от 30 до 50 ракет с радиусом действия до 700 км.

Подобно американским, тель-авивские правители — активные «торговцы смертью». Они не делают секрета из того факта, что образцы оружия (от самолетов и ракет до винтовок и гранат) поставляют наиболее одиозным диктатурам — в ЮАР, Чили, Парагвай, Гондурас, Гватемалу, Сальвадор, Тайвань, Южную Корею. Всего направляют вооружение в 52 страны на сумму до 2 млрд. долларов в год! Это оружие рекламируется, как правило, пометкой «испытано в боевых условиях».

Таким образом, сионистский экспорт военной техники и вооружения не просто коммерция, бизнес, а политика, враждебная интересам народов.

По материалам иностранной печати.

## «ОРУЖИЕ СУДНОГО ДНЯ»

В недрах реакционного режима Израиля давно созревала идея об «оружии судного дня» — так сионисты, используя библейское выражение, называют атомную бомбу. Еще в 1952 году там была образована комиссия по атомной энергии. Тогда же при помощи США построили первый атомный центр. Затем к нему прибавились еще два. Сейчас в них имеются три тепловых реактора мощностью 5000, 24 000 и 600 000 кВт. Более 250 новоиспеченных атомщиков проходят обучение за океаном. Ведь у Вашингтона нет секретов от Израиля, получившего (как и члены НАТО) статус «официального союзника» США.

Проблему сырья Израиль решает в своем «оригинальном» стиле. Согласно секретному соглашению, писала газета «Кристен сайенс монитор», урановую руду в обмен на вооружение и ядерную технологию поставляет расистский режим ЮАР. Есть и другой путь — разбоя. Трудно поверить, но это уже вскрывшийся факт: в 1968 году израильская разведка «Моссад», на счету которой множество грязных дел, организовала захват судна «Шеерсберг», принадлежавшего международной организации Евратом и следовавшего из Бельгии в Италию. Судно с грузом (200 т обогащенного урана) исчезло в Средиземном море и оказалось в... Израиле. Подобные махинации с приобретением сырья сионисты безнаказанно продвигали в Англии, Франции, США.

Так при содействии и попустительстве Соединенных Штатов Америки, их партнеров по НАТО Тель-Авив начал форсированными темпами создавать собственный ядерный арсенал.

Отрывочные сведения о секретных ядерных разработках Израиля в печать проникали давно. В разное время указывалось, что в стране имеется 10, затем 40, 100 и в последующем более 200 бомб, «готовых к немедленному применению в боевых условиях». Но наиболее оглушительное разоблачение тель-авивских авантюристов сделал физик М. Вануну, который около десяти лет проработал в подземном центре Димона. Он опубликовал на страницах английской газеты «Санди таймс» копии секретных документов и фотографии, свидетельствовавшие об опасном «ядерном производстве» Израиля, о его ставке на оружие массового уничтожения.

Вопреки общественному мнению окружной суд Иерусалима признал М. Вануну виновным в «государственной измене», «шпионаже», разглашении «секретов, касающихся израильского ядерного потенциала».

Было и такое сенсационное сообщение. Когда израильские войки несли большие потери во время октябрьской войны 1973 года, тогдашний министр обороны М. Даян в панике доложил премьер-министру Г. Меир: «Это конец Израиля!» Агрессивно настроенная Меир, по словам американского журнала «Тайм», приказала привести в готовность «оружие судного дня». Спешно собранные 13 атомных бомб доставили к самолетам. Но положение на фронтах изменилось, и их вернули в арсеналы.

Генеральная ассамблея ООН осудила Израиль за осуществление ядерного вооружения, а западные державы, и в первую очередь США, — за научно-техническую и финансовую помощь ему в этом. Тем не менее Тель-Авив продолжает производство «оружия судного дня» уже новых, термоядерных образцов. Пресса указывает также: Израиль совместно с антинародными режимами ЮАР и Тайваня ведет исследования по созданию нейтронных и других боезарядов, крылатых ракет с дальностью действия более 2000 км, способных нести ядерные боеголовки. Причем в их руках имеется американская технология изготовления таких ракет.

Израильские правители без труда добились от США поставок носителей ядерного оружия — 300 ракет «Ланс», самолетов «Скайхок», «Фантом» и домогаются получения «Пер-

шингов». Но и сами наладили производство носителей — уже упоминавшихся ракет «Иерихон» и самолетов «Кфир».

По данным женевского журнала «Ревю интернасьональ де дефенс», Тель-Авив провел испытания усовершенствованной баллистической ракеты средней дальности «Иерихон-II». Она была запущена в один из районов Средиземного моря и пролетела 820 км. Предполагаемая максимальная дальность ее действия 1450 км. В Израиле как будто уже имеется от 50 до 100 ядерных боеголовок для такой ракеты. В печать просочились данные и о том, что на секретном полигоне в пустыне усиленно отработываются методы применения ядерного оружия. Таким образом, воплощаются в жизнь слова бывшего премьер-министра Израиля Д. Бен-Гуриона: «Наша задача — как можно скорее создать такое оружие, которое ни у кого не оставит ни малейшего сомнения, что мы в состоянии вести уничтожительную превентивную войну».

## ОПАСНЫЙ АЛЬЯНС

Необычно яркое свечение в южной части Атлантики зафиксировали искусственные спутники Земли в сентябре 1979 и в декабре 1980 года. Таинственные явления вскоре были разгаданы. Оказалось, это результат совместных экспериментов Израиля и ЮАР по испытанию ядерных устройств. Они высветили не только «техническую» сторону самих фактов, а нечто более важное — грозную опасность для народов милитаристского альянса двух реакционных режимов, негласно поощряемого западными НАТО.

Дело началось с того, что в результате визита в конце 70-х годов израильских физиков в ЮАР ее специалистам была передана ядерная технология. При содействии Израиля и ФРГ близ действующей атомной установки севернее Йоханнесбурга развернулось строительство завода по производству обогащенного урана. Вскоре появился и второй атомный центр. При посредничестве Тель-Авива южно-африканским властям передано 136 т американского обогащенного урана, а США, ФРГ и Франция поставили им два ядерных реактора, способных вырабатывать плутоний для нескольких десятков бомб. В таких же целях работает реактор нового типа «Куберг-1», приобретенный в Израиле. Добавим: в американских лабораториях прошли подготовку более ста атомщиков ЮАР. Таким образом, Претория в 80-е годы приступила к производству обогащенного урана, пригодного для изготовления, по оценкам специалистов, от 11 до 18, а в будущем — от 40 до 100 атомных бомб ежегодно.

Имеются и носители. Это ракеты и 155-мм орудия, а также состоящие на вооружении ВВС ЮАР самолеты — английские «Буканир» и французские «Мираж».

Режим апартеида ведет тайные работы по строительству атомных подводных лодок и катеров — носителей крылатых ракет с ядерными боеголовками.

Ядерными амбициями этих реакционных режимов дело не ограничивается. Специалисты армии и ВВС ЮАР, перенимающие вьетнамский «опыт» США и новейший «опыт» Израиля, ломают голову над созданием образцов «этнического» и «расового» оружия. Последнее — избирательно, безвредно для белых и губительно для негров и арабов. Американские рекомендации используются и в разработке бинарного оружия.

А Вашингтон с удовлетворением взирает на все это. Заокеанские империалисты заинтересованы в сильном юаровском режиме, играющем роль сторожевого пса, охраняющего их интересы в Южной Африке. К тому же оттуда они уже давно черпают урановую руду, используя которую создали свой огромный ядерный потенциал.

## «ИСЛАМСКАЯ БОМБА»

При попустительстве и помощи западных стран в «ядерный клуб» рвется и Пакистан. И что примечательно, реакционный режим этой страны, как Израиля и ЮАР, проводит враждебную по отношению к соседям политику. Это государство, в свое время стало главным плацдармом необъявленной войны против Афганистана, оказывает давление на Индию в стремлении навязать ей проамериканскую ориентацию и, наконец, служит базой для сил быстрого развертывания армии США.

Систематически военную помощь режиму оказывают Соединенные Штаты Америки. Это, в частности, поставки самолетов F-16, вертолетов и т. д. Кроме того, Вашингтон передает

ему напрямую или косвенно, через страны НАТО, ядерную технологию. При этом президент США, играя в наивность, заявил буквально следующее: нет ничего страшного, если какая-либо страна «будет иметь одну или две бомбы», важно лишь, чтобы она «не угрожала миру». Но человечество никогда не забудет, в какую трагедию для жителей Хиросимы и Нагасаки вылилось обладание США «всего только» двумя атомными бомбами.

Еще в годы «холодной войны» Вашингтон продал Исламабаду научно-исследовательский реактор мощностью 5000 кВт. Впоследствии Канада поставила реактор мощностью 125 000 кВт. Не остались в стороне и фирмы ФРГ, Англии, Франции и других западных стран. В американских центрах подготовлено более 130 пакистанских атомщиков. Все это привело к тому, что на секретном заводе в Кахуте осуществляется обогащение урана до уровня, пригодного к использованию в ядерных устройствах. Близ пакистанской столицы строится второй, более современный центр.

В начале 80-х годов в иностранной печати высказывались предположения, что Пакистан может производить 4—5 атомных бомб ежегодно. Эксперты Джорджтаунского университета полагают, что к 1990 году он будет способен изготовить 20, а к 2000 году — 60 ядерных боеприпасов. Что касается их испытаний, то Исламабад, судя по зарубежным данным, имеет договоренность сделать это на территории Турции или другой «дружественной» страны. Есть и средства доставки «исламской бомбы»: американские самолеты F-16, ракеты, переданные в свое время Пакистану другими странами. Вполне вероятно, что к ним добавятся ракеты средней дальности, закупаемые Исламабадом у западногерманской фирмы ОТАГ.

Таким образом, «исламская бомба» — реальная угроза миру. Налицо новая попытка резко взвинтить напряженность в Южной и Юго-Западной Азии, что затрагивает безопасность Индии, Афганистана, Советского Союза и других стран.

## ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ «ПОРОХОВОГО ПОГРЕБА»

Отвечая на вопросы читателей, отметим следующее: Вашингтон уже превратил Западную Европу в «пороховой погреб», разместил там колоссальное количество войск, вооружения, ядерных боеприпасов (более семи тысяч единиц). А бундесвер, являясь главной ударной силой НАТО, давно мечтает заполучить ядерное оружие, превратить ФРГ в ядерную державу. В одной из западногерманских газет указывалось: «Сегодня западногерманские фирмы уже разрабатывают технологию производства компонентов боеголовок, готовят их выпуск. Поэтому в один прекрасный день ФРГ может быть превращена в ядерную державу».

Бывший кайзеровский пороховой завод в Ханану в последние годы стал преобразовываться в центр ядерной промышленности. Там построено два мощных предприятия по обогащению плутония, который может быть использован в военных целях. К тому же журнал «Штерн» ошарашил читателей новостью: в стране идет подготовка к созданию собственной ракеты средней дальности. Возникает законный вопрос — не собирается ли западногерманский милитаризм компенсировать намеченную по договору между СССР и США ликвидацию американских «Першингов» и оперативно-тактических ракет своими подобными ракетами? Не случайно и то, что западногерманские фирмы, активно сотрудничая в ракетно-ядерной сфере с указанными и другими странами, накапливают таким образом собственный научно-технический опыт.

