



АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

8
1989

ISSN 0373 — 9821





ВЗЛЕТАЛИ, ЧТОБЫ ПОБЕДИТЬ

Фронтовой фотокорреспондент Ю. Скуратов сделал эти снимки в краткие минуты затишья между боями. Несколько кадров, несколько мгновений из долгих 1418 дней и ночей войны...

...Только что летчик-орденоносец Н. Котов вернулся со штурмовки колонн фашистских войск, рвущихся к Сталинграду. Сдал израненную машину в руки техников. Скоро — новый вылет. Перед фотографированием согнал усталость с лица, улыбнулся: «Пусть все видят, что у нас есть силы, что мы уверены в победе, что не пожалеем для нее ничего!» Слово свое Н. Котов и его товарищи сдержали. Враг был разбит и отброшен от Волги.

Другие два снимка сделаны уже в конце войны. К этому времени летчики авиации дальнего действия майор В. Борисов, капитан И. Курятник и старший лейтенант В. Рощенко совершили сотни боевых вылетов, обрушив на врага тонны бомб. Отважным авиаторам было присвоено звание Герой Советского Союза.



На снимках:

- ✦ Н. Котов.
- ✦ Подготовка к вылету дальнего бомбардировщика
- ✦ Герои Советского Союза капитан И. Курятник, майор В. Борисов и старший лейтенант В. Рощенко обсуждают с подполковником П. Бурлуцким предстоящее задание.





Фото Л. Скрынникова

История: нравственные уроки

Маршал авиации А. ЕФИМОВ, главнокомандующий Военно-Воздушными Силами — заместитель Министра обороны СССР, дважды Герой Советского Союза, народный депутат СССР

День Воздушного Флота СССР — всенародный праздник. Советская авиация — наша общая гордость и слава, воплощение достижений науки и техники, колыбель космонавтики. С нею связаны представления о романтике и дерзости, мужестве и верности. Отважные авиаторы вошли в память народную как рыцари Пятого океана, преисполненные доблести и благородства. Это неизблемо и вечно. Но всегда и хорошо ли мы усваиваем те духовные ценности, которые добыты нашими боевыми предтечами в полетах и в боях. Или, назвав прошлое славными традициями, вспоминаем о нем только в дни празднеств и торжеств?..

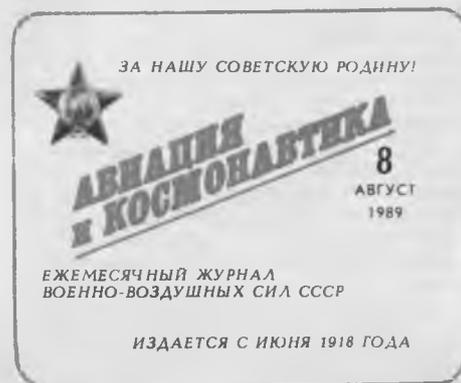
Наша повседневность изменилась: ускорилась, усложнилась, обрела необычайное многообразие. Собственно,

реальность всегда была такой. Это мы, то ли страшая настоящей сложности бытия, то ли не осознавая ее, долгие годы скользили по поверхности жизненных явлений, не утруждая себя беспокойной и изнурительной работой познания наших будней и нас самих. Мы бежали от повседневности, отвергали ее, тяготились ею. Устремлялись то в неизведанное будущее, то в героическое прошлое.

Очень не любим мы вопрос: что происходит сейчас и здесь? Но реальность тем и сильна, что реальна. И неизбежно наступает время ответов на те вопросы, от которых старательно уклонялись в течение десятилетий.

И сегодня, чтобы обрести надежные ориентиры, прежде всего надо разобраться во взаимосвязи истории и современности, прошлого и настоящего, вечного и преходящего. Что из пере-

житого нашими соотечественниками займет место в современном духовном процессе? А что обречено на забве-



ние, несмотря на то, что дорого и близко многим из нас?

История только теперь открывается нам, сбрасывая груз навязанных ей толкований, концепций и оценок. Открывается, не таясь и не лукавя. Много в ней оказывается неожиданным, не таким, с чем мы крепко жились.

Наши семь десятилетий — не только победы, не только героизм, не только взлеты высокой духовности. Наше прошлое — это и драматическая борьба, и цепь трагических ошибок, и смятение духа человеческого. И все это надо мужественно разделить на белое и черное, какой бы болезненной ни была операция такой дифференциации прошлого. Или все тридцатые — пятидесятые — только сталинизм, только заблуждения, только страдания, а шестидесятые — семидесятые — застой и удушье, и ничего кроме них?

Трудные вопросы... Но сегодня от них нельзя уходить.

Говорят, что жизнь — это то усилие, которое ежедневно совершает человек. Именно усилие возьмем себе в союзники, чтобы вооружиться живым взором на историю.

Да, была скрытая от народа борьба за власть. Было навязывание примитивных схем развития многогранной действительности. Был разъедающий души страх перед бесконтрольным насилием. Было лицемерное единомыслие при жуткой разобщенности людей, при запрете на всякую непредусмотренную официальным реестром мысль. Тяжелое, унижительное, страшное — было. Но ведь не только это? Ведь не только такое происходило, например, в авиации...

Красный Воздушный Флот рождался вместе с революцией. Не простой это был процесс: боевая авиация молодой Страны Советов выходила из недр старой по происхождению и назначению контрреволюционной армии. Но не механически по классовому признаку расходились авиаторы по разные стороны баррикад. Может быть, одним из самых драматических заблуждений — заблуждением, имевшим трагические последствия, — было то, что борьбу за социализм мы однозначно связывали с одним-единственным носителем — рабочим классом. А социализм — это духовное достижение всего человечества, всего прогрессивного в мире. И принадлежит эта идея всем, кто не приемлет рабства и неравенства. Идею социализма как линию собственного поведения выбирает каждый конкретный человек. Только он сам и только для себя. Классовая принадлежность лишь повышает вероятность выбора той или иной социальной концепции. Руководствуется же гражданин в эту минуту значительно более глубокими уровнями бытия и пластами сознания, чем знаки классового родства.

Этот тонкий морально-психологический нюанс надо увидеть в облике авиации времен гражданской войны, чтобы не обмануться сегодня. Преданность перестройке тоже не определяется каким-то однозначным критерием. Отношение к революционному

обновлению — сложный внутренний процесс выбора личностью типа своей гражданской активности. Извык правильную стратегию жизни никому не навязнешь. Консерватизм отнюдь не обязательный атрибут высокой должности, как и скромная должностная инстанция еще не гарантия революционности и новаторства. Увы, реальность и сложнее, и многообразнее, и противоречивее. Сегодня в ВВС, как и в любом сообществе, деление на подвижников и отрицателей перестройки происходит не по графам штатного расписания, а в «пространстве» человеческих душ.

Вот почему так трудно протекает процесс борьбы за качественное повышение боевой готовности. Вот где сфера напряженной, новой и все еще неосвоенной работы командиров, политработников, партийных и общественных организаций. Не для классификации людей на новаторов и консерваторов, а для объединения личного состава идеей защиты Родины. Потому что и самые высокие идеи, как доказывает жизнь, не могут быть вечными духовными двигателями. Все, связанное с человеком, есть динамический процесс. И потому неизбежны и спады, и разочарования, и опустошенность. Там, где ослабевает ощущение включенности в преобразующую работу своего сообщества, неизбежны сомнения в верности выбора, от которых и до распада преданности любой идее не далеко.

История гражданской войны, биографии авиаторов той поры убеждают: главные решения не приходят к человеку автоматически, верность принятым принципам механически не воспроизводится. Архиважное завещание прошлого настоящему и будущему.

Конец двадцатых — начало тридцатых годов. Период создания советской авиации на базе собственного самолетостроения и собственной военной доктрины. Что из трудного опыта тех лет достойно не только памяти, но и сохранения в ряду современных работающих истин?

Объективно у нас многого не хватало для создания авиации, соответствующей мировому уровню. А создать надо было непременно и несмотря на непреодолимые, казалось бы, препятствия.

Что помогло опровергнуть все невозможности? Конечно же, многое. И абсолютная централизация средств, и жесточайшая ответственность каждого исполнителя, и напряженнейший труд всей страны. Но главное — ставка на талант. Молодым инженерам доверялись опытные конструкторские бюро; недавних учлетов назначали на высокие командные должности; каждому, кто обладал творческим потенциалом в тактике, открывалась дорога к исследовательской работе в области боевого применения авиации. И как это ни парадоксально, уже сильно укрепившаяся административно-юнкерская система (может быть, в этом ее своеобразная премудрость?) всячески содействовала всему, что продвигало научно-технический прогресс.

Видимо, и этот урок прошлого не

следует забывать. Ставка на талант — всегда современна, тем более сейчас — в ходе перестройки. Чем талант отличается от добросовестной посредственности? Склонностью к неординарности в постановке вопросов и способностью находить нетривиальные решения. Талант не просто дает приращение делу. Талант коренным образом преобразовывает само дело. Устанавливает сущность явлений. Находит связи, невидимые другим. Открывает такие моменты функционирования сложных систем, которые делают управляемыми факторы, традиционно причисляемые к неподвластным воле человека. Революционное обновление как раз и предполагает разрушение стереотипных ситуаций. Без талантов эта задача неразрешима. Самое надежное мышление, освоившее повторяющийся круг проблем, бессильно тогда, когда требуется прорыв в делах и преодоление рутины. А рутина, шаблон удивительно живучи.

Сегодня Военно-Воздушным Силам крайне нужны талантливые командиры и комиссары. Талантливые летчики и техники. Без поиска одаренных и смелых людей, без опоры на их творческий потенциал о революционном обновлении можно только мечтать. Или тайно надеяться на то, что это беспокойное, «смутное» время когда-нибудь пройдет?

В тридцатые годы все делалось для создания необходимой сталинизму атмосферы в стране. И искренний энтузиазм веры в скорое счастливое будущее тоже был объектом манипулирования. Например, так... Вождь тогда велик, когда он возглавляет могучее государство. Могущество же нужны осозаемые подтверждения. И запускается в ход машина по производству рекордов. Во всех сферах. На колхозных полях, в цехах заводов, в шахтах, на стадионах. На море и в небе. В небе — особенно: в тридцатые годы по развитию авиации оценивались страны. Череда мировых достижений дальности, скорости, высоты потрясает планету. А что лучше рекордов символизирует величие державы? И гениальность человека, ведущего народ от победы к победе.

Но что в истоках тех необыкновенных рекордов? Отражали ли они общее состояние отечественной авиации, общий технический уровень развития промышленности, технологии, культуры конструирования? Нет, не отражали. Рекорды той поры — не столько итог прогресса, сколько результат перенапряжения нации, человеческого мужества, отваги, готовности идти на риск во славу Отечества.

Так в одном факте прошлого переплетается противоречивое: искусственно создаваемые великие иллюзии и настоящая беззаветная преданность авиаторов своей Родине. Эту трагическую противоречивость нам надо точно осознать и переосмыслить нравственно. Иначе смешаются и станут неразличимыми чистый свет человеческой духовности старших поколений и резкие отблески холодного мерцания

навязанных нашему народу ложных идеалов.

Называя имена знаменитых авиаторов той бурной эпохи В. Чкалова, М. Громова, В. Коккинаки, С. Супруна, П. Стефановского, А. Яковлева, С. Ильюшина, А. Туполева и многих других, не имеем мы права забывать и того факта, что перед войной практически все высшие руководители ВВС, сменяя друг друга, стали жертвами сталинизма. Недавние герои мгновенно превращались во «врагов народа» — таков нехитрый, но безотказный механизм отравления сознания людей, обеспечивающий нужное диктатору состояние общества: готовность безропотно выполнить любой приказ. Парадоксы истории — героизм и страх, свободолюбие и рабство в одной душе.

О Военно-Воздушных Силах в годы Великой Отечественной войны написано и сказано много. И все-таки очень важно внимательно приглядеться к одному обстоятельству, нравственному по своей природе и значительному по последствиям...

Конечно, советские люди не были столь слепы, чтобы не видеть вакханалии необоснованных репрессий, не были столь наивны, чтобы не понимать, что творится в стране. Народ обмануть невозможно: знали, понимали, ненавидели, надеялись, ждали. Откуда же тот массовый героизм, ставший нормой поведения в огне сражений и на трудовом фронте в тылу? Советский человек воевал за освобождение от фашистского нашествия, за счастливую, лучшую долю в жизни, веруя, что сталинизм не вечен. Поэтому все лучшее, все сохранившееся в сердцах граждан первой социалистической страны как бы удаивалось и утраивалось. Ненависть к чужеземному врагу соединялась с чувством ненасытной свободы, рождавшим волю и силу для жестокой борьбы.

Нравственный урок Великой Отечественной войны в том и состоит, что самые острые противоречия советский человек в час испытаний разрешил, обращаясь к вечному, отбрасывая случайное, если даже за этот роковой абсурд заплачена непостижимая цена.

Чем особенно ценен урок сороковых годов для нынешнего современника, определяющего свое отношение к перестройке? Наверное, прежде всего тем, что история вновь испытывает каждого из нас: чему мы верны — делу, которому служим, или тому эгоистическому, что вопреки нашим желаниям живет в нас. Основная, на мой взгляд, моральная норма современной эпохи — причастность к конкретной работе. Но как часто прогрессивность личности идентифицируется с конфронтацией ко всему и ко всем. Критический угар все еще преобладает над настойчивым и спокойным поиском реальных выходов из тупиков, которыми насыщена жизненная практика в любой области деятельности. Страдаем мы и от увлечения реформаторством.

Без критики нет развития, нет прогресса. Да и жизни нет. Но, построенная исключительно на отрицании или

фиксации недостатков, она бесплодна, а нередко и вредна. Критика по существу своему — один из методов познания действительности. Притом очень активных методов. Диапазон ее познавательного действия необычайно широк, формы реализации метода очень разнообразны. Это и дополнение к трезнему знанию, и уточнение каких-то сторон известного ранее, и углубление в существенные моменты исследуемого. И согласование несходного, и преодоление противоречивого. От аргументированного подтверждения до доказательного опровержения — все это разные уровни критического метода познания и преобразования реальных процессов. Пространство полного развертывания критического мышления огромно. А как часто оно проецируется в одну линию, соединяющую две крайние точки: так, как есть, плохо — надо, чтобы было хорошо. Этим исчерпывается весь мощный заряд и революционный потенциал критического метода. Такой подход ничего фактически не прибавляет делу.

Понятно, что настоящее исследование истории советской боевой авиации в интересах нравственного освоения наследия авиаторов старших поколений впереди. Предстоит огромная работа по очищению фактов и событий от примитивной идеологической заданности. В отделении зерен горькой истины от плевел прекрасных мифов — профессиональная задача и патриотический долг ученых-историков. Но каждый причастный к делам настоящего вправе взять доступные его познавательному инстинкту и стремлению к правде уроки у прошлого. Делаю это и я. Делаю без претензий на истину в последней инстанции, но с добросовестностью участника и свидетеля того, что происходило, что подготавливало коренные перемены в нашей жизни, время которых наступило.

Учит не только былое. Современность тоже преподает трудные и важные уроки. И первый из них — признание за повседневной практикой права на необыкновенность, сложность. Теоретически мы всегда подразумевали наличие такого качества у происходящего с нами и вокруг нас. Но как только доходило до участия в конкретных процессах, мы все упрощали. Подгоняли реальность под полумертвые функции закрепощенного в тисках догм сознания. Там, где требовалась большая исследовательская и организаторская работа, обходились призывами и лозунгами. Там, где не хватало ресурсов, ограничивались «повышением требовательности». Там, где нужно было тонкое и всестороннее изучение человека, удовлетворялись перечислением отсутствующих недостатков, мало заботясь о наличии сильного набора достоинств — профессиональных и духовных.

Сегодня примитивизм уходит в небывшие. Сегодня сложность жизни берет реванш за неподготовленность к ней. Там, где нет восхождения к искусству управления делами и людьми, там провалы, беды, неуспех.

Скажем, мы без всяких сомнений привыкли считать, что нравственность профессионального военного человека не знает никаких колебаний. Как будто дается сразу и на все годы службы. За каждым офицером предполагали только блистательные вершины духа, только безграничную верность славным традициям, только неисчерпаемую преданность делу. Живая и подвижная духовность подменялась удобной своей неподвижностью метафизикой. А нравственность на поверку оказалась не фиксированным качеством, а процессом беспокойства человеческой души. В реальной жизни, похоже, ничего нет, кроме процессов. Там, где исчезает движение, утверждается мертвая зона, моральная пустыня. Не понимать этого — значит обрекать себя на столкновение с непредсказуемостью поступков наших же товарищей, заводить себя в сферу нравственного агностицизма.

Нет, не далеко ушло время, когда за этическими нормами закреплялись только благоприятные варианты развития. Все, чем живет человек, признавалось одномерным. Если патриотизм — то непременно безупречный. Если интернационализм — то превыше всего и в каждом. Если коллективизм — то все личное не имеет никакого основания для существования. При этом, правда, приходилось нередко закрывать глаза на некоторые «незаконные» отклонения. Когда, например, безупречный патриотизм не мешал профессиональной некомпетентности. А честь офицера не запрещала своему носителю нарушать предполетный режим. Раз офицер, то при нем автоматически и честь, и достоинство, и патриотизм, и бескорыстие. Все, что противоречит набору стандартных доблестей, не в счет. Как просто и легко!

Приверженность к сокращенным схемам реальности часто и тяжело подводила нас, но мы упорно не замечали этого факта. И к перестройке поначалу отнеслись упрощенно. Чего мудрить? Ведь все «за». Но вот прошло четыре года с памятного апреля 1985 года. Удалось ли нам существенно повысить боевую готовность, поднять профессиональное мастерство, обеспечить безусловную безопасность полетов? Выработать стиль и формы политической работы, адекватные задачам по защите страны?..

В День Воздушного Флота СССР вполне закономерно и правомерно обратиться к прошлому советской боевой авиации с низким поклоном и преклонением перед славой ее добытой в отшумевших боях и непрерывных трудах. Но не достойнее ли взять уроки суровой и мужественной нравственности, утвержденной отцами во имя и для сыновей. Потому что перестройка — эра нравственная, духовная.

И если жизнь — это совершаемое усилие, то у современных воздушных бойцов нет причин для сомнений в чрезвычайной содержательности каждого дня, отданного служению Отечеству.

[Репортаж
с борта
МиГ-29]



Фото С. СКРЫННИКОВА.

ЗА ВЫСОКУЮ БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ

Свободный поиск

Майор В. ПАРХОМЕНКО,
военный летчик первого класса

Где-то там, внизу, под плотно-белым руном облаков, осталась дождливая погода. Видимость у земли никудышная. Здесь же, на высоте, атмосферный воздух прозрачен. Солнце не по-земному яркое. Слепит. А нужно искать!

Самолет «противника» — это, конечно, не иголка в стоге сена. Мог бы помочь радиолокационный прицел, но почти сразу после взлета прошел сигнал о его «отказе».

Использую неподвижную сетку прицела, почти такую же,

какую с успехом применяли наши асы в годы Великой Отечественной войны. Собственные глаза и сетка прицела. Вот и все, чем располагаю. Даже командный пункт молчит. Ведь идет самостоятельный поиск.

«Неприятель» тоже ищет встречи со мной. Моя станция предупреждения об облучении (СПО) жалобно попискивает. «Противник» нас уже видит на экране своего прицела. По интенсивности этого пицания и мигания разноцветных лампочек СПО делаю вывод: через 15—20 секунд наступит момент пуска ракет. Значит, нужно во что бы то ни стало сорвать захват прицелом. Ведь потом уйти будет трудно. Выполняю разворот вправо и тут же переворот в сторону солнца. Оно спасет и от тепловых ракет, и от визуального обнаружения. По крайней мере, сделать это будет сложнее.

СПО замолчала. Одно дело сделано: захват сорван. Теперь мы с «противником» на равных. Лишь собственные глаза могут помочь. Знаю немного — мой соперник сверху и где-то справа. Это СПО об этом поведала.

Точно не знаю, а скорее, просто интуитивно чувствую, что особое внимание надо уделять правой полусфере, хотя голова шее покоя не дает — вращается по отработанной восьмерке: просматриваю пространство вокруг себя. Хорошо бы шелковое кашне... Но кому-то показалось, что современному летчику крутить головой не нужно — есть приборы. И канул в Лету белый шарф. А жаль!

Вот далеко вверху справа и уже сзади вспыхнул на миг солнечный зайчик. И сразу же вспомнились строки из Боевого устава: «Считай в воздухе всех своими врагами, пока не убедишься в противном». Скорость имею уже достаточную, но все равно включаю форсаж и «переламываю» траекторию полета в нужную сторону. Перегрузка почти предельная. Становится ясным, что зайчик — это солнечный блик на фонаре кабины моего соперника.

Стремительно несемся друг на друга. У него преимущество: он выше. Мне нужно это преимущество отвоевать. Во что бы то ни стало надо зайти ему в хвост. Проносимся вблизи друг друга. Если бы не сумасшедшая скорость, наверное, удалось бы разглядеть пилота. Стараюсь не думать о том, кто играет за «противника». Кто бы он ни был, он стремится сделать то же самое, что и я: зайти в хвост и произвести пуск ракеты, а если удастся, то и «ударить» из пушки.

Мы разошлись с разными курсами. Переворачиваю машину на спину и, не уменьшая перегрузки, выполняю сложную «абракадабру». «Противник» снова несется на меня. Форсаж не выключаю: запас скорости никогда не помешает. Отворачиваю чуть в сторону. Ведь таран не предусмотрен в учебном бою.

Снова расходимся кабина к кабине. Использую резерв скорости. Голова повернута до отказа назад. Зеркала сейчас не нужны. При перегрузках в них лишь свистопляска от дрожи. Не отрывая взгляда от самолета своего соперника, который старается завернуть свою траекторию ко мне в хвост, беру ручку на себя. Не знаю как, но мне все же удается уловить, что значение угла атаки — около красной черты. Потом данные объективного контроля показали, что до запрещенного угла атаки оставалось всего 0,2 градуса. Да, недалеко был от неприятностей!

Так, на пределе, уже во второй раз за воздушный бой, что называется, «переламываю» линию полета. Это и решило исход поединка. Дальность до цели подходящая. Беру поправку на маневр и понижение снаряда. Ведь неподвижная-то сетка считать не умеет — это тебе не автоматика. Перед нажатием на откинутую заранее гашетку пушки почти машинально бросаю взгляд назад: не встал ли кто в хвост ко мне самому?

Все, пленка ест! Фотокадры будут свидетелями моей победы. И энергичный, снова на форсаже, выход из атаки в сторону солнца.

Вот теперь вспоминаю о «противнике». Он будет доволен мною. Ведь это и его заслуга, что мне удалось выиграть этот нелегкий бой. Нет, дело не в том, что мой соперник поступил принципами. Наоборот, как всегда, был ярким «противником» в бою. Просто до этого на земле и в предыдущих контрольно-учебных полетах он — мой учитель. Да, он будет доволен. Ведь каждый наставник мечтает повторить себя в учениках.

Крепить связь поколений

(отчет о занятиях с ветеранами ВВС по военно-патриотическому воспитанию молодежи)

Трижды Герой Советского Союза маршал авиации И. Кожедуб
на встрече со школьниками.
Фото П. ШУМИЛИНА.

Как-то в одной из бесед с журналистами Герой Советского Союза полковник А. Ручкой сказал, что, к сожалению, приходится отмечать некоторое ослабление связи поколений, связи времен. И боевой летчик не одинок в своем мнении. Такая мысль заботит и ветеранов ВВС, и тех, кто сейчас в строю. Думается, это не просто извечная проблема отцов и детей. Она гораздо глубже: речь идет о сегодняшнем и завтрашнем дне Вооруженных Сил, о судьбе перестройки.

Нельзя сказать, чтобы данный вопрос, и в первую очередь проблемы военно-патриотического воспитания, совсем упускались из поля зрения организаций ветеранов, командования, политорганов, партийных и комсомольских организаций ВВС. Однако недостатков в этом важном деле отмечается немало. Дальнейшему совершенствованию этой работы было посвящено занятие с ветеранами ВВС, активно участвующими в военно-патриотическом воспитании молодежи. В нем принял участие главнокомандующий Военно-Воздушными Силами дважды Герой Советского Союза маршал авиации А. Ефимов, члены Военного совета ВВС. На занятие были приглашены генералы и офицеры запаса, бывшие летчики, штурманы, политработники, ветераны Великой Отечественной войны и Вооруженных Сил СССР. Среди них трижды Герой Советского Союза маршал авиации И. Кожедуб, дважды Герой Советского Союза генерал-полковник авиации запаса М. Одинцов, Герои Советского Союза генерал-полковники авиации запаса С. Голубев, С. Горелов, Г. Дольников, В. Решетников и другие.

Собравшиеся с интересом прослушали доклад об основах советской военной доктрины, о ходе перестройки в Военно-Воздушных Силах, задачах, стоящих перед ними. В нем, в частности, подчеркивалось, что XIX Всесоюзная конференция КПСС ориентирует оборонное строительство на качественные параметры — как в отношении науки, техники, так и в отношении профессиональной подготовки личного состава.

Оборонительный характер советской военной доктрины, улучшение качественных характеристик ВВС с точки зрения состава предполагает такую структуру, которая обеспечит максимальное соответствие их предназначению, наиболее полную реализацию имеющихся боевых возможностей и безусловное выполнение поставленных задач при минимальных затратах средств и ресурсов. Улучшение качественных параметров достигается совершенствованием системы управления, подъемом уровня оперативной и боевой подготовки, ее всемерной интенсификацией.

Отмечалось, что происходящий в ВВС процесс перестройки заставляет в первую очередь по-новому взглянуть на многие устоявшиеся формы и методы подготовки командных кадров. Перестройка требует ломки старых стереотипов мышления, более ответственного и требовательного подхода к делу. На первый план выступают высокий уровень эрудиции, компетентности, партийной принципиальности.

Успешно решать задачи боевой подготовки, говорилось далее, можно только при высоком качестве учебного процесса. Причем жизнь требует поднять прежде всего уровень тактической подготовки как основы летно-тактической



выучки авиационных частей и подразделений. Умение выполнять поставленную задачу с наименьшей затратой сил и средств — вот что должно определять степень боеспособности эскадрильи, полка и т. д.

В дальнейшем совершенствовании нуждается и учебно-тренировочная база.

В решении этих задач особая роль принадлежит укреплению воинской дисциплины. Именно она выступает одновременно и условием, и средством, и залогом успеха перестройки, обновления воинской жизни.

Следование оборонительному характеру советской военной доктрины, ориентация на качественные параметры, подчеркивалось в докладе, требует дальнейшего наращивания усилий по активизации человеческого фактора, без которого реализация качественных показателей невозможна. Только через деятельность людей, через их инициативу и творчество, через их добросовестный труд, сплоченность и самоотверженность Военно-Воздушные Силы могут выйти на качественно новый уровень боеготовности, боевой подготовки и дисциплины.

Исходя из повышения роли человеческого фактора, сегодня задача первоочередной важности — перестройка системы военно-патриотического воспитания молодежи. На занятии шла речь о целях и задачах этой работы. Отмечалось, что некоторая часть молодых людей пребывает в состоянии эйфории от позитивных процессов, высказывается за дальнейшее одностороннее сокращение Вооруженных Сил СССР на пятьдесят процентов, за переход к формированию армии по милиционно-территориальному принципу, за нацио-

нальные военные формирования, наемную, по существу, армию. Нападки на Вооруженные Силы страны со стороны недоброжелателей, националистических и экстремистских элементов, а порой и средств массовой информации направлены на подрыв системы военно-патриотического воспитания.

Деятельность командиров, политорганов, штабов, партийных и комсомольских организаций авиационных частей и подразделений несет в себе немалую долю противоядия подобным измышлениям и заблуждениям. Она ориентирует на укрепление преемственности поколений в ВВС, формирование у каждого авиатора лучших черт бойца, патриота, интернационалиста.

Велика в этом и роль ветеранской общности. Ее усилия целесообразно сосредоточить на работе с призывной молодежью. Однако данная категория требует продуманного подхода. Поэтому, подчеркивалось на занятии, необходимо наполнить новым содержанием такие традиционные формы, как походы по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, ВВС, военно-спортивные игры, уроки мужества, различные ритуалы. При встречах с молодежью следует чаще заводить разговор о патриотическом долге, дружбе, наших нравственных и духовных ценностях, боевых традициях.

Очень важно активно искать и использовать и новые формы, приемы военно-патриотического воспитания. Нужно в полный голос говорить о подвигах военных авиаторов в Афганистане, Чернобыле, Армении, о выполнении ими патриотического и международного долга. Ветераны должны быть готовы и к диало-

гу. К примеру, такой вопрос, как победа в Великой Отечественной войне. Не секрет, что в последнее время по этому поводу появилось немало демагогических измышлений. Кто лучше ветеранов, непосредственных участников тех событий, может рассказать правду о героических свершениях советского народа, подвигах авиаторов, привести конкретные факты? Притом нельзя уходить и от острых вопросов. Ведь, опять же, кто как не участники событий могут представить их исторически правдиво и объективно?

Разговор о героическом прошлом необходимо сочетать с сегодняшним днем ВВС. Он должен побуждать молодежь с достоинством и честью выполнить свой гражданский долг.

Многое может сделать ветеранская общественность и в активизации поисковой работы, в укреплении связей с композиторами, писателями, художниками, работающими в военно-патриотической области, со школами, ПТУ, техникумами и т. д. Особого внимания заслуживает усиление взаимодействия с войсками - интернационалистами, причем не только летчиками, но и инженерами, техниками, механиками, специалистами тыла и связи. Можно было бы подумать и о слете воинов запаса — авиаторов-интернационалистов.

Ветеранов ждут уже действующие школы юных космонавтов, летчиков и парашютистов, где требуются их опыт и знания. Желанными помощниками и наставниками в деле воспитания, обучения будут они и в открывающихся в следующем году спецшколах-интернатах с первоначальной летной подготовкой.

Но где бы ветераны ни были, с кем бы ни встречались, главное, подчеркивалось на занятии, вести честный, принципиальный, живой разговор, не отделяться от людей трибунами и президиумами, слиться с ними, завоевать их авторитет и доверие.

Состоялся конструктивный обмен мнениями, опытом. В своих выступлениях генерал-лейтенанты авиации запаса П. Терехов, А. Благовещенский, Герой Советского Союза генерал-майор авиации запаса Г. Баевский говорили о необходимости совершенствования военно-патриотического воспитания молодежи, правильном и разумном применении бесценного опыта участников войны, о том, как быстрее изжить негативные явления в жизни воинских коллективов, как лучше использовать атмосферу гласности и перестройки для подготовки буду-

щих защитников Отчизны. В их выступлениях прозвучала и озабоченность некоторыми проблемами. Например, слабостью политической, военнотехнической информированностью части ветеранской общественности, отсутствием единства в решении общих вопросов между различными военными, государственными учреждениями, политическими, общественными организациями. В военно-патриотической работе, к сожалению, преобладает бессистемность, дело ограничивается проведением в школах раз в год урока мужества. По общему мнению присутствующих на занятии, эти и другие проблемные вопросы требуют скорейшего решения.

Участники учебных сборов побывали в авиационном гарнизоне в Кубинке. Там они встретились с солдатами, сержантами, прапорщиками и офицерами. Завязался откровенный разговор о воинском долге и чести, о проблемах, волнующих воинские коллективы, о службе, быте, отдыхе.

Затем состоялся показ авиационной техники. Высокое летное мастерство на самолетах МиГ-29 продемонстрировали военные летчики первого класса офицеры В. Баженов, А. Верозуб, А. Захаров, В. Соловьев, А. Петров. После этого ветераны ВВС, многие из которых начинали свой путь в авиацию на поршневых машинах, осмотрели современную авиационную технику: вертолеты, самолеты и среди них Ту-160, МиГ-29, Су-17, Су-24, Су-25, Су-27, побеседовали с летчиками, получившими боевой опыт в Афганистане.

Это был заинтересованный разговор воздушных бойцов разных поколений, но связанных одной судьбой, одним чувством любви к своей профессии, армии, Родине.

По единодушному мнению присутствующих, занятие было интересным и полезным. Ветераны получили возможность познакомиться с сегодняшним днем Военно-Воздушных Сил, вникнуть в задачи, стоящие перед ними, определить свою роль и место в их решении. Были и многочисленные поздравления систематического проведения подобных учебных сборов, причем не только на уровне Главного штаба, управлений главнокомандующего ВВС, политуправления Военно-Воздушных Сил, но и в соединениях, частях. Несомненно, они будут способствовать подъему, совершенствованию работы по военно-патриотическому воспитанию молодежи, практическому воплощению в жизнь требований XIX Всесоюзной конференции КПСС.



(О некоторых особенностях подготовки летчиков к действиям в особых случаях полета размышляет кандидат психологических наук полковник В. Смирнов)

Капитан С. выполнял тренировочный полет ночью в сложных метеоусловиях с заходом на посадку по системе. Находившийся на вышке КДП командир полка, опасаясь ухудшения видимости, приказал руководителю полетов подать команду на заход и снижение в автоматическом режиме. Тот так и сделал. На предпосадочном планировании самолет попал в снежный заряд, а летчик принял огни подхода за посадочную полосу. После прохода БПРМ вне видимости ВПП продолжал снижение и визуальный поиск полосы. В итоге истребитель-бомбардировщик столкнулся с землей, пилот успел катапультироваться. Можно ли было избежать летного происшествия? Да, вполне. Если бы авиатор обладал высокой психологической закалкой.

Действенным способом формирования у летчика познавательного-интеллектуальных качеств является моделирование особых случаев полета. Это можно осуществлять, например, в ходе занятий на тренажерной аппаратуре, отработки действий методом «пеший по-летному», в ходе контроля готовности путем подачи различных вводных. Метод прост и доступен.

Почему же он порой не дает должного эффекта? Скорее всего, на мой взгляд, потому, что командиры в ходе занятий мало внимания уделяют созданию информационной модели полета. Не всегда предоставляют обучаемым такие сведения о ситуации, которые позволили бы им сформировать в сознании достаточно полный образ опасного момента и выработать безопасное решение. Больше того, иногда некоторые командиры сами толком не знают, как оптимально действовать в той или иной обстановке.

В частности, в приведенном примере руководитель полетов обязан был помочь летчику принять правильное решение: запретить снижение и отправить его на второй круг. Кажется, чего проще? Между тем практика показывает, что именно из таких простых слагаемых складываются аварии и катастрофы. В чем тут дело?

Психологи давно установили, что человеку порой очень трудно бывает принять решение на выполнение незапланированных ранее действий. В таком случае — лучше уйти на второй круг. Чтобы помочь летчику перешагнуть через психологический барьер, необходима достаточно частая отработка с экипажами действий по выходу из запланированной схемы движения. Они должны стать привычными. Это может быть и прекращение взлета, и отворот на кругу во внешнюю сторону, чтобы увеличить дистанцию до впереди летящего самолета, и уход на второй круг из различных положений, и совокупность действий при потере ведущего, и прекращение выполнения задания на полигоне при небезопасных изменениях условий боевого применения. Суть в том, чтобы и у специалистов ГРП, и у лет-

чиков был сформирован правильный образ безопасного поведения в воздухе.