А Япония? Провозгласив «три неядерных принципа», постоянно их нарушает, допуская на своей территории размещение ядерного оружия США, базирование американских самолетов — носителей такого оружия, заходы в порты кораблей 7-го флота США с ядерными боеприпасами на борту. Странная позиция властей государства, два города которого испепелены ядерным пожаром! Да и сама Япония, где строятся АЭС и производится мощная ракетно-космическая техника, может приобрести опыт в этой области.

\*\*\*

Ядерные приготовления указанных стран происходят в то время, когда Советский Союз, социалистические, а также многие другие государства борются за запрещение и уничтожение оружия массового поражения, когда между СССР и США подписан договор о ликвидации двух классов этого оружия. Во многих регионах планеты — на севере Европы, Балканах, юге Тихого океана — усиливается движение за объявление безъядерных зон, многие города ряда стран уже сделали это. Однако, как видим, опасность применения смертоносного оружия остается.





ИХ НАГРАДИЛА РОДИНА

# НА АЭРОДРОМНОМ ВЕТРУ

Полковник В. ЛЕБЕДЕВ

В небольшой, строго обставленной комнате дежурного то и дело раздаются телефонные звонки. К аппарату приглашают то одного авиационного инженера, то другого. К ним обращаются за советом, просят проконсультировать по какой-то технической проблеме. Решения принимаются тут же, по-военному четко и оперативно. Нередко произносили фамилию майора Яковлева. И в этот раз в его настойчивости, инженерной находчивости и умении найти выход из, казалось бы, безвыходной ситуации авиаторы убеждались неоднократно. И действительно, Александр Владимирович принял самое активное участие в устранении неполадки на одном из вертолетов. Техника была введена в строй своевременно.

На первом этапе перестройки руководители инженерно-авиационной службы подразделений приложили немало сил, чтобы улучшить и ускорить своевременное получение запасных агрегатов и деталей. Но вопрос решился не вдруг, не сразу.

Задержки возникали в основном из-за волокиты с оформлением заявок в вышестоящих инстанциях, опоздания с отправкой. Таким проволочкам коммунист Яковлев объявил решительный бой. Он знает, как пагубно сказывается равнодушное отношение к материально-техническому обеспечению вертолетчиков запчастями на поддержании техники в боеготовом состоянии, на настроении специалистов ИАС.

Чтобы постоянно быть в курсе снабженческих дел, Александр Владимирович ведет строгий учет. В его рабочей тетради расписаны сроки замены конкретных агрегатов и узлов. Отдельными пунктами — время поступления и инстанции, куда следует обратиться в случае сбоя. Это помогает ему быстро ориентироваться и принимать верные решения в непредвиденных обстоятельствах.

Снова зазвонил телефон. Майор Яковлев, выслушав, отвечает лаконично и конкретно:

— Сделаем все, чтобы удовлетворить вашу заявку.

На тужурке офицера я заметил орденские планки. Среди наград были два ордена: Красной Звезды и «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Решил поближе познакомиться с офицером, больше узнать о нем. Хотелось проследить инженерную судьбу Александра Владимировича, понять, какими путями пришел он в авиацию и за что удостоен боевых наград.

Александр Яковлев родился на Брянщине, в городе Новозыбкове, где в годы гражданской войны объединенный партизанский отряд, возглавляемый легендарным Николаем Шорсом, громил германских интервентов. Получив аттестат зрелости, юноша поступил в Московский авиационный институт имени Сергия Орджоникидзе. Закончив его, работал в одном из научно-исследовательских институтов. Вскоре его как офицера за

паса призвали в ряды Советской Армии. Отслужив положенный срок, написал на имя командира рапорт с просьбой оставить его в кадрах Вооруженных Сил СССР. Молодому инженеру пошли навстречу.

Службу Александр Владимирович начал в должности начальника контрольно-проверочной станции ТЭЧ. Здесь проходило его становление и боевое вооружение.

С первых дней его работа связана с эксплуатацией боевых вертолетов. Офицер грамотный и с большим желанием проводил осмотры, технические тренировки, глубоко исследовал причины возникновения на винтокрылых машинах отдельных неполадок.

Как авиационный инженер, Яковлев отчетливо понимал, что должен в совершенстве овладеть искусством научно-технического анализа. От него во многом зависят качество выполнения летными экипажами задания, безопасность полетов. Александр Владимирович взял за правило: любое нарушение подчиненными инструкций и наставлений по эксплуатации боевой техники не оставлять без всестороннего исследования.

В полку, где начинал свою службу Яковлев, и по сей день помнят, с каким увлечением он проводил технические разборы, как старательно готовил к ним схемы и графики, с какой скрупулезностью отбирал факты и как эффективно использовал их в процессе занятий. С интересом и внимательно слушали Александра Владимировича подчиненные. Они благодарили инженера за содержательный и поучительный разбор их действий на полетах. В то же время такие разборы были хорошей школой воспитания у специалистов ИАС высокой технической культуры, безупречной исполнительности, любви к своей профессии.

С большим желанием, настойчиво овладевал офицер методическими навыками. При активной помощи старших товарищей он со временем добился заметных успехов. За десять лет показал себя серьезным и эрудированным специалистом, достойным носителем и продолжателем лучших традиций инженерного корпуса наших ВВС.

Стаж его не так уж велик, однако Александр Владимирович заметно вырос профессионально. Он закончил курс Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. За два года пребывания в академии освежил и пополнил свои теоретические знания. Расширился его военно-научный и технический кругозор, повысилась идейная зрелость.

После окончания академии Яковлев для прохождения дальнейшей службы попросился в один из отдаленных регионов. Его направили на Дальний Восток. И здесь, на новом месте службы, в должности заместителя командира полка по ИАС Александр Владимирович трудился, как говорится, за двоих. Все то, что знал, а также приобрел в период учебы в академии, стремился внедрить в учебно-воспитательный процесс. Немало времени затратил инженер, чтобы научить подчиненных по-новому мыслить, творчески подходить к обслуживанию вертолетов. Он не питал иллюзий, знал: не все

пойдет легко и просто. Да и готовых рецептов на все случаи жизни не было. Одно ясно понимал Яковлев: надо решительно и основательно избавляться от формализма, кабинетной суеты. Своим главным рабочим местом Александр Владимирович избрал аэродром. На нем встречал свежие утренние зори и не уходил до заката солнца.

Здесь Яковлев вместе с подчиненными готовил винтокрылые машины и, провозажая их в полет, терпеливо ожидал возвращения на аэродром. Здесь офицер вынашивал планы обновления стоянок, переоборудования учебных классов.

Тревожило заместителя командира полка по ИАС состояние технической учебы, а также случаи нарушения технологической дисциплины. Хотелось, чтобы каждое занятие отличалось глубоким теоретическим содержанием, было хорошо подготовлено.

На решении неотложных проблем и сосредоточил свои силы Яковлев. Опыт подсказывал: единолично сложный комплекс мероприятий ему не одолеть. Важно заручиться поддержкой командира, его заместителей, штаба, партийной организации. Как руководитель ИАС полка, коммунист Яковлев внимательно изучал возможности своих помощников, прислушивался к их мнению. Каждое поступившее предложение тщательно взвешивал, обсуждал с коллективом, а уж потом принимал конкретное решение.

Такой стиль работы по достоинству оценили подчиненные. Им нравились в характере инженера-руководителя требовательность, инициативность, творческий подход к решению сложных технических вопросов. Александр Владимирович не уходил ни от одной насущной проблемы, которая волновала личный состав ИАС. Его отзывчивость, близость к людям окрыляли авиаторов, помогали им с достоинством преодолевать трудности. Заместитель командира полка по ИАС постоянно занимался и воспитанием личного состава. Высокий духовный настрой авиаторов умело использовал в интересах главного — поддержания вертолетов в постоянной боевой готовности.

Коммунист Яковлев активно занимался и общественными делами. Он добросовестно выполнял любое партийное поручение. Заботился инженер и о самосовершенствовании, профессиональном и интеллектуальном росте, систематически изучал общественно-политическую и специальную литературу, военную периодику. У заместителя командира полка по ИАС вошло в привычку: как бы ни был загружен трудовой день, он обязательно выкроит время для самостоятельной теоретической учебы.

Минуло два года. Перед Яковлевым всталое новое серьезное испытание — служба в составе ограниченного контингента советских войск в Республике Афганистан. И здесь он показал себя хорошим авиационным инженером, мужественным офицером-интернационалистом.

— Особенно тяжело пришлось в первые дни, — вспоминает майор Яковлев. — Интенсивные полеты, горно-пустынная местность, резкие перепады температуры, ветер афганцев доставляли много хлопот. Приходилось часто производить замену агрегатов, быть предельно собранными

при эксплуатации боевых вертолетов. Вместе с тем психологически наши специалисты были хорошо подготовлены к трудностям. Поэтому в экстремальных условиях, нередко под свинцовым душманским огнем трудились стойко, самоотверженно, невзирая на опасность.

Однажды в ходе выполнения полетного задания экипаж вертолета Ми-8 совершил вынужденную посадку в горах на высоте 2500 метров. Вышли из строя хвостовая и концевая балки, трансмиссия, главный редуктор, двигатели. Перед специалистами ИАС командир поставил задачу: доставить неисправный вертолет на аэродром и восстановить его своими силами. Создали группу. В нее вошли самые опытные и смелые техники и механики.

Действовать пришлось в сложных условиях. Холодный ветер обжигал лица, руки. Но это не помешало специалистам, возглавляемым майором Ю. Вовченко, успешно справиться с ответственным заданием. Боевая машина была возвращена в строй. При ее восстановлении отличились капитаны И. Лыскавец, Л. Русанов, старший лейтенант В. Судаков, прапорщики Ю. Полежаев и А. Тимичев. Они проявили огромное самообладание, показали отменное профессиональное мастерство и большую выдержку.

В другой раз душманы обстреляли наш вертолет при заходе на посадку. Появились пробоины в носовой кабине. Были повреждены лопасти несущего винта. Возникли неисправности в бортовом оружии. Но недолго простояла боевая машина на ремонтной площадке. В предельно сжатый срок специалисты ИАС восстановили ее.

А сколько других добрых дел под руководством майора Яковлева совершили авиаторы при выполнении интернационального долга! Очень часто в подразделение, в котором служил Александр Владимирович, по различным вопросам обращались афганские воины. Они просили то вырвать запасными частями, то проконсультировать по решению сложной технической проблемы.

Как-то на одном из вертолетов была повреждена гидросистема. Наладить ее работу афганцы пригласили советских специалистов, и они помогли им. В другой раз — устранили неполадку в системе запуска двигателя.

В трудной боевой обстановке под афганским небом майор Яковлев успешно решал задачи эксплуатации винтокрылых машин совместно с офицерами В. Калининым, А. Яковенко, В. Вилковым, другими сослуживцами. В итоге до минимума удалось свести потери боевой техники. И в этих условиях Александр Владимирович регулярно организовывал занятия по изучению сложных систем вертолетов, кропотливо обобщал передовой опыт их эксплуатации в горно-пустынной местности. Все лучшее брал на вооружение и внедрял в практику ИАС.

Здесь, в Афганистане, офицер еще раз доказал, что правильно выбрал профессию авиационного инженера. Это подтверждают его ратные дела и боевые награды Родины.

★



# У СЕМИ НЯНЕК...

Майор А. МРОЧКО

Учебный центр военной кафедры Московского энергетического института. Мимо крылатых машин, выстроенных вдоль стоянки, прошли одетые в комбинезоны студенты. Одни направились в класс авиадвигателей, другие — в классы энергосистем, радиоэлектронного оборудования. А вот в одной из аудиторий в кабине тренажера — студент выпускного курса О. Вихлянец. Отрабатывая задание, он совершенствует навыки в эксплуатации авиационной техники. У него, как и у его товарищей, большой интерес к занятиям обусловлен тем, что вся аппаратура — действующая. Здесь можно хорошо проверить себя в деле.

Начальник учебного центра подполковник Ю. Лымарь с гордостью рассказывал о своем хозяйстве, но не скрывал и озабоченности.

— Наша кафедра обеспечена всем необходимым. Но студентам приходится изучать технику по образцам, которые уже снимаются с вооружения. Конструктивно, конечно, машины мало чем отличаются, но по оборудованию... Вот и приходится юношам потом переучиваться.

Проблемы совершенствования подготовки авиаспециалистов, несомненно, требуют своего решения. Действительно, на военной кафедре учебная материально-техническая база еще слабая, хотя руководство планирует оборудовать специализированные лаборатории, чтобы в полном объеме проводить занятия по обслуживанию и ремонту авиатехники, а также регламентные работы.

Конечно, офицеры не сидят сложа руки. В учебном городке создан парк боевых машин, оборудованы небольшой гараж, склад ГСМ. Своими силами здесь оформлены учебные классы. Есть аудитория, где будущие офицеры запаса приобретают навыки в обнаружении и устранении неисправностей, используя электронно-вычислительную технику, другие устройства, созданные преподавателями и студентами.

Однако, чтобы организовать учебный процесс на должном уровне, нужно сделать еще очень многое. И прежде всего — приобрести достаточное количество образцов современной авиационной техники.

Разумеется, материально-техническое снабжение военных кафедр институтов —

дело совсем непростое. И вряд ли каждую кафедру стоит обеспечивать дорогостоящими современными образцами. Может быть, в крупных городах, где вузы готовят авиаспециалистов для частей ВВС, следует создавать объединенные специализированные центры с мощной учебной материально-технической базой. Такие центры с учетом специфики работы военных кафедр могли бы обеспечивать подготовку авиационных кадров всем необходимым. Предпосылки к этому есть. Так, уже сегодня услугами учебного центра МЭИ на договорных началах пользуются военные кафедры трех вузов. Мало того, и другие военные кафедры институтов, где готовят авиаспециалистов, согласны принять участие в создании межвузовского учебного центра.

Не раз в беседах с представителями различных ведомств, которым подчинена военная кафедра, эту идею высказывал начальник кафедры доктор технических наук полковник Е. Барзилович. Один, в том числе и командование ВВС, обещали всяческое содействие, другие же, в частности представители Государственного комитета СССР по народному образованию, не советовали спешить, предлагали все взвесить, обсудить. Видимо, выжидательная позиция комитету более удобна, но она не решает проблемы.

В чем тут дело? Сейчас материально-техническое обеспечение и руководство военной кафедрой института осуществляется по линии Управления по вузам Государственного комитета СССР по народному образованию и Министерства обороны. Двухведомственное подчинение сказывается на всех сторонах деятельности кафедры.

Например, в научно-исследовательской работе участвуют большинство офицеров кафедры. Они поддерживают тесные связи с войсками, своевременно выполняют их заявки. Созданные в лабораториях кафедры приборы установлены на самолетах некоторых типов. На все разработки, как правило, приходят положительные отзывы. Хорошим стимулом в развитии научной, рационализаторской и изобретательской работы явилось бы материальное вознаграждение научного поиска офицеров. Но им почему-то выплата денежного вознаграждения не предусмотрена, как это практикуется на дру-

гих кафедрах института. Почему? Просто кому-то невыгодно рассчитывать за выполнение войсковых заказов.

Двухведомственная подчиненность кафедры сказывается и на другом. К примеру, в минувшем учебном году было отчислено немало студентов из числа бывших военнотружеников, вернувшихся в институт после службы. Причины, конечно, разные. Одна из них в том, что многие служили в войсках не по своей военнотрудовой специальности и растеряли полученные ранее знания и навыки.

Думается, что студенты, призываемые в ряды Вооруженных Сил, должны проходить службу в частях ВВС и приобретать там специальности, родственные изучаемым на военной кафедре. Это позволит лучше освоить авиационную технику, приобрести навыки в ее эксплуатации. После службы в армии юноши смогут быстрее встроиться в учебный процесс и лучше усвоить сложные технические дисциплины. Польза от такого решения проблемы бесспорна. К сожалению, пока и этот вопрос остается открытым.

Работники военкоматов ссылаются на разнарядку, которая, мол, не может учитывать подобные тонкости. Конечно, здесь есть и объективные причины.

— Вся сложность в том, — рассказывал представитель горвоенкомата полковник Н. Ермилов, — что в части ВВС идет более строгий отбор юношей прежде всего по физическим данным. Далеко не все студенты МЭИ отвечают предъявляемым требованиям. Военной кафедре следует позаботиться о физическом развитии своих воспитанников.

В институте знают об этом и принимают необходимые меры. Строятся спортивный городок, полоса препятствий. Создание же крупного межвузовского центра позволит вести обучение студентов в условиях, приближенных к реальным в строевых частях, осуществлять комплексное нормативное обслуживание авиационной техники, решать многие вопросы психологической и физической подготовки студентов.

Межведомственные барьеры на пути подготовки офицеров запаса создают трудности и при отборе студентов для службы в армии после окончания института. Немало студентов еще до завершения учебы в вузе подают рапорты с прось-

бой призвать их в ряды Вооруженных Сил. Учитывая, что требуются студенты, обладающие хорошей профессиональной подготовкой, исполнительные и дисциплинированные, военная кафедра с большой ответственностью подбирает кандидатов. Подполковник Г. Сукесов, в чьем ведении на кафедре этот участок работы, и другие офицеры тщательно изучают личные дела студентов, беседуют с ними. Они нередко сталкиваются с попытками «протолкнуть» в армию тех, кто едва-едва успевает в учебе, не отличается должным усердием и высокими нравственными качествами. На таких юношей даются порой необъективные хвалебные характеристики. Зачем? Некоторые руководители факультетов придерживаются своеобразного мнения: не состоявшийся специалист — обуза на производстве, а в армии он как-нибудь «пристроится».

Другие приемы используются в отношении добросовестных студентов, изъявивших желание служить в ВВС. На них не представляются вовремя документы, их отговаривают, сулят более престижные должности на предприятиях народного хозяйства. Вот лишь один пример. Выпускник вуза А. Мантуров, решивший стать офицером, на комиссии вдруг заявил, что ошибся в выборе, да и вообще очень рассеян и может допустить оплошность при обслуживании самолета. Позднее выяснилось, что ему просто подыскали более престижную должность на одном из предприятий.

Подобное при назначении выпускников не редкость. К сожалению, в вопросах распределения специалистов военная кафедра не имеет решающего голоса. И все-таки надо отдать должное офицерам кафедры. Старательно учат будущих офицеров запаса подполковник В. Новиков, капитаны С. Лебедев и К. Лихин, старший лейтенант В. Артемов. Большинство выпускников, отобранных ими для службы в войсках, придя в армию, показывают прочные знания, хорошие навыки в эксплуатации и обслуживании боевой техники. Часть из них навсегда связала свою судьбу с авиацией.

По мнению офицеров, желающих остаться в армии немало, но... Уж очень не престижна для профессионального и служебного роста первоначальная должность, с которой начинают выпускники вуза. В войсках нередко дипломированных специалистов назначают на технические должности.

Капитан К. Лихин начинал службу техником. Не все ладилось поначалу. Подумывал уже о том, чтобы уйти из армии. А потом попросился на летную должность. Стал летать в качестве борт-техника. И служба пошла, офицер нашел применение своим знаниям, полученным

в институте на военной кафедре. Конечно, сыграла свою роль и романтика, и перспектива.

— Не так давно встречался с выпускниками кафедры, — рассказывал подполковник А. Шевчук. — Поговорили откровенно, вспомнили прошлое. Многим служба пришлось по душе, но намерены увольняться в запас. Не очень-то заманчиво проходить до пенсии в старших лейтенантах, объясняют они. На это же сетовали старший техник группы обслуживания РЭО лейтенант Свиначук, техник группы регламентных работ ТЭЧ авиационного полка лейтенант Машков, техник самолета лейтенант Бараненко и другие.

Не следует забывать и о том, что, находясь длительное время на технических должностях, офицеры теряют свою инженерную квалификацию, делают шаг назад в профессиональном становлении. Вероятно, такое положение, когда на выпускников вузов все еще смотрят как на «двухгодичников», пришедших в армию на время, неоправданно и с экономической точки зрения.

Конечно, бывшие студенты в вопросах общей военной подготовки, строевой подтянутости уступают выпускникам военных училищ. Тут кафедре еще работать и работать. Но ведь эти недостатки, как показала практика, устранимы. Через год или два порой трудно бывает отличить, где кадровый офицер, а где воспитанник военной кафедры. Главное в другом: выпускники гражданских вузов имеют хорошую инженерную подготовку, в чем нередко превосходят питомцев военных училищ. Так почему же разное к ним отношение?

В частях немало должностей, замещаемых инженерами. Может быть, имеет смысл после некоторой проверки назначать на них выпускников вузов? Хотя бы к концу их службы. Это даст им возможность увидеть перспективу роста, придаст уверенности, заставит задуматься: не остаться ли служить в армии?

Конечно, каждое назначение должно решаться с учетом заслуг того или иного офицера. Но обязанность командиров и политработников — найти применение его знаниям и навыкам, присмотреться к нему повнимательнее. Тогда бы армия не теряла людей, которые очень нужны ей.

Подготовка авиационного специалиста не заканчивается в стенах вуза и военной кафедры. Его становление продолжается в войсках. К сожалению, здесь практика выявляет немало недостатков. Каковы они? В чем их причина? Частично на эти вопросы отвечают результаты работы созданной на кафедре научно-исследовательской группы «Выпускник». Здесь систематизируются наблюдения и выводы из бесед с выпускниками, командирами

подразделений и частей. Группа разработала немало интересных рекомендаций для совершенствования учебно-воспитательного процесса.

Немало замечаний, видимо, есть и у командиров, руководителей ИАС авиационных частей. К сожалению, о них на кафедре не знают. Почему-то им не вменено в обязанность составление отзывов на выпускников института, проходящих службу под их началом. А офицеры военной кафедры, безусловно, нуждаются в обстоятельных характеристиках о службе, профессиональной подготовленности своих воспитанников. Здесь также надо преодолевать межведомственные барьеры и в сознании, и на практике.

Настало время, как считают военные педагоги, пересмотреть сам статус объединенной военной кафедры, порядок ее подчиненности в структуре высшего образования.