Правда, иногда и этого может оказаться недостаточно. Дело в том, что сильнейшее воздействие оказывает мотивационный компонент психики человека. В описанном случае при достаточном развитии у летчика мотивов безопасного поведения он доложил бы группе руководства полетами об усложнении метеоусловий. Этого не произошло, видимо, потому, что доминировали иные мотивы, и прежде всего, на мой взгляд, стремление не прослыть в коллективе слабаком. Тем более что в данную летную смену все остальные экипажи с заходом справились.

Воздействие на мотивационную сферу личности летчика является важнейшим направлением работы по обеспечению безопасности полетов, одной из основных составляющих морально-психологической подготовки авиаторов. Мотивы безопасного поведения формируются прежде всего методом убеждения. Могут применяться индивидуальные и коллективные беседы, лекции, партийные и комсомольские собрания, наглядная агитация с отражением конкретных случаев безопасного и небезопасного поведения, одобрением первых и осуждением вторых. Главное, чтобы этой работой занимались и командиры, и политработники, и авиационные врачи — все те, кто используют слово в качестве средства психологического воздействия на летный состав.

Одновременно для привития летному составу чувства бдительности, обеспечивающего предотвращение попадания в ситуации повышенного риска, может применяться и метод принуждения, а также и чисто психологические приемы. Речь идет о внушении, привычках, подражании, показе.

В ходе летной деятельности возникло несколько своего рода заповедей, которые обычно внушают начинающим летчикам. Эти формулы порой грубоваты, но имеют глубокий психологический смысл. Они отражают условия безопасного поведения летного состава. Например: «Команды с земли выполняй, но критически оценивай, потому что там тоже люди, которые могут ошибаться», «Полет заканчивается тогда, когда летчик вылез из кабины самолета», «В полете рассчитывай только на себя» и другие.

В авиации мощнейшим психологическим фактором, в значительной степени обеспечивающим безопасное поведение, всегда было подражание авторитетному летчику. Командир, который неразумно лихачит, действует за гранью допустимого, должен быть готов к повторению таких же действий своими подчиненными. Причем лихачество может с одинаковой вероятностью проявляться как у опытных, так и у молодых летчиков. При этом почти неизбежны ошибки, а иногда и летные происшествия. Факты командирского лихачества опасны прежде всего своими последствиями. Личный пример командира — это тоже психологическая подготовка, положительной или отрицательной направленности. Причем его воздействие на летный состав осуществляется непрерывно вне зависимости от желания или нежелания руководителей.

Следует помнить, что, если летчик по своей инициативе или по другим причинам все же оказался в сложной ситуации, успех его дальнейших действий определяют особые психологические качества: готовность к неожиданному, устойчивое самообладание, умение мобилизоваться, перестроиться на действия в ином, значительно более интенсивном режиме. До начала особого случая у авиатора обычно есть время для того, чтобы обдумать ситуацию, проанализировать возможное ее развитие, «включить» опережающее мышление и составить образ того, что может произойти, в процессе же развития самого особого случая он зачастую бывает всего этого лишен. Неготовность летчика к действиям в условиях дефицита времени и информации, неспособность к нестандартному поведению могут иметь негативные последствия.

С психологической точки зрения трудность большинства особых случаев заключается прежде всего в том, что пилоту одновременно приходится решать две сложные задачи: формировать новый образ действий в изменившейся обстановке и совершать их, как правило, в ускоренном темпе.

Помочь летному составу справиться с ними может опять-таки тренажная подготовка. При этом ее эффективность в значительной степени определяется содержанием вводных и методикой их подачи. Опыт показывает, что во многих частях ограничиваются лишь вводными, связанными с отказаниями авиатехники. В результате оказываются неотработанными многие особые случаи, которые встречаются не настолько редко, чтобы ими можно было пренебрегать. Скажем, сближения самолетов в воздухе, опасные изменения метеоусловий, сложные ситуации при полетах строем и на боевое применение и т. д.

Существует мнение, что в целях психологической подготовки к действиям в ситуациях, подобных приведенной в статье, летчику достаточно одних лишь знаний того, что нужно делать. Это очень опасное заблуждение, с которым необходимо вести энергичную борьбу! Нужно знать не только что делать, но и как. При возникновении опасной ситуации в реальном полете летчик усилием воли как бы «включает» в психике соответствующий элемент образа полета и действует в соответствии с ним.

Вот почему как сами вводные, так и методика их подачи не должны быть надуманными. Их следует брать из летной практики. К сожалению, до сих пор, по существу, отсутствует система отбора и классификации особых случаев, не разработана и методика подачи соответствующих вводных, исходя из сложности и повторяемости ситуаций при эксплуатации летательных аппаратов разных типов. В результате всего этого многие поучительные моменты вообще выпадают из процесса психологической подготовки летного состава. Думается, что целенаправленная научно-методическая разработка данного направления позволит задействовать немалые резервы повышения безопасности полетов.

Хорошим дополнением к тренажерной подготовке являются идеомоторные тренировки, продумывание различных сложных ситуаций и отработка в уме своих действий. Не прав тот, кто считает это анахронизмом. Дело это непростое. Здесь тоже нужны свои навыки и умение, необходимы немалые усилия, чтобы овладеть, так сказать, искусством «полетов в уме». При достаточной развитости воображения такие тренировки могут в определенной степени заменить даже занятия на тренажере. Владение этим видом психологической подготовки важно еще и потому, что в сознании можно создать ситуацию любой сложности, причем не требуется какая-либо дополнительная аппаратура.

Исследования показывают, что в летном труде чрезвычайно велика роль стереотипов. С одной стороны, это хорошо, так как летчик, действуя по заданной программе, высвобождает сознание для обработки разнообразной информации. Но с другой — частая повторяемость тех или иных элементов полета усложняет выход авиатора из установленной схемы действий. Летчик находится как бы в плену сформировавшегося стереотипа поведения. Это особенно характерно для повторяющихся в заданном режиме таких элементов, как взлет, заход, посадка, пилотаж, действия при поражении воздушных и наземных целей. Известно немало случаев, когда при опасном изменении ситуации летчик продолжал действовать по заданной программе, хотя ошибочность была очевидна.

Немалую роль в психологической подготовке летного состава к особым случаям играет контроль готовности. Командиры, как правило, стремятся максимально использовать в этих целях его возможности. Некоторые, например, на контроле готовности стараются выдерживать высокий динамизм отработки вводных, обеспечить их разнообразие. И все же офицеры не учитывают чрезвычайно важную в психологическом отношении особенность — то, что большинство особых случаев сопровождается тесным взаимодействием летного состава и лиц ГРП. На контроль готовности не выносят ни одной вводной, которая бы предусматривала проверку надежности такого взаимодействия.

Да, многие компоненты психики летчика в особых случаях срабатывают не столь успешно, как того требует обстановка. В организации и методике психологической подготовки летного состава имеются большие резервы. Задействовать их, поставить на службу авиаторам — задача чрезвычайно важная.



ЛИЦОМ К ЖИЗНИ

Майор Е. МУРЫГИН,
пропагандист части

Межнациональные отношения, даже в масштабе небольшого воинского коллектива, хрупки как стекло и легкоранимы, как душа ребенка. Это должно повышать нашу ответственность за их формирование. Надо задать себе вопрос: всегда ли мы видим разницу между проявлениями национальной гордости и кичливости? Ведь первая рождает уважение к человеку, вторая — презрение. Часто, к сожалению, мы забываем, что без национального нет и не может быть интернационального сознания.

Приведу примеры. Офицер В. Анатольев проводил с личным составом политинформацию по теме «Интернациональная сплоченность воинского коллектива». Он упомянул о декабрьских событиях, происшедших в 1986 году в Казахстане. При этом сказал: «...До революции Казахстан даже гвозди из Англии завозил...» Оставив на совести пропагандиста достоверность самого факта, отмечу, что после этих слов один из солдат, рядовой А. Турункулов, попросил разрешения выйти из класса. Он был казах.

В беседе с ним я выяснил: ему стало обидно за свой народ, свою республику. Кроме того, он предполагал, и не без оснований, что теперь может стать предметом насмешек со стороны некоторых сослуживцев. Пришлось вмешаться в дело опытным политработником, чтобы сгладить ошибку офицера.

Или такой случай. Служил у нас солдат — якут, рядовой Е. Жерготов. Он не раз рассказывал товарищам о трех якутах, получивших звание Героя Советского Союза во время Великой Отечественной войны. Как-то один из офицеров с досадой заметил: стоит ли так хвалить трех человек, ведь кроме них этого звания удостоены тысячи. Солдат посмотрел на него с недоумением и сказал, что знает о многих героях — русских, украинцах, так пусть же их земляки знают о трех героях — якутах.

Да, долгое время мы хотели пригладить национальные чувства у наших людей. И, думаю, ошибались.

Мне могут возразить: «Если давать волю национальным чувствам, то не слишком ли будут проявляться межнациональные противоречия?» Хочу сказать, во-первых, в какой-то степени они были и раньше. Во-вторых, посмотрев правде в глаза, нужно признать то негативное, что есть в межнациональных отношениях, и, исходя из этого, решать проблемы.

Но как? Вопрос непростой, и дать на него однозначный ответ трудно. Один из авто-

ров, выступивших в журнале, например, говорит: «...имеющийся арсенал форм и методов работы по интернациональному воспитанию воинов используется не в полном объеме». Но кто же определил этот объем? Наша работа в предыдущие годы показала, что как раз огромное количество мероприятий приводило к застою. Поэтому главное, на мой взгляд, не количество, а качество, эффективность. Думаю, такая должна быть тактика в нашей идеологической работе сегодня.

К примеру, у нас в гарнизоне проводятся дни национальной кухни. Недавно был день узбекской кухни. Солдаты с удовольствием пробовали плов, другие блюда, приготовленные воинами-узбеками. Обед проходил под национальную музыку. Было не только вкусно, но и весело. Люди добрым словом вспоминают тот день и товарищей-узбеков, доставивших им такое удовольствие. В результате появляется основа для совершенствования межнациональных отношений. И мы это видим, отмечаем. Так что такие мероприятия, пусть не очень часто, но будут устраиваться.

Какой-нибудь формалист-отчетчик может забеспокоиться: почему же не часто, если они дают хороший эффект? Человеку же сведущему понятно, что любое организованное действие необходимо тщательно готовить. Например, нашим комсомольским активистам офицером Ю. Колесникову и Р. Гафарову оно далось нелегко. Перед ними встало множество проблем, разрешить которые не так-то просто.

Назову только некоторые: где взять необходимые продукты, специи, национальные костюмы, пластинки, как добиться, чтобы врач части разрешил поварам-узбекам пройти по всем правилам медосмотр и допустил их на кухню? Такая «проза» в отчетах не фигурирует, но без нее не обойтись в любом деле.

Однако девиз «лучше меньше, да лучше», не отрицает разнообразия мероприятий. И об этом стоит подумать.

Хочу сказать и о просветительстве. Лично я против примитивного толкования фактов и событий. Но также против того, что иной пропагандист лекцию, беседу строит исключительно на базе одного воинского коллектива и люди вольно или невольно замыкаются в ограниченном круге проблем. А между тем на страницах «Недели», «Литературной газеты», «Огонька», «Ком-

сомольской правды», в некоторых телепередачах отдельные авторы берутся утверждать, что якобы за годы службы в армии солдаты не только не развиваются, но и теряют свой интеллектуальный потенциал. Не могу согласиться с ними, однако замечу: нам нужно делать все, чтобы каждый воинский коллектив, каждый военнослужащий хорошо ориентировался в событиях внутренних и международных, обо всем мог судить. И здесь просветительство (в хорошем смысле этого слова) играет важную роль.

Был в моей практике такой случай. Служил у нас солдат — литовец рядовой Я. Грислис. До призыва в армию он учился в духовной академии. Как пропагандист, я вел с ним антирелигиозные беседы, давал читать различные газеты, журналы. Однако время шло, а результатов своей работы я не видел. Потом выяснил, что родственники солдата систематически присылали ему совсем другую литературу и таким образом подкрепляли его «духовно».

К чему я это говорю? К тому, что сейчас многие подразделения выписывают газеты на языках союзных республик. Но если иную из них положить под пресс, то, наверное, брызнет яд националистической пропаганды. Нередко он отравляет сознание солдат, уничтожает то хорошее, что было заложено командирами, политработниками, товарищами. Думается, нельзя пускать такое сильное средство воспитания на самотек. И уж во всяком случае недопустимо ослаблять внимание к газетам, журналам на русском языке. Во-первых, мы всегда имеем возможность прокомментировать их, и это будет полезным просветительством. А во-вторых, такое чтение — дополнительное средство обучения для тех, кто слабо владеет русским языком.

Конечно, решать данные проблемы нужно. Однако мы часто идем на ощупь, действуем вразнобой. А неплохо бы иметь соответствующие методики, обобщенный опыт, например, как скрепить дружбу чеченца и ингуша, как выявить муллу среди десятка прибывших служить юношей из южных республик, и по многим другим вопросам.

Уверен: шаблонными формами, циркулярами делу не поможешь. Только опыт, знания, анализ обстановки, творческий поиск путей решения проблем может обеспечить успех в таком злободневном вопросе, как интернациональное воспитание воинов.

Уважаемая редакция!

Мы обратили внимание, что в этом году не отмечался День Аэрофлота. Будет ли праздноваться День Воздушного Флота СССР! Интересно также узнать историю этих праздников в нашей стране. С уважением старшие лейтенанты В. Гребнев, А. Усачев, А. Мягкой.

На вопрос наших читателей отвечает кандидат исторических наук полковник Е. Сергеев.

Праздник авиаторов

У каждого праздника есть своя история. Есть она и у праздника авиаторов.

После Великой Октябрьской социалистической революции встал вопрос о строительстве Красного Воздушного Флота. Решался он не просто. Некоторые специалисты пытались доказать, что для Советской власти авиация — слишком дорогая игрушка и содержать ее без помощи извне невозможно. Ряд авиационных заводов предлагалось закрыть. Последнее слово оставалось за В. И. Лениным. Как вспоминал один из членов Всероссийской Коллегии по управлению Воздушным Флотом Республики М. П. Строев, Владимир Ильич «...горячо и уверенно сказал, что Россия социалистическая должна иметь свой Воздушный Флот, что надо использовать авиацию и в народном хозяйстве. В. И. Ленин дал тут же ряд практических указаний в отношении авиационных частей старой армии». 25 января 1918 года приказом Наркомвоенмора № 84 предписывалось: «Все авиационные части и школы сохранить полностью для трудового народа». Так началась история Красного Воздушного Флота.

После гражданской войны вопрос строительства, укрепления авиации снова встает на повестке дня. В стране развернулось движение широких народных масс под лозунгом «Трудовой народ, строй Воздушный Флот!»

Как известно, большую роль в решении этой задачи сыграло создание в 1923 году Общества друзей Воздушного Флота. Первое организационное собрание ОДВФ состоялось в Москве 8 марта 1923 года. Этот день был отмечен как всенародный праздник — День Воздушного Флота и Общества его друзей. То была первая попытка ежегодно отмечать в нашей стране праздник авиаторов.

В 1924 году День Воздушного Флота и ОДВФ был перенесен на 14 июля. В журнале «Самолет», № 5 за 1924 год, указывались следующие причины:

«1. Плохая погода. Мартовский пе-

риод (период полужимный-полувесенний) исключал возможность широкого участия в празднестве Воздушного Флота... летных средств;

2. Перегруженность марта месяца различными кампаниями по советской, профсоюзной и партийной линиям».

23 мая 1925 года ОДВФ слилось с Доброхимом. Было образовано Общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности (Авиахим). После этой реорганизации упоминаний о праздновании Дня Воздушного Флота не встречается до тридцатых годов.

28 апреля 1933 года по представлению Начальника ВВС РККА и члена Реввоенсовета СССР Я. Алксниса Совет народных комиссаров СССР в ознаменование успехов, достигнутых нашей авиацией, издал постановление о ежегодном праздновании 18 августа Всеобщего Дня Воздушного Флота СССР. Оно было приурочено к концу летнего периода боевой подготовки ВВС, что позволяло совместить его с целым рядом состязаний и соревнований по технике пилотирования, огневой и тактической подготовке, показом авиационной техники. Причем этот праздник был единым для личного состава ВВС и Гражданской авиации. Впервые он отмечался 18 августа 1933 года в Москве.

В то утро на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе собралось множество людей. Авиация была поистине всенародным детищем. Летчики это сознавали и старались в полной мере продемонстрировать возможности техники и свое мастерство. Сильное впечатление произвели бомбардировщики, немислимые фигуры пилотажа крутили истребители. Потом небо покрылось куполами парашютов. Это с самолетов высадился десант.

С тех пор День Воздушного Флота СССР — один из любимых праздников советского народа.

Особенно зрелищным, привлекательным он стал в послевоенные годы. Десятки тысяч зрителей видели в воздухе оружие Победы. Самолеты пило-

тировали прославленные летчики, герои минувших боев и сражений.

Затем на смену поршневым машинам пришла реактивная техника первого, второго, третьего поколений...

Авиационные праздники стали смотрами достижений ДОСААФ, поэтому каждый раз свое мастерство демонстрируют парашютисты, планеристы, авиамodelисты и т. д.

30 ноября 1971 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ежегодное празднование Дня Воздушного Флота СССР устанавливалось в третье воскресенье августа. Несомненно, это было удобнее, так как у трудящихся появилась возможность не только интересно провести выходной день, но и ближе познакомиться с авиацией.

Так продолжалось до февраля 1979 года, когда Указом Президиума Верховного Совета СССР был установлен профессиональный праздник — День Аэрофлота. Он отмечался до 1988 года ежегодно, во второе воскресенье февраля, так как днем основания гражданской авиации в СССР считается 9 февраля 1923 года. В этот день постановлением Совета Труда и Оборона, подписанным В. И. Лениным, был создан Совет по гражданской авиации.

Таким образом, в течение десяти лет существовало два авиационных праздника: День Воздушного Флота СССР и День Аэрофлота.

Однако понятие «Воздушный Флот» объединяет и военных, и гражданских специалистов, военную и гражданскую авиацию. Учитывая все это, а также идя навстречу пожеланиям личного состава ВВС и Аэрофлота, поклонников авиации, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 1 ноября 1988 года принял решение: отмечать единый праздник «День Воздушного Флота СССР» в третье воскресенье августа.

Перестройка вторгается во все сферы общественной жизни. Сейчас все прочнее утверждается правило отмечать праздники, знаменательные даты не громкими рапортами, а конкретными делами. Это относится и к авиаторам.

подчеркнуть, что данный состав представляет собой водную дисперсию, значит, его нельзя использовать для защиты токонесущих линий и узлов. Для этих целей рекомендуется использовать легко снимаемое покрытие (ЛСП) на основе краснокоричневой эмали ХВ-114 и ингибитора АКОР-1, которое образует на обрабатываемой поверхности твердую глянцевую темно-коричневого цвета защитную пленку. ЛСП на основе эмали ХВ-114 рекомендуется в основном для защиты узлов, деталей, расположенных во внутрифюзеляжном пространстве или неподверженных прямому солнечному воздействию, так как при этом достаточно быстро теряет свои защитные свойства. Наиболее широкое применение ЛСП нашло при защите нерасстыкованных штепсельных разъемов (ШР). Для защиты расстыкованных ШР необходимо применять чехлы с отбортовкой из полиэтиленовой пленки толщиной не менее 0,15 мм с предварительным обвертыванием ШР конденсаторной бумагой.

Для консервации резинотехнических изделий (шлангов воздушной системы, амортизаторов, уплотняющих шайбы, прокладок, шлангов герметизации) может быть использовано полимерное покрытие ПЭ-37А, выпускаемое в готовом виде. Для его разбавления до рабочей вязкости применяются разбавитель БР-1 («Калоша») или бензин Б-70.

В качестве средств защиты от прямого попадания атмосферных осадков и герметизации авиационной техники (заклейки лючков, заливов, технологических разъемов, стыков) рекомендуется использовать фольгопен, ткань 500, ткань АМ-93 или полотно АСТ-100. Фольгопен представляет собой алюминиевую фольгу с липким подслоем из полимерного клея. Выпускается промышленностью в виде отдельных листов размером 460 × 790. Технология его использования проста и нетрудоемка. Перед проведением герметизации (заклейки) листы фольгопена разрезаются на полосы необходимой формы и ширины. С поверхности с липким подслоем снимается защитный экран и фольгопен этой стороной прижимается к предварительно очищенной поверхности, прокатывается резиновым валиком. Затем, если это возможно, он тщательно обжимается по форме поверхности для исключения воздушных подушек. Сверху, по ленте фольгопена целесообразно нанести один-два слоя состава ЭВД-13 методом распыления (или кистью), захватывая два-три сантиметра от края полосы незащищенную поверхность изделия.

Для защиты авиашин от воздействия солнечного излучения используется лак АС-16, смешанный с алюминиевой пудрой в соотношении 5 : 1 (по массе). Лак наносится в два слоя с растушевыванием по поверхности. После этого поверхность лака целесообразно обработать двумя-тремя слоями состава ЭВД-13.

Консервация кабин осуществляется комбинацией защиты окрашенных поверхностей с помощью масла К-17, статического осушения воздуха с помощью технического силикагеля и герметизацией кабины.

Из числа используемых в технике инертных и нейтральных газов для хранения авиационной техники широко применяется технический азот. Практический круг изделий и материалов для консервации с применением азота не ограничен, однако по причине сложности обеспечения высокой герметичности, особенно больших и сложных по форме объемов, азотом консервируют топливные, воздушные и противопожарные системы, гидроаккумуляторы, системы перезарядки вооружения.

Наружная консервация авиационной техники должна производиться при температуре не ниже +10° С и при относительной влажности воздуха не выше 80 процентов. Перед этим необходимо провести как минимум 24-месячные регламентные работы, в ходе которых произвести тщательную очистку от грязи, удалить продукты коррозии и восстановить защитные ЛКП. Внутренние поверхности необходимо хорошо просушить, удалить влагу из влагоотстойников, просушить фильтры воздушной и других систем, проверить и прочистить дренажные отверстия.

Немаловажное значение имеет размещение ЛА при хранении на открытых площадках. Они должны быть выбраны на участках местности, не затопляемых паводками и ливневыми водами, иметь твердое покрытие и уклон для стока воды не менее 2 градусов. Нельзя выбирать площадки рядом с болотами, водоемами, не продуваемые ветрами и на такой местности, где уровень грунтовых вод менее 0,5 м от поверхности земли. Размещать ЛА целесообразно носом к югу в целях снижения скопления конденсированных осадков на одном из его бортов.

Хранение военной техники различных видов является сложным и ответственным этапом ее эксплуатации. Между тем опыт показывает, когда к этой сложной задаче относятся с должным пониманием, выполняют ее методически грамотно, налицо хорошие результаты даже в неблагоприятных для этой цели климатических районах.



БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ?

Полковник А. ХАРЧЕВСКИЙ,
военный летчик-снайпер;
майор А. ЗИЧКО,
военный летчик первого класса

В своей книге «Человек летающий» А. Маркуша пишет: «Судя по архивным материалам (1911—1912 гг.), вызывающим, правда некоторое сомнение в абсолютной достоверности, около 70 процентов катастроф произошли по вине летчиков...» Сомнения бывшего воздушного бойца, летчика-испытателя в общей доле вины пилотов в катастрофах не случайны. И раньше, и сейчас определенная часть аспектов летных происшествий (ЛП) остается невыясненной. Тому есть разные причины...

Сразу отметим, что беда эта не только наша. Так, 12 ноября 1975 года в аэропорту Роли (США) произошло летное происшествие с самолетом «Боинг-727». В первоначальном заключении комиссии в 1976 году указывалось, что причиной ЛП явилась ошибка командира экипажа при выполнении посадки в сложных метеословиях. И только спустя восемь (!) лет выяснилась истина: самолет на заключительном этапе посадки попал в область сдвига ветра и нисходящих воздушных потоков при сильном дожде.

Уточним, что разработкой методов борьбы с отрицательным влиянием так называемого сдвига ветра ученые занимаются более двадцати лет. Но до сегодняшнего дня решить ее не могут, в чем убеждает практика применения авиации. По данным зарубежных специалистов, в период с 1964 по 1985 год только в гражданской авиации США на этапах взлета и посадки произошло не менее двадцати шести катастроф и трех аварий, главной или сопутствующей причиной которых были сдвиги ветра.

Очевидно, что аналогичные летные происшествия происходили и раньше. И каждый раз виновником выставлялся летный состав. А ведь эти чрезвычайные происшествия связаны только с метеорологическим обеспечением полетов! Кто скажет точно, сколько летчиков, штурманов, бортиженеров стали жертвами невыясненных обстоятельств, приняв на себя роль без вины виноватых? Например, официальная статистика ЛП и предпосылок к ним в частях наших ВВС (за последнее десятилетие) говорит о том, что примерно в трети из них повинен летный состав. Пора бы уж нам всем миром — ученым, командирам, летчикам, инженерам — попытаться разобраться в объективности этих черных цифр. Без истины нечего и думать о том, чтобы эффективно наращивать уровень безопасности полетов. Она же, эта истина, пока весьма туманна.

Обратимся к некоторым примерам из практики боевой учебы ВВС.

Не прошло и часа с момента заступления пары капитана И. Казакова на боевое дежурство, как поступила вводная на вылет одному экипажу. Ведущий приступил к выполнению задания. Однако обороты двигателя не вышли на режим малого газа — произошел срыв запуска. Задачу выполнил ведомый, с лихвой покрыв время, потраченное капитаном Казаковым на неудачную попытку запуска.

Срыв вылета из дежурного звена — чрезвычайное происшествие. Естественно, последовало расследование случившегося. Повторный запуск двигателя прошел нормально. Заместитель командира полка по ИАС подполковник Черторижский сделал заключение: в процессе подготовки к запуску и в ходе самого запуска силовой установки летчик действовал не в полном объеме и с нарушением последовательности операций, определенных руководством по летной эксплуатации самолета. Вроде бы, вывод логичен. Однако капитан Казаков упорно пытался доказать обратное. Но — тщетно. «Наверх» было доложено: «... неправильные действия с арматурой кабины. Виновник летчик».

Вскоре стал доноситься грохот скатывающегося сверху кома оргвыводов, административных и партийных санкций на провинившегося. Трудно сказать, уцелел бы или нет под его тяжестью Казаков, если бы однажды, на полетах на том же самолете, но с другим летчиком, не повторился аналогичный случай. Истинной причиной случившегося оказался так называемый «плавающий» дефект в системе запуска силовой установки. А что же скомпрометированный летчик? Может быть, перед ним извинились или хотя бы на построении объявили о его невинности? Как бы не так! Те, кто яростно бросились в атаку на него, используя при этом казенные подручные средства, оказались очень робкими в смысле обратных шагов. Вина с Казакова официально была снята только после того, как он написал рапорт на имя командира полка.

Нам не раз приходилось участвовать в горячих дискуссиях по поводу определения истинных причин отдельных летных происшествий и предпосылок к ним. Порой летчики категорически не соглашались с заключениями комиссии. Но что толку! Доказать пилоту свою невинность очень сложно, поскольку он ничем не защищен от субъективного административного произвола. Потому, наверное, и бытует среди нашего брата грустная поговорка: сел в кабину — уже виноват. В ней, по сути, выражены наши отчаяние, бессилие, если хотите, фатализм в борьбе за объективность оценки действий летного состава, за профессиональную честь, наконец. Всегда ли так уж субъективен летчик при оценке личного качества управления самолетом, как это пытаются представить некоторые начальники? Помня о критерии истины, обратимся к практике.

При массовом освоении летным составом нового авиационного комплекса, качественно отличающегося от своих предшественников главным образом своими высокими пилотажными характеристиками, за короткий промежуток времени в частях ВВС произошло несколько предпосылок к летным происшествиям, анализ которых довольно отчетливо проявляет ряд характерных признаков. Суть их такова.

Непреднамеренное превышение угла атаки более допустимого на самолета одного типа.

Ограничения превышались при отработке воздушных боев с истребителями «противника» (меньше — при отработке техники пилотирования в составе пары; еще меньше — при одиночных полетах на пилотаж).

Причины всех предпосылок — ошибки летчиков в технике пилотирования.

Как видим, во всех случаях виновниками определялись летчики. Выходит, предпосылки допускали в основном высококвалифицированные пилоты.

А теперь рассмотрим эту группу предпосылок, так сказать, поглубже. Для этого необходимо хотя бы в общих чертах смоделировать психофизиологическую картину процесса управления самолетом человеком в момент возникновения отклонения или, выражаясь языком авиационных психологов, рассмотреть инфограму летчика.

Одной из важнейших особенностей управления авиационным комплексом в процессе маневренного воздушного боя при визуальном контакте с противником является отличная от любого другого полета структура сбора и переработки информации о полете собственного самолета. Острая необходимость видеть и знать местоположение всех крылатых машин (своих и неприятеля), участвующих в воздушной схватке, вызывает большую загроуженность визуального (основного) канала восприятия информации. Иными словами, в ходе маневренного боя взгляд летчика не может долго фиксироваться в кабине, как, например, при выполнении даже самых сложных фигур пилотажа. В несколько меньшей степени это относится



Средства объективного контроля зафиксировали в полете отклонение в пилотировании. Следует разбор произошедшего. Но летчик уже знает, что наверняка его обвинят в случившемся. Доказать свою невинность ему практически невозможно, поскольку он ничем не защищен от субъективного административного произвола. До каких же пор будет властвовать принцип: сел в кабину — уже виноват!..

и к групповым полетам на отработку техники пилотирования. Поэтому постоянно отслеживать величину какого-то определенного параметра полета (угла атаки или перегрузки) визуально летчик просто не в состоянии.

Здесь обычно начинаются разговоры о роли «чувства самолета», то есть способности пилота чувствовать с определенным допуском погрешности величины угла атаки, на котором он пилотирует машину. На истребителях

предыдущих поколений такое действительно было возможно благодаря возникновению характерной аэродинамической тряски. Причем вначале мелкой, затем, по мере увеличения угла, усиливающейся. О превышении ограничений летчик мог судить и по «вождению самолета носом», после чего шло сваливание на крыло и в штопор. На определенных режимах по числу M из-за дефицита эффективности стабилизатора за допустимые углы атаки и величины перегрузки выйти не представлялось возможным.

Но все это было вчера. А сегодня аэродинамика современных истребителей такова, что подобного не происходит. Диапазоны существенно расширились. Аэродинамическая тряска практически отсутствует, а стабилизатор обладает достаточной эффективностью для выхода за ограничения во всем диапазоне чисел M полета. Поэтому, говоря о «чувстве самолета» в нынешних условиях, необходимо отметить: да, величина угла атаки находится в строго определенной зависимости от многих других параметров полета, а также от величины управляющих воздействий на органы управления летательного аппарата. Но при этом важно иметь в виду, что эти зависимости настолько разнообразны на различных режимах полета по скорости, высоте, перегрузке, тяге двигателей, что практически почувствовать их невозможно. Необходимо знать еще и то обстоятельство, что с изменением перегрузки изменяются и пороги чувствительности органов чувств человека.

Учитывая все это, в систему управления самолета стали устанавливать специальные автоматы безопасности или ограничители. Их предназначение — помочь летчику избежать выхода на опасный режим. Если же такой ограничитель отсутствует, то именно это, а не ошибка летчика, является первопричиной выхода крылатой машины на опасный режим.

Настройка ограничителя должна производиться на величину срабатывания, выше которой по условиям безопасности выходить нельзя. Если, в частности, говорить об угле атаки, то причины ограничения могут быть разными: штопор, обратная реакция самолета на отклонение органов управления, дивергенция и др.

Для более полного использования возможностей крылатой машины иногда появляется необходимость руководствоваться довольно сложной системой ограничений. Например, аэродинамика американского истребителя F-16 такова, что на углах атаки, близких к допустимым по сваливанию на крыло, ухудшается управляемость по крену вплоть до возникновения обратной реакции. Вводить ограничения по углу атаки и настраивать систему безопасности на меньшую величину, соответствующую условию предотвращения обратной реакции, — значит снижать маневренные возможности истребителя. Уйти от такого неоптимального решения проблемы можно с помощью ограничителя, но уже в боковом канале системы управления.

Значение допустимой величины угла атаки, в свою очередь, зависит от таких параметров полета и факторов, как скорость (число M), масса самолета, характер подвески, полет одиночный или групповой, уровень профессиональной подготовки экипажа. Естественно, и настройка ограничителя (системы ограничителей или системы безопасности) должна изменяться в соответствии с изменениями допустимого угла атаки. В противном случае или «срезаются» возможности истребителя, или появляется вероятность непреднамеренного превышения ограничений.

Одним из характерных признаков, объединяющих группу рассматриваемых предпосылок, является то, что зафиксированы они на самолетах одного типа. Так, на эксплуатируемом в нашей части самолете настройка системы безопасности, да и само ее назначение, не соответствуют требованиям, которые выражают объективно существующие законы безопасного функционирования системы «летчик — самолет». Предполагательно по этой же причине величина срабатывания настройки временно (как сказано в документах по эксплуатации) отличается от величины допустимого угла атаки (она больше) на несколько градусов.

Необходимо отметить и то, что самолет на углах атаки, близких к допустимым, обладает несколько повышенной управляемостью, а индикация допустимого угла на указателе носит в какой-то степени дезинформирующий или неопределенный характер. В результате перед летчиком строевой части стоит практически неразрешимая задача: с одной стороны, полностью обезопасить полет (в частности, избегать превышения по углу атаки), с дру-

гой — уметь применять боевую машину в полном диапазоне летно-технических характеристик в воздушном бою (где постоянно контролировать указатель угла атаки просто невозможно). Ее неразрешимость и повлекла предпосылки к ЛП, в возникновении которых огульно и настойчиво обвиняется летный состав. Другими словами, здесь несовершенство звена «самолет» в системе «летчик — самолет» тщательно маскируется «оплошностями» летчиков. МАП дорожит честью мундира! Но стоит ли нам, летчикам, бесконечно выступать в роли «пятновыводителя» на этом мундире?!

Оговорим, сказанное не относится к тем случаям, в которых к увеличению угла атаки, более допустимого, приводила потеря приборной скорости в верхней части маневра, выполняемого в плоскостях, близких к вертикальным.

При выходе за ограничения по углу атаки происходит потеря управляемости (полная или частичная); по перегрузке — разрушение конструкции самолета (или ее какого-то узла). В боевых условиях это может привести к увеличению вероятности поражения противником. В мирное же время это справедливо квалифицируется как снижение безопасности полета. Очевидно то, что самолет, обладающий прекрасными пилотажными характеристиками, с мощным вооружением на борту, не всегда можно в полном объеме применить в бою, равно как и в полноценной боевой учбе.