Парадоксально, но факт: военная кафедра института подчинена семи различным инстанциям: Управлению по вузам Госкомитета СССР по народному образованию, соответствующим управлениям некоторых видов и родов войск, управлению вневойсковой подготовки и вузов округа... И каждая инстанция, естественно, дает свои указания и распоряжения, устанавливает различные сроки и формы их исполнения. Здесь нужно более четко определиться, чтобы избежать дублирования. Скажем, курировать кафедру должен тот вид Вооруженных Сил, по профилю которого готовятся офицеры запаса. Это позволит избежать многих межведомственных барьеров, которые ныне не способствуют совершенствованию учебного процесса, подготовке и использованию кадров авиаспециалистов. Сегодня же на кафедре готовятся офицеры запаса для различных родов войск по нескольким специальностям. Целесообразно ли это? Если в военных училищах соблюдается узкая военная специализация, то на военной кафедре тем более нет смысла распылять силы и средства. Наверное, лучше образовывать несколько специализированных кафедр. Опыт создания таких кафедр уже есть, к примеру, в МГУ. Он требует изучения.

Разделение кафедр по профилю вида Вооруженных Сил частично исключит соподчиненность различным органам управления, упростит создание материально-технической базы и снабжение, повысит компетентность руководства.

Военная кафедра МЭИ выполняет задачу государственной важности, готовит офицеров запаса, призванных в любое время стать в строй защитников Родины. И к ее проблемам следует также подходить с позиций интересов государства.



В применении к Вооруженным Силам активизация человеческого фактора означает повышение ответственности, профессиональной подготовленности и требовательности в первую очередь командно-политических кадров, а также всех военнослужащих, развитие их инициативы и самостоятельности.

Из книги Министра обороны СССР генерала армии Д. Т. Язова «На страже социализма и мира»

# ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Капитан С. ПРОКОПЕНКО

Как в ходе перестройки реализовать все возможности, которые заложены в духовных и физических силах людей? Каким образом направить эти резервы на решение задач боевой и политической подготовки, укрепление организованности и дисциплины, поддержание твердого уставного порядка? Естественно, однозначного ответа на эти вопросы нет и быть не может. Однако опыт работы передовых воинских коллективов, многого добившихся за минувшее после апрельского (1985 г.) Пленума ЦК КПСС время, убедительно показывает, что для достижения высокой эффективности ратного труда нужно прежде всего усилить внимание к человеку, к его нуждам, запросам, интересам. Заботиться о нем не на словах, а на деле, разумеется, на основе уставной требовательности, определяемой ответственностью каждого воина за выполнение воинского долга.

Именно эти положения приняли за основу своей работы командование, партийная и комсомольская организации технико-эксплуатационной части авиаполка, которой руководит майор Г. Шпаковский. И результат, как говорится, налицо. По итогам очередного периода обучения ТЭЧ стала отличной. Коллектив и сегодня лидирует в соревновании между подразделениями ИАС соединения.

Правильно говорят, что состояние воинской дисциплины — это лицо авиационного коллектива. Немало сделали для ее укрепления майор Г. Шпаковский, начальники групп регламентных работ капитаны Ф. Сухой, А. Шулико, старший лейтенант С. Дыбов, старшина подразделения старший прапорщик П. Головатюк, другие коммунисты. Достаточно сказать, что за прошедший год в ТЭЧ не было ни одного грубого дисциплинарного проступка, снизилось количество мелких нарушений.

Как удалось добиться этого? В коллективе создали такую обстановку, что нарушать дисциплину стало просто «невыгодно». По выходным, например, для воинов срочной службы, которые отлично работают и не имеют нарушений, организуются экскурсии по местам боевой и трудовой славы, другие мероприятия. Раньше в этом отдаленном гарнизоне о подобном и не мечтали. Командование ТЭЧ добилося, чтобы передовиков поощряли однодневным от-

пуском в город, который находится в часе езды от «точки». Так что теперь каждый солдат знает: отступит он от требований устава — и вся та интересная, насыщенная жизнь, которой живут его товарищи, пройдет мимо него.

В казарме ТЭЧ полка уютно, чисто, на стенах со вкусом оформленные панно. В ленинской комнате установлены кино- и диапроектор, магнитофон, различная аппаратура для эффективного проведения занятий по политической подготовке, массовых воспитательных мероприятий. Для отдаленного таежного гарнизона, где нет пока даже клуба, это уже немало.

Конечно, потребовалось много средств, сил и времени, но командование и партийная организация ТЭЧ были твердо уверены в необходимости именно такого подхода к быту и досугу военнослужащих. Время подтвердило правильность принятого решения.

Другое важнейшее условие активизации человеческого фактора, как убедились в воинском коллективе, — привлечение военнослужащих к сознательному, активному участию в общих делах, внимательный учет и наиболее полное использование знаний, способностей, опыта каждого специалиста. Так, на одном из служебных совещаний проанализировали причины отдельных срывов ритмичности регламентных работ. Выяснилось, что кроме объективных причин дело страдало из-за неисполнительности и недисциплинированности некоторых авиаспециалистов, неэффективного использования рабочего времени.

В ТЭЧ переработали технологические графики выполнения регламентных работ, определили время, отведенное на каждую операцию. Это позволило начальникам групп более четко планировать каждому специалисту и группе в целом задание на день и, что не менее важно, установить четкую границу рабочего дня. У людей появился дополнительный стимул. Ведь раньше офицерам и прапорщикам приходилось работать, что называется, от темна до темна, независимо от коэффициента личного участия. Теперь же стало иначе: отлично справился с заданием — свободен, нет — будь добр, закончи дело, да не кое-как, а с высоким качеством. Оказалось, что это действенный стимул повышения исполнительской дисциплины,

ритмичности регламентных работ.

В новых условиях значительно возросла роль начальников групп регламентных работ. Не секрет, что их функции порой ограничиваются лишь планированием и контролем за ходом регламентов. Командование и партийная организация ТЭЧ рассудили по-иному: начальник группы должен быть настоящим руководителем и воспитателем подчиненных. Это значит — нести личную ответственность за каждого специалиста, за состояние дисциплины и качество регламентных работ в группе, знать своих людей, их запросы и потребности. Начальникам групп было, в частности, предоставлено право планировать отпуска офицерам и прапорщикам.

Брать ответственность на себя — дело не простое. Часто это связано с риском, личными неприятностями. Нужны компетентность, твердость, настойчивость и в принятии, и в реализации решения. Такая ноша не всем оказалась по плечу. Скажем, один из офицеров, отличный специалист, но человек слишком мягкий, почувствовав, что роль руководителя в новых условиях ему не под силу, сам попросил о переводе в другое подразделение на иную должность. Ему пошли навстречу. Другие же, кто принял повышенные требования и поверил в необходимость перемен, окрепли, обрели реальную силу и авторитет.

Так активизация человеческого фактора дала ощутимую отдачу: повысилась ответственность и исполнительность специалистов ТЭЧ, меньше стало претензий к качеству регламентных работ.

Практика, опыт работы передовых коллективов показывают: там, где перестройка начинается с заботы о людях, об их насущных потребностях, где в центр организационной и политико-воспитательной работы поставлен конкретный человек, специалист, там идеи перестройки становятся личным убеждением военнослужащих, превращаются в их реальные, практические дела. В результате повышается боевая выучка, боеготовность, укрепляется дисциплина.

И еще об одном говорит опыт работы передовых воинских коллективов. Надо действовать, а не ждать указаний сверху, смело брать ответственность на себя, активно участвовать в разработке, реализации решений, способствующих выполнению актуальных задач, стоящих перед воинскими коллективами.



Предстояли практические пуски ракет новых для авиаторов этой части типов. На служебном совещании командир обсудил с руководящим составом кандидатуры в основной и дублирующий экипажи. В них вошли хорошо подготовленные в профессиональном и морально-психологическом отношении офицеры передовики социалистического соревнования гвардии майоры Н. Проистин, А. Поряднев, гвардии капитаны А. Шибанов, В. Путицев, А. Сериков и гвардии старший лейтенант Н. Кузнецов.

Подготовку начали с кропотливого, целеустремленного изучения методики боевого применения. Тренировались в определении размеров и признаков целей, дальности до них, дистанции открытия огня, до автоматизма оттачивали навыки в эксплуатации сложной аппаратуры, систем вооружения, разбирали наиболее часто встречающиеся ошибки, методы устранения отдельных отказов. Это сняло излишнюю напряженность, придало авиаторам уверенности в успехе.

У нас пропагандируется по шаблону. Вначале сообщается об обязательствах специалистов, потом о результатах, немного, часто в общих словах, — о слагаемых успеха, а далее следуют призывы равняться на лидеров. Причем кроме цифр и хвалебных отзывов не приводится никаких других доказательств их мастерства.

Действенность передового опыта, возможность его повторения, как показывает практика, определяются прежде всего высоким профессионализмом, умением проникнуть в подлинные секреты мастерства. И что, на наш взгляд, немаловажно, эффект дает не только положительный опыт (к этому мы уже привыкли), но и анализ недостатков, причин негативных явлений. Положение о том, что на ошибках учатся, нигде не имеет такого актуального значения, как в авиации.

Так, пропагандируя методы работы заместителя командира авиационной эскадрильи майора В. Козлова, активисты рассмотрели конкретную ситуацию, с которой столкнулись его под-

# УЧИТЬСЯ

## НЕ ТОЛЬКО НА УСПЕХАХ

Майор А. ВОЛК

С большой ответственностью готовили авиационную технику. Инженеры и техники эскадрильи вместе с летными экипажами тщательно осмотрели оборудование, выявили малейшие неисправности в его работе, которые могли привести к возникновению нештатной ситуации в полете, довели ракетный комплекс до эталонного состояния. Авиационная техника была подготовлена к полетам с хорошим качеством.

И вот наступил долгожданный день. Вводные поступали одна за другой. Представитель высшего штаба распорядился на первый раз готовить к пуску одну ракету. С этого момента весь груз ответственности за выполнение учебно-боевого задания лег на плечи основного экипажа. На них надеялся весь полк.

Предполетное волнение нарастало с каждой минутой. Перед взлетом простейшие действия с арматурой кабины авиаторы контролировали дважды, трижды... Но в полете по маршруту вошли в привычный ритм работы.

Выход на боевой курс... С каждой секундой время «сжималось» в тугую пружину действий, которая «распрямилась» лишь в момент отщепки ракеты. А вскоре с земли поступило сообщение об удачном пуске.

Позднее хорошо справились с поставленной задачей и другие экипажи.

Подготовка авиаторов к испытанию на полигоне и выполнение практических пусков ракет были отражены в листовке передового опыта. Активисты части постарались раскрыть самую суть опыта, что принесло определенную пользу.

К сожалению, не всегда еще умело анализируются и пропагандируются приемы и методы работы передовиков. Например, в одной из частей был обобщен и распространен опыт освоения новой для личного состава техники командира отличного экипажа. Каковы секреты лидера? Чем отличается стиль его деятельности? «Прежде всего компетентностью, высоким профессионализмом в летной работе, смелостью и готовностью брать ответственность на себя, умением поставить задачу и организовать ее успешное выполнение, глубоко анализировать причины неудач в экипаже, учить людей видеть за фактом явление и действовать по-новому», — читаем в отпечатанной типографским способом листовке. Общие слова, голословные призывы, не подкрепленные примерами выводы и рекомендации. Такая недосказанность, неубедительность, половинчатость вряд ли найдет отклик у авиаторов.

Все это наводит на размышления: часто еще опыт передо-

виненные в процессе освоения способов боевого применения самолета нового для них типа, оборудованного бортовой аппаратурой радиотехнической системы ближней навигации (РСБН). Не все поначалу, отмечается в листовке, получалось у авиаторов при выполнении доработок на специальном оборудовании, случались сбои с облетами самолетов после выполнения на них работ по юстировке и пристрелке прицельных комплексов.

Однако правильно составленный, четкий план работ по доводке точностных характеристик РЭО, облету и опробованию взаимодействия специальных систем с бортовой аппаратурой на различных дальностях, усовершенствование методик навигационного бомбометания, рассказывает материал передового опыта, позволили авиаторам с честью выполнить поставленные задачи. Большой вклад в это внесли и новаторы подразделения. Они подали и внедрили в процессе освоения новой для них авиационной техники более двадцати рационализаторских предложений. Суть основных из них также изложена в листовке.

Но, пожалуй, главное, что отмечает материал по пропаганде передовых методов и приемов работы майора В. Козлова, это подлинно заинтересованный разбор дела, основанный на раскрытии опыта создания в подразделении такой психологической обстановки, или, как принято говорить, моральной атмосферы, которая способствует своевременному выявлению и предотвращению в дальнейшем ошибочных действий авиаторов. Были здесь раньше случаи, когда летчики по разным причинам не докладывали о серьезных сбоях в работе оборудования. Создание в коллективе необходимых условий для объективных, правдивых докладов, воспитание у авиаторов откровенности способствовало повышению эффективности их ратного труда, обеспечению безопасности полетов.

Ознакомившись с опытом лидеров, можно сделать вывод: там, где проявляется постоянная забота о сплочении коллектива, где каждый знает не только свои задачи, но и общие цели, где живет дух высокой ответственности за порученное дело, там всегда успех. Иначе и быть не может: дело человеком славится.

Именно к воину-авиатору, к его сознательности, к проблемам организации его ратного труда должен быть обращен пропагандируемый передовой опыт. Ведь по-настоящему он будет работать лишь тогда, когда человек убежден в том, что все зависит именно от его личных усилий, когда пример лидера, первые крупны опыты, накопленные порой тяжелой ценой огромного риска и горьких потерь, показывают реальные пути достижения цели.





# МАНЕВРЫ ТРОСОВЫХ СИСТЕМ

В. ИВАНОВ, доктор технических наук;  
А. ДАНИЛЕНКО

В работе «Грезы о Земле и небе» К. Э. Циолковский высказал идею об использовании гибких нитей для управления движением связанных космических объектов. В дальнейшем эта идея получила развитие, ибо применение орбитальных тросовых систем может способствовать более эффективному решению таких научных и народнохозяйственных задач, как зондирование верхних слоев атмосферы, испытание летательных аппаратов новых типов, организация глобальной радиосвязи, проведение некоторых орбитальных маневров.

Суммарные силы, действующие на связанные космические объекты при натянутом тросе, отличаются от тех, что действуют на них при свободном орбитальном полете. Это и обуславливает отличие связанного движения космических объектов от свободного орбитального. Появившиеся дополнительные силы реакции связи можно использовать как управляющие для орбитальных маневров. Такие маневры могут выполняться как в связке, так и в свободном орбитальном полете после расцепления тросовой системы.

При развертывании тросовой системы высота полета одного из связанных объектов уменьшается, а второго — обязательно увеличивается. При этом средняя орбитальная угловая скорость обоих объектов будет равна орбитальной угловой скорости центра масс системы. Это означает, что снижающийся объект движется с меньшей, а поднимающийся с большей скоростью, чем ее имеет центр масс тросовой системы. Иными словами, один из связанных объектов осуществляет маневр увеличения высоты с ростом скорости, а другой — снижения ее с уменьшением скорости полета.

Рассмотрим орбитальные маневры связанных объектов при фиксированной длине тросовой системы и маневры непосредственно с участка развертывания системы. В первом случае предполагается, что тросовая система уже функционирует, и на каком-то этапе оказывается необходимым переход объектов связки на новые орбиты или переход на траекторию спуска на Землю. Во втором — тросовая система развертывается специально для выполнения объектами связки орбитальных маневров. В обоих случаях тросовая

система расцепляется для функционирования объектов на новых орбитах.

Многие практические задачи могут быть выполнены при стационарном равновесном режиме движения тросовой системы, то есть при постоянной ее ориентации по местной вертикали. В этом случае верхний объект связки движется по круговой орбите с абсолютной скоростью, превышающей местную круговую, а нижний — с меньшей круговой для его высоты. Если в некоторый момент разъединить тросовую систему, то оба объекта сразу перейдут на эллиптические орбиты. При этом для верхнего объекта точка его отделения будет совпадать с перигеем его новой орбиты, а для нижнего — с апогеем. Параметры новых орбит будут зависеть от высоты орбиты центра масс системы, длины троса и соотношения масс связанных объектов.

Будем считать, что тросовая система состоит из орбитальной станции (ОС) и привязанного объекта (ПО), предназначенного для решения целевых задач, и масса ОС значительно превосходит массу ПО. Тогда орбита центра масс системы практически совпадает с орбитой ОС и развертывание системы незначительно скажется на изменении орбиты ОС. Параметры новой орбиты ПО будем характеризовать ее эксцентриситетом  $e$ , фокальным параметром  $p$ , а также высотой апогея  $H_a$  и перигея  $H_p$ .

В табл. 1 приведены значения этих параметров при переходе ПО на новую орбиту или на траекторию спуска на Землю в случае орбитальных маневров из стационарного равновесного режима движения при длине троса  $D = 25\text{--}150$  км, двух значениях высот орбит ОС —  $H_{ос} = 300$  км и  $H_{ос} = 500$  км.

При маневре перехода ПО на более высокую орбиту с увеличением  $D$  значения  $e$ ,  $p$ ,  $H_a$ ,  $H_p$  возрастают. При этом увеличение эксцентриситета оказывается практически пропорциональным увеличению длины связки. Высота перигея новой орбиты ПО увеличивается по отношению к  $H_{ос}$  ровно на значение  $D$ , а увеличение высоты апогея оказывается значительно больше и несколько превышает семикратное значение длины троса. Так, для  $H_{ос} = 300$  км и  $D = 100$  км переход ПО на более высокую орбиту определяется значением  $H_a = 1048$  км. С уве-

личением высоты полета ОС на ту же величину возрастают значения  $p$ ,  $H_a$ ,  $H_p$ , а эксцентриситет новой орбиты ПО несколько уменьшается.

При маневре перехода ПО на более низкую орбиту или на траекторию спуска на Землю с увеличением длины связки эксцентриситет новой орбиты возрастает, а значения  $p$ ,  $H_a$ ,  $H_p$  уменьшаются. Высота апогея новой орбиты ПО уменьшается по отношению к  $H_{ос}$  на значение  $D$ , а уменьшение высоты перигея  $H_p$  этой орбиты оказывается приблизительно равным семикратному значению длины тросовой системы. При значениях длины связки, превышающих некоторое минимальное значение  $D_{мин}$ , величина  $H_p$  может оказаться меньше высоты границы плотных слоев атмосферы  $H_{атм}$ . В этом случае ПО совершает маневр перехода на траекторию спуска на Землю. Величина  $D_{мин}$  определяется граничным условием перехода ПО на траекторию спуска  $H_p = H_{атм}$ .

В табл. 2 приведены значения минимальной длины тросовой системы  $D_{мин}$  для обеспечения перехода ПО на траекторию спуска для различных значений  $H_{ос}$  при  $H_{атм} = 100$  км. Видно, что размеры тросовой системы для осуществления маневра спуска с орбиты оказываются вполне реальными. Длина связки 100 км достаточна для спуска на Землю с орбит высотой до 700 км.

Траекторию спуска можно характеризовать угловой дальностью  $\Phi$  от точки расцепления тросовой системы до входа ПО в плотные слои атмосферы, скоростью  $V_{вх}$  и углом входа  $\Theta_{вх}$  в плотные слои атмосферы. В табл. 3 приведены значения этих величин для двух высот полета ОС и трех значений длины тросовой системы.

Спуск ПО с орбиты происходит по полному траекториям с весьма малыми по модулю значениями углов входа в атмосферу. Для уменьшения рассеивания на конечном участке спуска целесообразно некоторое увеличение углов входа в атмосферу. За счет выбора оптимальной длины связки величина углов входа ПО в плотные слои атмосферы могут быть увеличены до четырех градусов.

Особенность движения тросовой системы в стационарном режиме, когда ПО совершает полет по круговой орбите с

скоростью, отличной от круговой для данной высоты, может быть использована и для маневра обслуживания цепочки космических объектов, движущихся по круговым орбитам. Если высота орбиты ОС меньше высоты орбиты обслуживаемых объектов, то ПО будет последовательно, один за другим, догонять объекты системы. Если же она больше, то, наоборот, обслуживаемые объекты будут догонять ПО. Относительная скорость зависит от высоты орбиты обслуживаемых объектов  $H_{об}$  и длины тросовой системы  $D$ . С уменьшением  $D$  относительная скорость тоже уменьшается. Так, для  $H_{об} = 500$  км уменьшение длины тросовой системы со 100 до 5 км приводит к уменьшению относительной скорости со 166 до 8,3 м/с. Но время обслуживания четырех космических объектов при этом возрастает с 2 до 48 суток.

Особый случай — обслуживание космических объектов при нулевой относительной скорости. Это возможно при колебательном движении тросовой системы относительно вертикального равновесного положения. Если амплитуда колебаний ПО составляет  $60^\circ$ , то в момент прохождения тросовой системой вертикального положения абсолютная скорость ПО соответствует круговой скорости для данной высоты. Это возможно как при колебаниях ПО над ОС, так и под ней. Таким образом, обслуживание системы космических объектов при нулевой относительной скорости возможно как сверху, так и снизу. В момент мягкого контакта ПО с обслуживаемым объектом должно быть начато разматывание троса, соединяющего ОС и ПО. Продолжительность разматывания определяется длительностью совместного полета ПО и обслуживаемого объекта.

Рассматриваемый режим колебаний тросовой системы с амплитудой  $60^\circ$  можно использовать и для перехода ПО на более высокую или более низкую по отношению к ОС круговую орбиту.

Перейдем к характеристике орбитальных маневров связанных объектов непосредственно с участка развертывания тросовой системы. Наибольшего внимания заслуживают прямолинейные траектории развертывания, когда угол  $\gamma$  между местной вертикалью ОС и линией, соединяющей станцию и ПО, в течение всего процесса развертывания системы остается постоянным. Такие прямолинейные траектории при  $0 < \gamma < 45^\circ$  являются устойчивыми.

В случае развертывания тросовой системы вверх ПО удаляется от ОС, оставаясь все время выше и сзади станции. Поэтому сила реакции троса имеет составляющую, направленную в сторону движения ПО. Эта составляющая приводит к увеличению абсолютной скорости ПО. Таким образом, в процессе развертывания тросовой системы увеличивается высота полета ПО и растет его скорость. Если в некоторый момент расцепить тросовую систему, то ПО перейдет на новую, более высокую орбиту, которую мы будем характеризовать значениями высот апогея  $H_a$  и перигея  $H_p$ .