Необходимость использовать авиационный комплекс в полном объеме летно-тактических характеристик в ходе боевой учбы, ориентация в определении границ которых еще при «закладке», а затем в процессе доведения до летчика в строевой части в определяющей степени основывается на функционировании звена «самолет» в системе «летчик — самолет», как правило, способствует возникновению летных происшествий и предпосылки к ним. За этим законом следуют запреты или ограничения...

Неверное определение истинной причины ЛП и его виновника приводит к тому, что все профилактические мероприятия сорентированы не на устранение недостатков машины, а на предупреждение «ошибочных» действий человека. Вот как это происходит в жизни.

После неверного определения причины и назначения (именно назначения!) виновника предпосылки или ЛП в дальнейшем события развиваются по традиционному сценарию. Летчик отстраняется от полетов на определенное время, в течение которого терять натренированность. К нему применяют меры служебного и партийного воздействия. Затем он обязан сдать зачеты по определенным авиационным дисциплинам. После чего получает дополнительный контрольный полет на спарке. Но и потом процесс «очищения от грехов» не прекращается. Фамилия без вины виноватого офицера долго склоняется на собраниях, при постановке задачи на полеты и т. п. Так продолжается до тех пор, пока кто-то другой не попадет в аналогичную ситуацию.

Первые профилактические мероприятия по предупреждению рецидива типа дополнительных занятий по аэродинамике и динамике полета, разборов предпосылок и наказания «провинившихся» желаемых результатов не приносят. И не причесут! Тут тоже есть определенные закономерности.

Некоторые командиры в строевых частях во избежание повторения подобных случаев, используя лозунги о повышении безопасности, еще больше ограничивают режимы полета, еще жестче спрашивают с «провинившихся». Летчикам же, почувствовавшим на своей шкуре удары административного и партийного кнута, убедившихся в своем абсолютном бесправии и невозможности защитить честь профессионала, не остается ничего другого, как упрощать задания. Для того чтобы «привести» зачетные пуски и соблюсти условия безопасности, установленные сверху, летному составу приходится выполнять обусловленные маневры, заранее оговорив все на земле. А это порождает шаблонные действия. Таким образом, боевой готовности, образно говоря, наносится удар ниже пояса. Кроме того, существенный урон терпит и безопасность полетов. Так не пора ли нам отречься от упрощенных подходов к анализу нашей деятельности? Думаем, настало время пересмотреть взгляды на существование летных происшествий и предпосылок к ним. Если этого не произойдет, мы так без конца и будем заниматься констатацией печальных фактов.

Народный депутат СССР подполковник Б. Пылин: «Одной из первостепенных задач активизации перестройки в Вооруженных Силах, в ВВС считаю предоставление командирам частей большей самостоятельности в планировании и организации боевой подготовки, в решении административных, кадровых, экономических и других вопросов. Дать возможность боевым частям и подразделениям заниматься исключительно боевой подготовкой, переложить все хозяйственные и другие второстепенные заботы на службы обеспечения».

Подполковник Б. Пылин выступает перед избирателями.

Фото Ю. ЛАПТЕВА.



ДЕПУТАТ ИЗ КАЧИ

Среднего роста, стройный, подвижный, Борис Филиппович привычно поднимается на кафедру, окидывая взглядом класс, всматриваясь в лица курсантов — безошибочный для опытного педагога барометр настроения аудитории.

В эти мгновения перед началом занятия по тактике ВВС Пылин ощущает себя командиром, которому предстоит вести в бой молодых необстрелянных летчиков. И выполнить задачу надо так, чтобы уроки бойцовского мастерства остались в памяти и тактическом арсенале курсантов на всю их летную жизнь.

Удастся ли подполковнику Б. Пылину и его товарищам добиваться столь высокой эффективности учебного процесса?

Судя по мнению коммунистов-руководителей училища, летчиков-инструкторов, а также отзывам из строевых частей на выпускников Качинского высшего военного авиационного училища летчиков, труд преподавателей кафедры тактики находится достойное продолжение в учебе и службе питомцев старейшего в нашей стране летного училища.

Ну а тот факт, что качинцы единодушно выдвинули старшего преподавателя Бориса Филипповича Пылина кандидатом в народные депутаты СССР по Советскому избирательному округу № 139 города Волгограда, оказали ему помощь и поддержку в предвыборной борьбе, а потом и в развертывании депутатской работы, — лучшее свидетельство глубокого уважения и доверия к офицеру-коммунисту.

Надо сказать, Кача никогда не была обижена представительством в органах народовластия. И прежде, и теперь наиболее авторитетные командиры, политработники, преподаватели активно трудились и трудятся в составе Советов народных депутатов. Но в ходе прошедших выборов в училище и в избирательном округе впервые отмечен беспрецедентный случай, когда депутатом стал человек, сам предложивший свою кандидатуру для обсуждения на предвыборном собрании, обосновав этот

неожиданный для многих авиаторов шаг продуманной, деловой, отвечающей целям и задачам перестройки программой.

Совершенство ее от встречи к встрече с волгоградцами, подполковник Пылин успешно прошел предвыборный марафон. Семь претендентов на депутатский мандат Советского территориального избирательного округа Волгограда вынуждены были уступить ему в честной, открытой борьбе за доверие более чем трехсот тысяч избирателей.

И все-таки почему именно Пылин? Мне довелось слышать самые разные мнения. Безусловно, важно, что он коренной волгоградец и знает проблемы города, его жителей не понаслышке. Привлекала нацеленность предвыборной программы Бориса Филипповича на безотлагательное проведение политической реформы, решение социальных вопросов, то, что в центре намеченных преобразований везде стоит человек с его духовными запросами и материальными нуждами.

Но ведь и другие кандидаты в депутаты приходили к людям не только с лозунгами перестройки. Сила Пылина, думается, проявилась в высочайшей степени его гражданственности, способности не поступаться убеждениями, жизненными принципами ни при каких обстоятельствах. Даже впервые встретившись с этим офицером, чувствуешь, что перед тобой личность. Сильная, незаурядная, способная до конца бороться за свои идеалы и вести за собой других.

В жизни, службе он никогда не искал окольных путей, но столь же требователен был и к окружающим. До поступления в Качинское высшее военное авиационное училище Пылин работал грузчиком и одновременно учился в вечерней школе. После окончания Качи служил в Закавказье. Освоил МиГ-23, считался перспективным летчиком. Да, видно, не судьба была летать: начала развиваться близорукость. Перешел на

штабную работу. Зарекомендовал себя способным офицером-оператором. В 1981 году с отличием закончил Военно-воздушную академию имени Ю. А. Гагарина, служил в Южной группе войск, потом учился в адъюнктуре. Пять лет назад вернулся в родную Качу преподавателем.

По этим коротким штрихам биографии подполковника Б. Пылина легко нарисовать портрет типичного баловня судьбы. Нет, далеко не все так просто и гладко складывалось в его жизни, значительный отрезок которой пришелся на пресловутые застойные времена. Испытывая ненависть к любым проявлениям несправедливости, протекционизма, угодничества, он везде и всюду активно боролся с носителями чуждой ему, офицеру, коммунисту, морали и нравственности. Многим не нравились прямота, принципиальность Бориса Филипповича. Однако не было случая, чтобы Пылин хоть на миг поступился убеждениями, пошел на сделку с совестью.

Очень точно, как мне кажется, подметил чувственную сторону восприятия Пылина окружающими один из избирателей: «Он — непривычный. Мыслит нестандартно. Но видно, что человек дела».

Чем же все-таки непривычен для многих подполковник из Качи?

Я сравнил бы его с кораблем, пришедшим в порт после длительного плавания без «бороды» из ракушек и водорослей на днище. Редкий случай... А тут человек, проживший почти сорок лет в гуще событий «хороших и разных», сумел сохранить душу в первоизданной чистоте. Он говорит, что думает, поступает по совести, не старается казаться лучше, чем есть. Конечно, непривычно все это видеть и слышать людям, из которых административно-командная система десятки лет пыталась — и безуспешно — штамповать безголовых, послушных «винтиков».

И сам я, честно скажу, впервые за свою службу и журналистскую практику встретил никем и ничем не обиженного офицера-авиатора, коммуниста,

который сознательно и не таясь пытался в письме Л. И. Брежневу убедить его в необходимости ухода с занимаемых высоких постов. Обращался он с письмами, предложениями в адрес XXVII съезда КПСС, XIX Всесоюзной партконференции.

Разумеется, Пылин знал, что местное руководство отнюдь не хлопает в ладоши от восторга перед столь кипучей инициативой «снизу», что могут быть неприятности. Но молчать и бездействовать не мог.

Более двух лет Борис Филиппович изучал, к примеру, состояние и перспективы развития жилищного строительства в нашей стране и за рубежом, прежде чем пришел к выводу: будущее — за индивидуальным строительством и его индустрией. Свои предложения он направил в Совет Министров СССР. На Съезд народных депутатов Пылин привез три варианта решения только экологических проблем. Это тоже плод раздумий и поиска не одного дня.

«Странный человек! Зачем ему все эти заботы, когда достиг благополучия, достатка?» — удивляются некоторые.

Конечно, таким людям понять Пылина трудно. Бескорыстное служение народу даже сегодня воспринимается ими как некая блажь, стремление выделиться из общей массы.

— В одной из публикаций встретил недавно фразу, глубоко запавшую в душу, — заметил в беседе Борис Филиппович. — Речь идет о том, что наше сморщенное достоинство стало чем-то вроде национальной черты. Мы, мол, люди маленькие... В великой стране, среди великого народа не может быть маленьких людей. В этом я убежден. Поэтому хочу вместе с единомышленниками создать такие условия, чтобы советский человек распрямился, почувствовал свою значимость, внимание к себе, чтобы жили мы все достойно и красиво. Хватит уповать на милость начальников, подачки всемогущих ведомств, на пробуждение человеколюбия в бюрократической среде. Чудес не бывает. Их своим умом и руками творить надо.

К словам Пылина добавлю, что эти мысли нашли конкретное воплощение в его предвыборной программе, а теперь и в депутатской деятельности.

В беседе с Борисом Филипповичем, состоявшейся в перерыве между встречами народного депутата СССР с представителями трудовых коллективов, инициативных групп, он рассказал о том, что волнует его в настоящее время.

— Понимаете, важно уже сейчас подумать о том, какими будут местные Советы. Судите сами: в нашем избирательном округе более полутора тысяч депутатов. Представляете, какая это могла быть сила в борьбе за перестройку! А что получается на деле?

Сразу после выборов на меня обрушился буквально поток писем, жалоб, просьб помочь с ремонтом квартир, установкой телефонов и прочими житейскими нуждами. Я стараюсь по возможности решать все вопросы, но одному это не под силу, да и легко, как говорится, утонуть в текучке. Советую людям обращаться к депутатам местных Советов — отказываются. Видимо, не верят в их помощь. Странная получается картина: избиратели мучаются со свои-

ми бедами, а их избранники скучают в часы приема. Почему так?

Из всех депутатов, с кем я успел познакомиться, лишь А. Зборовский и еще несколько человек знают нужды своих избирателей, пытаются хоть что-то сделать для людей. Остальные на удивление пассивны. С помощью исполкомов мне удалось разобраться с зонами ответственности каждого депутата, выявить наиболее неблагополучные участки. Материалы проверки переданы в коллективы, выдвигавшие «неработающих» депутатов, с тем чтобы либо отозвать их, либо помочь активизировать деятельность. Это, так сказать, ближайшая задача, а в перспективе, как уже говорилось, надо позаботиться о подборе и подготовке достойных кандидатов в депутаты местных Советов. Вопрос о власти на местах я считал и считаю одним из первостепенных.

Кроме того, общение с избирателями для меня подлинный клад: новые мысли, оценки, народной мудрости. Наконец, просто источник богатейшей, порой уникальной информации, которую нигде не получишь, сильных впечатлений, которые не дают остыть сердцу.

Простой пример. Был на встрече с деятелями культуры. Состоялась она в Музее изобразительных искусств. Музей размещен в здании бывшего... овощного магазина. Мне показали скромную экспозицию и запасники, где из-за тесноты буквально свалены в кучу шедевры отечественного и мирового искусства. Как можно так варварски относиться к национальному богатству?

Вскоре после этого побывал в нескольких учреждениях, занимающих подходящие для музея помещения. В том числе в здании потребсоюза. За полчаса, пока добирался до исполкома, кооператоры подняли шум на весь город, что Пылин самовольничает, собирает их выселять и т. д. Пришлось товарищам напомнить о полномочиях депутата и об ответственности должностных лиц за клевету и попытки оказать давление.

Но это так, рабочий эпизод. Беспокоит суть происходящего: пока разговор идет о нашем, общем, все спокойно. Как только чиновник почувствовал, что к его кабинету присматриваются, он готов рвать и метать. Такую энергию да на дело бы!

Вполне естественно, что большую часть времени, сил депутату приходится уделять решению общегосударственных и городских проблем. И все же случается в ходе встреч с избирателями касаться вопросов жизни и деятельности Вооруженных Сил.

— Почти каждый раз, — продолжая наш разговор, говорит Борис Филиппович. — Интерес к армии, авиации у людей большой. Но, к сожалению, у многих под влиянием слухов, тенденциозных публикаций и телепередач сложилось неправильное представление о состоянии дел, причинах негативных явлений в армейской среде. Обидно, что во всех грехах чаще всего винят офицеров. Приходится разубеждать собеседников. Стараюсь это делать на простых, понятных примерах, вовлекая в разговор присутствующих, нейтрализуя аргументы демагогов.

На одном из собраний, скажем, меня пытались втянуть в дискуссию о недос-

татах в воспитательной работе с воинами. Я попросил одну из женщин «решить вводную»: вечером на автобусной остановке к вам пристают хулиганы. Неподдалеку две группы молодых людей: компания гражданских парней с гитарами и солдаты. У кого вы будете искать защиты? Она ответила: «Конечно у военнослужащих». Почему? Потому что они отзывчивее, благороднее. Выходит, что командиры все-таки умеют воспитывать подчиненных.

К чему веду речь? В защите престижа, авторитета армии важно выходить на прямой разговор с людьми. Здесь мы явно недорабатываем. Главное же, бесспорно, — не давать повода для злословия об армейской службе, воинском порядке.

Считаю также, что нам нужна такая организационно-штатная структура, которая дала бы возможность боевым частям и подразделениям заниматься исключительно боевой подготовкой, переложить все хозяйственные и другие второстепенные заботы на службы обеспечения. Следует шире внедрять, где это можно, современные формы организации труда, арендные отношения, элементы кооперации.

Разумеется, моя программа не догма. Надеюсь, что коллективный совет, опыт и поиск депутатов, избирателей помогут найти оптимальные подходы и пути решения проблем дальнейшего развития и укрепления Вооруженных Сил, военной авиации.

...Не знаю и не берусь гадать, насколько полно и быстро удастся депутату из Качи претворить намеченные планы в жизнь. Многие зависят не только от него. Деловая активность, кипучая энергия подполковника Б. Пылина и сегодня тревожат современных фамусовых, пугают молчаливых. Очень медленно пробуждается общественное самосознание, в том числе, к сожалению, в некоторых авиационных частях, подразделениях. В беседе со мной Борис Филиппович подчеркнул, что для него, других народных депутатов сегодня нужны не слова, а реальная поддержка делом. Пока же политическая и деловая активность авиаторов оставляет желать большего.

И все-таки, думается, это замечательно, что перестройка подняла на гребень волны политической, государственной деятельности таких людей, как Борис Филиппович Пылин. Не словами — делами своими в прошлом и настоящем, силой нравственного примера в борьбе за торжество идеалов добра и справедливости они убеждают: альтернативы перестройке нет, переменам быть!

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



ОТКЛОНЕНИЕ — НОЛЬ

Гвардии полковник О. СИВУХИН



За штурвалом воздушного корабля военный летчик первого класса гвардии подполковник В. Такки.

Головная группа Ил-76 вышла в район десантирования.

— Удаление десять, открываю грузолюки, — предупредил гвардии подполковник В. Такки штурман. Вслед за тем последовал доклад: «До выброски две минуты».

Самолет на режиме. Нервы у всех членов экипажа напряжены до предела. Сейчас пойдет к земле боевая техника. Это самый трудный и ответственный этап полета. Не зря в военно-транспортной авиации экипажам перед вылетом на десантирование желают удачной выброски. Не посадки, как обычно, а именно выброски.

— Сброс, — подал команду штурман гвардии подполковник В. Игнатьев. В ночном небе забелели купола парашютных систем.

— Платформы вышли, — поступил командиру доклад от бортового техника по авиадесантному оборудованию.

Маневр — и ставший более послушным облегченный «ил» вышел на заданный курс обратного маршрута.

На площадке приземления посредник из вышестоящего штаба с удовлетворением отметил высокую точность сброса:

— Мастерски прошли. Отклонение — ноль. Кто ведущий группы?

— Подполковник Такки. Замполит полка, — ответил стоявший рядом с посредником гвардии полковник В. Ромайкин.

— Что ж, почин сделан хороший. Посмотрим, как остальные сработают.

Авиаторы не подвели. Учебно-боевая задача в интересах подразделения воздушно-десантных войск была выполнена точно в соответствии с планом учения.

Разумеется, личный пример политработника в воздухе сыграл свою мобилизующую роль. И все-таки это была лишь частичка большой работы, проделанной гвардии подполковником В. Такки, командирами, политработниками, партийными и комсомольскими активистами полка, частей обеспечения накануне и в ходе совместного с десантниками ЛТУ.

После получения руководящим составом полка задачи на предстоящее учение Владимир Леонидович внимательно проанализировал ее суть и содержание, конечную цель, место и роль авиаторов в сложной цепочке боевого взаимодействия. Важно было четко представлять себе и создать ясное представление у каждого лет-

чика, авиаспециалиста о том, как успех или неудача привлекаемых на ЛТУ экипажей полка повлияют на оперативную и тактическую обстановку в районе «боевых» действий.

Рассматривая возможные варианты развития событий, замполит учитывал, что условия, в которых придется действовать транспортникам, будут во многом определять настрой людей, способы и приемы выполнения ими поставленных задач, а значит, содержание, формы и методы партийно-политической работы.

Наладив политическое информирование личного состава о предстоящем ЛТУ, гвардии подполковник В. Такки и секретарь парткома гвардии майор А. Будинский взялись за разработку плана. Тщательно продумывались все вопросы, связанные с подбором, расстановкой партийного и комсомольского актива, организацией его работы, идеологическим обеспечением действий личного состава. План состоял из двух разделов: партийно-политическая работа в период подготовки и в ходе учения. Оба раздела включали как мероприятия общегарнизонного и полкового масштаба, так и проводимые в эскадрильях, отрядах, экипажах. Забегая вперед, скажу, что конкретность плана, которой добивался гвардии подполковник Такки, в напряженной, динамичной обстановке ЛТУ позволила вести парторганизацию непрерывно, целеустремленно, не упуская из виду ни одного человека.

Способствовала этому и активная организаторская, политическая деятельность наиболее опытных, авторитетных коммунистов, рекомендованных парткомом, партийными организациями управления полка и подразделений на наиболее ответственные участки подготовительной и основной работы.

Владимир Леонидович кроме общего руководства системой партийно-политического обеспечения ЛТУ взял на себя оказание практической помощи замполиту, секретарям партийной и комсомольской организаций второй эскадрильи в мобилизации личного состава на качественную подготовку и успешное выполнение задач учения. Дело в том, что подполковник Такки согласно боевому расчету был назначен ведущим группы экипажей этого подразделения. Готовясь к ЛТУ вместе с авиаторами эскадрильи, он считал своей обязанностью осуществлять наряду с командирской функции политического руководства и воспитания.

По такому же принципу действовали секретарь парткома, военный штурман первого класса гвардии майор

А. Будинский, член партийного комитета, штурман полка гвардии майор А. Улуханьянц, которому предстояло лететь на задание в составе группы экипажей первой эскадрильи.

Пропагандист части гвардии майор А. Снявский с помощью актива проделал большую работу по дополнению планов политической учебы авиаторов, проведению агитационно-пропагандистских мероприятий в связи с обучением. Деятельность лекторов, политинформаторов, агитаторов, редколлегий стенных газет была подчинена в этот период задаче всемерной активизации человеческого фактора. В таком же направлении действовали своими формами влияния на людей комитет ВЛКСМ части во главе с его секретарем гвардии старшим лейтенантом А. Артеменковым, совет клуба, в состав которого входит гвардии капитан Н. Просурин.

Конкретные поручения, задания выполняли практически все члены парткома, комитета ВЛКСМ, партийных бюро управления полка и подразделений, что также способствовало расширению сферы партийного влияния на людей, конечные результаты их ратного труда. Продуманная расстановка актива соответствовала особенностям поставленной перед авиаторами задачи, позволила надежно блокировать «узкие» места, получать объективную партийную информацию буквально обо всем происходящем в воздухе и на земле.

Требую от политработников, партийных и комсомольских активистов эффективного вклада в подготовку и проведение учебы, гвардии подполковник В. Таки преследовал этим и другую цель. Он считал важным дать возможность командиру полка и его заместителям, офицерам штаба, командирам эскадрилий и отрядов сосредоточить основное внимание на решении организационных и технических вопросов. С коммунистами — руководителями полка, частей обеспечения, подразделений политработники проводили короткие совещание-инструктаж.

С головой окунувшись в массу забот и хлопот, связанных с развертыванием партийно-политической работы, с подготовкой своего экипажа и группы к десантированию, Владимир Леонидович ни на миг не забывал: главными действующими лицами на учении будут командиры кораблей. Им должно быть уделено максимальное внимание, а при необходимости и помощь.

Почти со всеми из них встретился и побеседовал замполит полка. Побывал и в экипаже гвардии капитана С. Шабанова. Командиром корабля Сергей назначен недавно. Он грамотный, способный летчик, но опыта работы с людьми пока маловато. По этой причине в коллективе поначалу возникали конфликтные ситуации.

Улаживая их, гвардии подполковник Таки одновременно учил Шабанова искусству умелого сочетания принципов единоначалия с общепринятыми принципами войскового товарищества, социалистического общежития. Теперь, поговорив с командиром и его подчиненными, политработник с

удовлетворением отметил полное единодушие авиаторов в оценке своей профессиональной и морально-психологической готовности к учению, общий настрой только на успех.

Большая индивидуальная работа была проведена и с командирами кораблей, впервые принимавшими участие в таком учении, гвардии капитанами А. Шавыриным, В. Беспаловым. Со штурманами занимался коммунист гвардии подполковник В. Игнатьев. Информирова политработника о ходе подготовки своих подопечных, он заверил Владимира Леонидовича: «Ручаюсь за каждого. Не подведут!» Такую же уверенность высказали гвардии подполковник А. Токарчук, гвардии майоры Е. Ефимов, В. Петухов, гвардии капитаны Г. Башарин, Р. Лепсоо, Л. Степанов и другие коммунисты, работавшие с личным составом инженерно-авиационной службы.

...Поднятые ночью по сигналу «Сбор» экипажи гвардейского полка военно-транспортной авиации спустя некоторое время приземлились на незнакомом аэродроме, где их уже ждали воины-десантники.

Не теряя ни минуты драгоценного времени, экипажи воздушных кораблей и личный состав подразделений ВДВ приступили к погрузке боевой техники. Организовав работу на своем самолете, гвардии подполковник В. Таки оставил за себя помощника командира корабля и поспешил к местам загрузки «иллов» ведомой им группы. Накоротке замполит побеседовал с командирами кораблей, партгрупорами экипажей. Рекомендовал им настроить людей на тщательную подготовку, безошибочную работу во время десантирования.

Высокая организованность, дисциплина, ответственное отношение авиаторов и десантников к делу позволили быстро и в полном объеме провести доподготовку летного состава с учетом изменений оперативной и тактической обстановки, метеоусловий в районе десантирования.

Заняв готовность к взлету, Владимир Леонидович мысленно проанализировал результаты прошедших этапов учения: перелет, посадка и погрузка десанта выполнены без замечаний, нормативное время при этом сокращено почти на тридцать процентов. Этот резерв удалось создать целиком за счет активизации человеческого фактора. Такой вывод больше всего радовал политработника. Труд, вложенный им, его подчиненными, партийными и комсомольскими активистами по созданию эффективной системы партийного влияния, обеспечивал реальную отдачу, что вселяло уверенность в успешном проведении десантирования и заключительного этапа ЛТУ — возвращения экипажей на базовый аэродром.

Так и случилось. Нулевое отклонение при десантировании техники, безошибочное выполнение других элементов задания убедительно свидетельствовали, что командирам, политработникам, партийным и комсомольским организациям полка удалось в ходе подготовки и проведения учения сплавить воедино высокое боевое мастерство гвардейцев и их волю к победе.

Испытание делом

«Никогда не бывает больших дел без больших трудностей, и почти во всех делах самое трудное — начало. Это знали давно. Коммунистическая партия сегодня совершает дело всемирно-исторического размаха и значения — перестройку, которую с полным основанием наш народ назвал революцией». Такими словами начинается книга* начальника Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота генерала армии А. Д. Лизичева. Тема революционного обновления пронизывает ее с первой и до последней страницы. Не прибегая к директивному стилю, автор как бы ведет беседу с читателем, делится своими мыслями о перестройке партийно-политической работы в армии и на флоте. На основе глубокого и всестороннего анализа деятельности командиров, политработников, партийных организаций показывается роль и значение партполитработы, излагаются мысли о путях и методах ее коренной перестройки в интересах дальнейшего совершенствования качественных параметров строительства наших Вооруженных Сил.

Главное политическое управление Советской Армии и Военно-Морского Флота совместно с политуправлениями видов Вооруженных Сил, округов, групп войск, флотов разработали программу перестройки партийно-политической работы во всех звеньях войскового и флотского организма. Она нацелена на поворот всей деятельности политорганов и партийных организаций к политическим задачам и политическим методам руководства. Политическая работа с людьми, политическое просвещение, активизация офицеров, солдат, матросов — эти задачи определены как главные, самые приоритетные в деятельности политорганов, партийных комитетов и бюро. Таким образом, начал возрождаться принцип активного партийно-политического обеспечения боевой и мобилизационной готовности, боевой подготовки войск. Развернута бескомпромиссная борьба с нарушениями воинской дисциплины.

Провозглашен курс на гласность, демократизацию всех сторон армейской и флотской жизни.

Перестройка, отмечает генерал армии А. Д. Лизичев, во многом контрастна. Но процесс этот — явный и скрытый, громкий и тихий, массовый и нацеленный на отдельную личность — идет по всему фронту партийной работы. Автор рекомендует значительный акцент сделать на партийном воспитании всех коммунистов, и в первую очередь молодых. Помочь каждому обрести черты партийного характера, собственное политическое лицо — это сегодня немаловажно.

К сожалению, многие политработники разучились разговаривать на партийные темы. «Обо всем расскажет, например, политработник из авиачасти, — пишет автор, — о самолетах и ракетах, о процентах классных специалистов и тактике воздушного боя. Ну а где же люди, коммунисты! Где же жи-

* Лизичев А. Д. Пути перемен, время действий. — М.: Воениздат, 1989. — 352 с.

таких слов не приходится сомневаться, так как старшие политические руководители, в том числе и в ВВС, редко задавали подчиненным политработникам вопросы, относящиеся к их компетенции: кого вы воспитали, наставили на путь истинный, помогли избавиться от недостатков; как боролись с подхалимом, льстецом, карьеристом; с чем идут в партком люди; не растерял ли сам секретарь качества лидера, ведущего партийного коллектива? Зачастую планы, проценты закрывают человека. Но ведь объект партполитработы — не план сам по себе, а человек, планирующий и выполняющий работу. Об этом нельзя забывать.

В книге подчеркивается, что задачи перестройки в Вооруженных Силах «кавалерийским наскоком» не решить. Нужен активный поиск, нужна наука, причем не сама по себе, а ее практическое использование, методология. Теоретической основой методологии перестройки в армии выступает марксизм-ленинизм. Его выводы в ходе практического использования могут стать методологическими средствами решения задач. Но для этого военные кадры должны обладать по крайней мере три условия: знать марксизм-ленинизм; иметь желание соединить его с практической деятельностью; обладать навыками применения методологических средств.

В условиях перестройки особую значимость приобретает преодоление упрощений в жизни войск, деятельности военных кадров. Так что важная методологическая проблема — «ликбез» в системе обучения и воспитания воинов. Поэтому каждое мероприятие, проводимое в войсках, должно быть ориентировано на современного военного человека, достаточно образованного и культурного.

Автор также обращает внимание читателей на известное методологическое требование: анализ результатов деятельности следует проводить не ради него самого, а для того чтобы сформировать прочное основание нашего движения вперед.

Анализ и оценка деятельности военных кадров идут бок о бок. Вопросы оценки приобретают особый смысл. Неточная оценка — база для проявления субъективизма, своеобразный генератор социальной несправедливости. Нужны оценки конкретного явления военного дела в конкретной ситуации. При этом, делается вывод в книге, важно строго соблюдать требования ведущей роли качественных показателей над количественными. Хотя и последние нельзя сбрасывать со счетов.

Далее генерал армии А. Д. Лизичев пишет: «Чтобы в кратчайшие сроки кардинально изменить и ускорить развитие всех сторон жизни войск, необходимо каждому из нас как можно более четко, конкретно, ярко представлять цель движения, понять ее не только умом, но и принять всем сердцем». Отсюда основная задача момента: глубоко проанализировать состояние нашего кадрового потенциала, поднять уровень его политического сознания, общей культуры, профессиональной компетентности.

Вот только часть проблем, поднятых в книге. Кроме них речь идет о поиске нестандартных подходов в деле обучения и воспитания воинов, о важнейшей роли первичного политоргана, о ведущей политической силе коллективов — парторганизациях. Много интересных мыслей, полезных рекомендаций содержится в главах, где говорится о некоторых проблемах демократизации жизни армии и флота, об идеологическом обеспечении перестройки.

Книга эта, безусловно, нужна и авиационному командиру, и политработнику, и партийному активисту. Но ее содержание представляет большой интерес для самого широкого круга военных читателей. Ибо дело перестройки — дело каждого.

★



НЕ ЗАГУБИТЬ ХОРОШУЮ ИДЕЮ

Е. ИГНАТЬЕВА, референт-психолог
группы ППО Иркутского ВВАИУ

Статья генерал-майора авиации А. Быстрова «Демократизация управления: пути и методы» («Авиация и космонавтика», 1989, № 1) поднимает очень важные проблемы стиля и методов управленческой деятельности в армии. О необходимости их решения говорить не приходится. Этого требует объективный ход развития наших Вооруженных Сил. И сделать это предстоит в короткий срок, используя весь научный потенциал.

Автор статьи отмечает актуальность социально-психологических исследований управленческой деятельности, указывая, в частности, на то, что в настоящее время в вузах ВВС уже имеются квалифицированные специалисты для их проведения: политработники, преподаватели общественных наук, штатные сотрудники групп профессионального психологического отбора (ППО). Да, это, бесспорно, так, но при этом существуют и некоторые проблемы. На них-то и хотелось бы остановиться.

На начальном этапе организации социологических служб действительно определяющим станет кадровый вопрос. Не найдется, пожалуй, в настоящее время другого участка работы, где успех дела в решающей степени зависел бы от доверия к людям, ведущим исследования, опросы. Не говоря уже о чисто человеческих качествах, следует отметить высочайшую профессиональную подготовленность, которой должны обладать такие специалисты.

Социология, социальная психология — это отдельные самостоятельные дисциплины, со своими особенностями и методиками. Ведущим исследовательскую работу это надо знать непременно. К сожалению, опыт показывает, что далеко не все политработники, преподаватели общественных дисциплин, умеющие работать с людьми, способны выступать в роли специалистов-социологов. Возникает опасность, что даже из самых лучших побуждений дилетанты могут загубить самую хорошую идею, дискредитировать специальность и людей, ею владеющих.

Следует определить статус специалистов социально-психологических служб. Как правило, их создание начинается с введения одного-двух социологов-психологов в штат какого-либо из подразделений, например отдела кадров, учебного отдела, научно-исследовательского. Таким образом, на мой взгляд, с самого начала допускается ошибка. Ущемляется самостоятельность социологических служб. В составе отдела кадров, например, эти специалисты привлекаются к решению только лишь кад-

ровых вопросов, учебного отдела — к вопросам организации и обеспечения учебного процесса. А ведь они призваны заниматься более широким спектром социальных проблем, стоящих перед воинскими коллективами. А поэтому и действовать должны не в составе каких-то подразделений, а автономно, наравне с ними.

Для решения этого вопроса созданы уже необходимые формирования. Существуют, например, в училищах ВВС группы ППО в составе учебного отдела. Если их сделать самостоятельными подразделениями, усилить двумя штатными единицами (специалист по социологии или социальной психологии и технический исполнитель по делопроизводству и машинист), то служба уже может выполнять не только работу по профориентации и профотбору, но и текущие социологические исследования в интересах командования.

Социологические службы действуют только тогда, когда существует социальный заказ на их работу и поддержка руководства, заинтересованного во внедрении рекомендаций науки. В данном отношении группа ППО Иркутского ВВАИУ находится в идеальных условиях: начальник училища генерал-майор авиации Б. Рожков постоянно в курсе проводимой нами и исследовательской, и текущей работы, заинтересован в успешном ее окончании и внедрении разработанных предложений.

Для успешной деятельности социологических служб, как показывает опыт работы нашей ППО, обязательна постоянная связь с политотделами, парткомами, профсоюзными и комсомольскими организациями, призванными руководить людьми, учитывая их мнения и настроения. Связь, основанная не на подчиненности политотделу, как предлагает автор статьи, а на равноправном сотрудничестве.

Сегодня назрела настоятельная необходимость создания действенного научно-методического центра, призванного осуществлять руководство конкретными социологическими исследованиями во всеоюзном масштабе, обеспечивающего научное, методическое, математическое и тому подобное обеспечение данных работ. Настало время разработать систему повышения квалификации работников социологических служб в рамках уже существующих институтов, привлекая к этому и специалистов из числа служащих Советской Армии. Ведь в системе повышения квалификации специалистов вузов ВВС до сих пор не существует курса повышения квалификации референтов-психологов групп ППО. А надобность в этом есть.

Когда в батальоне аэродромно-технического обеспечения появилась вакантная должность командира роты, сослуживцы зашептались с поздравлениями к старшему лейтенанту А. Сметанину: готовься, мол, роту принимать. Было в этом признание коллективом деловых и командирских качеств офицера, надежда на то, что удастся ему вывести подразделение из тупика, в который завел его предшественник. Многие справедливо полагали, что лучшего кандидата не найти. Сметанин — офицер волевой, грамотный, умеет работать с людьми. А его взвод на протяжении нескольких периодов обучения считался отличным.

Звонок из вышестоящего штаба раздался как гром среди ясного неба: — Нашли ротного, скоро прибудет...

«ПРИКАЗ УЖЕ ПОДПИСАН!»

Капитан С. ПРОКОПЕНКО

— Но ведь у нас есть свой... — начал было командир батальона, но договорить ему не дали:

— Приказ уже подписан!