При развертывании тросовой системы вниз ПО в процессе удаления от ОС остается все время ниже и впереди станции. Сила реакции троса в данном случае имеет составляющую, направленную в сторону, противоположную движению ПО. Поэтому реакция троса уменьшает скорость ПО. Процесс такого развертывания тросовой системы сопровождается уменьшением высоты полета ПО с одновременным уменьшением его скорости. Расцепление тросовой системы приводит к переходу ПО на новую, более низкую орбиту. Если высота перигея этой орбиты  $H_p$  окажется меньше высоты границы плотных слоев атмосферы  $H_{атм}$ , то ПО перейдет на траекторию спуска на Землю.

Энергетическая эффективность использования тросовых систем для орбитальных маневров может быть определена величиной суммарной характеристической скорости  $V_e$ , необходимой для выполнения точно такого же маневра при двукратном включении двигательной установки. В случае перехода ПО на более высокую орбиту по прямолинейным траекториям развертывания тросовой системы на дальность до 100 км при изменении угла  $\gamma$  от  $65$  до  $10^\circ$  величина  $V_e$  возрастает с 37,4 до 212,4 м/с. С увеличением длины тросовой системы энергетическая эффективность маневра растет. Так, для  $H_{ос} = 500$  км и  $\gamma = 20^\circ$  увеличение длины тросовой системы с 25 до 150 км приводит к увеличению эквивалентной характеристической скорости с 47,3 до 283,9 м/с. Это означает, что при массе ПО, равной, например, массе «Союза ТМ», для выполнения аналогичных маневров обычными средствами может потребоваться более 1000 кг топлива. Учитывая высокую стоимость вывода на орбиту каждого килограмма груза, приведенную эффективность орбитальных маневров с использованием тросовых систем можно считать достаточно высокой.

Таблица 1

Переход на более высокую орбиту						
$H_{ос}, \text{ км}$	$D, \text{ км}$ параметры	25	50	75	100	150
300	$e$	0,0113	0,0226	0,0341	0,0456	0,0689
	$p, \text{ км}$	6779	6880	6983	7087	7299
	$H_a, \text{ км}$	478	662	852	1048	1461
	$H_p, \text{ км}$	325	350	375	400	450
500	$e$	0,0109	0,0220	0,0331	0,0443	0,0669
	$p, \text{ км}$	6979	7080	7183	7287	7498
	$H_a, \text{ км}$	678	861	1051	1246	1657
	$H_p, \text{ км}$	525	550	575	600	650
Переход на более низкую орбиту или траекторию спуска						
$H_{ос}, \text{ км}$	$D, \text{ км}$ параметры	25	50	75	100	150
300	$e$	0,0112	0,0223	0,0333	0,0443	0,0559
	$p, \text{ км}$	6579	6480	6383	6287	6098
	$H_a, \text{ км}$	275	250	225	200	150
	$H_p, \text{ км}$	128	—	—	—	—
500	$e$	0,0109	0,0217	0,0324	0,0430	0,0640
	$p, \text{ км}$	6779	6680	6583	6487	6298
	$H_a, \text{ км}$	475	450	425	400	350
	$H_p, \text{ км}$	328	161	—	—	—

Таблица 2

$H_{ос}, \text{ км}$	200	250	300	400	500	600	800	1000
$D_{мин}, \text{ км}$	14,4	21,7	29,1	44,1	59,3	74,7	106,4	139,0

Таблица 3

$H_{ос}, \text{ км}$	300			500		
	$\Phi$	$V_{вх}, \text{ м/с}$	$\Theta_{вх}$	$\Phi$	$V_{вх}, \text{ м/с}$	$\Theta_{вх}$
50	$90,9^\circ$	7855	$-1,28^\circ$	$133,9^\circ$	7972	$-1,25^\circ$
100	$48,2^\circ$	7740	$-1,95^\circ$	$91,8^\circ$	7864	$-2,46^\circ$
150	$27,1^\circ$	7622	$-1,83^\circ$	$64,2^\circ$	7755	$-3,40^\circ$



# СТАНОВЛЕНИЕ

ГАЗИ-МАГОМЕД ГАСАНОВ

Родители космонавта Мусы Манарова встретили меня по-дагестански гостеприимно. Но на просьбу рассказать о сыне глава семьи ответил лакской народной поговоркой: «Словами поле не сеют». А его жена, поддерживая мужа, сказала: «Нескромность не делает чести человеку». И предоставила мне возможность ознакомиться с семейным архивом, содержащим благодарности школьных ру-

ным переписи 1979 года, в СССР их проживает около 100 тысяч человек. Эта народность гордится своими героями — пламенными борцами за установление Советской власти в Дагестане Г. Саидовым и С. Габиевым, другими известными людьми. И вот теперь к этой славной когорте прибавился космонавт Муса Манаров.

Он родился 22 марта 1951 года в Баку. Не прошло и полугодия, как отца напра-

После очередного переезда семья Манаровых оказалась на Харьковщине. Мусу и его сестру Манну родители оставили в городе у их бабушки Рукижат. Там будущий покоритель космоса закончил 6-й и 7-й классы средней школы № 64, вступил в комсомол.

В это время у Мусы появились тяга к самостоятельности, желание испытать себя — свои способности и возможности. Любознательный от рождения, он интересовался законами физики, пытался познать принцип действия того или иного механизма, увлекся фотоделом и радиотехникой. Мальчик усердно занимался спортом, закалял свой организм. Приехав в летние каникулы на родину отца, будущий космонавт покорял вершины близлежащих гор с их отвесными скалами и небезопасными тропками, учился верховой езде.

Среднее образование Муса получил в городе Алатырь Чувашской АССР, куда семья переехала на новое место службы отца. За отличную учебу, примерное поведение и добросовестное отношение к общественно полезному труду выпускника городской средней школы Манарова наградили золотой медалью. Нелегко досталась ему эта победа. Все школьные годы на его пути возникали многочисленные трудности, связанные с частыми переездами, сменой учителей и школьных товарищей.

Московский авиационный институт имени Серго Орджоникидзе, из стен которого вышло немало выдающихся и талантливых авиаспециалистов, дал Мусе Манарову путевку в жизнь. В конструкторском бюро, созданном С. П. Королевым, куда его направили на работу, в полной мере проявились незаурядные способности молодого специалиста. Его страсть к поискам нового в науке и технике, нежелание успокаиваться на достигнутом, умение стойко переносить трудности и лишения, хорошая спортивная закалка, высокое патриотическое и интернациональное чувство, преданность великому делу ленинской партии и многие другие положительные качества послужили основанием для зачисления Манарова в отряд космонавтов.

Народная мудрость гласит: благородное зернышко, попавшее в благодатную почву, дает весомый колос. Такой почвой для Мусы явилась не только семья. Своим становлением он обязан школе, учителям, пионерской и комсомольской организациям, Коммунистической партии, социалистическому строю нашего многонационального государства.

Советский народ гордится своими героями космоса. Муса Манаров сейчас несет космическую вахту вместе с командиром корабля полковником Владимиром Титовым. Успешной работы на орбите желают им советские люди.



Родители космонавта М. Манарова и автор статьи за просмотром почты.

Фото В. ЧЕРКАСА.

ководителей за воспитание детей, грамоты, отзывы комсомольских, спортивных и трудовых коллективов об их сыне.

Мать космонавта Асват Абдуловна родилась и выросла на Украине в семье харьковского рабочего Абдулы Маршаева. Отец Хираман Мусаевич — выходец из крестьян, уроженец высокогорного аула Табахлу Лакского района Дагестанской АССР. В 1949 году в Харькове лейтенант Манаров, участник Великой Отечественной войны, ставший кадровым офицером Советской Армии, и сотрудница художественного института Асват Маршаева нашли друг друга...

Лакцы — одна из многочисленных небольших народностей Дагестана. По дан-

вили на учебу в Военно-инженерную артиллерийскую академию имени Ф. Э. Дзержинского. А через несколько лет семья переехала на новое место службы отца — в Западную Украину.

На Ровенщине Муса окончил пять классов восьмилетней школы. Он отличался искренностью и дружелюбием, исполнительностью и почтением к старшим. Родители, педагоги, пионерская и комсомольская организации прививали мальчику любовь к природе и труду, воспитывали у него чувство долга, уважение к памяти погибших героев. Со временем у Мусы сформировался стойкий характер. Он умел держать себя в обществе достойно, не терпел грубости, развязности, хвастовства.

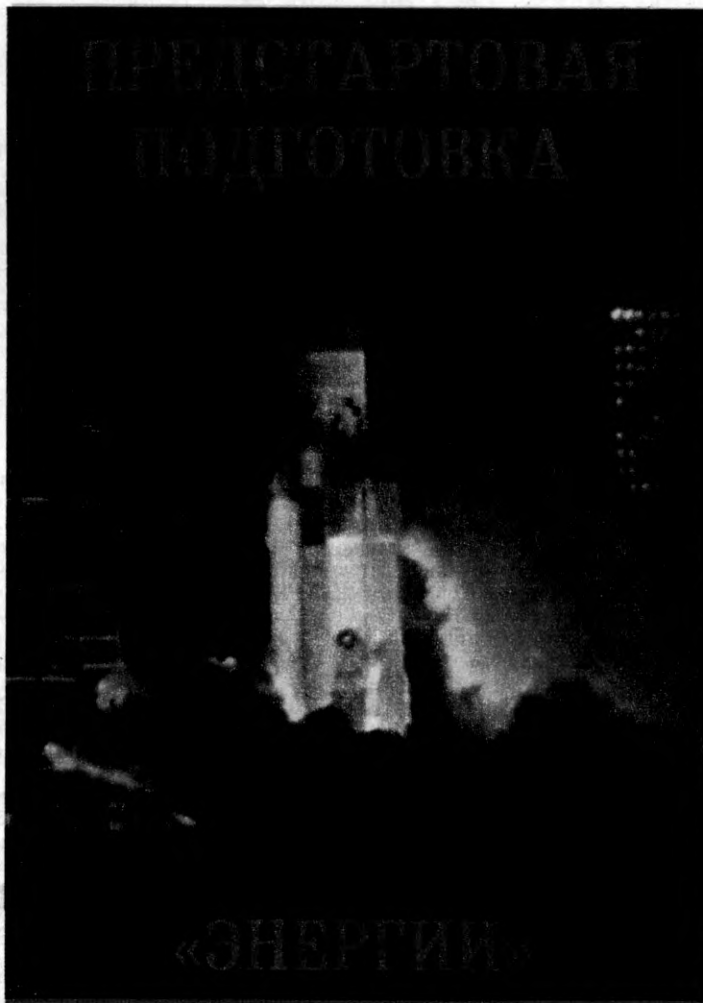
После публикации статьи «На старте «Энергия»» («Авиация и космонавтика», 1987, № 10) специалисты интересовались, почему в ней не упомянуты некоторые системы стартового комплекса и службы космодрома, действовавшие в процессе подготовки пуска ракеты-носителя «Энергия». Немало писем с отзывами на эту статью пришло в редакцию. Предлагаемый материал подготовлен с учетом высказанных пожеланий.