Сколько раз потом вспоминал этот разговор комбат, корил себя за нерешительность, за то, что не сумел настоять на своем. Да и что оставалось делать, если его поставили перед свершившимся фактом. Конечно, можно было доказывать, спорить. Но, как человек военный, отдавший армейской службе большую половину своей жизни, он привык подчиняться приказам. Был и еще один нюанс. Незадолго до этого командиру батальона наемкнули, что есть перспектива перевестись на более «спокойную» должность. В общем, не стал Виктор Степанович обострять отношений с начальством. Лишь при встречах со Сметаниным испытывал какую-то неловкость, ощущал вину перед ним. Но и тот понимал, вероятно, что комбат не всеислен. Да и происходило это, когда широко обсуждать кандидатуры на выдвижение было еще не принято.

Новый командир роты оставлял впечатление человека энергичного, напористого. Подумалось: к месту пришелся. Однако шло время, а каких-либо изменений к лучшему в подразделении не было. Решили помочь новичку, стали уделять отстающему подразделению больше внимания. Реакция офицера была неожиданной: недостатки в работе он начал объяснять отсутствием должной самостоятельности, чрезмерной опекой. И здесь пошли ему навстречу. Но выяснилось, что делал он это лишь для того, чтобы выйти из-под контроля, прикрыть свои ошибки, а в некоторых случаях некомпетентность. Причем подносил это как недостатки подчиненных, а любой мало-мальский успех выдавал как исключительно свою заслугу. Коллектив начало лихорадить, нездоровая обстановка сложилась среди офицеров подразделения. Впору было принимать самые решительные меры. Однако случилось иначе: поступил приказ о переводе

ротного в другую часть...

В этой истории, можно сказать, нашли свое отражение многие долгое время доминировавшие в подборе и расстановке кадров тенденции: протекционизм, волюнтаризм, игнорирование мнения коллектива и командира в решении вопросов о выдвижении. Кто как не они должны решать, кого и на какую должность назначить? Но, чтобы прийти к этой, казалось бы, простой истине, нам понадобилось не год и не два. Корни этого явления необходимо искать в том времени, когда Золотых Звезд появилось значительно больше, чем Героев, когда должности занимались не по личным качествам, а по симпатиям, по количеству услуг, оказанных кем-то кому-то, или по выслуге лет. Вспоминается еще один случай. К

нам в часть был переведен офицер. В коллективе его никто не знал, о деловых и профессиональных качествах судить было трудно. Решение кадровых органов для многих было неожиданностью. «Чей-то протеже», — решили. И отношение к человеку стало холодное, настороженное, а порой и предвзятое. За свои ошибки, а они в начале становления неизбежны у каждого, ему приходилось отвечать сверх того, что он заслужил. Все это офицер переживал очень болезненно. Боязнь оступиться, сказать лишнее сделала его замкнутым, неразговорчивым, избегающим всякого общения с сослуживцами. Некоторые истолковали это превратно: зазнается, мол. И снова пошел гулять слушокшепоток...

Гласность, открытость, обязательный учет общественного мнения — вот тот путь, который позволит избежать подобных издержек в решении кадровых вопросов. Жизненность этих принципов очевидна, однако не везде и не всегда находят они свое признание. Бюрократически-административная машина еще действует.

Всю нашу деятельность регламентируют воинские уставы, основополагающие директивы. Но кроме них циркулирует еще немало предписаний, инструкций, порой причудливо соединяющих в себе безапелляционно-административное и безоглядно-наплевательское отношение аппарата к исполнителям. Тиражированная «бестолковщина» отбивает почтение ко всякому «бумагам сверху». И неизвестно, чье легкомыслие страшнее, — тех, для кого они предназначены, или тех, кто их создает, забывая о людях, которые стоят за ними.

Скажем, существует приказ о том, что летчики, приходящие в часть после службы в Республике Афганистан, должны занимать должности, на которых были до командировки. Трудно сказать, чем руководствовались «наверху», издавая его, но последствия парадоксальны. Те, кто своим потом, а порой и кровью завоевал право командовать звеньями, становились за-

местителями командиров, возвращались в часть старшими летчиками. И немало времени проходило, прежде чем их фамилии вписывались в «вышестоящую клетку». Получалось, что право на командование, завоеванное в бою, нужно было отстаивать полетами по кругу. Бывает порой и так, что перетасовываются без согласия комэска уже слетанные, слитые экипажи и звенья.

Думаю, нет необходимости убеждать в том, что подобная штатно-должностная чехарда, навязываемая свыше, наносит немалый урон боеготовности подразделений, лишает командиров самостоятельности. А ведь многие из подобных приказов, инструкций и наставлений, а значит, и стиль работы, логично вытекающий из них, действуют и по сей день.

Приведу пример. В одном из подразделений стало известно о том, что вскоре освободится место заместителя командира. Руководитель, собрав тех, кто, по его мнению, был достоин выдвижения, предложил им что-то вроде конкурса претендентов. Стимул мощный, и офицеры всячески старались своим трудом отстоять право на вышестоящую должность. Однако случилось иначе. В вышестоящем штабе нашли другого претендента. Я не ставлю под сомнение его достоинства и деловые качества, но ситуация сложилась довольно щекотливая. Как она разрешится, еще неизвестно. На чашу весов с одной стороны положен авторитет командира, его право на самостоятельность в условиях расширяющейся демократизации армейской жизни, с другой — устоявшаяся прерогатива вышестоящего штаба в решении кадровых вопросов. Думается, выбор кандидатов на выдвижение — один из ключевых в перестройке кадровой политики. Сейчас много говорится о том, что без командиров ищущих, инициативных, компетентных, способных самостоятельно принимать ответственные решения и проводить их в жизнь мы далеко не продвинемся. Одним из шагов на этом пути и будет предоставление руководителю права самому решать, кого и на какую должность назначать. Пока вопрос «кому виднее?» не будет решен в его пользу, из батальона в полк, из полка в дивизию, из округа в округ будут козачать те, за кого есть кому «заступиться».

Почему я пишу обо всем этом? Ведь никакие статьи не искоренят систему протекционизма в обществе в целом и в армии в частности. Но когда-то же надо избавляться от рабской психологии. Сколько же можно перешептываться в курилках? Только гласность может помочь нам излечить те пороки, которые вызревали десятилетиями.

Впрочем, есть у нас некоторые подвижки. Так, на одном из собраний партийного актива соединения был внесен предложение об учреждении совета командиров, который бы оказывал помощь командованию в решении вопросов, связанных с прохождением службы. Идея поддержана единогласно. Будет ли она реализована?



**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОЛЕТОВ
ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ
АВИАЦИИ ПОЗВОЛИТ
ВЫСВОБОДИТЬ ОТ НЕКОТОРЫХ
СПЕЦИФИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗОК
МНОГИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ
АЭРОФЛОТА,
КОТОРЫЕ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ,
СМОГУТ БОЛЕЕ ПОЛНО
УДОВЛЕТВОРИТЬ НУЖДЫ
НАСЕЛЕНИЯ СТРАНЫ,
ПРЕЖДЕ ВСЕГО НАИБОЛЕЕ
ТРУДНОДОСТУПНЫХ
И ОТДАЛЕННЫХ РАЙОНОВ
СИБИРИ, КРАЙНЕГО СЕВЕРА
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА...
ВЕДЬ ЭТО ОДНА
ИЗ ГЛАВНЕЙШИХ
ОБЯЗАННОСТЕЙ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.**

Стратегия взаимодействия

Маршал авиации А. ВОЛКОВ, министр Гражданской авиации СССР

С тех давних, ушедших в историю лет, когда военные и гражданские авиаторы только начинали совместные действия в интересах Отчизны, их накрепко связала меж собой судьба крылатых побратимов. Вдумываясь в это святое понятие, всегда вспоминаешь и годы борьбы за власть Советов, осененные подвигами краснолетов, и огненный смерч Великой Отечественной войны, в которой боевая спайка Военно-Воздушных Сил и Гражданского Воздушного Флота получила, пожалуй, наивысшую закалку, и многие другие вехи нашей истории.

Да, летопись отечественной авиации зафиксировала множество ярких фактов тесного содружества и сотрудничества военных и гражданских летчиков. Традиции, заложенные в те суровые для страны годы, живут, развиваются и поныне. Они ярко проявились при выполнении интернационального долга в Афганистане, когда экипажи Военно-транспортной авиации и Аэрофлота доставляли в братскую республику продовольствие и медикаменты, технику и стройматериалы, специалистов и консултантов. Хорошо известно, что многие из этих гуманных по своей сути полетов были сопряжены с риском для жизни летчиков, но никто из авиаторов не уклонился от их выполнения.

Глубокой зарубкой в сердце каждого советского человека осталась авария на Чернобыльской АЭС в мае 1986 года. И снова летчики Военно-Воздушных Сил и Аэрофлота действовали рука об руку, крылом к крылу, как в боевой обстановке. В кратчайшие сроки к месту аварии была переброшена необходимая техника, доставлены специалисты и соответствующее оборудование. А вертолетчики, как военные, так и гражданские, выполняли наиболее опасную и, я бы сказал, ювелирную работу по «укрошению» поврежденного энергоблока и деактивации зараженной местности. Экипажи прекрасно понимали, что они рискуют здоровьем, но, как и в годы войны, не смалодушничают.

Экстренной помощи потребовали недавние трагические события в Армении. Беспрецедентное для Закавказья землетрясение в короткий миг унесло тысячи человеческих жизней, причинило

огромный материальный ущерб. Без крова остались почти 514 тысяч человек. Стихия полностью разрушила или серьезно повредила десятки промышленных предприятий, вывела из строя железные и автомобильные дороги, сорвала мосты и линии связи, привела в полную негодность коммунальное хозяйство многих колхозов и совхозов.

Тут же после ударов стихии в аэропорты Еревана и Ленинакана вылетели десятки самолетов и вертолетов ВТА и Аэрофлота. Из Грузии и Азербайджана, Москвы и Тюмени, Сочи и Нальчика, Махачкалы и Ашхабада... В первые же сутки авиаторы выполнили огромное количество рейсов в зону бедствия. Они доставили 700 медицинских работников и спасателей, эвакуировали 2,5 тысячи тяжелораненых. В Министерстве Гражданской авиации сразу же был создан штаб по координации помощи пострадавшим. Он внимательно следил за организацией работ, принимая оперативные решения.

В район землетрясения были направлены заместители министра Гражданской авиации М. Тимофеев, О. Смирнов, Ю. Юркин, опытные специалисты министерства. Помощь по воздуху шла также из многих зарубежных стран. В ереванском аэропорту Звартноц за сутки принималось более 150 самолетов иностранных авиакомпаний. Они прибывали из Франкфурта-на-Майне, Лондона, Вашингтона, Стокгольма, Софии, Берлина, Парижа, Белграда и других городов мира. В аэропорту Ленинакана в обычные дни обслуживали по пять-шесть самолетов, а по сигналу бедствия здесь принимали ежесуточно до ста воздушных судов. Они доставляли пострадавшим одежду, палатки, медикаменты, обогревательные приборы и многое другое, без чего нельзя обойтись в экстремальных условиях.

В те трагические дни военные и гражданские авиаторы снова, в который уже раз, продемонстрировали сплоченность, полное взаимопонимание, самоотверженность, высокое профессиональное мастерство. Братство, рожденное в боях за Родину, теперь проявилось в борьбе с последствиями землетрясения. Как подчеркнул в интервью газете «Правда» кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР генерал армии Д. Т. Язов, для оказания помощи пострадавшим было задействовано более 350 самолетов Военно-транспортной авиации. Только за двадцать с небольшим дней после удара стихии в районы бедствия было перевезено 32 400 тонн грузов, в том числе 377 подъемных

кранов, 98 экскаваторов, 1320 тонн продовольствия. На самолетах Ан-124 «Руслан» в Ереван были доставлены и такие сверхтяжелые грузы, как автокраны весом 74 тонны.

В результате наших общих усилий удалось буквально за считанные часы оказать первую помощь пострадавшим, наращивать ее масштабы в последующие дни. Сейчас, когда на истерзанной земле Армении широким фронтом идут восстановительные работы, авиационный мост в Ереван и Ленинакан по-прежнему действует с большой нагрузкой. Воздушные суда с красными звездами на крыльях и голубыми эмблемами Аэрофлота на фюзеляжах ежедневно приземляются в аэропортах Армении, доставляя туда срочные грузы и оборудование. Эстафета сотрудничества военных и гражданских авиаторов продолжается.

Пожалуй, рассказ об этом содружестве будет неполным, если ограничиться лишь упоминанием о совместных действиях в годы войны да в экстремальных ситуациях, когда сама жизнь заставляет навалиться на беду всем миром. Сегодня же мы вступили в качественно новый этап взаимодействия, который диктуется совершенно иными задачами. Дело в том, что в ходе реализации современной оборонительной советской военной доктрины и новых подходов к вопросам оборонного строительства появилась реальная возможность значительную часть Военно-транспортной авиации перевести на обслуживание нужд народного хозяйства страны. Или, говоря другими словами, конверсировать часть нашего военного потенциала на решение социально-экономических проблем. Такая постановка вопроса полностью соответствует курсу XXVII съезда КПСС и XIX Всесоюзной партконференции, она тщательно обсуждена в ходе дискуссий на мартовском (1989 г.) Пленуме ЦК нашей партии.

Кое-кто недоумевает: а есть ли необходимость в обычных условиях подключать Военно-транспортную авиацию к обслуживанию народного хозяйства? Разве Аэрофлот, который по праву считается крупнейшей авиакомпанией мира, стал давать свои позиции и не справляется с возложенными на него задачами? Могу ответить на это однозначно. Аэрофлот из года в год наращивает объемы как пассажирских, так и почтово-грузовых отправок. К примеру, в минувшем году он перевез более 120 млн. пассажиров и свыше 3,5 млн. тонн срочных грузов и почты. В эти напряженные летние дни аэропорты страны ежесуточно обслуживают примерно 600 тысяч человек. И тем



В воздухе — «Антей».

Фото А. СЕМЕЛЯКА.

не менее полностью удовлетворить спрос на воздушный транспорт нам не удастся.

По оценкам специалистов, примерно 15—20 млн. человек за год уходят от касс Аэрофлота, как говорится, с пустыми руками и плохим настроением. Если к этому добавить срочные фруктово-овощные доставки в районы Крайнего Севера, которые также зачастую становятся для нас камнем преткновения, то станет ясно, насколько актуальна помощь военных авиаторов.

Итак, какие же виды перевозок возьмет на себя Военно-транспортная авиация? Их характер прежде всего определяется структурой ее самолетно-моторного парка. Скажем, такие воздушные гиганты, как Ан-124 «Руслан» и Ан-22 «Антей», которых, кстати, на балансе Аэрофлота нет по сей день, могут использоваться для доставки на стройки Сибири или Крайнего Севера крупногабаритных конструкций, землеройной техники, кранов и т. п. К слову сказать, экипажи этих тяжелых самолетов уже имеют опыт подобной работы. Они и раньше привлекались для обслуживания разведчиков недр, нефти- и газодобытчиков, строителей магистральных трубопроводов. Причем справлялись с такими заданиями всегда успешно. Уверен, что их мастерство и знания не подведут ни заказчиков, ни исполнителей и впредь.

Другой тип военных машин Ил-76 и Ан-12 может быть приспособлен для перевозки сельскохозяйственной продукции. Надо подчеркнуть, что аналогичные самолеты широко используются и в Аэрофлоте. Ежедневно они выполняют десятки рейсов в Воркуту, Печору, Норильск, Амдерму, Магадан, Сургут, Хатангу, Тикси, Якутск, Анадырь и другие северные населенные пункты. За сезон туда доставляется из южных районов более 40 тысяч тонн «витаминной продукции». Благодаря этому труженики Заполярья и отдаленных дальневосточных регионов получают свежие овощи и фрукты практически одновременно с москвичами, ленинградцами и другими жителями центра страны.

И тем не менее полностью эту проблему решить Аэрофлоту пока не удастся. Сказывается нехватка топлива, самолетов и авиадвигателей. К примеру, заявка сельхозорганов на нынешний год — 65 тысяч тонн, а наши возможности по-прежнему остаются на уровне 40 тысяч тонн. Разницу в 25 тысяч тонн как раз и возьмут на себя экипажи ВТА. Более широкое использование самолетов Военно-транспортной авиации позволит высвободить от некоторых специфических перевозок многие подразделения Аэрофлота, которые, в свою очередь, смогут более полно удовлетворять нужды населения страны. Прежде всего наиболее

труднодоступных и отдаленных регионов Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока. Ведь это одна из главных обязанностей Гражданской авиации.

Таким образом, точек приложения сил у наших военных коллег предостаточно. Все они имеют огромное народнохозяйственное, социальное значение и воспринимаются тружениками Аэрофлота как большой вклад в общенародное дело. При этом, правда, возникает ряд организационных, юридических, финансовых и других вопросов, без которых невозможно отладить четкую и бесперебойную работу нашего совместного авиатранспортного конвейера. В частности, предстоит хорошо освоить систему прямых договоров с предприятиями и организациями, которые прибегают к услугам Военно-транспортной авиации. Определенные нюансы могут возникнуть в осуществлении тарифной политики, хотя она должна осуществляться, по логике, на тех же принципах, что и в Аэрофлоте. Надо исключить также любые сбои в обслуживании военных самолетов в аэропортах гражданской авиации. Ведь практически все фруктово-овощные перевозки выполняются с аэродромов Аэрофлота, и тут очень важно не делить самолеты на свои и чужие, а относиться ко всем одинаково заинтересованно, с высокой государственной ответственностью. В свою очередь, Министерству обороны необходимо своевременно передать гражданской авиации фонды авиатоплива для заправки на ее аэродромах самолетов Военно-транспортной авиации.

На наш взгляд, все эти проблемы вполне разрешимы. Нужно лишь не останавливаться на достигнутом, а постоянно искать новые пути и средства для дальнейшего продвижения вперед, совершенствовать наше сотрудничество.

Кстати, одним из конкретных проявлений такого поиска стала договоренность между руководством Военно-Воздушных Сил и Министерства гражданской авиации о создании Межведомственного летно-методического совета, направленного на повышение профессионального мастерства летного состава, обобщение передового опыта летной работы и координацию межведомственных работ по обеспечению безопасности полетов.

Создание такого совета продиктовано современным уровнем развития авиационной техники и постоянно растущими масштабами ее использования, при которых любые издержки в методической или иных видах обеспечения полетов обходятся весьма дорого. Со стороны Аэрофлота в совет делегированы начальник Главного управления летной службы министерства М. Терещенко, начальник Ленинградской Академии гражданской авиации Н. Никулин, начальники Кировоградского и Актюбинского высших летных училищ М. Рубец и А. Яковлев, начальник летно-испытательного комплекс ГосНИИ ГА В. Герасимов и другие видные летные специалисты.

Хочется верить, что за первыми шагами в деле объединения наших усилий пойдут новые, которые поднимут сотрудничество военных и гражданских авиаторов на более высокую ступень. Он должно дать весомые социально-экономические плоды. Нужно укреплять и развивать его дальше. Так требуют наши общие интересы. Так и диктует перестройка, охватившая все стороны жизни и развития советского общества, том числе и сферу авиационную.

ЗА ВЫСОКУЮ
БОЕВУЮ ГОТОВНОСТЬ

КОМАНДИРСКИЕ ПОЛЕТЫ



С. СКРЫННИКОВ, спец. корр. журнала «Авиация и космонавтика».
Фото автора.



Надо знать, куда ведем людей, — ответил на мой вопрос о цели предстоящих полетов майор Н. Барабаш. Командир, как опытный альпинист, идет на маршрут первым, образно говоря, ищет, какой камешек будет опорой, а где ждет опасность. А уж за ним — остальные.

Николай Григорьевич имеет право так говорить. Он возглавляет лучшее авиационное звено части, отлично освоил свой Су-24, сроднился с ним, знает его «характер», умеет взять все, что заложено в конструкции, для выполнения любого задания.

Почти все, — улыбаясь, уточняет Николай Григорьевич. — Потому что возможности самолета, как и человека, неисчерпаемы. Мы их просто не всегда знаем. Для того и командирские полеты.

На более подробный разговор у нас нет времени.

Каждая минута на счету. Не зря говорится: «Успех в воздухе куется на земле». Разгоряченные лица, внимательный, оценивающий взгляд, точные, выверенные движения летчиков и штурманов напомнили мне знающих себе цену российских мастеров, способных и царь пушку отлить, и блоху подковать, и Родину защитить.

— А если так? — изображающие два самолета ладони капитана С. Логина подошли «к линии фронта» и, резко сманеврировав, ушли в сторону от цели, чтобы вернуться к ней с другого направления на предельно малых высотах.

— Пожалуй, — согласился подполковник П. Щетник. — И перегрузку — на максимум. Не дать зенитчикам времени прицелиться.

Сегодня — все на максимум. Волю, мастерство, знания... Сегодня командиры уходят в разведку, туда,

где бывать еще не приходилось. Чтобы иметь право сказать: «Делай, как я!». надо безукоризненно отрабатывать упражнения по новому курсу. Предстоят полеты в зону на пилотаж с большими углами крена и тангажа. Значит, возрастает перегрузка. Увеличивается нагрузка не только на летчиков и штурманов, но и на наземных специалистов. Кажется, проверено все, но старший лейтенант О. Терехин, другие техники самолетов еще и еще раз обходят машины, ощупывают, осматривают: нет ли где течи, все ли закончено, закреплено. Хоть и знают, что все, но «семь раз проверь, потом докладывай».

...Первыми выходят в зону офицеры В. Дурасов, Н. Нешкумай и А. Сепливый. Они, используя пилотажные качества бомбардировщика, во время учений не раз своими нестандартными действиями ставили в ту-

ник условного противника. Умеют мгновенно реагировать на быстро изменяющиеся параметры полета и действия противоборствующих самолетов и наземных средств ПВО, уйти от ответного огня противника с помощью высшего пилотажа и нанести точный удар по цели. По праву им присвоена высокая квалификация военных летчиков снайперов.

Уходят в полет другие экипажи. Все больше познано скрытые до поры возможности самолета, отработаны новые маневры, тактические приемы. Еще раз убеждаешься в том, что там, где постоянно улучшают пилотажную подготовку, освоение нового идет эффективно.

Признание возможности боевой машины укрепляет уверенность авиаторов в своих силах, совершенствует морально-психологические качества, дает толчок творчеству. Полное освоение крылатой машины повышает и безопасность полетов, так как экипаж может умело выйти из критической ситуации.

...Вот последний самолет зарулил на стоянку. А полеты продолжают, теперь уже в классе. Командир полка на разборе отметил





отличное выполнение задания майорами Н. Барабашем, В. Шехониным, П. Черкашиным, капитаном С. Логиновым, другими летчиками и штурманами. Отмечена четкая работа группы руководства полетами, в том числе офицера боевого управления старшего лейтенанта С. Тищенко. Отличились многие другие специалисты.

Командиры подтвердили свое право вести людей за собой. Предстоит кропотливая работа по анализу

и обобщению достигнутого, передаче опыта подчиненным. И уже рождаются новые замыслы.

На снимках:

- ◆ Летчи-снайпер подполковник Н. Нешкумай.
- ◆ Майоры Н. Барабаш, П. Черкашин, капитан С. Логинов и майор В. Шехонин намечают порядок взаимодействия.
- ◆ Старший лейтенант О. Терехин готовит самолет к вылету.
- ◆ Военный штурман-снайпер подполковник В. Щетник и военный штурман первого класса капитан Н. Кабанцов анализируют результаты вылета.



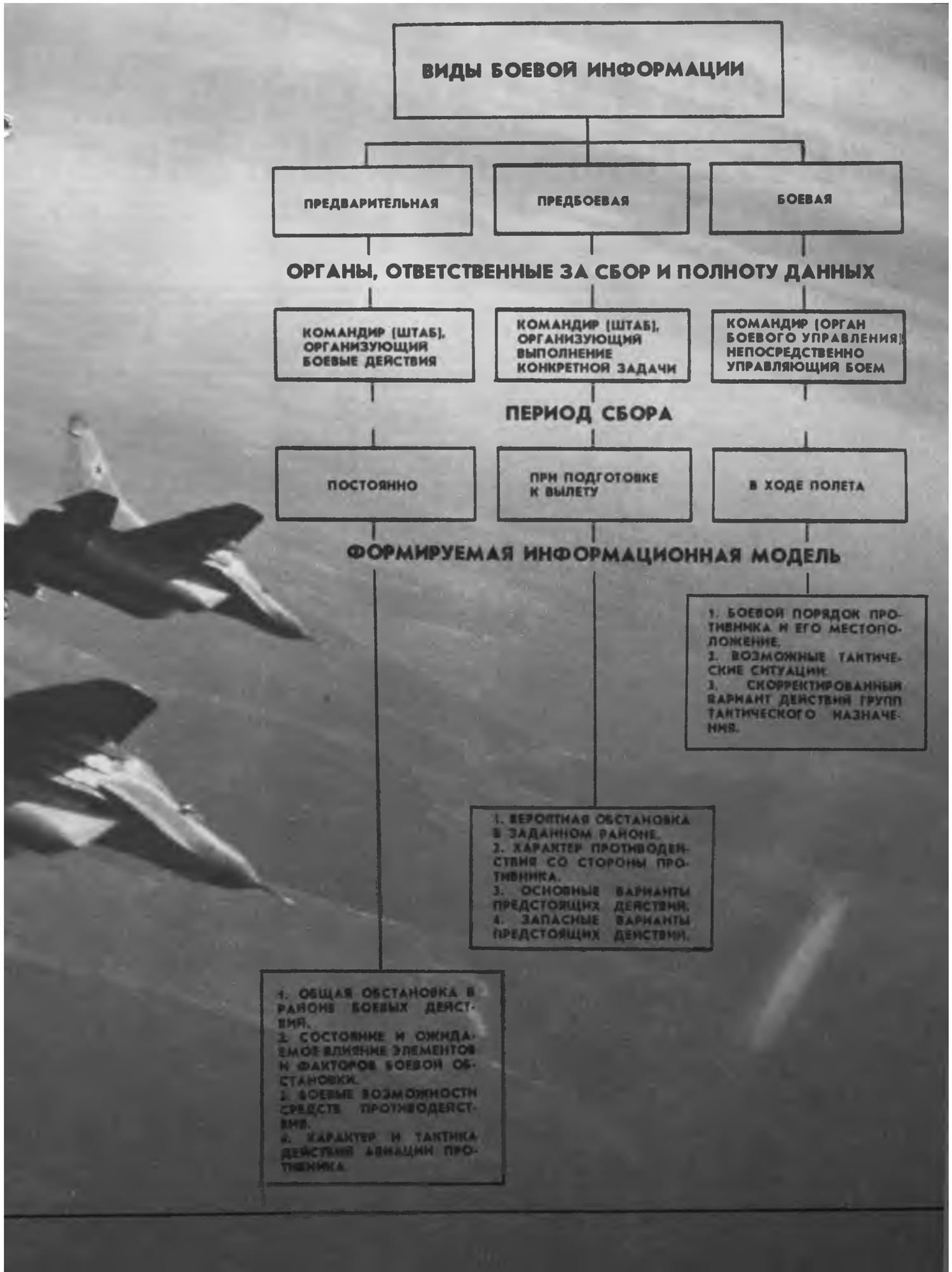
БОЕВАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Эффективность ведения боевых действий во многом определяется наличием самой разнообразной информации. При этом важное значение имеет оптимизация информационного потока, необходимого для четкого и надежного функционирования системы боевого управления. Объем, содержание и детализация данных, представляемых каждым должностным лицом, должны находиться в строгом соответствии с их обязанностями, местом и ролью в общей системе.

Избыток информации, как и ее недостаток, затрудняет оценку обстановки. В этой связи требуется своевременно организовать сбор только тех сведений, которые обеспечивают всесторонний анализ обстановки (ситуации) и принятие обоснованного решения на боевые действия (бой).

Предлагаемая классификация информации — один из возможных вариантов, повод для дискуссии и творческого поиска авиаторов.

Фото С. СКРЫННИКОВА.



СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ И УПРАВЛЕНИЯ «ЭНЕРГИИ»

П. КУЛИШ, кандидат технических наук

Полет такого технически сложного объекта, каким является ракета-носитель «Энергия», не мыслим без точных, быстродействующих и надежных систем контроля и управления. И действительно, при установке на старте ее связывают тысячи электрических и десятки пневматических и гидравлических «нитей» с наземным оборудованием. В непрерывном режиме работает автоматическая система подготовки к пуску (АСУПП), которая координирует работу всех наземных и бортовых систем. Несколько сот датчиков бортовой системы централизованного контроля параметров сверяют температуру и давление в различных точках конструкции ракеты, в отсеках и баках и через наземную аппаратуру поддерживают эти параметры в заданных пределах.

До начала заправки ракеты компонентами жидкого топлива включается в работу система пожаровзрывопреждения (СПВП). Она, несмотря на многочисленные конструктивные решения, позволяющие исключить возможность утечки компонентов топлива, призвана срабатывать в так называемых нештатных ситуациях и обеспечить безопасность от возможного образования в отсеках носителя взрывоопасных смесей. В составе системы имеется несколько десятков высокочувствительных и точных газоанализаторов паров водорода, кислорода, керосина и пожарных извещателей, реагирующих на пламя водорода. Получаемая от них информация обрабатывается и анализируется специализированным цифровым вычислительным комплексом (ЦВК). А появление пожаро-взрывоопасной ситуации подавляется бортовой и наземной аппаратурой СПВП, которая подает в необходимые отсеки газообразный азот, а при необходимости и высокоэффективное гасящее вещество.

Перед заправкой баков ракеты топливом начинает работу система контроля заправки. Специфические особенности компонентов топлива, такие, как, например, сверхнизкие температуры, малый удельный вес, а также высокие требования по точности измерения (ведь они должны выполняться с погрешностью всего в несколько миллиметров при размерах баков до 30 м) потребовали создания для «Энергии» уникальной по своим техническим характеристикам и возможностям системы контроля. Для этого в каждом из баков установлены емкостные дискретные и непрерывные датчики, позволяющие измерять уровень топлива по всей высоте бака. Их показания через наземную аппаратуру поступают в АСУПП и используются затем для управления процессом заправки, в том числе и синхронизации заполнения. Все это позволяет избежать нерасчетной нагрузки на конструкцию ракеты.

После окончания заправки упомянутые системы совместно с наземными обеспечивают вплоть до старта регулирование среднебаковой температуры и уровня переохлажденных компонентов топлива. Нужно сказать, что в процессе всех предпусковых операций параметры ракеты и наземных систем регистрируются и при необходимости отображаются на пультах операторов.

С завершением заправки ракеты топливом в действие вступает бортовой и наземный комплекс автономного управления (КАУ). Такой комплекс способен обеспечить полностью автоматический режим предпусковых проверок всей бортовой аппаратуры ракеты, выполнить предпусковые операции, осуществить запуск двигателей и управление системами и ракетой при автономном полете. Перед пуском ракеты в память вычислительной машины КАУ вводятся оперативные данные полетного задания, которые в незначительной степени уточняют ранее размещенный массив информации на пуск. Например, фактическую температуру топлива, последние данные по метеосло-

виям. После этого начинается непрерывный автоматический режим работы ракеты. По заданной циклограмме включаются различные системы, контролируется выполнение команд КАУ.

При обнаружении неисправности, а ведь контролируется несколько сот операций и состояний, в АСУПП выдается команда автоматического прекращения подготовки (АПП). Выполнение дальнейших операций отменяется, и КАУ приходит в исходное состояние. Однако в зависимости от момента выдачи команды АПП возможно принятие решения и о повторении предпусковых операций, но уже со сдвигом момента пуска по времени. Если же команда АПП сформирована после так называемых «необратимых» операций (отстрела от ракеты наземных электропневмокоммуникаций, выдачи команды на запуск двигателей и т. п.), то уже необходимо восстановить работы. А чтобы обеспечить безопасность их проведения, приходится выполнять еще и слив топлива из баков.

В процессе предпусковых операций на борту ракеты включаются бортовые источники электропитания. Вместе с ними свой контроль начинает система аварийной защиты двигателей. С помощью специальной оптико-электронной системы прицеливания приводятся в стартовое положение гироскопы. Перед запуском двигателей второй ступени включается система дожига выбросов непрореагировавшего водорода.

И вот ракета-носитель «Энергия» отделяется от старта. Прекратили работу системы контроля заправки, централизованного



контроля параметров, прицеливания и дожига выбросов непро-реагировавшего водорода. Однако система пожаровзрыво-предупреждения продолжает контроль состояния газовой среды в отсеках, возможного возгорания паров водорода. И в случае, если возникнет необходимость, то она способна подать в соответствующий отсек газообразный азот.

За безопасностью работы двигателей первой и второй ступеней следит система аварийной защиты. В ее составе — датчики температуры, давления, оборотов турбонасосного агрегата и других критичных параметров двигателей, а также усилительно-преобразующая аппаратура и цифровой вычислительный комплекс, обрабатывающий информацию от датчиков всех восьми двигателей. При отклонении параметров какого-либо двигателя за установленные пределы выдается команда на выключение аварийного двигателя и тем самым исключается возможность его разрушения.

В зависимости от момента включения аварийного двигателя КАУ или продолжает реализацию программы полета, используя энергетику оставшихся двигателей, или автоматически изменяет ее в соответствии с заданием, хранящимся в памяти ЦВК.

Как известно, задачей комплекса автономного управления в полете является стабилизация ракеты-носителя относительно центра масс и управление ее движением по траектории для выведения полезного груза в заданную точку пространства с определенной точностью. Но сложность и уникальность конструкции новой ракеты-носителя, наличие многодвигательной установки, разнообразие полезных грузов, необходимость обеспечения высокой надежности работы потребовали создания совершенно иной системы управления как с точки зрения аппаратуры, так и в части математического обеспечения используемых ЦВК. Понятно, что такая задача могла быть решена только с применением новейших достижений микроэлектроники и вычислительной техники. Например, при полете ракеты только в составе КАУ работает комплекс из пяти вычислительных машин, быстрдействие каждой из которых около одного миллиона операций в секунду.

В отличие от традиционных схем КАУ в полете управляет еще и всем бортовым комплексом. Распределяет между всеми потребителями электроэнергию, получаемую на первой ступени — от батарей, а на второй — от турбогенераторного источника тока, руководит расходом топлива и регулирует работу всех двигателей, управляет автоматикой отделения ступеней ракеты и полезного груза, включает, переключает режимы и выключает все смежные системы.

Уникальность задачи управления «Энергией» можно продемонстрировать, например, числом приводов в исполнительных органах системы первой и второй ступеней. Их — 56. Это — сложные электрогидравлические устройства высокой точности, большой мощности, с цифровым управлением. С их помощью регулируются расходы топлива в двигателях и осуществляется отклонение камер двигателей.

Для контроля и регистрации работы всех систем и агрегатов ракеты в полете, а также параметров среды в отсеках, величины механических нагрузок на конструкцию используют специальную систему измерений. В ее составе — несколько тысяч датчиков и устройств. Получаемая от них информация через радиосистемы передается на наземные измерительные пункты для последующей обработки и анализа.

Таким образом, системы контроля и управления ракеты-носителя «Энергия» — сложнейший автоматический комплекс, в основе которого лежит взаимодействие цифровых вычислительных машин. Два ее запуска подтвердили, что основную задачу по созданию таких комплексов и обеспечению их надежности советские ученые и конструкторы решили. Вместе с тем, учитывая уникальность и стоимость выводимых полезных грузов, необходимость обеспечения максимальной безопасности пилотируемых полетов, главным в последующей работе создателей этих систем остается работа по подтверждению надежности и снижению их веса. Это позволит повысить эффективность использования ракеты-носителя. Ну а то, что уже создано для «Энергии» — устройства, агрегаты, системы, могут найти применение и в других отраслях нашей промышленности.

Вывоз и установка на старте ракетно-космической системы «Энергия»—«Буран».

Фото В. ГОРЬКОВА и С. ЛЕВИНА.

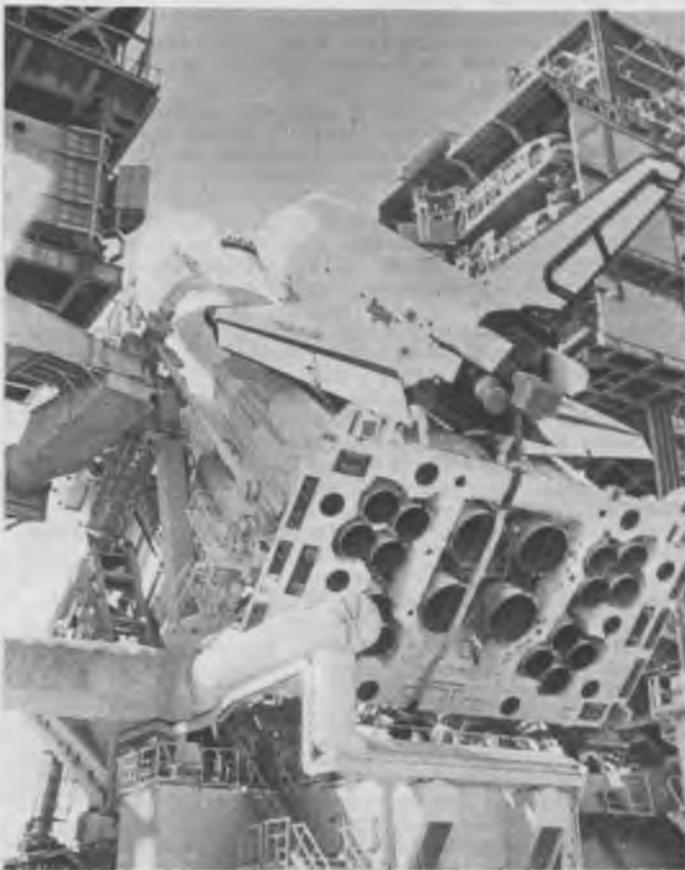




Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА

ПО ДОЛГУ ИНТЕРНАЦИОНАЛИСТА

маршал авиации В. А. Судец оказывал
помощь народу братской Монголии

Полковник О. НАЗАРОВ,
заслуженный работник культуры РСФСР;
полковник в отставке В. СОКОЛОВ

Подготовка авиаторов Монгольской народной армии велась интенсивно. Параллельно готовили и советских летчиков.

Однако многие факты говорили о том, что недолго осталось и тем и другим заниматься мирной учебой. Надвигалось время, когда с оружием в руках им вместе придется бороться с врагами Монголии. Так оно вскоре и случилось.

Летом 1934 года в районе Монгольского Алтая на территорию МНР вторглись крупные банды с территории Синьцзяна. Одновременно вспыхнули организованные заграничной агентурой восстания мусульманского населения Кобдосского и Алтайского аймаков (станци). Кровью аратов были залиты долины Западной Монголии. Сотни тысяч голов скота (баранов и верблюдов) угнали банды за границу.

Против них были направлены военные отряды Монгольской народной армии. Более месяца преодолевали они труднодоступные горы Монгольского Алтая, а затем в течение двух месяцев вели тяжелые бои. Большую помощь им оказали летчики.

К моменту вторжения банд авиационная школа, созданная под руководством В. Судца, уже располагала кадрами боевых летчиков. В район боев были направлены авиационные подразделения. В них входили советские и монгольские авиаторы.

Условия их боевой работы оказались очень сложными. Приходилось вести поиск вражеских конных отрядов в малопроезжих высоких горах, глубоких и узких долинах. Но воспитанники Судца и он сам, руководя боевой работой, успевали передавать приказы командования (при отсутствии другой связи), снабжать войска оружием и боеприпасами, совершать полеты в глубокий тыл врага и принимать непосредственное участие в его уничтожении.

Полеты проходили вдоль реки Чингиль и Ургуну. Делая по два, три вылета в день, экипажи засекали продвижение войск противника. Бандиты двигались на запад небольшими группами на лошадях и верблюдах. Завидя самолеты, они не прятались, а открывали огонь из винтовок. Надо сказать, что стреляли метко, за месяц полетов самолет Судца получил девять пробоин.

Совместные действия конницы, артиллерии и авиации принесли желаемый результат. Отряд продвинулся на запад, а бандиты отступали, бросая юрты, скот, имущество.

К концу 1934 года основные формирования банд были разгромлены. Пришло время выводить войска, а перевалы

занесены снегом. Снова командование монгольской армии обращается к Судцу за помощью.

Летчики указали дороги конникам, а заодно помогли возвратить скот. Со слезами на глазах благодарили их араты.

В этих операциях был разгромлен штаб генерала Ма и еще несколько штабов врага. Много бандитов попало в плен, в числе которых и личный ординарец Ма. Только случайно избежал пленения сам генерал: сбежал, переодевшись в одежду арата.

Наиболее сложные боевые задания, как и прежде, выполнял Шагдыр-Сурен, вылетая по нескольку раз в день. За боевые подвиги он был награжден вторым орденом Красного Знамени МНР.

В 1936 году по договору между правительствами МНР и СССР к восточным границам Монгольской Народной Республики были выдвинуты советские войска из-за непрекращавшихся вооруженных провокаций Квантунской армии. На Судца было возложено командование и авиагруппой советских ВВС. А саму группу советских войск с осени 1937 года возглавил комдив (будущий Маршал Советского Союза) И. Конев. До него войсками командовал комкор Л. Вайнер, бывший комдив легендарной Первой Конной армии.

Тяжелые бои развернулись в марте 1936 года, когда японские самураи совершили несколько вооруженных нападений на МНР из Барги в район озера Буир-Нур и реки Халхин-Гол. Это были войска 1-й гвардейской императорской дивизии из Токио. Они проходили боевую «стажировку» в условиях суровой маньчжурской зимы.

И снова решающей силой по разгрому этой дивизии оказались летчики. Они рассеяли крупный разведывательный отряд японцев. Уничтожив машины, приостановили наступление противника. А затем летчики вывели на японцев отряд 6-й кавалерийской дивизии. Кавалеристы пленили самого командира, его офицеров и солдат.

Однако и это не образумило японцев. Через некоторое время они решили внезапным ударом взять реванш и разгромить монгольскую кавалерию. К югу от озера Буир-Нур неожиданно вторглась крупная группа японских войск: четыреста машин с пехотой, сорок танков и бронемашин. Они хотели отрезать пути для отхода монгольских войск, захватить их в «мешок».

Положение сложилось тяжелое. Танков и бронемашин монгольская дивизия еще не имела, артиллерийский полк дивизии был накануне выдвинут к границе. Только что прошедший снежный ураган не давал возможности быстро маневрировать. И вновь на помощь пришла авиация. События развертывались так.

В дивизию поступили тревожные сведения из Халхин-Сумэ — монастыря, расположенного в Маньчжурии вблизи границы с МНР. По данным разведки, японцы сосредоточили там более трехсот автомашин с пехотой, около двадцати танков и артиллерию.

Вскоре с пограничных застав пришло сообщение о том, что у южного берега Буир-Нура сконцентрирована крупная японская группировка. Пехота, выгрузив из машин тяжелое вооружение, под прикрытием танков и артиллерии продвинулась на три-четыре километра к юго-западу от озера. Как установили позднее, она должна была проложить в глубоком снегу траншею, по которым могли бы продвигаться автомашины, после чего направиться к Тамцак-Булаку и нанести удар по кавалерийской дивизии МНРА.

Судец доложил по телеграфу военному министру и главному военному советнику обстановку и попросил разрешения вылететь на разведку к озеру. Вернувшись, он предложил произвести удар по вражеской группировке авиацией, так как кавалерийский отряд и артиллерийский полк дивизии МНРА, высланные ночью к району вторжения японцев, вязли в снегу, и их передовые подразделения смогли бы занять позиции только к исходу дня. Судец полагал также, что японцы возвратятся на ночлег в Халхин-Сумэ, так как для ночевки в снегу, под открытым небом у них не было палаток, а морозы по ночам стояли крепкие — не менее 30 градусов.

Предложение было принято. Командование строго предупредило, что операцию необходимо провести только на монгольской территории. Задача предстояла сложная и ответственная. Ведь японская группировка находилась на территории МНР всего в двух-трех километрах от границы.

Около одиннадцати часов дня, предварительно уточнив по телеграфу с командиром авиабригады Шагдыр-Суреном и командиром советской эскадрильи Маном порядок выполнения боевой задачи, Судец снова вылетел к озеру. Японцы явно не собирались покидать территорию МНР. Их пехота и танки продолжали расчищать траншею в снегу для прохода автомашин с живой силой, артиллерии. Судец, чтобы обмануть японцев, полетел обратно по направлению к Тамцак-Булаку и только минут через десять развернулся на запад к Матаду.

В назначенное время встретился с нашими эскадрильями и подстроился в голову колонны — ведущим. Две авиаэскадрильи, насчитывавшие около пятидесяти самолетов, возглавляли Шагдыр-Сурен и Ман. К японской группировке подошли внезапно, без сопровождения истребителей, с запада, откуда их не ждали. Первыми с высоты около полутора километра подверглись бомбовому удару автомашины, расположенные на пологой бесснежной площадке. Затем Судец повел обе эскадрильи на штурмовку пехоты, артиллерии и танков, перейдя на бреющий полет.

После первого захода на штурмовку он заметил, как три наших самолета, в том числе машины командира эскадрильи Мана и старшего инструктора летчика Дельнова, снижаясь, стали уходить к югу, на Матад. У них что-то случилось — это было видно по шлейфам водяной и бензиновой пыли. Несколько самолетов, повторив заход на штурмовку, тоже отвернули к югу, направляясь на аэродром.

Пролетев километров пятнадцать, Судец увидел машины, совершившие вынужденную посадку. Погода ухудшилась, пошел мелкий снег. Пришлось вернуться к Дельнову — он приземлился ближе всех к полю боя (до японцев было километров двадцать). Но все обошлось благополучно: подлетая, Судец увидел, как Дельнова и его штурмана уже усадил в заднюю кабину своего самолета командир нашего штурмового отряда Калугин. Боевую задачу выполнили без потерь. Об этом Судец доложил по телеграфу министру и главному советнику после посадки в Тамцак-Булаке.

Вскоре в штаб кавалерийской дивизии и на аэродром в Тамцак-Булак с погранзаставы по телефону доложили о начале отхода японцев за границу, в Баргу.

На рассвете следующего дня Судец снова был в воздухе, над вчерашним полем боя. Посадив самолет у погранзаставы, встретился с монгольскими командирами и узнал, что за ночь, безоблачную и лунную, японцы успели отбуксировать поврежденные нашей авиацией автомашины, танки, вывезти убитых и раненых и отвести войска на территорию Барги.

Во второй половине дня Судец вылетел в Баин-Тумэн. В этот день японские истребители в районе Матада дважды

атаковывали наши подбитые самолеты, буксируемые бронемашинами. Штурманы вели огонь из турельных пулеметов. Атаку истребителей отбивали также две спаренные зенитно-пулеметные установки на бронемашине. При повторном налете японцев получил смертельное ранение монгольский штурман Б. Ульзийбат. Это была единственная потеря в двух мартовских операциях. Б. Ульзийбата похоронили с воинскими почестями в Баин-Тумэне.

Через несколько суток выяснилось, что японцы потеряли около двухсот человек убитыми и столько же ранеными. Половина техники, в основном автомашины, была выведена из строя. Дорого обошлись в 1936 году самураям провокации у Буир-Нура и Халхин-Сумэ!

Указом правительства в апреле 1936 года в МНР учреждено почетное звание — Герой Монгольской Народной Республики. Первым в Монголии оно было присвоено пограничнику Гонгору и летчику полковнику Дэмбрэду. Третьего ордена Красного Знамени МНР удостоился тогда комбриг Шагдыр-Сурен. Позднее и ему было присвоено высокое звание Героя МНР. Летный состав, участвовавший в боях, отмечен орденом Красного Знамени и другими наградами МНР. Большинство летчиков советских ВВС наградили орденами Советского Союза.

До конца правительства командировки В. Судца в Монголии не было значительных сражений с врагами Республики, однако летчикам приходилось решать другие не менее важные задачи.

Без участия авиации не проходил ни один народный праздник (Надом) не только в столице, но и в аймаках. В аймачных центрах авиаторы демонстрировали полеты с показом высшего пилотажа, проводили массовые полеты с пассажирами — местными жителями, одиночные и групповые парашютные прыжки. Первый зятяжной прыжок, вызвавший огромный интерес у монголов, совершил Владимир Александрович Судец.

Монгольские газеты писали тогда по этому поводу: «Русский сразу попал в объятия. Со всех концов гигантского поля к месту приземления бежали тысячи людей. Наши летчики старались сдержать толпу, но это оказалось невозможным. Русского буквально «защупали» со всех сторон.

— Бурхан! Бурхан! — кричала толпа.

Пришлось объявить по репродуктору, что прыгал с самолета не бог, а советский командир Судец, который обучает монгольских летчиков такому же искусству...»

В тот день пилоты демонстрировали технику пилотирования в составе групп, групповые прыжки с парашютом, боевые действия авиации, бомбежку, стрельбу с воздуха по специальным целям. Многие ламы поднимались в воздух на самолетах. Все это вызывало восторг зрителей. Руководители духовенства со своими масками остались в забытьи. К ним на праздник пришло очень мало людей, главным образом иностранцы, интересовавшиеся национальным фольклором. Множество лам из монастырей предпочло быть на народном празднике.

Было у Владимира Александровича и еще одно необычное событие.

— Посмотрите, Владимир Александрович, что это нам прислали? — помощник командира авиабригады майор Лувсан с удивлением показывал на ящики, из которых солдаты вынимали и раскладывали на траве тракторный плуг и различные прицепные орудия. Ящики только что прибыли от командующего войсками Забайкалья. — Для чего это? — продолжал спрашивать Лувсан. — Может быть, вы знаете?

Да, Судец знал, для чего прислана эта сельскохозяйственная техника. Еще в 1933 году сюда по его просьбе доставили колесный трактор для буксировки самолетов. Этот первый трактор в Монголии у многих курсантов и жителей вызвал удивление. Но к нему скоро привыкли.

Вскоре у Судца зародилась мысль использовать эту отличную машину на подсобных хозяйствах авиабригады. Он написал командующему Забайкальским военным округом, что хорошо бы здесь, в Монголии, попробовать выращивать свой картофель. Нельзя же питаться одним мясом! И сено косить для лошадей, и овес сеять было гораздо выгоднее и сподручнее делать с помощью трактора. Если пришлют нам тракторный плуг, сеялку и косилку, то дело пойдет.

И вот просьбу удовлетворили. Техника прибыла.

Судца несколько не смущало то обстоятельство, что никто из монголов еще не умел с ней обращаться. Он-то с детства хорошо знал все сельскохозяйственные работы и был убежден, что монгольские летчики, овладевшие бое-

выми машинами, запросто справятся с плугом и косилкой. Судец прокладывал первую борозду, а за ним группой шли люди. Плуг легко поднимал целину, и они, идя следом, брали в ладони распаханную землю, растирали ее пальцами, нюхали и снова наклонялись, чтобы захватить от свежего пласта.

Первыми пахарями из монголов стали майор Лувсан, командир Очир и Шагдыр-Сурен. Трактор вели они не с меньшей гордостью, чем водили свои самолеты. И сеяли — трепетно, а когда пришло время, первыми косили и собирали урожай.

В следующем году механизация сельскохозяйственных работ в подсобных хозяйствах стала нормой. Выращивали картофель для обеспечения солдат и командного состава бригады, сеяли овес и косили сено для лошадей. Теперь уже никого не удивляли трактор, плуг и косилка. Более того, люди недоумевали — как можно было хозяйничать без этих машин?

Авиабригада стала пионером в использовании тракторов в сельском хозяйстве Монголии.

Все советские люди, находившиеся в Монголии, гордились своей благородной миссией — во всем помогать братскому монгольскому народу по заданию ЦК нашей партии и правительства. Так практически осуществлялись в жизни ленинские принципы интернационализма.

В сороковые годы Страна Советов помогла Монгольской Народной Республике создать свои военно-воздушные силы. Когда началась Великая Отечественная война, сессия Малого Хурала МНР приняла решение о строительстве авиаэскадрильи «Монгольский арат» для передачи ее советским Военно-Воздушным Силам.

22 июня 1943 года маршал Чойбалсан в телеграмме Советскому правительству, передавая наказ монгольских трудящихся, сказал: «... пусть отважные соколы доблестной Красной Армии на этих боевых самолетах так же, как экипажи нашей танковой бригады «Революционная Монголия», героически борющиеся с фашистскими бандами, уничтожат живую силу и технику противника».

Самолеты попали в умелые руки гвардейцев, которыми командовал опытный летчик Герой Советского Союза гвардии майор А. Соболев.

Полк, в который входила монгольская эскадрилья, сражался храбро. В воздушных боях летчики этой части сбили двести семь вражеских самолетов. В полку выросли пять Героев Советского Союза.

После возвращения из Монголии В. Судец поступил в Военную академию имени М. В. Фрунзе. Он был одним из немногих слушателей, которые уже приобрели боевой опыт. Это в определенной степени обязывало его не только учиться самому, но делиться с другими слушателями своими мыслями о пережитом, о тактике действий истребителей и бомбардировщиков на поле боя, о взаимодействии авиации с наземными войсками. Особенно этот опыт был необходим тем, кто в 1938 году вновь отправлялся в Монголию в связи с событиями на реке Халхин-Гол.

Владимир Александрович рвался поехать вместе с ними. Он написал рапорт, в котором высказывал свое желание помочь монгольскому народу отразить новый натиск японских милитаристов. Но согласия не получил, вместо этого Судца назначили командиром отдельной истребительной авиаэскадрильи. Но его воспитанники, демонстрируя высокое мастерство, активно участвовали в разгроме японских милитаристов.

Четырехлетнее пребывание Владимира Александровича в Монголии явилось для него огромной жизненной школой, давшей первый боевой опыт и глубокое познание отношений между людьми не только в своем боевом коллективе, но и с друзьями братской страны в мирной и боевой обстановке. Именно это обстоятельство побудило В. Судца на вопрос журналиста К. Кудрова: «Какой этап своей жизни вы считаете наиболее трудным?» — ответить: «Конечно, одним из наиболее трудных этапов в моей жизни, как военного человека, коммуниста, была Великая Отечественная война нашего народа против гитлеровской Германии. Но уж так устроен человек, что события молодости, имевшие большое значение в его жизни, никогда не забываются, они нередко высвечиваются сквозь призму пройденного и пережитого и приобретают особое звучание. Вы спрашиваете меня сегодня о Монголии, в которой мы с вами работали в одно время, и о ее народе. Монголию, ее замечательных трудолюбивых людей, ее землю, суровую и величественную красоту природы, ее голубое солнечное небо, Монголию — братскую нам страну, где я провел несколько лет на боевой службе в молодые годы, я люблю и память о ней храню в своем сердце, как первую любовь».



НАДЕЖНОСТЬ РАСЧЕТНАЯ И РЕАЛЬНАЯ

**Подполковник В. ПАНАСЮК,
заместитель командира полка по ИАС**

Личный состав, получая новую для него авиационную технику, задумывается: какая она, каковы характеристики ее надежности, что нужно сделать для того, чтобы повысить их? С подобным пришлось столкнуться и нам. На начальном этапе главное, конечно, было в пунктуальном следовании требованиям руководящих документов, полном и качественном выполнении планово-предупредительных мероприятий.

Однако с накоплением опыта эксплуатации возникли новые проблемы. Так, на основе расчетов промышленность настаивает на запроектированных и заложённых при изготовлении характеристиках надежности. Но есть еще условия эксплуатации (у нас, например, Дальневосточный регион), уровень инженерно-авиационного обеспечения, наконец, неоднородность характеристик качества, которые нельзя не учитывать. Поэтому перед специалистами ИАС неизбежно возникает вопрос: «Каким должно быть решение проблемы надежности?» Использовать общепринятые методы или искать свои пути, то есть обеспечивать надежность вообще или надежность конкретных летательных аппаратов?

В самом подходе к решению этого вопроса заложено противоречие. Специалисты инженерно-авиационной службы в основном занимаются поддержанием заданного уровня надежности конкретных летательных аппаратов (ЛА). Анализ надежности производится с учетом их типов по обобщенным методикам, зачастую мало применимым в тех или иных условиях. Не принося высокой эффективности, они увеличивают общие трудозатраты на авиационной технике, так как являются дополнением к регламентам эксплуатации.

Трудозатраты по обеспечению заданной надежности при принятой сегодня планово-предупредительной системе ремонта растут постоянно, особенно на летательных аппаратах второго и третьего поколений, имеющих низкую технологичность и контролепригодность. Первая причина, как уже указывалось, в обобщении характеристик надежности. Возможно, это удобно и имеет смысл использовать в больших масштабах, однако в части это ведет к перегрузке инженерно-авиационной службы массой малоэффективных мероприятий, методики оценки которых, кстати, тоже нет.

В то же время опыт эксплуатации однозначно свидетельствует, что даже среди однотипных нет абсолютно одинаковых в плане надежности летательных аппаратов. Один работает безотказно долгие годы, на другом не успевают менять блоки оборудования. У самолета тоже бывают свои застарелые «болезни», которые не удается «вылечить» порой ни в период гарантийного обслуживания, ни при ремонте. Они уходят вглубь, сигнализируя о себе только периодическими отказами.

Мешает делу и легковесность подхода к оценке и анализу надежности, которая приводит к деформации и искажению достоверных материалов, к стремлению получить «то, что нужно», а не «то, что есть на самом деле». Необходимость и степень вмешательства авиационных специалистов в работу техники в процессе эксплуатации — вопрос особый. Вмешательство должно быть избирательным и сведено к минимуму. Ведь условия выполнения работ, оснащенность рабочих мест и квалификация

инженерно-технического состава в частях значительно уступают оснащенности и квалификации кадровых рабочих при серийном производстве и даже при ремонте в АРП. И чем чаще производятся такие работы, тем быстрее снижается надежность авиационной техники.

Каков же путь решения проблемы надежности ЛА в части? Он очевиден. Необходимы строгий учет особенностей конкретного летательного аппарата и смещение плано-предупредительных профилактических работ в сторону контрольно-проверочных с максимальным исключением демонтажно-монтажных операций. Для этого не лишена, на наш взгляд, целесообразности предлагаемая методика коррекции регламента технической эксплуатации на основе реального анализа надежности непосредственно в авиачастях. Основным источником информации при этом являются статистические данные по эксплуатации однотипных учебно-боевых ЛА, которые, исполняя роль «лидеров», могут дать возможность прогнозирования поведения всего парка авиационной техники в конкретных условиях при существующем уровне инженерно-авиационного обеспечения.

В чем суть новой методики? Принятые статистические методы исследования надежности авиационной техники сложны для использования в авиационных частях. Они имеют громоздкий математический аппарат, требуют наличия больших статистических массивов информации для получения достоверных результатов, специальной подготовки исполнителей. Их трудно «привязать» к конкретному парку боевых машин, а самое главное, они не предполагают избирательности вмешательства специалистов в работу техники.

Предлагаемый графоаналитический анализ надежности авиационной техники апробирован в нашей части. Он позволяет четко дифференцировать парк авиационной техники и на основе этого изменить структуру трудозатрат на обеспечение надежности.

При проведении анализа из всей суммы сведений о надежности авиационной техники используется только информация об отказах, выявленных при выполнении оперативных видов подготовок (предполетной, к повторному полету и послеполетной), так как именно они определяют уровень надежности конкретных самолетов при принятой системе эксплуатации, состоянии парка, уровнях подготовки специалистов ИАС и организации инженерно-авиационного обеспечения.

Учет информации ведется посамолетно в специальном журнале, куда заносятся только отказы по причинам, не связанным с ошибочными действиями личного состава, так как их трудно прогнозировать из-за множества возмущающих факторов. Кроме того, они незначительны по своему удельному весу и подлежат специальному изучению и прогнозированию.

При этом парк авиационной техники рассматривается в одинаковых условиях, то есть наработка и количество отказов берутся за определенный период эксплуатации (чаще всего за год) и с момента начала эксплуатации или после последнего ремонта.

После этого в координатах наработка — количество отказов определяется место каждого летательного аппарата и проводится линия средней надежности, угол наклона которой определяется так:

$$\frac{\sum_{i=1}^n T_i}{\sum_{i=1}^n N_i}, \text{ где}$$

T — наработка в часах за исследуемый период i -го летательного аппарата;

N — количество отказов, происшедших на i -м летательном аппарате за исследуемый период;

n — количество исследуемых летательных аппаратов конкретного парка авиационной техники.

Теперь уже очевидно, что в исследуемом парке авиационной техники ЛА, расположенные ниже линии средней надежности, требуют большего объема профилактических работ и наоборот.

Следовательно, проведенная дифференциация позволяет управлять процессом повышения качественных параметров конкретного парка путем смещения ЛА в сторону линии средней надежности, а значит, и увеличения наклона самой линии.

На втором этапе анализа планируются организационно-технические мероприятия по повышению надежности конкретных ЛА на основе индивидуальной статистики по следующим направлениям: учет и обобщение положительного опыта работы отдельных специалистов; конкретизация вмешательства авиационных специалистов в работу агрегатов и систем путем изменения объема выполняемых профилактических работ; периодическая оценка эффективности вмешательства авиационных специалистов по изменению положения конкретных ЛА относительно линии средней надежности; регулирование выработки ресурса ЛА в процессе повышения их надежности; определение тенденции в изменении надежности ЛА по годам эксплуатации; избирательность в использовании ЛА для выполнения различных по степени сложности и ответственности полетных заданий в зависимости от их технического состояния.

Использование простой и эффективной методики, реализация указанных направлений в каждом конкретном случае будут иметь свои особенности и потребуют самой детальной проработки, так как только при таком условии возможно снижение трудозатрат и поддержание уровня надежности, заложенного при изготовлении летательных аппаратов или при их ремонте.

КОММЕНТАРИЙ СПЕЦИАЛИСТА

Статья подполковника В. Панасюка затрагивает очень важную и актуальную проблему совершенствования системы технической эксплуатации летательных аппаратов. В предложенной методике корректировки регламента на основе реального анализа надежности непосредственно в авиационной части содержится определенный элемент новизны. Вместе с тем нетрудно заметить, что она близка к перспективной системе эксплуатации по уровню надежности. Однако в отличие от нее несколько упрощенно рассматривает ряд задач, в частности оценку (с точки зрения математической статистики) показателей надежности одиночного самолета. На основании анализа такого малого объема данных, без строгого сравнения исследуемых оценок нельзя сделать достоверный вывод о необходимости проведения профилактических работ, что может привести в итоге к снижению уровня надежности ЛА.

При создании новых образцов авиационной техники генеральный разработчик определяет показатели надежности входящих в него систем и комплектующих изделий. Для этапов создания, производства и эксплуатации летательных аппаратов разрабатывается «Комплексная программа обеспечения надежности» в соответствии с требованиями «Положения о комплексной программе... и действующих ГОСТов. Аналогичные программы создаются для систем и комплектующих изделий.

Такой порядок обусловлен особенностями их конструкции, степенью совершенства технологии изготовления и особенно надежностью элементной базы. Последняя, как известно, дает до 70 процентов отказов.

Принятая система полностью себя оправдала, так как обеспечивает высококвалифицированный анализ причин выявленных неисправностей, что в условиях части зачастую провести не представляется возможным, так как ввод в строй неисправных самолетов производится методом регулировки или поагрегатной замены. Штатная контрольно-проверочная аппаратура в части не может в достаточной мере обеспечить поиск отказавшего элемента.

Предлагаемая автором статьи система посамолетной оценки надежности не может быть применена для самолетов, прибывших в часть с предприятий-изготовителей и реморганов. Создание перечня объектов профилактики для конкретного самолета (группы самолетов) потребует статистических данных за несколько сотен часов полета. Разработка перечня профилактических работ на каждый самолет и технологических карт к нему потребует более высокого уровня профессиональной подготовки руководящего инженерно-технического состава (на уровне разработчиков систем), что, видимо, нереально. Данная методика усложняет организацию работ на авиационной технике, так как вместо типовых технологических карт, разработанных на серийных заводах с участием научно-исследовательских учреждений МО, исполнители должны работать на каждом самолете по индивидуальным технологиям.

Наиболее предпочтительно выглядит система технической эксплуатации по состоянию, когда решения о назначении сроков выполнения и объемов контроля состояния и профилактических работ, о направлении в ремонт и его объеме, снятии с эксплуатации принимаются в зависимости от фактического состояния по каждому изделию на основе комплексного анализа параметров, «снятых» с помощью бортовых и наземных средств объективного контроля. Схематично такую систему можно представить так: оценка технического состояния, прогнозирование, управление техническим состоянием (профилактические работы, введение упрещающих допусков). Методика, применяемая в данной части, может иметь вспомогательное значение. Ценно, что авиаторы ищут новые подходы к проблеме повышения надежности. В настоящее время в ряде частей проводится подконтрольная эксплуатация по техническому состоянию некоторых бортовых систем, что позволяет также рассчитывать на благоприятную перспективу.

Полковник В. ЖИДОНИС,
кандидат технических наук.

ДИАЛЕКТИКА ПЕРЕМЕН

Революционным духом перестройки пронизана сегодня вся деятельность воинов-автомобилистов ВВС. Напряженный ритм летней боевой учебы требует от каждого полной самоотдачи, мобильности, эффективности работы в духе требований, установок и решений XXVII съезда КПСС, XIX Всесоюзной партийной конференции, последующих пленумов ЦК КПСС.

О проблемах активизации человеческого фактора, повышения ответственности специалистов, их профессиональной компетентности, утверждения социальной справедливости, совершенствования стиля и методов руководства, формирования у командиров близости к подчиненным шла речь на научно-практической конференции «О сокращении дорожно-транспортных происшествий в частях ВВС». В ее работе приняли участие представители Главного автомобильного управления Министерства обороны СССР, Госавтоинспекции Советского Союза, Главной военной прокуратуры, военного совета ВВС, руководящего состава главного штаба, Политического управления ВВС, командующие, первые заместители командующих авиаобъединениями — председатели комиссий по безопасности движения, командиры соединений, частей, заместители начальников политических отделов, начальники автомобильной и электрогазовой служб объединений, соединений, частей, командиры автотехнических рот, их заместители по политчасти, технической части, командиры взводов, начальники контрольно-технических пунктов и лучшие водители частей ВВС.

На вопросы нашего специального корреспондента подполковника В. Долгишева отвечает участник конференции начальник автомобильной и электрогазовой службы ВВС генерал-майор авиации Ю. Коляскин.

— Юрий Иванович, чем вызвана необходимость такого предельного собрания?

— Как отметил во вступительном слове главнокомандующий ВВС, в Военно-Воздушных Силах в последние два года не произошло коренного снижения происшествий и преступлений, совершаемых на служебном и личном автомобильном транспорте. При подготовке к рейсу, ремонте, погрузочно-разгрузочных работах и эксплуатации автотехники гибнут и получают увечья военнослужащие и другие лица. И это, несмотря на возросший спрос ко всем должностным лицам, большую предупредительную работу, проведение профилактических мероприятий, в том числе конкурса по безопасности движения. В чем тут дело? Видимо, не срабатывает еще принцип системного подхода к данной проблеме. Командиры, штабы, политорганы недостаточно эффективно проводят в жизнь требования руководящих документов. Многие руководители авиаобъединений, соединений и частей почему-то считают, что предупреждением аварийности должны заниматься только автомобилисты. Это, конечно, не способствует выработке и проведению в практику правильной стратегической линии по выполнению соответствующих постановлений партии, требований приказов Министра обороны СССР в вопросах укрепления воинской дисциплины и борьбы с дорожно-транспортными происшествиями. Главное, заключил главноком, перейти от количественных подходов в решении данной проблемы к качественным параметрам, в первую очередь к активизации человеческого фактора. Ведь в нем, как в фокусе, концентрируются все главные и решающие направления воспитания, профессиональной подготовленности воинов-автомобилистов, улучшения условий их работы, быта, отдыха, повышения уровня сознания, дисциплинированности, политико-морального состояния.

Как на практике реализовать все эти положения, более весомым сделать вклад всех категорий военнослужащих в снижение дорожно-транспортных происшествий в ВВС — об этом и шел разговор на конференции.

— «Необъявленная война на дорогах» продолжается. Лишь в прошлом году в нашей стране совершено 273 268 дорожно-транспортных происшествий, при которых погибло 47 197 человек и 297 605 получили ранения. Число погибших на 10 тысяч транспортных средств у нас в несколько раз выше, чем в странах с более высоким уровнем автомобилизации — США, Великобритания, ФРГ, ЧССР, ГДР. Материальный ущерб от ДТП исчисляется миллиардами рублей... Как решаются проблемы безопасности движения в ВВС, каковы у нас соответствующие показатели?

— Вся жизнь и деятельность воинов-автомобилистов направлены на выполнение своего главного предназначения — обеспечение выполнения боевых и мобилизационных задач, поставленных перед частями и подразделениями Военно-Воздушных Сил. При этом командование, политорганы, штабы, офицеры автомобильной и электрогазовой служб проводят большую работу по предупреждению ДТП, которая позволила приостановить их рост на служебном транспорте в частях ВВС по сравнению с предыдущим годом. Надо отметить, что подавляющее большинство (примерно 98 процентов) авиационных коллективов правильно строят свою работу, постоянно поддерживая на должном уровне боеготовность авиационных частей, в течение длительного времени не имеют ДТП. Можно назвать целые объединения, где полностью изжиты эти негативные моменты.