Одна из основных особенностей технологического графика подготовки пуска ракеты-носителя «Энергия» — наличие большого числа одновременно протекающих процессов, их строгая синхронизация. Причем если на этапе заправки автоматизированная система управления стартовым комплексом позволяет несколько варьировать временную шкалу, то с момента подготовки к пуску бортовых систем ракеты-носителя лидирующая роль переходит к наземной аппаратуре системы управления полетом, которая включается за несколько десятков минут до пуска и работает по жесткому временному графику.

Подготовка пуска требует синхронной работы не только стартового, но и других наземных комплексов космодрома. Например, необходимо надежно обеспечить стартовый комплекс электроэнергией с заданной мощностью. При разработке систем стартового комплекса обычно закладывается возможность его одновременного подключения к двум электрически независимым источникам электроэнергии. Этот принцип резервирования был использован и в схеме электроснабжения стартового комплекса для «Энергии». Сложность создания двух независимых источников электропитания определялась необычно большой потребляемой мощностью. Достаточно сказать, что ее хватило бы для освещения большого города. После проведения необходимых организационно-технических мероприятий задача была успешно решена.

Первый пуск любой ракеты, и особенно такой, как «Энергия», всегда требует наиболее достоверных данных о метеосостоянии. Поэтому метеорологи космодрома должны были не только фиксировать, но и прогнозировать метеосостоянку на день пуска как на старте, так и по всему активному участку полета.

Основной состав систем стартового комплекса и их взаимо-



**В. КАРАШТИН,**  
доктор технических наук,  
профессор

действие в процессе предстартовой подготовки и пуска изложены в статье (1987, № 10). Остановлюсь на отдельных вопросах, не получивших освещения. Один из них — безопасность предстартовой подготовки «Энергии». Его значимость определяется тем, что жидкие водород и кислород — эти два компонента топлива — с точки зрения безопасности несовместимы. Поэтому на борту и на Земле приняты конструктивные, технологические и организационные меры, исключающие их смешивание. Так, в помещениях и сооружениях стартового комплекса установлены газоанализаторы паров водорода и кислорода, которые выдают информацию для принятия соответствующих мер.

Маломощные газоанализаторы паров водорода и кисло-

рода установлены и в отсеках ракеты-носителя «Энергия». В случае появления сигнала в то место, откуда он поступил, подается газообразный азот, причем его расход регулируется в зависимости от уровня сигнала газоанализатора.

Комплекс этих мероприятий был проверен в процессе экспериментальных работ, предшествовавших пуску, и показал высокую эффективность.

Другой важный момент — получение в реальном масштабе времени информации о параметрах пневмогидравлической схемы. Для этого используются три системы. Одна с дистанционным управлением позволяет непрерывно контролировать каждый выведенный на нее параметр. Это дает технологам-разработчикам возможность непрерывного контроля процесса

подготовки с документированием наиболее важных участков. Две другие системы работают по принципу документирования контролируемых параметров с последующей обработкой информации. Однако по заявке операторов они способны частично обрабатывать ее в реальном масштабе времени и выводить на дисплей.

Особый класс составляют системы управления, измерения и контроля технологических устройств хранения компонентов топлива и газов, которые обеспечивают их подачу к борту ракеты-носителя. Они построены на базе специально разработанного микропроцессора, в запоминающем устройстве которого хранится алгоритм их функционирования. И в них имеется возможность оперативно изменять программы в процессе предстартовой подготовки.

Отличительной особенностью этих систем является то, что функции управления и контроля в них объединены. Их мнемосхемы построены по статическо-динамическому принципу, то есть на мозаичной статической мнемосхеме всей технологической системы в процессе работы динамически подсвечиваются работающие элементы. Это дает возможность оператору довольно четко отслеживать технологическую последовательность выполняемых операций. При этом хотелось бы подчеркнуть, что все системы работают одновременно, а синхронизация их работы в едином графике подготовки пуска осуществляется автоматизированной системой управления стартовым комплексом.

Большую помощь в информационном обеспечении руководителей подготовки пуска оказывает система технологического телевидения. Она позволяет дистанционно визуально осматривать практически любой внешний узел ракеты и элементы наземного оборудования. Телевизионные экраны этой системы расположены почти во всех помещениях, где работают операторы, и на них представлены те элементы изделия или наземного оборудования, которые их в данный момент интересуют.

Эта же система обеспечивает визуальный контроль отвода наземного оборудования перед пуском ракеты, запуска двигателя установки и начального участка полета «Энергии».

Таковы дополнительные аспекты предстартовой подготовки новой ракеты-носителя.



# ВОЕННЫЕ АСПЕКТЫ ПРОГРАММЫ «СПЕЙС ШАТТЛ»

Подполковник А. РАДОВ

История мировой космонавтики — это история противоборства двух тенденций: с одной стороны, стремления сделать исследование и использование космоса ареной равноправного и взаимовыгодного сотрудничества на благо всего человечества, с другой — попытки превратить это передовое направление научно-технического прогресса в новую область военного противоборства, распространить на него гонку вооружений. На практике первую тенденцию неуклонно реализует Советский Союз, а вторую — Соединенные Штаты Америки. Особую озабоченность вызывает военная направленность программы «Спейс шаттл».

Официальной датой начала работ по созданию МТКК «Спейс шаттл» считается 5 января 1972 года, когда президент США утвердил эту программу НАСА, согласованную с министерством обороны.

Чем же обусловлен столь повышенный интерес Пентагона к данному проекту? Дело в том, что, по мнению военных специалистов США, космический корабль «Спейс шаттл» позволит совершить качественный скачок в области использования космоса в военных целях. Он рассматривается Пентагоном, во-первых, как обеспечивающее средство развертывания на орбите и регулярного технического обслуживания военных космических систем нового поколения, во-вторых, для решения прикладных военных задач. Это инспекция на орбите спутников, в ходе которой допускается возможность принятия решения на их уничтожение или возвращение на Землю, техническое обслуживание военных космических аппаратов на орбите (текущий или аварийный ремонт, дозаправка топливом, ввод в оперативное использование резервных аппаратов), ведение оперативной разведки и испытание экспериментальных образцов оружия в космосе и из космоса.

Регулярные полеты по программе «Спейс шаттл» начались в апреле 1981 года. За пять лет четыре орбитальные

ступени («Колумбия», «Челленджер», «Дискавери» и «Атлантис») совершили 24 полета, при которых на орбиту выведено 9 космических аппаратов военного назначения. Проведено около 300 экспериментов, треть из которых выполнена по целевому назначению министерства обороны США и носит военноприкладной характер.

Примечательно, что еще до завершения летных испытаний корабля Пентагон приступил к комплексу экспериментов военного характера, в ходе которых отрабатывались оценка возможностей человека по ведению визуальной разведки из космоса, съемки водной поверхности и суши с помощью оптической, ИК и радиолокационной аппаратуры для обнаружения наземных, надводных и подводных военных целей, испытание ИК и УФ аппаратуры в интересах контроля космической обстановки и обнаружения пусков баллистических ракет, поиск, обнаружение объектов в космосе и сближение с ними с целью инспекции.

Особое внимание при первых полетах по программе «Спейс шаттл» уделялось обработке задач инспектирования космических объектов. Так, при втором полете осуществлялся их поиск на фоне границы смены дня и ночи, проводилась оценка возможности обнаружения и фотографирования. При третьем полете «Колумбия» сближалась со спутником оптико-электронной разведки «Кихоул-11» для оценки тепловых характеристик орбитальной ступени, отработки методики инспектирования. Эти задачи решались и в ходе четвертого полета, когда осуществлялся поиск советских ИСЗ серии «Космос» и последней ступени советской ракеты-носителя, доставившей на орбиту «Интеркосмос-14». При последующих полетах продолжалась дальнейшая отработка разведывательной аппаратуры.

Говоря о значимости этих вопросов, начальник штаба ВМС США адмирал Дж. Уоткинс отметил, что испытания радиолокатора «СР-Б» при тринадцатом полете корабля «Спейс шаттл» позволили «открыть новые явления, иск-

лючительно важные как для понимания процессов, происходящих в океане, так и для обеспечения большей скрытности американских подводных лодок и задачи обнаружения подводных лодок противника в погруженном состоянии».

По мнению представителей Пентагона, исключительный интерес с военной точки зрения представляют одиннадцатый, четырнадцатый и двадцатый полеты. В ходе четырнадцатого полета были сняты с орбиты и возвращены на Землю для восстановительного ремонта и последующего запуска два спутника связи, выведенные на нерасчетные орбиты при десятом полете МТКК. А в одиннадцатом и двадцатом полетах проведен ремонт на орбите научно-исследовательского ИСЗ для изучения солнечной активности «СММ» и спутника военной связи ВМС США «Лисат-3».

За время эксплуатационных полетов космических кораблей «Спейс шаттл» отрабатывались вопросы дозаправки космических аппаратов на орбите. Это, как утверждают американские специалисты, даст возможность в 1,5—2 раза повысить оперативные возможности, живучесть и устойчивость работы, а также существенно снизить стоимость разработки и эксплуатации средств космической разведки. Большое внимание уделялось отработке задач по сборке крупногабаритных конструкций в космосе, что может найти широкое применение при выполнении монтажных работ на борту перспективной орбитальной станции и при сборке разрабатываемых в рамках программы СОИ боевых космических платформ.

Важная роль отводится МТКК и программе СОИ. Они предназначены для упреждающей экспериментальной отработки ударных космических средств и демонстрации их реальных возможностей. В 1985 году Пентагон разработал долгосрочную (до середины 90-х годов) программу экспериментов по отработке средств селекции и сопровождения космических целей, систем наведения на них оружия. Так, в начале 90-х годов планируются демонстрацион-

По материалам иностранной печати.



Фрагмент «звездных войн» в воображении художников.

Фотохроника ТАСС.

ные испытания генератора пучков нейтральных частиц для селекции целей. В 1987 году предполагалось продемонстрировать возможности лазерных устройств для решения задач обнаружения в космосе целей различных типов. Подобный эксперимент с использованием наземной лазерной установки на Гавайских островах был проведен при восемнадцатом полете МТКК. Активное сопровождение корабля лазерным лучом продолжалось 2 минуты 30 секунд. У Земли поперечник лазерного излучения составлял 6,3 мм, на 370-километровой высоте полета орбитальной ступени — 9 м.

В ходе планировавшегося на 1987 год эксперимента предполагалось получить не только точностные характеристики результатов наведения и сопровождения, но и энергетические данные отраженного луча, что весьма важно как для создания рефлекторных зеркал космического базирования, так и структуры построения лазерных боевых средств в целом.

Катастрофа «Челленджера» 28 января 1986 года внесла коррективы в дальнейшее развитие космических программ США. По заявлению начальника управления стратегической оборонной инициативы генерал-лейтенанта Д. Абрахамсона, двухлетняя задержка в запусках пилотируемых космических кораблей вынудила пересмотреть приоритетные направления работ, активизировать стендовую и лабораторную отработку средств, включить в программу демонстрационных испытаний наиболее зрелые в плане технических решений проекты.