Но в целом задача коренного снижения аварийности в ВВС еще не решена. В 1988 году в авиачастях совершен ряд ДТП, повлекших за собой гибель и ранения людей. Особенно неблагоприятно обстоят дела с аварийностью в СГВ, ДВО, ПрикВО, ЗГВ, ЗабВО. В ВВС пяти этих округов совершено более 50 процентов автопроисшествий. К сожалению, несколько возросла их тяжесть. Коэффициент тяжести происшествий (количество погибших на одну катастрофу) составил 1,15 против 1,12 в минувшем году. Не прекращаются случаи ДТП и в этом году. Особую озабоченность вызывает то, что причины, порождающие их, остаются прежними.

— Не могли бы вы сделать более подробный анализ дорожно-транспортных происшествий, совершенных в частях ВВС?

— Исследования показывают, что 40 процентов происшествий совершены без выезда на дороги общего пользования, то есть на аэродромах, в автомобильных парках, гарнизонах. Именно там, где должен обеспечиваться жесткий контроль должностных лиц частей, гарнизонов и ВАИ за работой военных водителей. По видам происшествий подразделяются следующим образом: самое распространенное — наезд на пешехода (46 процентов). Причем все случаи совершены в результате нарушения правил обгона и маневрирования, в том числе и наезды на транспортные средства, препятствия (21 процент от общего числа происшествий). 25 процентов ДТП пришлось на столкновения и 8 процентов — на опрокидывание транспортных средств.

Нужно подчеркнуть, что наибольшее количество автомобильных происшествий происходит при смене водителей и допуске их к самостоятельной работе. Свыше 60 процентов несчастий, связанных с автотехникой, случается на восьмом-девятом часу работы из-за усталости и потери чувства осторожности вследствие систематической переработки.

Немалое количество тяжелых происшествий происходит в период с 18 до 21 часа, когда после окончания полетов машины возвращаются в парк. Дежурный по АТО в это время свои полномочия сложил, дежурный по парку тоже спокоен — техника находится на выезде, а водители между тем предоставлены сами себе. Эта сложившаяся порочная система бесконтрольности укоренилась так прочно, что соответствующие должностные лица объединений, соединений и частей воспринимают ее как должную, что создает, по нашему мнению, питательную среду для различных нарушений.

Анализируя причины совершения ДТП, следует отметить, что подавляющая их часть (свыше 60 процентов) связана с недисциплинированностью водителей и старших машин, которая проявлялась, как правило, в нарушении требований Правил дорожного движения — превышение скорости в опасных условиях, выезд на полосу встречного движения при обгоне, несоблюдение очередности проезда перекрестков. Сюда же относятся и нарушение мер безопасности, управление машиной в нетрезвом состоянии, нарушение правил проезда железнодорожных переездов, передача руля, отстранение (необоснованное) водителя от управления автомобилем. Относительно небольшое количество ДТП по причинам недостаточной обученности (около 20 процентов) и по прочим причинам (9 процентов)

однозначно свидетельствует о том, что основные усилия нужно сосредоточить на устранении первой группы причин. Практика показывает, в частях, где отсутствует индивидуальная воспитательная работа с водителями, плохо организована внутренняя служба в автопарках, низка требовательность командиров, наиболее вероятны тяжелые катастрофы и аварии автомобильной техники.

Так, в одной из частей Качинского ВВАУЛ, пользуясь бесконтрольностью, рядовой Р. Вагабов в сговоре с дежурным по парку младшим сержантом Г. Маггарамовым совершил угон грузового автомобиля для поездки в соседнюю станицу. На обратном пути рядовой Р. Вагабов не пропустил движущийся по главной дороге автомобиль «Москвич» и столкнулся с ним. В результате происшествия два человека погибли и три получили ранения. Расследование данного случая показало, что самовольные выезды здесь совершались и раньше. Однако при неоднократных проверках не принимали действенных мер по наведению уставного порядка в парке и подразделении. Конечно, виновные были строго наказаны, но ведь погибших не вернешь.

— Юрий Иванович, в вашем выступлении на конференции прозвучала мысль о том, что нам, в общем-то, надо решить две проблемы — обучить и воспитать водителя. Но за этим скрываются немалые материальные и трудовые ресурсы, а главное — большая совместная работа всех должностных лиц по этому вопросу, а не только личного состава автомобильной и электрогазовой службы ВВС.

— Действительно, здесь у нас еще большие резервы. Скажем, определенное количество случаев, связанных с гибелью и ранениями людей, совершается на аэродромах и в парках при движении машин задним ходом, буксировке, постановке их на места стоянок. При расследовании выясняется, что водители не знают элементарных мер безопасности, а это значит, что их командиры не выполняют требований статьи 57 Устава внутренней службы Вооруженных Сил СССР, которая гласит: «Командир (начальник) обязан устанавливать необходимые меры безопасности при работе с вооружением, боевой и другой техникой и приборами, при совершении марша, проведении учений... своевременно доводить эти меры до подчиненных и требовать строгого их выполнения». К сожалению, порой отдельные командиры объединения, соединений, частей не всегда руководствуются также требованиями Министра обороны СССР: «Считать предупреждение происшествий на автомобильном и железнодорожном транспорте одной из важнейших составных частей работы командиров (начальников), штабов и политарганов по укреплению воинской дисциплины».

Недостаточно внимания уделяется до сих пор совершенствованию организации эксплуатации автотранспорта и специальной наземной техники. По-прежнему продолжается неправильное планирование, когда не учитываются нужды авиационно-технических частей, не предоставляется время для технического обслуживания средств, обучения и воспитания водителей. Зачастую для обеспечения работы авиационных частей необоснованно истребуется их завышенное количество. В результате расходуется ресурс средств, затруднено поддержание их в исправном состоянии, а личный состав работает со значительными перегрузками. Продолжительность рабочего дня у некоторых водителей при обеспечении полетов — до 20 часов, а отдых нередко сокращается до 4 часов. Систематическое недосыпание ведет к переутомлению водителей. Это, конечно, недопустимо. А ведь на этот счет есть руководящие документы, в которых установлены нормы расхода моторесурсов и машино-часов за год и на один час налета летательных аппаратов. В настоящее время намечается более строгий подход к решению этой проблемы.

Как видим, в вопросах эксплуатации, организации использования автомобильной и специальной техники большое значение имеет деятельность инженерно-авиационной службы, командиров авиационных частей, их штабов, начальников авиагарнизонов, политарганов. Они устанавливают порядок истребования техники, ее использования, порядок движения, пропускного режима, организации работы ВАИ авиагарнизонов. Их деятельность — это большой рычаг предупреждения ДТП, предпосылка к ним и летным происшествиям.

— И все же главным действующим лицом в ДТП является водитель. Здесь, и об этом говорилось на конференции, немало проблем.

— Воспитание водителя — главное звено, обеспечивающее безопасность движения. Однако непрерывный процесс обеспечения полетов, выполнение других работ в целом по 16—18 часов в сутки зачастую не позволяют организовать эту работу на том уровне, который бы позволял поддерживать высокую воинскую дисциплину и порядок.

Корень зла — в отсутствии в технических подразделениях твердого уставного распорядка дня, утренних осмотров, физзарядок, тренажей, построения на прием пищи. Все это отрицательно влияет на восприятие водителями требований уставов, наставлений, невольно причает к возможности их нарушений. Труд водителя очень тяжел, он требует кроме физических усилий значительного нервного напряжения: управляя машиной, ему приходится непрерывно осмысливать обстановку, оценивать ее и принимать безошибочные решения. Статистика и анализ происшествий, о чем мы уже говорили, показывают, что многие из них вызваны изменением работоспособности водителя. Утомление притупляет его внимание и замедляет способность быстро реагировать на все, что происходит вокруг. К этому приводит неорганизованный рабочий день, большая физическая нагрузка, недосыпание, работа в ночное время. Здесь на первый план выдвигается задача — упорядочение рабочего дня водителей, выполнение требований по этому вопросу директивы главнокомандующего ВВС.

— Какие практические шаги предпринимаются в этом направлении!

— Один из главных вопросов — это создание нормальных условий для работы водителей, не менее восьми часов отдыха и необходимые бытовые условия.

Можно это сделать? Да, можно. Пример этого — бытовой комплекс Н-ской авиационно-технической базы. Автопарк базы признан одним из лучших в Военно-Воздушных Силах и Министерстве обороны СССР. Этот парк появился не сам по себе, его создавали водители, командиры всех степеней взводов, рот, базы, командование дивизии. Это наглядный пример того, чего могут достичь в войсках при ответственном отношении к выполнению требований приказов, директив, уставов и других документов, регламентирующих деятельность войск. Не случайно, что на этой базе на протяжении длительного времени нет дорожно-транспортных происшествий. Здесь командир дивизии вместе с политическим отделом, штабом, руководством базы решает вопросы предупреждения ДТП, предпосылки к ним, требует этого же от всех категорий личного состава, а не надеется только на автомобильную и электрогазовую службу. Этот пример достоин подражания, он отвечает современным требованиям. В настоящее время свыше 30 процентов автопарков имеют бытовые комплексы, и работа в этом направлении продолжается.

Мы ищем новые подходы, методы и формы организации деятельности воинов-автомобилистов. С этой целью в частях ВВС был проведен эксперимент, результатом которого является переход обата на двухротный состав. Появилась возможность обеспечивать посменные полеты поочередно разными ротами технического обеспечения. При этом на каждую летную смену назначается новый дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов. Это позволит значительно сократить (до 10—11 часов) время пребывания водителей на аэродроме и на этой основе упорядочить их рабочий день, быт и отдых, создать нормальные условия для глубокого изучения техники, организации процесса воспитания. При этом увеличивается количество офицеров-воспитателей в ротном звене, снижается количество техники, закрепленной за командирами подразделений, что способствует улучшению организации безаварийной эксплуатации автотранспорта.

Большое значение для сокращения времени работы водителей имеет строительство на аэродромах централизованных систем энергоснабжения, зарядки воздухом. Немалые надежды мы связываем с сокращением количества автопарков в гарнизонах и ликвидации мелких парков, которые, как правило, приносят наибольшее количество происшествий с автомобильным транспортом. Дело в том, что в них труднее организовать внутреннюю службу в соответствии с руководящими документами, техническое обслуживание и регламентные работы, контроль состояния техники.

Необходимо тщательнейшим образом проанализировать возможность по укрупнению парков и последовательно добиваться выполнения этого решения конференции.

Консолидация усилий всех категорий личного состава ВВС, выработка совместной стратегии действий, настрой на коренные перемены по предупреждению ДТП при обеспечении полетов, а также на личном автотранспорте несомненно будут способствовать дальнейшему повышению качества воспитания и обучения воинов-автомобилистов, механиков-водителей сложной автомобильной и специальной техники, ее безаварийной эксплуатации и гарантированного обеспечения функционирования современных авиационных комплексов, высокой боеготовности частей и подразделений Военно-Воздушных Сил.



Проверено в небе

В. АГЕЕВ,
инженер-испытатель

Предстоял полет на пассажирском самолете Як-40. Летчик-испытатель первого класса Николай Александрович Замятин после запуска двигателей дал команду второму летчику расстопорить элероны. Тот включил соответствующий тумблер и, когда загорелась зеленая лампочка, сигнализирующая, что элероны расстопорены, сразу же выключил.

Самолет, вырвавшись на ВПП, начал стремительный разбег. Но едва крылатая машина оторвалась от бетонки, как стала крениться влево. Замятин попытался парировать крен, однако не получилось. Летчик понял: заклинило элероны, одному с управлением не справиться.

— Гена, крути штурвал! — крикнул правому летчику, а сам педалями уже подбирал такой режим, чтобы самолет летел в более или менее координированном развороте. Крен тем временем становился все больше и больше.

«Если не удастся выправить, ударюсь крылом о землю. От удара самолет выровняется и сядет нормально», — прикинул вариант Н. Замятин.

Дал команду убрать обороты двигателей. Второй летчик начал выполнять ее и, наконец, в спешке одновременно убрал секторы газа. Замятин определил: крен чуть уменьшился. Этого было достаточно, чтобы благополучно приземлиться. После посадки выяснилось, что тумблер расстопорения элеронов после загорания зеленой лампочки надо держать еще целую минуту! Второй летчик этого не знал, поэтому фиксатор не вышел из гнезда и заклинил элероны в промежуточном положении. Не снимая вины со второго пилота, все же можно сказать, что в этом случае был отказ техники, за который чуть не поплатились жизнью летчики-испытатели.

Что же помогает им, этим авиационным «ковбоям», усмирять строптивые крылатые машины, с успехом выходящие из опасных ситуаций?

— Прежде всего, — говорит Николай Александрович, — это опыт, накопленный за годы тренировок и освоения техники пилотирования. Он позволяет за какие-то доли секунды принять правильное решение. Ведь самолет, как живое существо, по своему предупреждает об опасности: тряской перед сваливанием или штопором, ударами по элеронам при потере скорости. В общем, теми явлениями, которые не характерны для нормального полета. Заметил это — хорошо, если нет — кроме себя, не ищи виноватых.

Николай Александрович несколько

минут задумчиво молчит, потом продолжает свой рассказ:

— Мне лично не раз помогал выбираться из критических ситуаций жестокий опыт войны. Именно тогда я почувствовал себя настоящим летчиком. На фронте при выполнении задания думал только, как лучше с ним справиться. Убежден: для того, чтобы правильно и безопасно летать, необходимо иметь ясную голову. По разным причинам ошибки в воздухе допускают многие летчики, но хороший испытатель отличается от посредственного тем, что замечает свою оплошность именно тогда, когда можно еще что-то исправить. Для этого у него в памяти несколько готовых программ действий в сложных ситуациях. И это часто выручает.

Николай Александрович с давних пор придерживается старого доброго правила: тщательно готовиться к полету на земле. Досконально изучает инструкцию летчику, потом мысленно повторяет все действия, которые придется выполнять в полете. В кабине самолета до автоматизма отрабатывает все манипуляции, необходимые для запуска двигателей, выливания, взлета. Фиксирует расстояния до соответствующих рычагов, тумблеров и кнопок.

— При этом я стараюсь смотреть вперед и запоминаю положение горизонта и кабины по отношению к нему, — делится опытом испытатель. — Когда все усвою, после этой своеобразной аутогенной тренировки говорю себе: «К полету готов!» Сажусь в самолет только при условии, если у меня нет никаких невыясненных вопросов. Если же что-то непонятно, даже перед взлетом не стесняюсь расспросить об этом сослуживцев. Такая методика меня никогда не подводила.

Правда, однажды, несмотря на все его тщательные приготовления, он все-таки оказался в очень сложной ситуации. Случилось это в 1960 году. Замятину приходилось летать на самолете Ил-28 на разведку погоды и замеры температуры по высотам. Он выполнил много таких полетов, и ничего особенного не приключилось. Но как-то в наборе высоты летчик вдруг почувствовал, что хочет... спать, хотя накануне отдохнул хорошо. Явных причин, вызывающих сонливость, не было. И тем не менее...

«Слушай, ты отвлекай чем-нибудь меня, а ты у меня глаза слипаются, — обратился тогда Николай Александрович к штурману. — Усну — оба разобьемся!»

Штурман начал вспоминать различные хохмы. Старался посмешнее подбирать, но Замятин все-таки заснул — как в темную яму провалился. Дре-

мал, видать, не очень долго, потому что, когда очнулся, ни высота, ни скорость не изменились. Тогда он оттянул кислородную маску от лица и, к своему удивлению, почувствовал, что дышать стало вроде бы легче.

Кое-как «докарабкался» до 8000 метров, сделал соответствующие замеры и начал снижаться. Поскольку дышать было все-таки трудно, хотел было уже сбросить кислородную маску, но потом подумал: «Как бы еще хуже не стало».

На земле выяснилась причина затруднений с дыханием. Оказывается, механик не подсоединил кислородный шланг к системе, летчик тоже этот момент, как говорится, проморгал.

— Так вот из-за беспечности мог и сам погибнуть, и штурмана погубить, — уже серьезно закончил Замятин рассказ о том случае.

Все же нужно отметить, что за двадцать семь лет работы летчиком-испытателем Замятин не поломал ни одного самолета, хотя всю свою жизнь прожил, образно говоря, на грани жизни и смерти.

Это не словесный пафос автора. Так было на самом деле. Летчик испытывал самолет, а жизнь испытывала летчика. Первое ЧП случилось с ним еще во время учебы в аэроклубе. В воздухе встал мотор, но курсант Замятин не растерялся, принял правильное решение и совершил посадку на фюзеляж. Удалось ему это сделать, наверное, потому, что инструктор заставлял его делать «козла» на посадке и тут же исправлять ошибку. Укрощение «козла» помогало Николаю Александровичу не раз спасаться от гибели. В 1941 году юность Николая Замятина опалила война. С первых ее дней он на фронте. Полеты на разведку и бомбежку, схватки с вражескими истребителями, первое ранение. Рану на ноге зашивали без наркоза обычными иглой и нитками...

В годы лихолетья он летал в 114-м гвардейском Краснознаменном авиационном полку на пикирующем бомбардировщике Пе-2. Обстановка на Карельском фронте, где он служил, была сложной. Белофинские шпионы частенько маскировались на деревьях возле наших аэродромов и радиовали фашистам, какие наши самолеты, сколько и куда полетели.

Для их дезинформации Замятин делал так. Накануне разведывательного полета обговаривал со штурманом все подходы к намеченной цели, время суток выполнения задания. Затем в составе полка поднимался в воздух. Шел в ту сторону, куда двигались все. Потом резко пикировал, переходил на бреющий полет. После этого набирал высоту над целью, фотографировал ее и опять уходил на бреющем.

При такой тактике даже немецкие зенитки не успевали открыть огонь, а если и стреляли, то только вдогон. К тому же, зная педантизм немцев, Замятин летал к ним, когда у них начинался обед...

Однажды ему приказали сбросить агитационную литературу — листовки на немецком языке.

— Бомбами их надо агитировать, пушками и пулеметами! — проворчал

он, но приказ есть приказ, его надо выполнять.

Уже на подходе к месту сброса к нашей «лешке» привязался вражеский истребитель. Нырнул под хвост, где у Пе-2 было «мертвое пространство», и пошел в атаку. Радист экипажа Замятина, видя, что фашиста из пулемета не достать, не долго думая швырнул в люк кипу листовок. Немец, влетев в белое мельтешащее облако, возможно, подумал, что русские применили какое-то новое оружие, и резко отвалил в сторону. Больше атак не предпринимал.

После победы старший лейтенант Н. Замятин чувствовал большую усталость от воздушных боев, пережитых смертей и крови. Хотел определиться на какую-нибудь интересную исследовательскую работу. Уволившись в запас, случайно попал в испытательный институт, где в качестве ведущего инженера стал заниматься исследованиями перегрузок и вибраций. Приходилось самому писать полетные листы с заданием на полет, разбираться в материалах исследований с летчиками-испытателями.

Случалось так, что летчики не соблюдали последовательность выполнения задания, что-то делали не так. Вначале это раздражало Замятина, поскольку он, бывший пилот, не понимал таких вольностей. Однажды, набравшись смелости, пошел к Д. Зосиму, заместителю начальника испы-

тательного института по летной части, и сказал:

— То, что делают ваши летчики, могу сделать и я.

Зосим внимательно посмотрел на него и спросил:

— На чем вы летали? Каков у вас налет?

А когда выяснил, обратился к стоявшему рядом летчику-испытателю Анохину:

— Сергей Николаевич, проверь у товарища Замятина технику пилотирования.

Тот вскоре доложил:

— Замечаний нет. Техника пилотирования отличная.

— Ну что же, — задумчиво произнес Д. Зосим, — пишите заявление на мое имя, а завтра выходите на работу в новом качестве.

Так Николай Александрович Замятин стал летчиком-испытателем.

Со временем росло и профессиональное мастерство летчика. В 1953 году ему присвоили квалификацию летчика-испытателя первого класса, а через десять лет он удостоился звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР». За участие в испытаниях Замятин награжден орденом Октябрьской революции. В одном из наградных листов отмечалось: «Тов. Замятин Н. А. испытал более пятидесяти типов и модификаций различных самолетов, внес личный вклад в летные испытания автоматических систем

захода на посадку, являясь ведущим летчиком по исследованию и созданию новой пилотажно-командной индикации. Задания выполняет с высоким качеством, проявляя при этом высокое летное мастерство, инженерный подход к делу, отличное знание материальной части и методики летных испытаний...»

— Работа летчика-испытателя, — говорит Николай Александрович, — для меня интересна прежде всего тем, что носит творческое начало. Я получал от полетов удовлетворение прежде всего как человек, лично участвующий в испытаниях и исследованиях. Именно эта работа пришла мне по душе, хотя, если честно признаться, летчиком я стал совершенно случайно. Об авиации никогда не думал, мечтал стать инженером поступить в институт. Случилось так что поступил в Государственный университет в Свердловске, который в 1940 году окончил. Одновременно учился в аэроклубе. Не потому что рвался в небо. Просто за учебу аэроклубе давали прибавку к стипендии и по утрам, когда были полеты кормили курсантов так называемым «ворошиловскими завтраками», что для студента было немаловажно.

Николай Александрович Замятин закончил летать в 1971 году, однако с испытательного аэродрома не ушел. До сих пор занимается важными для авиации проблемами...

ЮРИДИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

В редакцию поступают письма авиаторов, в которых они просят разъяснить ряд правовых норм, связанных с прохождением службы. Учитывая важность этих вопросов для всех категорий военнослужащих, редакция, начиная с этого номера, будет публиковать ответы на страницах журнала.

Старший лейтенант В. КОЛОСОВ: Имеет ли командование части право задерживать материалы на присвоение очередного воинского звания?

ОТВЕТ: В соответствии с Положением о прохождении воинской службы офицерским составом Вооруженных Сил СССР, утвержденным постановлением Совета Министров СССР в марте 1985 года, очередные офицерские звания военнослужащим присваиваются в последовательном порядке при положительной аттестации, соответствии очередного воинского звания воинскому званию, предусмотренному по занимаемой должности, и по истечении установленного срока выслуги в предыдущем воинском звании.

Представление к присвоению звания направляется заблаговременно с таким расчетом, чтобы установленный срок выслуги в звании истекал ко дню поступления представления на рассмотрение начальника, пользующегося правом присвоения соответствующего воинского звания.

Офицеры, имеющие существенные недостатки в исполнении служебных обязанностей и в личном поведении, по решению прямого начальника от командира отдельного батальона, полка, им равных и выше к присвоению очередного воинского звания не представляются до устранения недостатков. Причины принятого решения объявляются офицеру в личной беседе.

Капитан В. ТОЛСТИКОВ: Могу ли я при сокращении штатов настаивать на предоставлении мне равной или высшей должности?

ОТВЕТ: Статьей 30 вышеуказанного Положения предусмотрено, что при сокращении штатов может производиться перемещение лиц офицерского состава с высших должностей на низшие прямыми начальниками в пределах предоставленных им прав по назначению на должности при условии, если нет возможности назначения на равную должность в соответствующем виде Вооруженных Сил СССР. Перемещенные на низшие должности по указанному основанию пользуются преимущественным правом продвижения

по службе, если отвечают требованиям, необходимым для замещения должностей, равных прежним должностям.

Майор Б. НАГАЕВ: Каков порядок отстранения от должности и наложения дисциплинарного взыскания в виде понижения в должности?

ОТВЕТ: Назначение с понижением в должности в порядке дисциплинарного взыскания производится в соответствии с требованиями Дисциплинарного устава Вооруженных Сил СССР начальниками, которым предоставлено такое право. При этом надо иметь в виду, что, если должности в указанном Уставе не упомянуты, применяются правила статьи 12 Устава, в соответствии с которой офицеры пользуются дисциплинарной властью в соответствии с воинским званием, предусмотренным в штатах для занимаемой должности.

Отстранение от должности производится в крайних, не терпящих отлагательства случаях начальниками, которым предоставлено право назначения офицеров на должности.

Майор Н. ХВОРОСТЕНКО: Прошу разъяснить особенности пенсионного обеспечения военнослужащих, увольняемых в запас в связи со значительным сокращением Вооруженных Сил СССР.

ОТВЕТ: В соответствии с постановлением Совета Министров СССР (объявлено приказом Министра обороны СССР в марте 1989 года) при увольнении в связи с сокращением Вооруженных Сил СССР военнослужащим, имеющим выслугу 20 лет в льготном исчислении, независимо от возраста на день увольнения, назначается пенсия в размере 40% окладов денежного содержания. За каждый год выслуги от 20 до 25 лет — 3% окладов денежного содержания, но всего не более 50%.

Лицам офицерского состава, достигшим на день увольнения возраста 50 лет и имеющим общий трудовой стаж не менее 25 лет, из которых не менее 12,5 лет составляет служба в Вооруженных Силах СССР, пенсия исчисляется в размере 40%, при трудовом стаже 30 лет, из них не менее 15 лет службы, — 45% окладов денежного содержания.

Полковник юстиции С. КУЗНЕЦОВ.



ВКЛАД В ПЕРЕСТРОЙКУ

В. ФИЛИН, зам. Главного конструктора УРКТС «Энергия»,
кандидат технических наук

Понимая, что дает практическая космонавтика, многие страны вкладывают средства на создание собственных спутников. У нас же даже среди народных депутатов СССР находятся люди, которые предлагают свернуть развитие этой передовой отрасли. Отчего это происходит?

Безусловно, не все знают, что, например, кроется за разработкой УРКТС «Энергия», какой создан промышленный потенциал, сколько произведено ранее неизвестных материалов, внедрено прогрессивных технологических процессов, изготовлено различной аппаратуры на основе новейших физических принципов. Это объясняется тем, что до некоторого времени создатели ракетно-космической техники по известным причинам недостаточно рекламировали свои достижения. Цель статьи — попытаться восполнить этот пробел. Речь пойдет о регистрации и обработке различных параметров состояния крупных систем, потребность в которых в народном хозяйстве очевидна.

Ставшие обыденными слова «полет нормальный» вряд ли говорят о том, сколько труда стоит за этой информацией. А ведь узнать о состоянии космических объектов, находящихся за сотни, тысячи, а то и миллионы километров от нас, — задача архисложная. Для ее решения требуется создание совершенных и высокоответственных средств, включая аппаратуру сбора и бортовой обработки информации передающих, в том числе антенно-фидерных устройств, систем и комплексов приема, обработки и расшифровки поступающей из космоса информации на Земле.

Как видим, путь к словам «полет нормальный» у разработчиков длительный, хотя измерения параметров протекают в миллисекунды, анализ состояния объектов происходит в считанные секунды, а передача информации не превышает нескольких минут. Для получения этой информации и выдачи ее потребителям в темпе полета требуется труд сотен рабочих, инженеров-радиотехников, антенщиков, электронщиков, программистов, технологов...

При создании системы «Энергия» — «Буран», разработке измерительных комплексов были произведены сотни новых датчиков, преобразователей,

термометров и термодатчиков, виброакселерометров, аппаратурных средств обработки больших потоков информации, комплексы прикладных и научных программ для анализа информации. Самые различные отрасли (машиностроение, сельское хозяйство, энергетика и др.), используя разработанный комплекс средств для обширной диагностики состояния своих технических средств, могут повысить их надежность и производительность при минимальных затратах. Ведь использовать уже разработанные и апробированные в самых жестких условиях средства и способы (даже с определенной модификацией) экономически выгоднее, чем создавать их заново. По оценкам специалистов, годовой экономический эффект от внедрения в народное хозяйство измерительных элементов только для ракетно-космической промышленности составит более пятисот миллионов рублей. Этот эффект достигается за счет продления ресурса энергонапряженных агрегатов, ранней диагностики сложнейших механизмов и проведения комплексного анализа состояния комбинированных систем.

Что же это за чудесные средства и способы, позволяющие достичь такого эффекта? Попробуем это показать на конкретных примерах. Известно, что от качества изготовления отдельных деталей, их сборки зависит и качество конечного продукта (прибора, агрегата, системы). На эффективный контроль комплектующих деталей и элементов в различных отраслях затрачивается (по сравнению с общей стоимостью конечной продукции): в судостроении — 5, в строительстве магистральных трубопроводов — 10, в авиации — до 15, а в ракетостроении — до 20 процентов.

Современное машиностроительное производство использует диагностическое оборудование более 1500 типов, которое условно можно разделить на 10 видов: магнитное, электрическое, вихревое, радиоволновое, тепловое, оптическое, акустическое, проникающее и другие.

Как правило, для комплексной оценки эксплуатационных характеристик изделий практически во всей промышленности проводят испытания отдельных натуральных образцов, при этом получают большие массивы

разрозненных характеристик, которые нужно еще уметь обработать и обобщить. Есть ли у материалов, деталей и агрегатов такие общие свойства, которые, как в зеркале, отражают состояние всего объекта?

Проведенные исследования показали, что состояние микроструктуры тонких поверхностных слоев отражает и свойства детали в целом. Необходимо было изобрести способ и инструмент, которые бы позволили характеризовать эти свойства по состоянию поверхностного слоя. Задачу удалось решить, используя катящийся по поверхности детали индикатор. В зависимости от сопротивления силы трения качения, зависящей, в свою очередь, от свойств самой поверхности, происходит воздействие на контактор. Это воздействие, преобразуясь в электрический сигнал, показывает и упругость, и однородность, и шероховатость, и прочность структуры исследуемого образца. Оказалось, что поверхностный слой любой детали довольно сильно изменяет свою структуру в зависимости от времени ее эксплуатации.

Проводя указанным способом измерение и сравнение соответствующих характеристик на образцах, можно по определенной методике проводить текущую оценку истинного состояния работоспособности детали. Применение этого способа, защищенного авторским свидетельством, по оценкам специалистов, позволяет прогнозировать критическое состояние детали, а это, в свою очередь, приводит к значительному (в 2—3 раза) увеличению фактического ресурса их работы. Очевидно, что этот способ найдет широкое применение в электротехнике, автомобилестроении, судостроении, тем более что разработан довольно простой и универсальный прибор, который может применяться в различных отраслях и позволит с достоверностью до 85 процентов характеризовать фактическое состояние различных деталей.

Этот способ технической диагностики и, конечно, прибор для его применения заинтересуют специалистов многих отраслей, и не только в промышленности, но и в сельском хозяйстве, на транспорте — везде, где необходимо обеспечивать работоспособность и долговечность приборов и машин.

Наверное, нет такой отрасли, где бы не применялись жидкостные насосы. Это — нефтехимическая промышленность и станкостроение, автостроение, молочная промышленность и коммунальное хозяйство. Все, кто хоть раз разбирает насосы, обращали внимание на рабочие поверхности, создающие давление. После определенного цикла

работы эти поверхности бывают довольно далеки от идеальных.

Страшное слово «кавитация» особенно хорошо известно тем, кто разрабатывает или эксплуатирует центробежные насосные агрегаты. И с тех пор, как появились первые такие агрегаты, идет упорная борьба с этим явлением. Все расчеты и меры предосторожности могут быть сведены на нет, если поступающая на вход мощного насоса жидкость имеет посторонние включения, превышающие определенную норму. Это могут быть как газовые, так и твердые частицы. С этой проблемой впервые основательно пришлось разбираться ракетчикам. Они активно разрабатывали различные решения, искали эффективные методы борьбы с этим явлением.

На основе принципов изменения емкостных и индуктивных характеристик жидкостной среды при попадании в нее посторонних включений был разработан датчик — преобразователь измерения сплошности потока. Установка такого датчика в магистраль, по которой подается в насос какая-либо жидкость (вода, бензин, нефть, молоко и т. д.), позволяет с точностью до 2 процентов измерять сплошность потока в трубопроводах до 150 миллиметров по диаметру. Закольцовывая обратной связью датчик с приводным двигателем, кавитацию от некондиционного потока жидкости можно свести практически к нулю. Использование такого же датчика-преобразователя в совокупности с датчиком расхода позволяет с высокой точностью определять массовый расход жидкости, что имеет большое значение при точной автоматической дозировке разливаемых компонентов. Итак, можно привести еще много различных вариантов использования этих чудо-датчиков.

Измерение уровня топлива или, как говорят специалисты, границы среды «жидкость—газ» для людей, связанных с техникой, всегда представляло интерес. И это не случайно, так как, зная истинный уровень жидкости, можно избежать различных неприятностей. Это и предупреждение о заканчивающемся запасе топлива и о попадании выпавших из жидкости осадков в насосы, это и регулирование наполнения емкостей.

Специалистами-ракетчиками, для которых крайне важно знать точный уровень топлива и процессов его колебания в баках, были разработаны простые и надежные средства измерения, которые имеют диапазон от 0 до 40 м, при этом точность измерений составляет до 2 мм. Исполненные в пожаровзрывобезопасном варианте, троированные по чувствительным элементам и

передающим цепям, эти средства могут быть с большой пользой применены в химической, газовой, нефтеперерабатывающей и других отраслях. Дистанционное измерение уровня позволит существенно улучшить и облегчить труд, сохранить здоровье операторов, особенно тех, чья работа непосредственно связана с такими измерениями.

Кто видел старт и полет ракеты, уже никогда не забудет таинственности и величия этого зрелища. Мощный огненный шлейф за ракетой, такой красочный и яркий, особенно на ночном небе, показывает, какой огромной энергией нужно обладать, чтобы преодолеть земное притяжение. Какие только компоненты топлива не использовали ракетчики, пока не пришли и технически не подготовились к применению криогенных, обладающих высокой теплотворностью.

В процессе развития ракетной техники использовались различные виды топлива, но постепенно от них отказались по разным причинам: от одних — из-за низкой энергетической отдачи, от других — по экологическим соображениям. Не учитывать экологических вопросов при таких частых, как сегодня, пусках ракет уже просто недопустимо.

Сейчас ракетчики научились широко использовать такие обладающие высокой энергетической отдачей и практически полностью безвредные компоненты, как водород и кислород. По существу, ракетно-космическая техника стала пионером их освоения в промышленных масштабах.

Работа с ними требует преодоления серьезных технических проблем и тщательной, как теоретической, так и практической, подготовки. Ведь температура жидкого водорода — 253 °С, а жидкого кислорода — 180 °С. Поэтому важное значение приобретает знание, постоянный и точный контроль характеристик состояния конструкций, в том числе истинных температур. Для их измерения созданы специальные термометры, которые имеют рабочий диапазон от +50 °С до —253 °С. Они выполнены с соблюдением всех норм по пожаровзрывобезопасности, по вибрационным и акустическим нагрузкам. Для этих же условий эксплуатации созданы и датчики давлений, способные измерять абсолютное давление от 0 до 5 атм и выдерживающие ударные воздействия до 400 единиц.

На ракетах используются кабели различных типов, образующие бортовую кабельную сеть. Для пристыковки кабелей к различным приборам и датчикам необходимо большое количество разъёмных соединений. Кто хоть раз включал вилку в

розетку, обращал внимание на кратковременную вспышку, небольшую электрическую дугу. Мы часто наблюдаем, как даже в соединенной с розеткой вилке возникают небольшие разряды. Для ракетной техники, использующей взрывоопасные компоненты, такие разряды, очевидно, просто недопустимы.

Разработка и тщательная экспериментальная отработка взрывозащищенных электрических соединений были одной из важнейших задач при создании ракеты-носителя «Энергия» и заняли не один год напряженных поисков эффективных решений. Теоретически полностью исключить искрение на контактах невозможно. Поэтому разработка безопасных соединений шла по двум направлениям. Первое — это сведение к минимуму искрообразования на контактах за счет применения материалов с высокой электропроводностью и взрывонепроницаемого конструктивного исполнения соединений. Второе — это обеспечение высокой герметичности конструкции электросоединителей по стыку вилка—розетка. Результаты испытаний показали их высокую степень герметичности (до 10^{-4} мм рт. ст.), достаточную для обеспечения их гарантированной взрывозащищенности.

Безусловно, такие электросоединители найдут широкое применение практически везде, где есть взрывоопасные среды, будь то добывающая шахта, химическое производство и т. д.

Кроме перечисленных выше нужно упомянуть хотя бы еще о нескольких уникальных разработках. Это и преобразователи частоты вращения вала, способные проводить измерения в диапазоне от 300 до 60 000 оборотов в минуту с погрешностью в один оборот за это время, и термометры, способные измерять температуры, и преобразователи к ним с диапазоном измерений от —200 °С до +1400 °С. Точность измерения термометров составляет 0,1 °С и термопар — 5 °С даже при таких жестких условиях эксплуатации. Это и тензометрические датчики для измерения усилий, способные производить измерения до 350 000 Н и датчики деформаций с диапазоном измерений ± 3000 мкм/м, датчики акустических давлений, способные проводить измерения в диапазоне от 0 до 180 дБ, и многие другие разработки.

Можно перечислить еще сотни разработанных при создании «Энергии» датчиков, преобразователей, соединителей, приборов и аппаратов, выполненных на самом совершенном уровне. Все эти разработки, безусловно, нужны народному хозяйству, и приходится только сожалеть, что до настоящего вре

Мы не забываем об угрозе миру со стороны империалистического милитаризма и считаем, что пока еще не сложились гарантии необратимости начатых позитивных процессов. Новое политическое мышление как раз и позволяет видеть и находить новые возможности противостоять политике силы на более широкой, чем раньше, политической основе.

Из материалов XIX Всесоюзной конференции КПСС

НАУКА НА СЛУЖБЕ МИЛИТАРИЗМА

Подполковник В. СТАРОПОЛОВ,
кандидат экономических наук

В критический период развития земной цивилизации, перед опасностью ядерной катастрофы КПСС провозгласила необходимость нового политического мышления. В широком смысле оно сводится к тому, что сегодня государства могут защитить себя не военно-техническими, а лишь политическими средствами, действуя сообща и добиваясь формирования всеобъемлющей системы международного мира и безопасности. «Впервые за послевоенные годы, да, пожалуй, и за всю историю, — отметил товарищ М. С. Горбачев в речи на встрече с трудящимися в городе Киеве, — безопасность нашей страны укрепились не за счет наращивания военной мощи и не за счет увеличения и без того огромных затрат на оборону. Напротив, мы смогли приступить к пересмотру своей военной доктрины в однозначно оборонительном духе».

Предпринимаемые Советским Союзом меры по ликвидации целого класса ракет средней и малой дальности, инициатива по существенному одностороннему сокращению своих вооруженных сил, практическому уничтожению химических боеприпасов имеют исключительно важное значение для оздоровления международной обстановки.

Такая политическая линия СССР находит понимание и одобрение в общественных и официальных кругах многих стран. Даже представитель Пентагона Д. Говард, комментируя советскую программу одностороннего сокращения своих вооруженных сил и вооружений, сказал: «Мы аплодируем этому решению СССР».

Каковы же ответные шаги США? По словам министра обороны Соединенных Штатов, администрация Белого дома решила сократить на десять миллиардов долларов бюджет министерства обороны на 1990 финансовый год, в частности заморозить работу над бомбардировщиком-невидимкой «Стелс». В то же время официальный представитель госдепартамента США Ч. Редмэн заявил:

«НАТО будет по-прежнему сохранять в Европе современные силы и минимально необходимое для стратегии сдерживания количество ядерного оружия». Он указал, что «у НАТО есть программа модернизации ядерного оружия в Европе, которая идет своим ходом».

Таким образом, стремление стран НАТО во главе с США к превосходству над СССР и другими странами Варшавского Договора сохраняется. Сегодня оно концентрируется прежде всего в военно-технической области. Милитаризация научно-технического прогресса в ведущих капиталистических странах достигла невиданных ранее масштабов. Особенно крупный размах она приобрела в Соединенных Штатах Америки. Там, по существу, сформировался «военно-промышленно-университетский комплекс», обслуживающий интересы Пентагона.

Для успешного его функционирования выделяются огромные суммы. В 1989 финансовом году они превысят 38 млрд. долл. (13 процентов бюджета министерства обороны). Наибольшая доля ассигнований предполагается на программы научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ (НИОКР). США расходуют на разработку новейших систем военной техники и оружия в семь раз больше, чем все остальные страны НАТО, вместе взятые. К выполнению военных проектов привлекается примерно 42 процента всех ученых страны.

Основную роль в осуществлении исследований, разработок и организации закупок оружия и военной техники в каждом виде вооруженных сил играют командования, ведающие материально-техническим обеспечением. О масштабах их деятельности можно судить по «верхушке» ВВС, насчитывающей более 28 тыс. военнослужащих и 30 тыс. гражданских служащих. Она руководит более чем 20 программами создания систем оружия, находящихся на различных стадиях разработки. А в целом это командование осуществляет контроль за выполнением свы-

ше 24 тыс. контрактов общей стоимостью примерно 141 млрд. долл. Среди них и суперсовременная программа создания самолетов-«невидимок».

Научно-исследовательский комплекс министерства обороны США включает сотни различных учреждений: научно-исследовательские центры, лаборатории, испытательные полигоны, станции и т. д. В крупных масштабах ведут военные НИОКР, подчиненные министерству энергетики, Ливерморская и Лос-Аламосская национальные лаборатории — настоящие «инкубаторы ядерной смерти». В них были сконструированы боеголовки для баллистических ракет «Посейдон», «Поларис» и крылатых ракет, нейтронное оружие, ядерные бомбы для стратегических бомбардировщиков и другие системы американского ядерного оружия. Ливерморская национальная лаборатория стала одним из основных исполнителей работ по программе СОИ.

В целом научно-исследовательские организации вооруженных сил Соединенных Штатов выполняют только около четверти всего объема военных исследований и разработок. В качестве основного исполнителя выступает частная промышленность, крупные военные корпорации. Среди них широко известны подрядчики Пентагона «Дженерал дайнэмикс», «Нортроп», «Грумман», играющие важную роль в разработке и выпуске авиационно-космической техники.

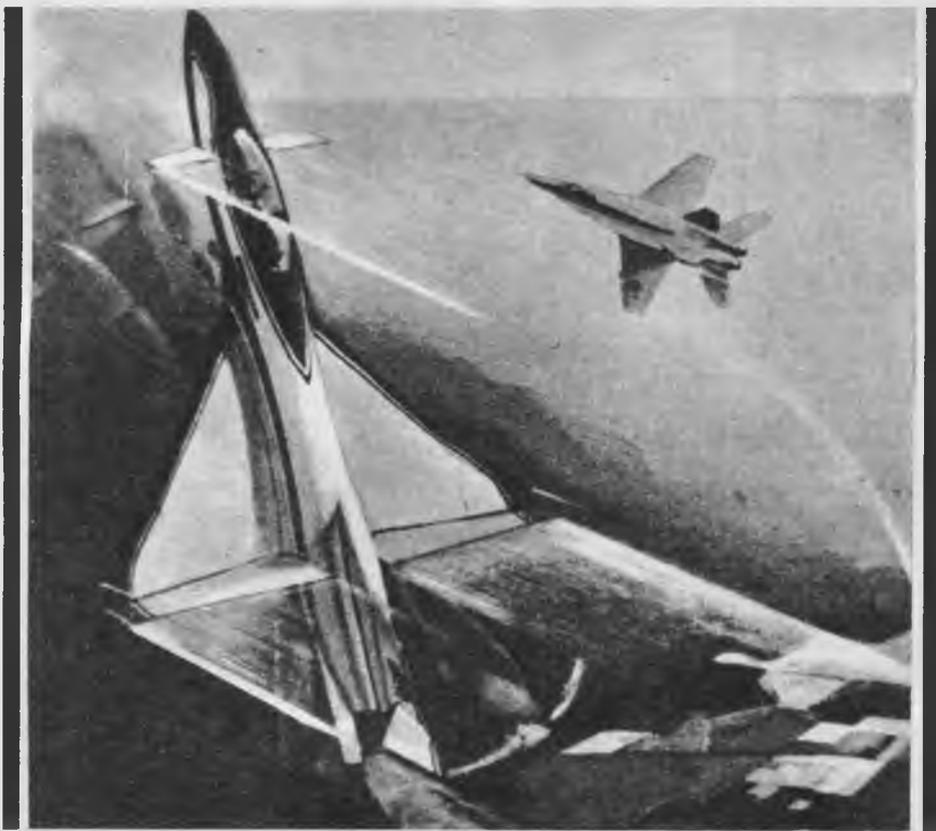
Такие контракты выгодны корпорации. Размещая заказы в военно-промышленных фирмах, американское правительство само финансирует значительную, а иногда преобладающую часть общего объема НИОКР этих фирм. Например, в середине 80-х годов доля правительственных расходов в общих затратах на НИОКР составляла в авиаракетно-космической промышленности почти 73 процента. Проведенный главным контрольно-финансовым управлением США анализ ста сорока крупных контрактов на производство вооружений показал, что за прошедшие

▶ мени недостаточно развернута их реклама.

При наличии необходимой информации о возможностях и значении ракетно-космической отрасли для народного хозяйства вопросы эффективности использования вложенных

в нее средств не будут возникать. Эффективность очень большая. Проблема в другом — насколько экономика способна воспринимать все прогрессивное, возникающее в ракетно-космической технике. Время — за передовой наукой и тех-

никой, за наукоемкими производствами, и, чем быстрее мы это поймем, тем быстрее и эффективнее будет развиваться научнотехнический прогресс и тем самым будет внесен существенный вклад в нашу перестройку.



Один из предполагаемых вариантов нового аэрокосмического самолета, в разработке которого самое активное участие принимает Пентагон.
Фотохроника ТАСС. Снимок из журнала «Нью сайентист».

десять лет средняя сумма прибыли на зложенный военными корпорациями капитал составила 56 процентов. Для сравнения заметим: за тот же период у пятисот ведущих промышленных корпораций, не связанных с военными заказами, этот показатель не превышал 14 процентов.

Корпорации, заключающие с Пентагоном научно-исследовательские контракты, создают первоклассные лаборатории, оснащенные современным оборудованием и укомплектованные высококвалифицированными специалистами. Например, в лаборатории фирмы «Локхид» в Пало-Альто работают 550 сотрудников, в том числе почти 200 докторов наук. Лучшие умы этой фирмы были заняты разработкой самолетов F-117А по технологии «Стелс».

Некоторые крупные военно-промышленные монополии содержат даже научные центры по общественным наукам, занимающиеся в основном «военно-политическим прогнозированием». Конечно, деньги вкладываются в такие исследования не зря: с одной стороны, монополии тем самым способствуют поддержанию военной истерии в стране, а с другой — стремятся воздействовать на военно-техническую программу Пентагона, заставляя его планировать разработку таких систем оружия, которые обеспечивают процветание корпораций.

Одно из основных направлений милитаризации науки — подчинение военным целям деятельности высшей школы. Пентагон стремится использовать университеты и колледжи по широкому спектру вопросов. На их долю приходится немало прикладных и свыше 40 процентов фундаментальных военных исследований. Университетские ученые широко привлекаются к участию в работе различных

научно-консультативных органов, выступают также в качестве консультантов по отдельным научно-исследовательским программам. Кроме того, университеты готовят ученых и инженеров для работы в государственных научных учреждениях и в военной промышленности, участвуют в подготовке офицеров запаса и повышении квалификации некоторых категорий военнослужащих. Университеты и колледжи выполняют немало военно-прикладных разработок. Спектр их весьма широк: ракетная техника и средства обнаружения, лазеры, радиоэлектронное оборудование и авиационная техника, искусственный интеллект, химическое оружие и инженерная психофизиология, новые топлива и транспортные машины, новые методы обучения личного состава и другие.

В орбиту милитаристских приготовлений Пентагона втянуты и «бесприбыльные» частные организации или «фабрики идей». Из них наиболее известна корпорация РЭНД, финансируемая главным образом ВВС США. Она осуществляет исследования по широкому кругу военно-политических и военно-стратегических проблем. Здесь, например, были разработаны системный анализ, различные методы прогнозирования, система «планирование — программирование — разработка бюджета» и другие научные методы, широко применяемые в вооруженных силах США.

Крупнейшая из «фабрик идей» — корпорация «Аэроспейс». Главным направлением ее работ с самого начала было освоение космоса в военных целях. В связи с осуществлением программы «звездных войн» значение этой исследовательской организации в современных условиях возрастает.

Кроме того, Пентагон пользуется услу-

гами так называемых «мозговых центров» консервативного толка. Они не только вырабатывают рекомендации, широко используемые администрацией США при осуществлении милитаристского курса, но и ведут небывалую по масштабам и интенсивности пропагандистскую кампанию, пытаясь обеспечить поддержку Пентагона со стороны общественности.

К числу наиболее известных относится «Фонд наследия». Он ежегодно выпускает более двухсот книг, монографий, различных исследований, не говоря уже о множестве «памятных записок», направляемых должностным лицам. Не обделен вниманием и сам президент. Для него составляется так называемый «Мандат руководству». Руководители «Фонда наследия» утверждают, что 60 процентов рекомендаций, переданных ими рейгановской администрации, были приняты. В частности, они считают себя инициаторами программы СОИ.

В начале этого года «Фонд» опубликовал новую книгу «Мандат руководству-III. Политическая стратегия на 90-е годы». По мнению ее авторов, новой администрации США при выработке внешнеполитической стратегии на 90-е годы необходимо исходить из того, что «СССР и его государственная система по-прежнему представляет собой самую значительную угрозу миру». Хотя, добавляет она, и необходимо «учитывать происходящие в Советском Союзе изменения, являющиеся следствием осуществляемых в СССР экономических и политических преобразований».

Апологеты милитаризма нередко утверждают, будто в эпоху научно-технической революции «состязание в области вооружений» ускоряет общий технический прогресс, а через него стимулирует и развитие экономики. Они пытаются представить милитаризацию науки чуть ли не как благо для общества. Характерно в этом плане заявление президента Питсбургского университета У. Посвара: «Когда министерство обороны США финансирует исследования в университетах и промышленности, оно способствует разработке технических новшеств, укрепляющих нашу национальную безопасность, а также стимулирует общий прогресс науки и техники, оживляет экономику и даже содействует улучшению качества жизни в нашем обществе». Однако, по оценке сотрудников министерства торговли США, лишь 5 процентов технических и технологических новшеств передается из военной промышленности в гражданские отрасли, а совокупный экономический эффект от использованной переданной технологии, по мнению американского экономиста С. Мэлмана, не превышает 5—10 процентов суммы военных расходов. К примеру, в рамках авиационной промышленности лишь десятая часть военных разработок может найти применение в гражданском воздушном флоте.

Таковы реальности. Оценивая их, можно сказать, что в гигантском военно-промышленном комплексе США каких-либо радикальных изменений пока нет. Это и понятно. Ведь новое политическое мышление не способствует дальнейшему обогащению военных промышленников, ученых и их союзников — советологов различного толка. Стало быть, оно им не выгодно. Зато оно несет такие выгоды, как мир и процветание народам Запада и Востока, Севера и Юга. Конечно, эти ценности несоизмеримы, а потому здравый смысл должен победить.

ПИЛОТИРУЕМАЯ КОСМОНАВТИКА СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

«Хотелось, чтобы на страницах журнала «Авиация и космонавтика» было дано возражение Чингизу Айтматову на его выступление в «Правде» от 2 апреля 1989 года по поводу расходов на космические исследования, — пишет бывшая учительница из Саратова Р. Герчикова. — Авторитет этого писателя высок, к тому же он депутат Верховного Совета СССР. Это говорит не обыватель. Нельзя ему не ответить специалистам и ученым, занимающимся проблемами космонавтики. Кроме того, заявление из уст этого уважаемого человека убивает инициативу и творчество молодых. Как пропагандисту космонавтики, мне горько было читать то, что он написал».

«Очевиден тот факт, — пишет председатель Мурманского отделения Всесоюзного астрономо-геодезического общества В. Трошенков, — что люди хотят знать размеры затрат на космические исследования и из чего в результате складывается доход от них. К сожалению, такой информации еще недостает. Без нее представляется малоэффективной попытка показать людям целесообразность космических исследований. Хотелось бы выразить надежду, что такая информация в ближайшее время появится».

И еще. В связи с появившимися в последнее время негативными оценками космических исследований, главным образом из-за их дороговизны, хотел бы высказать следующее предложение. Сейчас создаются всевозможные фонды для оказания поддержки, содействия тем или иным программам. Почему бы не создать фонд гражданского содействия космическим исследованиям?

Будущее человечества неразрывно связано с космосом. Если будет создан фонд «Космос», я внесу в него свои средства. Уверен, в нашей стране и за рубежом найдется немало людей, которые поддержат эту идею».

Тема пилотируемой космонавтики волнует ныне многих наших читателей. Редакция журнала обратилась к начальнику Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина дважды Герою Советского Союза, кандидату технических наук, генерал-лейтенанту авиации В. Шаталову с просьбой ответить на интересующие их вопросы.

— Владимир Александрович, давайте начнем с самого близкого для вас вопроса: какова стоимость подготовки космонавта в нашей стране?

— Точную цифру стоимости подготовки космонавта назвать трудно, поскольку она зависит от многих факторов. Безусловно, большую ее часть составляют затраты на технические средства, которые используются при этом. В их числе летающие лаборатории на основе самолета Ил-76, на которых за один полет предусматривается проведение до десяти «горок», довольно энерго-

емкие центрифуги, дорогостоящая электронно-вычислительная техника, задействованная буквально на всех тренажерах. Когда в подготовку включается отработка элементов по выходу и работе в открытом космосе, то подключается и гидролаборатория. Естественно, затраты в этом случае увеличиваются процентов на двадцать—тридцать.

Что касается полетов иностранных граждан, то такая оценка проведена. Думается, при заключении договоров на подготовку иностранных граждан надо оговаривать объем предстоящей работы. Тогда и стоимость будет более ясной. Сейчас мы собираемся готовить японского специалиста. Кто он? Какая у него специализация? Знает ли он наш язык? Какая у него программа полета? Это нам пока не известно. В среднем же подготовка иностранного космонавта в составе международного экипажа оценивалась в один миллион долларов.

Техника у нас экспериментальная, сложная, и каждая ошибка при ее эксплуатации или недоработка может обойтись намного дороже самой подготовки. Экономить на этом нельзя. Подготовка должна быть очень тщательной, с использованием всех наземных средств, и сделать ее дешевой, безусловно, трудно, какими бы большими способностями ни обладали отдельные личности. Единственный путь ее удешевления — в повторных полетах космонавтов. Тут мы экономим силы и средства на общекосмической подготовке, да и время тоже. Она все-таки занимает около двух лет. А сюда входят тренировки по стыковке, выходу в открытый космос, работе со скафандрами. Правда, они проводятся и в дальнейшем, но уже применительно к конкретным программам.

Безусловно, стоимость подготовки ко второму, третьему и тем более к четвертому полету будет ниже, возможно, на целый порядок. Вот почему я говорю о трудностях с оценкой стоимости подготовки. Видимо, надо все затраты сложить и найти среднюю. Однако этим мы никогда не занимались, у нас нет методик таких оценок, да никто и не требовал этого. Заботились главным образом о конечном результате, о готовности экипажей выполнить все работы по программе.

— В связи с этим возникает вопрос: как быть с молодыми космонавтами, теми, кто ни разу не летал? Сколько

их нужно и когда подойдет очередь их полета?

— Как вы уже заметили, новых людей в списке покорителей космоса появляется действительно мало. Мы старались, чтобы летали уже проверенные, поработавшие на технике в космосе люди. Но про молодежь не забываем. Все мы стареем, теряем ресурс, и готовить смену надо. За последнее время в отряд вошли три новых человека. К концу года готовим еще пять. Большого количества космонавтов не набираем, поэтому и большой очереди у нас нет. Сейчас в Центре только три молодых космонавта готовятся к полету в составе экипажей, и мы можем об этом сказать не умалчивая, как это делалось до недавнего времени.

Все космонавты должны быть профессионалами, иметь постоянную форму и быть готовыми к полетам любой продолжительности и сложности. Я не говорю о тех космонавтах, которых предполагается использовать в качестве бортинженеров и космонавтов-исследователей. Они отбираются соответствующими министерствами для участия в конкретных программах, проходят весь объем подготовки в ЦПК имени Ю. А. Гагарина, после чего совершенствуют свои профессиональные навыки на базе организаций своих министерств. В дальнейшем они включаются в составы экипажей и вновь в Центре обучаются и тренируются. Количество их тоже невелико и определяется программой полетов.

— Владимир Александрович, если вы считаете, что в космос должны летать профессионалы, то как быть журналистам? Этот вопрос ставился в прессе неоднократно.

— Я с огромным уважением отношусь к журналистам. С такими, как Ярослав Голованов и другие, поднявшими эту тему, знаком уже не один год. Поэтому могу понять их желание побывать в космосе и ту обиду, которую они высказывают, что не довелось этого сделать. Но, с другой стороны, я никогда не был сторонником каких-то сенсаций типа «самый первый» или «самый длительный». Меня всегда интересовали прежде всего конечные результаты: зачем мы летим, что собираемся делать, кто необходим для решения этих задач? Скажу прямо: я и раньше не ко всем полетам относился одобрительно. Некоторые, даже международные, не поднимают авторитет

космонавтики, если они недостаточно перспективны с точки зрения дальнейшего участия специалистов этих стран в таких работах. Я за такие полеты, как советско-французский или советско-болгарский. Многие приборы и после полета этих экипажей продолжают работать на станции «Мир» и служат делу космонавтики.

Раз мы коснулись этой темы, скажу больше. Нас, и меня в частности, упрекали за то, что мы не готовим космонавтов, например, какой-то национальности Кавказа, Средней Азии или Прибалтики. Считаю подобный подход совершенно неправильным, а давление, которое оказывали на меня, необоснованным. Оно льет воду на мельницу национальным чувствам, порой нездоровым. Если мы будем считать, представитель какой нации побывал в космосе первым, вторым или десятым, то не трудно докатиться до абсурдных соображений.

Жизнь показала, что представитель любой народности работает хорошо, если он хорошо подготовлен. Наверное, не случайно одним из первых полетел чуваш. А вот недавно вернулся из годового полета представитель кавказской народности. Специально их посылали? Конечно нет. Эти люди увлекались техникой, шли к своей мечте не вилляя.

Такое же отношение у меня и к профессии. Если мы начнем считать, кто был первым, кто вторым, то и здесь неизбежен нездоровый ажиотаж. Поэтому я против таких

приставок, как «первый ученый», «первый журналист».

Между прочим, удостоверение журналиста имеет космонавт Севастьянов. Он проводит значительно большую работу, чем некоторые профессиональные журналисты. С полным основанием мы можем сказать, что советский журналист уже был в космосе. Если еще кому-то хочется, тогда надо рассмотреть, какую пользу, кроме двух-трех дополнительных репортажей, он может дать. Но выделять и специально тратить миллионы на его подготовку было бы большой роскошью.

— Многие космонавты написали книги, тем не менее писателями себя не считают. А почему некоторые писатели, журналисты вдруг стали экономистами в области космонавтики и дают рекомендации по свертыванию той или иной программы? И больше других достается «Бурану». Каково ваше мнение, как руководителя Центра подготовки космонавтов?

— Мне, как космонавту, хотелось бы самому побывать на Марсе, поднять первый камень и доставить на Землю тот, что выберу, а не тот, который может привезти автомат. Представьте, что можно увезти автоматом с Земли: кусок асфальта, пыли, грязи или еще что угодно, но не то, что выбрал бы человек. Но, учитывая состояние экономики и среды, видимо, такой полет следует перенести на более поздний срок.

Что касается околосредней пилотируемой космонавтики, то она работает непосредственно на земляном участке, который требуется развешивать и использовать с максимальной выгодой.

Сделано много. Созданы орбитальная станция, средства доставки туда и обратно. Отработаны системы стыковки, дозаправки станции, возвращения на Землю полезной нагрузки. Мы научились за эти годы выполнять любые работы внутри и снаружи станции.

Ныне получены промышленные образцы кристаллов, налажено производство медицинских препаратов. Можно ли предлагать заморозить эту программу лет на пять? Да это просто преступление.

Через пять лет будут созданы американские, европейские станции по производству подобных препаратов. А мы будем их покупать за рубежом? Они-то поняли перспективу и уже сейчас используют наши средства, чтобы подготовить свое производство. Не жалко же им тратить по двенадцать миллионов долларов только за то, чтобы мы доставили сто килограммов груза на станцию и потом вернули его назад.

Конгресс США, европейские компании одобрили проект создания орбитальной станции, которая будет в три-четыре раза больше нашей. Это говорит о том, что они понимают важность налаживания промышленного производства на орбите. Им

предстоит решить многие технические проблемы, которые мы уже прошли.

Что касается «Бурана», то это новое средство доставки грузов и возвращения их на Землю. Он отличается не только размерами, но и возможностями. Если обратиться к опыту американцев, то они отремонтировали один спутник на орбите, сэкономив полтора миллиона долларов, а два — вернули на Землю и после вновь запустили в космос. Это тоже сотни миллионов долларов экономии. Поэтому такое техническое средство иметь надо. Другое дело, что мы все торопимся и кому-то хочется непременно копировать американцев.

Что касается упреков, то мы слышали их и раньше. Мы отвечали, что работаем по созданию «Бурана», но идем вновь запустили в космос. Это поняли сегодня и американцы. Более того, они работают над совершенствованием своей многоразовой системы по нашему принципу. У нас, к сожалению, это не дошло до сознания всех.

Мы не торопимся идти дальше. Никакая критика не должна влиять на отработку «Бурана». Все свое время. У нас другой подход и к эксплуатации системы «Энергия». Американцы, полностью отойдя от разовых ракет, сосредоточили внимание только на многоразовой системе. А вспомните, что было у них после первой катастрофы? Длительное время США вообще ничего не выводили в космос. И не потому, что не хотели. У них не было средств выведения. Такое положение потребовало дополнительно десятки и десятки миллионов долларов. Мы никогда таких целей для своей системы не ставили и считаем ее уникальной при выведении полезной нагрузки. Интенсивность пусков будет зависеть от задач, которые предстоит решать. Если, например, будет создаваться более крупная станция, как задумали американцы, то нам потребуются значительно меньше полетов в космос. Что касается приостановки этой программы, то последствия будут вполне предсказуемыми. Разрушить производство, кооперацию людей или сам космодром просто. А кто потом будет все восстанавливать?

Недостаток информации для многих кажется тайной или нашей неподготовленностью к дальнейшим работам. Думаю, что критические выступления раскачают нас и мы будем больше говорить и более широко информировать общественность. Когда мы заранее скажем, над чем работаем и что нас ждет дальше, вопросов станет меньше. На мой взгляд, главное, чтобы вопросы в любой области задавались компетентными людьми, обсуждались в деловой обстановке, преследовали своей целью поиск лучшего варианта использования достижений науки и техники в интересах народного хозяйства страны и дальнейшей перспективности каждого направления.



Тренировка в гидроработатории. Вхождение космонавта в скафандр.

Фото В. ГОРЬКОВА.

ПО ПРОСЬБЕ ЧИТАТЕЛЕЙ

ЭКИПАЖИ АМЕРИКАНСКИХ КОСМИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

№ пп	Экипаж	Космический корабль (спускаемый аппарат). Орбитальная станция. Особенности полета	Дата и продолжительность полета
1	2	3	4
1.	Джон Гленн	«Меркурий-6» («Френдшип»). Полет 1-го астронавта США	20.2.1962, 4 ч 55 мин
2.	Скотт Карпентер	«Меркурий-7» («Аврора»)	24.5.1962, 4 ч 56 мин
3.	Уолтер Ширра	«Меркурий-8» («Сигма»)	3.10.1962, 9 ч 13 мин
4.	Гордон Купер	«Меркурий-9» («Фейт»)	15.5—16.5.1963, 1 сут 10 ч 20 мин
5.	Вирджил Гриссом Джон Янг	«Джемини-3». Первый маневр на орбите с ручным управлением	23.3.1965, 4 ч 53 мин
6.	Джеймс Макдивитт Эдвард Уайт	«Джемини-4». Первый выход астронавта Э. Уайта в космос	3.6—7.6.1965, 4 сут 1 ч 56 мин
7.	Гордон Купер Чарлз Конрад	«Джемини-5». Эксперимент по сближению с контейнером	21.8—29.8.1965, 7 сут 22 ч 55 мин
8.	Фрэнк Борман Джеймс Ловелл	«Джемини-7». Операция по сближению с «Джемини-6»	4.12—18.12.1965, 13 сут 18 ч 36 мин
9.	Уолтер Ширра Томас Стаффорд	«Джемини-6». Операция по сближению с «Джемини-7»	15.12—16.12.1965, 1 сут 1 ч 51 мин
10.	Нил Армстронг Дейвид Скотт	«Джемини-8». Первая ручная стыковка с ракетой «Аджена»	16.3.1966, 10 ч 41 мин
11.	Томас Стаффорд Юджин Сернан	«Джемини-9». Сближение со спутником-мишенью. Выход Сернана в космос	3.6—6.6.1966, 3 сут 21 мин
12.	Джон Янг Майкл Коллинз	«Джемини-10». Стыковка с ракетой «Аджена». Выход Коллинза в космос	18.7—21.7.1966, 2 сут 22 ч 47 мин
13.	Чарлз Конрад Ричард Гордон	«Джемини-11». Полет корабля, связанного тросом с ракетой «Аджена». Выход Гордона в космос	12.9—15.9.1966, 2 сут 23 ч 17 мин

После публикации таблицы «Экипажи космических кораблей («Авиация и космонавтика», 1989, № 2—4) в редакцию поступило большое количество писем. Читатели В. Баранов (г. Кемерово), С. Берестов (г. Новосибирск), Н. Секоетов (г. Орск), Н. Майоров (г. Брянск), А. Бадулин (г. Москва), В. Шерстнеков (г. Старый Оскол) благодарят авторов и редакцию за новую информацию и просят дать подобные сведения и по американским экипажам.

Ныне в мире всего две страны — СССР и США имеют свои средства и национальные программы космических пилотируемых полетов. Каждая из них выбрала свой путь исследования космического пространства. Эти страны позволили достичь человечеству впечатляющих успехов в космосе.

Надеемся, что подготовленный редакцией материал ответит запросам читателей.