Возобновление полетов космических кораблей «Спейс шаттл» планируется с августа текущего года. Однако уже в конце 1987 года было практически завершено формирование программы экспериментов для предстоящих полетов в интересах всех видов вооруженных сил США. К их выполнению Пентагон намерен приступить начиная с сентября 1988 года. Они будут проводиться на

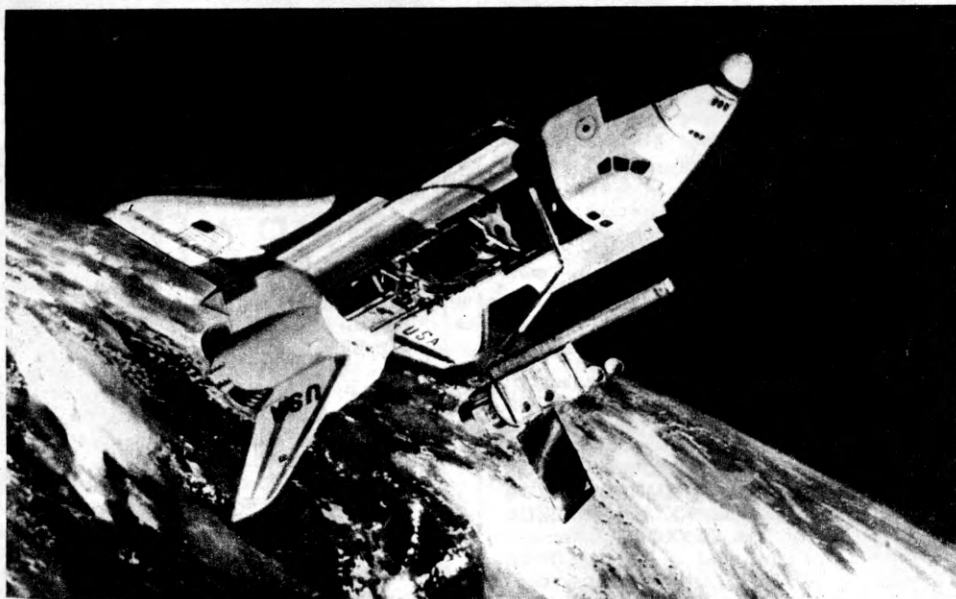
фоне реальных учений и маневров войск и военно-морских сил, учебно-тренировочных полетов авиации и пусков ракет.

Из одиннадцати утвержденных экспериментов семь будут выполнены по заказу ВВС и по два — в интересах ВМС и армии США. В них предусмотрены разведка наземных целей с помощью оптических средств, радиолокационная

ческого пространства, ведение разведки для определения оптимальных маршрутов передвижения войск и техники по пересеченной местности, координатная привязка стационарных и мобильных наземных целей в районах их развертывания, определение раннего обнаружения пусков баллистических ракет наземного и морского базирования и другие задачи.

Проведение такого рода экспериментов министерство обороны США планирует поставить на долгосрочную основу. В частности, рассматривается вопрос о создании в одном из управлений ВВС США специального подразделения, которое осуществляло бы координацию между видами вооруженных сил и другими ведомствами, включая Агентство национальной безопасности и ЦРУ, операций с пилотируемыми космическими средствами, формирование и контроль выполнения программы экспериментов в космосе, решение кадровых вопросов — организацию набора и подготовки военных астронавтов и других вопросов организационного порядка.

Таковы ближайшие планы военной администрации США. Существуют программы и далекой перспективы, тесно увязанные с планами создания новых средств транспортно-технического обслуживания и робототехники, долговременных орбитальных станций и космических командных пунктов, боевых платформ с лазерным и пучковым оружием и военных баз на Луне. Ведется разработка военно-космической доктрины и сценариев боевых действий в космосе, совершенствуется структура космических



МТКК «Спейс шаттл».

Фотохроника ТАСС.

разведка морских ТВД, снятие сигнатур кильватерных следов надводных кораблей различных типов и ПЛАРБ в погруженном состоянии, наблюдение из космоса районов войсковых учений и маневров в целях определения возможности управления боевыми действиями сухопутных войск из космоса, контроль косми-

командований, имеются планы создания космических войск.

Все это свидетельствует о неуклонном стремлении Пентагона превратить космос в театр военных действий и дополнить существующую триаду стратегических наступательных сил ударными космическими вооружениями.



## СОДЕРЖАНИЕ:

Панькин В. Штаб и организация боевой учебы	1
Макеев В. Идеологическому обеспечению перестройки — новые подходы	4
Антонов Н., Жилин А. Освоение новой техники — фундамент боеготовности	6
Худояш А. Действовать сообща	10
Павлов И. Взаимопонимание	11
Михайлов С. Тернистый путь к истине	12
Топчий Ю., Тимкин И. С огнем комсомольским в груди	14
Георгиев Ю. Для правки и калибровки трубопроводов	15
Бессчетнов Е. На пределе возможного	16
Федурин А. В многонациональной воинской семье	18
Попов С. С чем идешь в бой!	20
Скрынников С. Идет летно-тактическое...	22
Правила визуальных полетов (ПВП)	24
Киньдюшев И. Все четыре года...	26
Мурыгин Е. Критерий — конечный результат	28
Карасев Н. Госзаказ или госприказ!	30
Армаш А., Голубев М. Самопроизвольное снижение и вращение вертолета	32
Паньшин И., Черноусько Л. Ядерные амбиции	34
Лебедев В. На аэродромном ветру	36
Мрочко Л. У семи нянек...	38
Прокопенко С. Через призму ответственности	40
Волк А. Учиться не только на успехах	41
Иванов В., Даниленко А. Маневры тросовых систем	42
Гасанов Гази-Магомед Становление	44
Караштин В. Предстартовая подготовка «Энергии»	45
Радов А. Военные аспекты программы «Спейс шаттл»	46

### На обложке

На 1-й стр. — Трижды Герой Советского Союза маршал авиации И. Кожедуб в гостях у гвардейцев-авиаторов.

Фото С. Скрынникова.

На 2-й стр. — Решения XIX Всесоюзной партийной конференции — в жизнь! Фото А. Максимова, С. Скрынникова и С. Балуева.

На 3-й стр. — Об армии родной. Фото С. Шорохова.

На 4-й стр. — Перед вылетом. Фото А. Рябко.

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

О. А. НАЗАРОВ (главный редактор),  
Н. А. АНТОНОВ, В. Г. БЕЗБОРОДОВ,  
П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ  
(зам. главного редактора), А. Ф. БОРСУК,  
А. Н. ВОЛКОВ, В. Л. ГОРЬКОВ,  
А. С. ГОРЯИНОВ, А. Д. ДМИТРИЧЕНКОВ,  
П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ,  
В. П. ЛЕБЕДЕВ, В. И. ОБУХОВ (ответственный секретарь), А. М. СИДОРОВ,  
Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора),  
В. А. ШАТАЛОВ, В. М. ШИШКИН,  
Н. Г. ШИШКОВ.

Художественный редактор  
А. М. Козлова

Адрес редакции: 125083, Москва, А-83.  
Телефон: 155-13-28. Издатель: ВВС. Воениздат,  
103160, Москва, К-160. Отпечатано в 3-й типографии Воениздата.

Сдано в набор 06.05.88 г. Г-23305. Формат 60×90 1/8. Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6. Зак. 176/3. Подписано в печать 03.06.88 г. Глубокая печать. Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/4079. Цена 40 коп. 33,75 усл. кр.-отт. 3-я тип. УВИ.

Продолжается подписка на газеты и журналы на 1989 год.

Уважаемые товарищи! Вы можете подписаться

## НА ГАЗЕТУ



## И ВОЕННЫЕ ЖУРНАЛЫ

«Коммунист Вооруженных Сил»,  
«Агитатор армии и флота»,  
«Авиация и космонавтика»,  
«Военно-исторический журнал»,  
«Вестник противовоздушной обороны»,  
«Военный вестник»,  
«Военно-медицинский журнал»,

«Морской сборник»,  
«Техника и вооружение»,  
«Советский воин»,  
«Знаменосец»,  
«Зарубежное военное обозрение»,  
«Тыл Вооруженных Сил»,  
«Советское военное обозрение».

Подписка на газету «Красная звезда» и военные журналы принимается БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ организаторами подписки в воинских частях, на кораблях, в учреждениях и военно-учебных заведениях Советской Армии и Военно-Морского Флота, в отделениях связи и органах «Союзпечати».

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГАЗЕТЫ «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА».

### ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ

«АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ»!

НЕ ЗАБУДЬТЕ СВОЕВРЕМЕННО

ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА СВОЙ

ЖУРНАЛ НА 1989 ГОД.

### АНКЕТА ЧИТАТЕЛЯ

## ЖУРНАЛ «АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА»: ВАШЕ МНЕНИЕ?

Масштабные и новаторские задачи, поставленные партией перед средствами массовой информации, обязывают работников военной печати, в том числе и редакцию журнала «Авиация и космонавтика», настойчиво искать пути усиления действенности печатного слова в деле перестройки, мобилизации воинов-авиаторов на достижение новых успехов в повышении бдительности, укреплении боевой готовности, дисциплины и организованности, воспитании идейно закаленных защитников Родины.

Дорогие товарищи!

В целях более полного учета запросов читателей и повышения эффективности выступлений журнала редакция предлагает анкету. Просим ответы на ее вопросы направить в адрес редакции. Ваши отзывы, замечания и пожелания будут учтены при подготовке материалов в последующие номера журнала.

1. Назовите три-четыре наиболее запомнившиеся вам публикации этого года. Чем они привлекли внимание?

2. Какие статьи не удовлетворили вас и почему?

3. Назовите темы, которые, на ваш взгляд, было бы желательно поднять в журнале, адреса конкретного опыта перестройки, работы по-новому, людей, являющихся примером в службе, учебе, быту. В какой степени вас интересует космическая тематика? Каковы ваши предложения по ее обновлению и расширению?

4. Ваше мнение об оформлении журнала и предложения по его улучшению.

5. Укажите, как давно читаете журнал, являетесь ли его подписчиком.

Наш адрес: 125083, Москва, А-83, редакция журнала «Авиация и космонавтика».



В Центральном выставочном зале в Москве перед посетителями Всесоюзной художественной выставки, посвященной

70-летию Советских Вооруженных Сил, выступили коллективы художественной самодеятельности Военно-Воздушных Сил.

## ОБ АРМИИ РОДНОЙ

Из разных гарнизонов прибыли в столицу войны-авиаторы, чтобы показать свое мастерство. Концерт открыл духовой оркестр Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Его сменил эстрадный ансамбль «Серебряные крылья». В зале звучали современные и русские народные песни и мелодии. Особенно понравились зрителям песня «Жизнь» в исполнении прапорщика В. Колобова, написанная им на слова полковника В. Данченко, выступления детского танцевального коллектива Звездного городка, ансамблей русских народных инструментов «Былина» и «Волжские узоры», лауреата 2-го Всесоюзного фестиваля художественного творчества вокально-инструментального ансамбля «Лира». Тепло прозвучали песни «Белые росы» и «У разведки» в исполнении семейного дуэта майора В. Савицкого и старшего лейтенанта Л. Савицкой.

И выставка, и концерт оставили глубокий след в памяти

посетителей. Художники и самодеятельные артисты смогли рассказать о красоте родной земли, мужестве ее защитников, подвигах авиаторов, прославить советские Военно-Воздушные Силы.

На снимках:

- ♦ Репродукция картины художника Е. Корнеева «На перехват».
- ♦ Семейный дуэт Савицких.
- ♦ Поет прапорщик В. Колобов.

Фото С. ШОРОХОВА.