№ пп	Экипаж	Космический корабль (спускаемый аппарат). Орбитальная станция. Особенности полета.	Дата и продолжительность полета
1	2	3	4
30.	Джон Янг Роберт Криппен	«Колумбия». Первый полет МТКК «Спейс шаттл»	12.4—14.4.1981, 2 сут 6 ч 21 мин
31.	Джо Энгл Ричард Трули	«Колумбия». Летные испытания КК и манипулятора	12.11—14.11.1981, 2 сут 6 ч 13 мин
32.	Джэк Лусма Чарлз Фуллертон	«Колумбия». 3-й испытательный полет МТКК	22.3—30.3.1982, 8 сут 5 мин
33.	Томас Маттингли Генри Хартсфилд	«Колумбия». 4-й испытательный полет МТКК	27.6—4.7.1982, 7 сут 1 ч 10 мин
34.	Вэнс Бранд Роберт Овермайер Уильям Ленуар Джозеф Аллен	«Колумбия». Первый эксплуатационный полет. Вывод на орбиту двух спутников связи	11.11—16.11.1982, 5 сут 2 ч 14 мин
35.	Пол Вейц Кэрл Бобко Доналд Петерсон Стори Масгрейв	«Челленджер». Вывод на орбиту спутника-ретранслятора. Выход Масгрейва и Петерсона в космос	4.4—9.4.1983, 5 сут 23 мин
36.	Роберт Криппен Фредерик Хаук Салли Райд Джон Фабиан Норман Тагард	«Челленджер». Испытания манипулятора. Вывод на орбиту двух спутников связи. Полет первой женщины США С. Райд	18.6—24.6.1983, 6 сут 2 ч 24 мин
37.	Ричард Трули Даниэл Бранденстайн Гийон Блафорд Дейл Гарднер Уильям Торнтон	«Челленджер». Вывод на орбиту индийского спутника связи. Продолжение испытаний дистанционного манипулятора	30.8—5.9.1983, 6 сут 1 ч 29 мин
38.	Джон Янг Брустер Шоу Оуэн Гэрриотт Роберт Паркер Байрон Лихтенберг Ульф Мербольд (ФРГ)	«Колумбия». Вывод орбитального блока «Спейслэб-1»	28.11—8.12.1983, 10 сут 7 ч 47 мин

1	2	3	4
14.	Джеймс Ловелл Эдвин Олдрин	«Джемини-12». Полет корабля, связанного тросом с ракетой «Аджена». Выход Олдрина в космос	11.11—15.11.1966, 3 сут 22 ч 35 мин
15.	Уолтер Ширра Донн Эйзел Уолтер Каннингем	«Аполлон-7». Испытательный полет	11.10—22.10.1968, 10 сут 20 ч 9 мин
16.	Фрэнк Борман Джеймс Ловелл Уильям Андрес	«Аполлон-8». Первый облет Луны	21.12—27.12.1968, 6 сут 3 ч 1 мин
17.	Джеймс Макдивитт Дейвид Скотт Рассел Швейкарт	«Аполлон-9». Испытание лунного модуля на орбите ИСЗ. Выход Швейкарта в космос	3.3—13.3.1969, 10 сут 1 ч 1 мин
18.	Томас Стаффорд Джон Янг Юджин Сернан	«Аполлон-10», Испытание лунного модуля на орбите ИСЛ	18.5—26.5.1969, 8 сут 3 мин
19.	Нил Армстронг Майкл Коллинз Эдвин Олдрин	«Аполлон-11». 1-я посадка и выход Армстронга и Олдрина на Луну	16.7—24.7.1969, 8 сут 3 ч 19 мин
20.	Чарлз Конрад Ричард Гордон Алан Бин	«Аполлон-12». 2-я посадка и выход Конрада и Бина на Луну	14.11—24.11.1969, 10 сут 4 ч 36 мин
21.	Джеймс Ловелл Джон Суиджерт Фред Хейс	«Аполлон-13». Облет Луны. Вследствие аварии на корабле от высадки отказались	11.4—17.4.1970, 5 сут 22 ч 55 мин
22.	Алан Шепард Стюарт Руса Эдгар Митчелл	«Аполлон-14», 3-я посадка и выход Шепарда и Митчелла на Луну	31.1—9.2.1971, 9 сут 2 мин
23.	Дейвид Скотт Алфред Уорден Джеймс Ирвин	«Аполлон-15». 4-я посадка и выход Скотта и Ирвина на Луну	26.7—7.8.1971, 12 сут 7 ч 12 мин
24.	Джон Янг Томас Маттингли Чарлз Дьюк	«Аполлон-16». 5-я посадка и выход Янга и Дьюка на Луну	16.4—27.4.1972, 11 сут 1 ч 51 мин
25.	Юджин Сернан Рональд Эванс Харрисон Шмитт	«Аполлон-17». 6-я посадка и выход Сернана и Шмитта на Луну	7.12—19.12.1972, 12 сут 9 ч 52 мин
26.	Чарлз Конрад Джозеф Кервин Пол Вейц	«Аполлон»—«Скайлэб». 1-я экспедиция на орбитальную станцию. Три выхода экипажа в космос	25.5—22.6.1973, 28 сут 50 мин
27.	Алан Бин Оуэн Гэрриот Джэк Лусма	«Аполлон»—«Скайлэб». 2-я экспедиция на орбитальную станцию	28.7—25.9.1973, 59 сут 11 ч 8 мин
28.	Джералд Карр Эдвард Гибсон Уильям Поуг	«Аполлон»—«Скайлэб». 3-я экспедиция на орбитальную станцию	16.11.1973—8.2.1974, 84 сут 1 ч 16 мин
29.	Томас Стаффорд Вэнс Бранд Доналд Слейтон	«Аполлон»—«Союз-19». Первая стыковка двух пилотируемых КК разных стран	15.7—25.7.1975, 9 сут 1 ч 28 мин

1	2	3	4
39.	Вэнс Бранд Роберт Гибсон Брус Мак-Кандлесс Роберт Стюарт Рональд Мак-Нэр	«Челленджер». Вывод двух ИСЗ на нерасчетную орбиту. Два выхода в космос Стюарта и Мак-Кандлесса с ранцевой системой перемещения	3.2—11.2.1984, 7 сут 23 ч 16 мин
40.	Роберт Криппен Френсис Скоби Джордж Нельсон Джеймс Ван Хофтен Терри Харт	«Челленджер». Вывод на орбиту возвращаемого спутника. Два выхода в космос Нельсона и Ван Хофтена для ремонта ИСЗ	6.4—13.4.1984, 6 сут 23 ч 41 мин
41.	Генри Хартсфилд Майкл Коутс Ричард Муллейн Стивен Хаули Джудит Резник Чарлз Уокер	«Дискавери». Вывод на орбиту трех спутников связи. Испытание развертываемой солнечной батареи	30.8—5.9.1984, 6 сут 56 мин
42.	Роберт Криппен Джон Макбрайд Кэтрин Салливан Салли Райд Дейвид Листма Пол Скалли-Пауэр Марк Гарно (Канада)	«Челленджер». Вывод на орбиту исследовательского спутника. Выход в космос Листма и Салливан	5.10—13.10.1984, 8 сут 5 ч 24 мин
43.	Фредерик Хаук Дейвид Уокер Анна Фишер Дейл Гарднер Джозеф Аллен	«Дискавери». Вывод на орбиту двух спутников связи. Два выхода в космос Аллена и Гарднера. Возвращение на Землю двух спутников связи	8.11—16.11.1984, 7 сут 23 ч 45 мин
44.	Томас Маттингли Лорен Шрайвер Эллисон Онизука Джеймс Бучли Гэри Пейтон	«Дискавери». Вывод на орбиту спутника радиоэлектронной разведки	24.1—27.1.1985, 3 сут 1 ч 33 мин
45.	Кэрол Бобко Доналд Уильямс Маргарет Реа Седдон Дейвид Григс Джеффри Хоффман Чарлз Уокер Джейк Гарн	«Дискавери». Вывод на орбиту двух спутников связи. Незапланированный выход в космос Григса и Хоффмана для ремонта спутника	12.4—19.4.1985, 6 сут 23 ч 56 мин
46.	Роберт Овермайер Фредерик Грегори Дон Линд Норман Тагард Уильям Торнтон Лодевик Ван ден Берг Тейлор Уанг	«Челленджер». Вывод на орбиту лаборатории «Спейслэб-3» и спутника-ретранслятора. Второй спутник-ретранслятор (из-за отказа системы отделения) возвращен на Землю	29.4—6.5.1985, 7 сут 9 мин
47.	Даниэл Бранденстайн Джон Крайтон Шеннон Лусид Джон Фабиан Стивен Нейгел Патрик Бодри (Франция) Салман ас-Сауд (Саудовская Аравия)	«Дискавери». Вывод на орбиту трех спутников связи, эксперименты с ИСЗ для астрономических наблюдений	17.6—24.6.1985, 7 сут 1 ч 39 мин

(Окончание следует)

Хроника огненных таранов

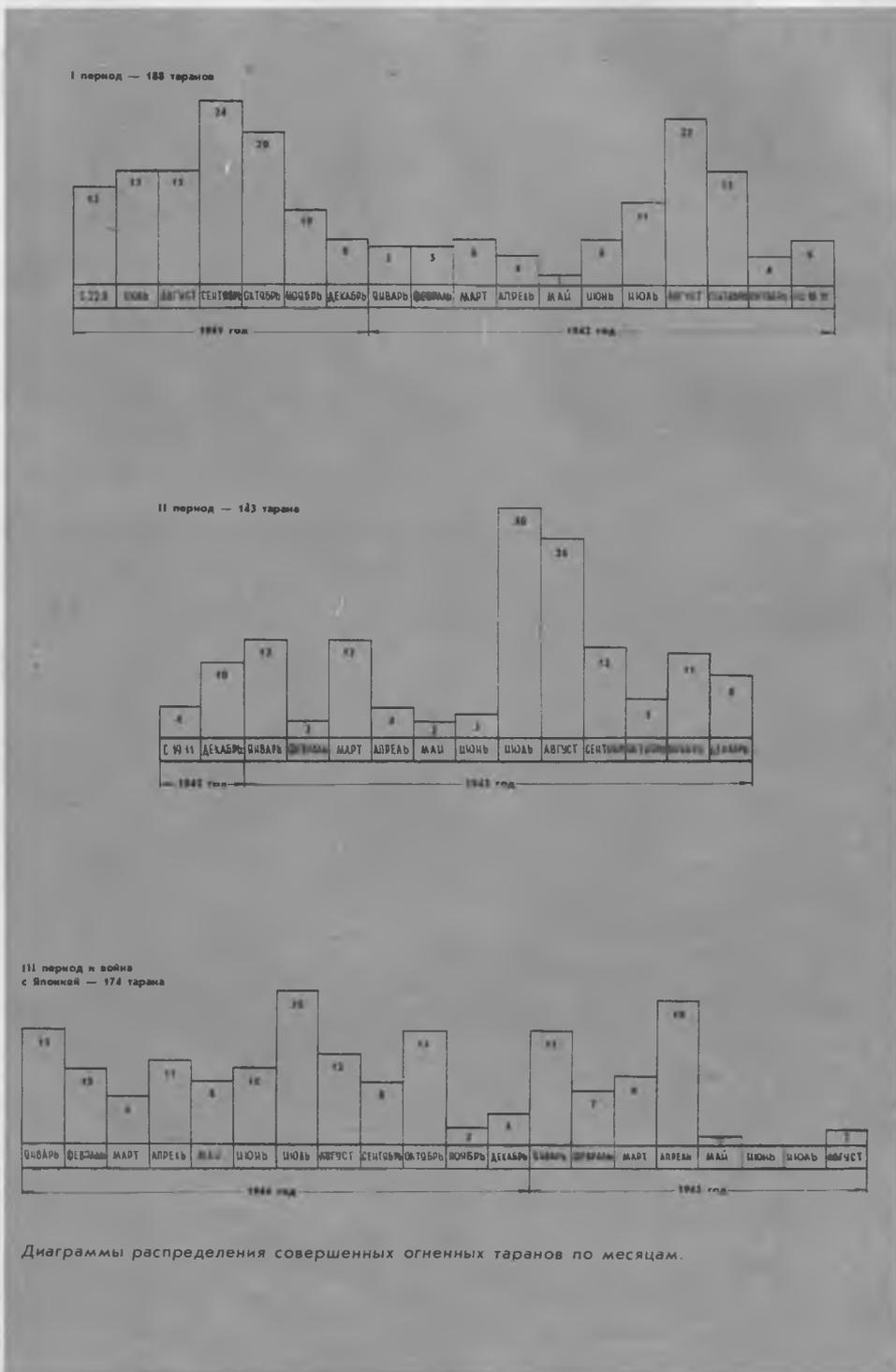
Генерал-майор авиации запаса А. ЗАЙЦЕВ, профессор

Долгое время считалось, что подвиг экипажа Н. Гастелло был повторен авиаторами более 100 раз. Однако изучение документов фронтовых лет выявляет все новые и новые имена. На сегодняшний день имеются данные о 505 огненных таранах советских летчиков, включая упомянутый*. Еще раньше их совершили военный комиссар 150-го бомбардировочного авиационного полка (бап) батальонный комиссар М. Ююкин в районе реки Халхин-Гол (4 августа 1939 года), командиры эскадрилий 5-го истребительного авиационного полка (иап) старший лейтенант И. Борисов и 31-го скоростного бомбардировочного авиационного полка (сбап) капитан К. Орлов в боях с белофиннами (соответственно 25 декабря 1939 года и 11 марта 1940 года).

Массовый же героизм советские летчики проявили в период Великой Отечественной войны, 22 июня 1941 года с аэродрома, расположенного у села Лисятичи (Львовская область), вылетели на разведку в сторону границы командир звена 62-го штурмового авиационного полка (шап) старший лейтенант П. Чиркин с ведомым младшим лейтенантом В. Слюнкиным. В заданном районе они обнаружили на всех дорогах интенсивное движение вражеских войск. Гитлеровцы открыли по самолетам ураганный огонь. Машину Чиркина охватило пламя, и он направил пылающую «чайку» на танковую колонну. 24 июня в районе города Броды (Львовская область) таранил переправу противника командир звена 33 сбап старший лейтенант Г. Храпай, а на следующий день подвиг совершил заместитель командира эскадрильи 43 сбап капитан А. Авдеев, врезавшись в танки на шоссе Вильнюс—Минск.

Некоторые люди рассуждают так: «А что летчикам оставалось делать? Все равно гореть, все равно погибать... Да и можно ли однозначно утверждать, что это был таран? Может быть, подбитый самолет просто упал на врага?» Что на это ответить? Определить, падал самолет или его до последней секунды направляла рука человека, совсем нетрудно: потерявшая управление машина редко снижается в заданном направлении. Кроме того, экипажи подбитых са-

* Подсчитано автором по материалам ЦАМО СССР, периодической печати и мемуарной литературы.



молетов не были обречены на верную гибель. Большинство из тех, кто совершил огненный таран, могли попытаться произвести посадку или воспользоваться парашютом. Но они поступали иначе: превращали горящий или поврежденный самолет в смертельное для врага оружие.

Свидетельства авиаторов, слышавших в шлемофонах последние слова героев: «За Родину! Иду на таран!» и видевших их пики, и, наконец, сами обстоятельства случившегося убедительно доказывают, что подбитые машины сознательно направлялись на цель.

26 июня 1941 года. Пятый день войны. На фронтовой аэродром возвращаются бомбардировщики Ил-4.

Рисунок Е. СЕЛЕЗНЕВА



Одна за другой машины касаются земли и после короткой пробежки тяжело заруливают на стоянки. Многочисленные пробоины на фюзеляжах и плоскостях свидетельствуют о том, что боевой вылет был нелегким. Собравшиеся на командном пункте летчики до боли в глазах осматривают горизонт и чутко прислушиваются ко всем звукам. Давно уже истекли возможные сроки, а они все стоят и ждут возвращения экипажа капитана И. Гастелло.

...Зенитные снаряды, вспарывая небо, разрывались вокруг самолета. Но бомбардировщик не сворачивал с боевого курса, обрушивал на врага удар за ударом. А взрывные волны продолжали подбрасывать машину словно на гигантских качелях. И вдруг сильный удар швырнул само-

лет в сторону, на обшивке заплескали языки огня. Однако Гастелло, казалось, не замечал, что горит бомбардировщик, и не чувствовал, как дрожат пробитые осколками плоскости. Комэск видел перед собой только цель, и самолет, объятый пламенем, умирающий, но все еще грозный, кометой врезался в гитлеровские танки и бензоцистерны. Так на коштре из десятков вражеских машин завершили свой последний полет Николай Гастелло и его боевые друзья — члены экипажа лейтенанты Анатолий Бурденюк, Григорий Скоробогатый, старший сержант Алексей Калинин...

О подвиге героев узнал весь мир.

ший лейтенант И. Вдовенко направил подожженный самолет в одну из днепровских переправ. 19 сентября под Ленинградом адъютант эскадрильи 283 иап младший лейтенант В. Бондаренко нацелил подбитый истребитель на зенитную батарею противника. 23 сентября таранил Бериславскую плотину на Днестре заместитель командира эскадрильи 242-го ближнебомбардировочного авиационного полка (ббап) старший лейтенант И. Золин, а 28 числа обрушил свой самолет на фашистские танки в Приднестровье летчик той же части сержант Д. Корзин.

Защищая Москву и Ленинград, сражаясь на Волге, наши авиаторы

А таран наземной цели стал для советских летчиков одним из способов борьбы с ненавистным врагом.

Уже 27 июня у польского города Грубешува новый взрыв, расколов воздух, разметал фашистскую мотоколонну. Это был прощальный салют командира звена 21-го дальнебомбардировочного авиационного полка (дбап) лейтенанта Д. Тарасова. Прошло несколько часов, и на истерзанной белорусской земле взметнулось пламя подвига: заместитель командира эскадрильи 128 сбап старший лейтенант И. Пресайзен обрушил бомбардировщик в центр скопления гитлеровских танков. 4 июля в районе Пскова своей машиной нанес удар по танковой колонне командир эскадрильи 10 сбап капитан Л. Михайлов, а 28 августа летчик 81 дбап млад-

десятки раз ударами своих боевых машин сокрушали врага. Только в первом периоде Великой Отечественной войны они совершили 188 огненных таранов (см. диаграммы), проявив непоколебимую волю к победе, ради которой не жалели собственной жизни. Возникавшие на земле костры отражали яростный и ожесточенный характер развернувшихся сражений.

...Пламя подбиралось к бензобакам бомбардировщика, но заместитель командира эскадрильи по политчасти 58 сбап старший политрук А. Аникин точно выдерживал боевой курс. Ведомая им группа уже трижды прорывалась сквозь шквал огня зенитной артиллерии к сосредоточившимся у переправы фашистским танкам и сбрасывала на них смертоносный!

Вровень

груз. Четвертое пике стало последним для старшего политрука — огненной стрелой он врезался в строй танков с крестами. Противник в тот день, 5 июля 1941 года, так и не смог выйти на правый берег реки Великой.

Была ли у крылатых бойцов возможность сохранить жизнь? Конечно, была. Но они предпочли смерть позору и мучениям фашистского плена. Теряя силы от полученных ран, от огня, обугливавшего кожу, летчики все же не выпускали из рук штурвалов. Среди взрывов на земле и вспышек зенитных залпов их глаза искали и находили цель, уничтожение которой помогло бы товарищам.

Такая цель не могла быть случайной. Иначе как объяснить действия командира звена 11 иап ПВО Москвы лейтенанта В. Ковалева, таранившего 14 декабря 1941 года зенитную батарею противника, расположенную в стороне от станции Румянцево, над которой он был подбит? Летчик видел, что батарея заградительным огнем отсекала его ведомых от двигавшихся по Волоколамскому шоссе вражеских танков, и взял курс на нее. Летящий костер обрушился на огневую позицию, накрыв орудия и их расчеты. Фашистские танки остались без зенитного прикрытия и были сожжены товарищами героически погибшего командира звена.

Огненный таран — подвиг, совершить который могли только советские летчики, не мыслящие себя вне счастья Родины, страстно желавшие жить во имя ее процветания и в то же время готовые отдать за нее жизнь. Как же формировались характеры этих людей, оказавшихся способными не только выстоять перед смертельной опасностью, но и заставить противника дорогой ценой платить за их гибель? У каждого подвига своя предыстория. Подвиг — мера ненависти к врагу, мера любви к Родине, мера верности воинскому долгу, страстное желание приблизить час Победы. Это не бездумное презрение к смерти, а вся жизнь, сжатая до предела в краткий миг атаки.

Они встретили агрессора, несшего людям горе и слезы, в строю крылатых воинов, полные ярости, готовые сражаться с ним не щадя жизни. За время участия в боях одни успели сделать больше, другие — меньше. Но все выполняли боевые задания с большим мужеством, действовали дерзко и смело. Пролетая над территорией, оккупированной гитлеровцами, атакуя их танки, пехоту, артиллерию и другие объекты, советские летчики видели горящие деревни и города, узнавали места, где родились и выросли, землю, еще недавно цветущую, а ныне растоптанную кованым сапогом фашиста. Неисчислимы разрушения и ни с чем не сравнимые страдания принес фашизм в родные края. И в сердце каждого авиатора росла ненависть и желание мстить врагу любой ценой.

(Окончание следует)

★

В редакции журнала «Авиация и космонавтика» проведен очередной «круглый стол». В его работе приняли участие бывший летчик-испытатель Герой Советского Союза писатель Марк Лазаревич Галлай — автор многих произведений об авиаторах, Алексей Иванович Горохов, восьмой год возглавляющий военный отдел газеты «Правда», и начальник службы авиационной и космической медицины ВВС, заслуженный врач РСФСР, кандидат медицинских наук генерал-майор медицинской службы Станислав Алексеевич Бугров. Состоялся живой, непринужденный обмен мнениями о перестройке в нашей стране и Вооруженных Силах, роли средств массовой информации в ее дальнейшем продвижении, о наиболее заметных публикациях журнала и путях повышения действенности печатного слова.



М. Галлай

— Я давний ваш подписчик, — сказал в своем выступлении М. Галлай. — Многие годы с интересом слежу за публикациями журнала. Они в основном удовлетворяют меня. Но не все. На мой взгляд, первые страницы каждого номера несколько перегружены крупными статьями на общие темы. Построены они зачастую по стандарту. А нужно писать покороче, зато больше вкладывать информации. Главное, писать на волнующие, животрепещущие темы, которых в войсках хоть отбавляй. Во время встреч с военными летчиками мне доводится обмениваться с ними мнениями по разным вопросам. Сколько всевозможных проблем! Редакция делает доброе дело, если будет стоять ближе к ним, найдет место для освещения наиболее важных из них.

— В нашем журналистском деле, — продолжил его мысль А. Горохов, — не обойтись без живинки, творчества. Хотя журнал по оперативности не может сравниться с газетой, но и здесь нельзя обзывать с освещением важнейших событий в жизни страны и Вооруженных Сил.

Мои читательские интересы, — продолжал он, — давно связаны с журналом «Авиация и космонавтика». Читал, когда отец — старший инженер авиадивизии — получал его еще в предвоенные годы. И вот уже несколько десятилетий сам выписываю, веду подшивку. Многие выступления, безусловно, заслуживают

внимания. Например, подборка материалов выездной редакцией журнала об опыте освоения дальнего бомбардировщика с комментарием генерал-лейтенанта авиации П. Дейнекина («Авиация и космонавтика», 1988, № 7). На фоне рассказа о нашей новейшей технике и практике ее эксплуатации убедительно показан своеобразный узелок неизжитых противоречий между промышленностью и теми, кто летает на этих машинах.

За последние годы в части и подразделения, как известно, влился большой отряд молодых офицеров. Но далеко не все знают, например, что за аэродром, с которого они летают, чем он был знаменит в годы войны, какие традиции в части и кем заложены. Еще недостаточно знают об истории отечественной авиации, ведущих авиационных конструкторах, их удивительных судьбах. Много «белых пятен» в показе творческих достижений тех, кто создавал и создает ракетно-космическую технику. Думается, читатели вправе ждать публикаций на эти и подобные темы.

— Надо прямо сказать: передовые статьи, хотя с ними выступают квалифицированные авторы, не всегда читаются с интересом, — высказал свое мнение генерал-майор медицинской службы С. Бугров. — Они слишком «правильные», не задают мысль и чувство читателя. Видимо, в них должны острее ставиться проблемы перестройки, совершенствования стиля работы, методики обучения и воспитания авиаторов, нагляднее раскрываться пути повышения бдительности и боевой готовности авиачастей в условиях сокращения Вооруженных Сил, реализации нашей оборонной доктрины.

Станислав Алексеевич поделился впечатлениями о своей последней поездке в войска. С группой офицеров он выехал в Прикарпатский военный округ по письму, направленному женщиной одного из авиагарнизонов в адрес Президиума Верховного Совета СССР. В гарнизоне не одна сотня детей военнослужащих, но до сих пор здесь нет детсадика. Семьи вынуждены испытывать большие неудобства. Жены не могут устроиться на работу, поскольку «привязаны» к дому. А это отражается на настроении, службе летчиков и техников. Такое положение наблюдается уже много лет, но пока не обеспокоило по-настоящему ни командование, ни политработников. Подобных фактов в войсках немало. Журнал не вправе проходить мимо них — он призван живо откликаться на жизненно важные запросы и нужды личного состава ВВС.

со временем

— Надо более предметно ставить в журнале вопросы психологического отбора молодежи, направляемой в летные училища, — сказал С. Бугров. — Не секрет, что с оснащением ВВС самолетами третьего и четвертого поколений нагрузки на летный состав заметно возросли, а отбор летчиков ведется все по старинке, не всегда учитывается «моторика» человека. В училищах «сортируют» абитуриентов на первую, вторую, третью группы. Считается, что первая — самая перспективная. А на поверку получается иное. Когда надо действовать, человек из этой группы не действует — раздумывает. Это при дефиците-то времени! Словом, жизнь вносит свои коррективы и в проблемы психологического отбора. Тут требуются дальнейшие исследования ученых, медиков.

Участники «круглого стола» обменялись мнениями о психологии современного читателя, его запросах и интересах. А. Горюхов заострил внимание на том, что основной читатель журнала, видимо, молодежный. И надо полнее учитывать, чем он живет, что его увлекает, каков его уровень знаний и общеобразовательной подготовки. Уверен, что далеко не все читатели имеют достаточное представление о таких, например, новейших самолетах, как МиГ-29, МиГ-31, Су-25, Су-27. Почему бы журналу не рассказать о них?

М. Галлай, продолжая эту тему, подчеркнул, что важно не просто дать читателю представление о нашей современной боевой технике, но и показать ее в сопоставлении с аналогичной техникой вероятного противника, чтобы нагляднее были видны их сильные и слабые стороны. И все-таки главное



С. Бугров

внимание должно быть уделено, безусловно, человеку, владеющему этой техникой, его идейной, моральной стойкости, психологической закалке, умению принимать нестандартные решения в экстремальной обстановке.

— Мы стоим, можно сказать, на пороге нового витка в изучении психологии современного летчика, и важно учитывать это при подготовке статей, — как бы подытожил он мысль.

С. Бугров поделился своей обеспокоенностью в связи с тем, что продолжают действовать многие устаревшие документы, которые зачастую дублируют друг друга или, что еще хуже, противоречат один другому. Бывает, тот, кто руководит полетами, в сложной обстановке не всегда сразу может найти, что же ему делать. И тут требуется новое слово в трактовке вроде бы давно ясных положений. Сославшись на статью главкома ВВС маршала авиации А. Ефимова «Право на ошибку» («Авиация и космонавтика», 1988, № 12), С. Бугров сообщил, что он участвовал в стихийно возникшем споре вокруг поднятых в ней проблем.

— Спорили до хрипоты, но, уверяю, каждый извлек для себя немалую пользу, — убежденно заключил он.

Участники «круглого стола» обсудили широкий круг вопросов, в том числе и формы подачи материалов. Вели речь о «лице» журнала, особенностях его иллюстративного оформления, о разнообразии жанров. Словом, состоялся обстоятельный, конкретный, полезный разговор, направленный на освоение передового опыта органов массовой информации, повышение действенности публикаций. Главный редактор журнала полковник О. Назаров в заключение выразил уверенность, что все ценное и поучительное, что высказано участниками «круглого стола», найдет практическое воплощение в работе редакционного коллектива.



А. Горюхов

ЖУРНАЛ «АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА»: ВАШЕ МНЕНИЕ!

Сегодня все мы живем и трудимся под глубоким впечатлением от прошедшего недавно Съезда народных депутатов СССР. Его подлинно демократический дух, конструктивные решения положили начало новому этапу в осуществлении революционных перемен во всех сферах нашего общества, включая Вооруженные Силы, военную авиацию.

Рост политической и трудовой активности советских людей, развертывающаяся повсюду созидательная работа обязывают военную печать, в том числе журнал «Авиация и космонавтика», не только идти в ногу со временем, но и по возможности опережать его, генерировать самые передовые идеи, будить общественную мысль, смело выступать против любых проявлений в армейской среде беспечности, формализма, показухи и других рецидивов застоя.

Уважаемые читатели!

В интересах более полного учета вашего мнения, пожеланий, повышения действенности публикуемых материалов редакция журнала «Авиация и космонавтика» обращается к вам с предложением ответить на вопросы анкеты. Свои письма направляйте в наш адрес.

1. Назовите лучшие, на ваш взгляд, публикации этого года. Чем они привлекли внимание?

2. Какие материалы не удовлетворили вас и почему?

3. Как часто вам приходится обращаться к публикациям журнала (конкретно — к каким и по какому поводу)?

4. Назовите темы, которые, по вашему мнению, следует осветить на страницах журнала.

5. В каком степеню вас интересует космическая тематика?

6. Удовлетворяет ли вас оформление журнала?

7. Укажите ваш возраст, специальность, как давно читаете журнал, являетесь ли его подписчиком.

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

Не забудьте своевременно оформить подписку на 1990 год!

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ «АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА»

Подписку можно оформить в течение всего года до 1-го числа предподписного месяца в любом почтовом отделении или в агентстве «Союзпечать», а для военнослужащих — у организаторов подписки в воинской части.

Цена подписки:

на квартал — 1 р. 20 коп.

на полгода — 2 р. 40 коп.

на год — 4 руб. 80 коп.

Индекс журнала — 70 000, цена номера — 40 коп.

Благодарим вас за внимание к журналу.

СОДЕРЖАНИЕ:

Ефимов А. История: нравственные уроки	1
Пархоменко В. Свободный поиск	4
Крепить связь поколений	5
Смирнов В. На второй круг...	6
Мурьгин Е. Лицом к жизни	8
Сергеев Е. Праздник авиаторов	9
Дорошков В., Осминов В. Ответственный этап эксплуатации	10
Харчевский А., Зизико А. Без вины виноватые!	11
Ларин В. Депутат из Качи	14
Сивухин О. Отклонение — ноль	16
Испытание делом	17
Игнатьева Е. Не загубить хорошую идею	18
Прокопенко С. «Приказ уже подписан!»	19
Волков А. Стратегия взаимодействия	20
Скрынников С. Командирские полеты	22
Боевая информация	24
Кулиш П. Системы контроля и управления «Энергии»	26
Назаров О., Соколов В. По долгу интернационалиста. (Окончание)	28
Панасюк В. Надежность расчетная и реальная	30
Диалектика перемен	32
Агеев В. Проверено в небе	34
Юридическая консультация	35
Филин В. Вклад в перестройку	36
Старополов В. Наука на службе милитаризма	38
Пилотируемая космонавтика сегодня и завтра	40
Экипажи американских космических кораблей	42
Зайцев А. Хроника огненных таранов	44
Вровень со временем	46

На обложке

На 1-й стр. — В полете — пара Су-25. Фото С. Скрынникова.
 На 2-й стр. — Взлетали, чтобы победить. Фото Ю. Скуратова и из архива Н. Киндьюшеа.
 На 3-й стр. — Меньшие братья «су». Фото В. Тимофеева.
 На 4-й стр. — Снимок сделан незадолго до выпуска молодых офицеров в Харьковском высшем военном авиационном инженерном Краснознаменном училище. Заместитель командира взвода отличник учебы молодой коммунист сержант В. Калентьев подгоняет офицерскую форму перед торжественным построением. Фото В. Безбородова.

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
 (ответственный секретарь),
 В. П. ЛЕБЕДЕВ, Е. А. РУСАНОВ,
 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.

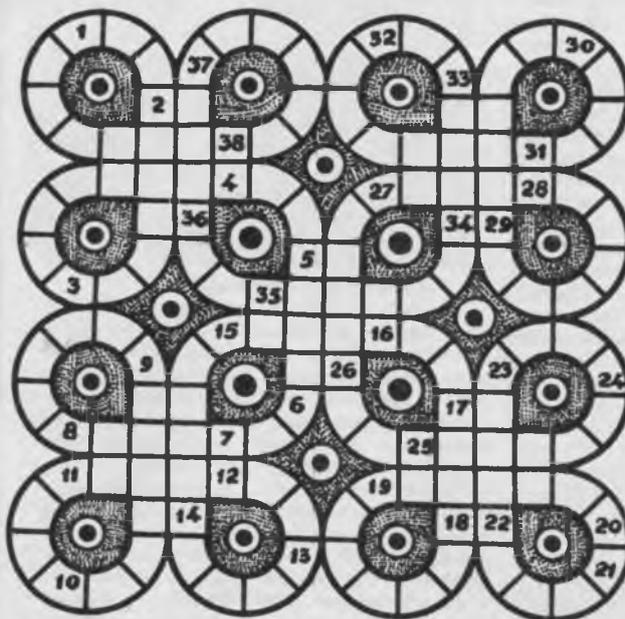
Сдано в набор 07.06.89 г. Г-26910. Формат 60×90 1/8. Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6. Зак. 688/3. Подписано в печать 05.07.89 г. Глубокая печать. Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/4828. Цена 40 коп. 33,75 усл. кр.-отт. 3-я тип. УВИ.



Трудная партия. Внимательно наблюдают товарищи за поединком гвардии старшего прапорщика В. Стороженко и гвардии прапорщика Ю. Сулимовского.

Фото А. ФАТХУЛЛИНА.

КРОССЧАЙНВОРД



1. Заслуженный летчик-испытатель СССР, Герой Советского Союза, испытатель сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. 2. Поперечный силовой элемент конструкции летательного аппарата. 3. Земной участок, обеспечивающий взлет, посадку, размещение и обслуживание самолетов, вертолетов и планеров. 4. Серия советских автоматических межпланетных станций. 5. Серия советских автоматических станций для полетов по околоземной орбите. 6. Образец, модель самолета. 7. В космонавтике — способ обнаружения спускаемых аппаратов в целях оказания помощи экипажам. 8. Облако паров, выпускаемых с космического летательного аппарата для наблюдения за его полетом, проведения

научных исследований. 9. Авиационная навигационная передающая радиостанция. 10. Направление движения самолета. 11. Начальный момент взлета летательного аппарата. 12. Составная часть аэростата, стратостата. 13. Канал для подвешивания гондолы к дирижаблю, аэростату. 14. Советский искусственный спутник Земли для изучения космического пространства. 15. Неожиданное нападение авиации на противника. 16. Количество личного состава, военной техники, воздушного десанта, выбрасываемое в район десантирования в единицу времени. 17. Совокупность процессов взлета ракеты в космос. 18. Обвалованное место стоянки самолета для защиты от осколков и ударной волны при взрыве снарядов и авиабомб. 19.

Летчица-штурман, Герой Советского Союза, командир женского бомбардировочного полка в годы войны. 20. Летчик-истребитель, выдающийся мастер воздушного боя. 21. Устройство в ракетных и воздушно-реактивных двигателях — основной элемент выходного устройства, создающего тягу. 22. Объединение войск ПВО, предназначенное для защиты от ударов с воздуха важнейших объектов. 23. Остров в группе Марианских островов, крупнейший опорный пункт ВВС и ВМС США в Тихом океане. 24. Заранее намеченный путь следования самолетов. 25. Средство уничтожения мин с воздуха авиацией. 26. Лицо, подготовленное для управления самолетом, вертолетом. 27. Составная часть парашюта. 28. Профилированное сиденье кресла летчика, космонавта. 29. Самодвижущийся снаряд, сбрасываемый с самолета в воду. 30. Радиоактивный химический элемент. 31. Учебно-тренировочное устройство, применяемое при подготовке летчиков и космонавтов. 32. Составная часть авиации, определяемая боевыми задачами и характером действий. 33. Река на Украине, в форсировании которой в 1943 году большую роль сыграл воздушный десант. 34. Аппарат для регулирования тока или напряжения в электрической цепи. 35. Приставная лестница к самолету. 36. Летчик-космонавт СССР, дважды Герой Советского Союза. 37. Один из основных аэропортов Москвы. 38. Аэродинамические поверхности самолета для обеспечения его устойчивости и управляемости в полете.

Составил И. ЧЕЛЕДИНОВ.

МЕНЬШИЕ БРАТЯ «СУ»



о нуждах авиаторов-спортсменов. В частности, на заводе имени П. О. Сухого проявили мудрость и комплексный подход к обеспечению ВВС и его первого помощника — ДОСААФ — необходимой техникой. К услугам летчиков-спортсме-

нов поршневого самолет Су-26М и реактивный Су-28. Изготавливаются также планеры БРО-11М.

На заводе имеется юношеская планерная школа и авиационно-технический спортивный клуб. Любой юноша найдет здесь себе дело по душе.



На страницах журналов «Авиация и космонавтика», «Крылья Родины» и других изданий за последние годы появились снимки необычных крылатых машин, по внешнему виду которых можно догадаться об их высоких пилотажных и боевых качествах. Ведь известно, что хорошо летающий самолет красив. Среди новинок — истребитель Су-27 и штурмовик Су-25, поступившие на вооружение советских ВВС и занявшие свое достойное место в крылатом строю. Нынешнему поколению наших авиационных строителей есть чем гордиться, а авиаторам — чем еще надежнее защищать мирный труд народа.

Не забыли авиационные строители и



А после окончания школы сможет выбрать профессию, нужную авиации и авиапромышленности.

...В этот день первичная организация ДОСААФ предприятия, возглавляемая И. Оборенковым, проводила традиционный авиационно-спортивный праздник. Вот в небо поднялись радиоуправляемые модели самолетов. Затем начались полеты воспитанников юношеской планерной школы. Хотя каждый полет учебного планера длился немного более минуты, юные планеристы чувствовали себя почти заправскими пилотами.

Показ авиационно-спортивной техники продолжили дельтапланеристы. А. Кареткин творил на мотоделтаплане поистине чудеса. Затем в небо взмыл спортивный самолет Су-26М, пилотируемый членом сборной команды СССР, начальником авиатехспортивного клуба В. Егоровым. На таких самолетах наши спортсмены уже завоевали немало медалей на различных международных соревнованиях.

Внимательно наблюдал за действиями спортсменов генеральный конструктор ОКБ народный депутат СССР М. Симонов. Михаил Петрович оказывает большую помощь самодеятельным авиаконструкторам и спортсменам.

В. ТИМОФЕЕВ

Фото автора.



