



АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА

8

1 9 8 4

ВОЗДУШНЫЕ СНАЙПЕРЫ



Военный летчик-снайпер, военный штурман-снайпер... Это боевая квалификация, характеризующая сплав отличных профессиональных и морально-психологических качеств, безупречного владения авиационной техникой и искусством меткой стрельбы из бортового оружия. В годы Великой Отечественной войны асами называли мастеров маневра, атаки и огня, дерзких и мужественных советских летчиков. Десятки тысяч из них покрыли себя неувядаемой славой. Среди них известные всему миру А. Покрышкин, И. Кожедуб, В. Талалихин, Б. Сафонов, И. Полбин, Н. Степанян, В. Раков, И. Покрышев, Н. Скоморохов и другие.

Опыт героев войны — богатейший источник совершенствования воздушной выучки в повседневной учебе и службе сегодняшнего поколения авиаторов. Стоя на страже воздушных рубежей Отечества, они держат равнение на подвиги своих дедов и отцов, настойчиво овладевают нормативами высшей боевой квалификации, с честью и достоинством выполняют патриотический и интернациональный долг.

Среди передовиков социалистического соревнования военные летчики-снайперы офицеры Е. Алпатьев (на снимке вверху) и А. Ткаченко (на снимке внизу в центре). Умножая славные боевые традиции ВВС, они настойчиво и умело воспитывают молодежь, учат ее с первой атаки, первым снарядом, первой ракетой, бомбой поражать учебные цели. Коллективы, в которых служат эти офицеры, достойно встречают День Воздушного Флота СССР.

Фото А. ДЖУСА.



Кавалеры ордена «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени военные летчики первого класса подполковник Л. Кыш (слева) и майор В. Попельнюк.

Фото К. АНДРЕЕВА.

НА СТРАЖЕ МИРНОГО НЕБА

Главный маршал авиации П. КУТАХОВ,
главнокомандующий Военно-Воздушными
Силами —
заместитель Министра обороны СССР,
Герой Советского Союза

День Воздушного Флота СССР отмечается в этом году в обстановке высокого политического и трудового подъема советского народа, полного решимости выполнить исторические решения XXVI съезда партии и последующих Пленумов ЦК КПСС. Огромное мобилизующее воздействие на общественно-политическую жизнь нашей страны оказали февральский и апрельский (1984 г.) Пленумы Центрального Комитета партии, первая сессия Верховного Совета СССР одиннадцатого созыва, выступления Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко.

Под руководством Коммунистической партии советский народ самоотверженным трудом совершенствует развитие социалистическое общество, приумножает богатства страны, укрепляет ее экономическую и оборонную мощь.

За годы, прошедшие после XXVI съезда КПСС, вырос национальный доход, повысился материальный и духовный

уровень жизни советских людей, значительно увеличились реальные доходы на душу населения. Успешно претворяются в жизнь Продовольственная и Энергетическая программы, задания одиннадцатой пятилетки. Совершенствуется и политическая система советского общества. Крепнет союз рабочих, крестьян и интеллигенции, братская дружба народов СССР. Развивается и углубляется социалистическая демократия, расширяется участие трудящихся в управлении делами государства и общества. Дальнейшему улучшению обучения и коммунистического воспитания подрастающих поколений, ускорению экономического и социального прогресса нашего общества будет способствовать осуществление реформы общеобразовательной и профессиональной школы.

Центральный Комитет КПСС придает огромное значение подготовке новой редакции партийной Программы, которая наметит большие и сложные задачи совершенствования развитого социализма,

четкую долгосрочную стратегию их решения, определит связь наших текущих дел с коммунистической перспективой.

Могучим и надежным щитом Родины верным стражем строительства комму-

За нашу Советскую Родину!



**АВИАЦИЯ
и
КОСМОНАВТИКА**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
С 1918 ГОДА

АВГУСТ
1984

8

Зима, оплотом всеобщего мира являлись доблестные Вооруженные Силы СССР. В едином строю вооруженных защитников Страны Советов твердо стоят и наши славные Военно-Воздушные Силы, боевая летопись которых началась вместе с рождением первого в мире социалистического государства. Их становление и развитие неразрывно связаны с именем Владимира Ильича Ленина.

В тяжелые годы гражданской войны и иностранной военной интервенции красные военлеты успешно громили врага. История бережно хранит имена крылатых защитников Родины, которые вместе со всей Красной Армией отстояли наши революционные завоевания.

Благодаря постоянной заботе Коммунистической партии в годы первых пятилеток была создана мощная авиационная промышленность, были выращены талантливые ученые и конструкторы, подготовлены летные и технические кадры. В невиданно короткий срок Страна Советов стала одной из ведущих авиационных держав мира. Следуя патриотическому призыву летать выше, быстрее и дальше всех, советские летчики в предвоенные годы на отечественных самолетах совершили ряд выдающихся полетов, установили более трети мировых авиационных рекордов.

Неоценимый вклад в развитие авиации внес Ленинский комсомол, который в январе 1931 года принял решение о шефстве над Военно-Воздушными Силами. В авиацию пришла смелая, воспитанная в духе беспредельной преданности коммунистическим идеалам, верности партии и народу молодежь.

Растущая мощь советской авиации, высокие морально-политические и боевые качества наших летчиков наглядно проявились в боях с японскими милитаристами у озера Хасан и на реке Халхин-Гол. Советские летчики-добровольцы, выполняя свой интернациональный долг, храбро сражались в небе Испании и Китая.

Суровым испытанием для нашего народа и его Вооруженных Сил стала Великая Отечественная война Советского Союза против ударной силы международного империализма — гитлеровской Германии. Когда в сорок первом набатом прозвучали слова: «Вставай, страна огромная, вставай на смертный бой...» — авиаторы, как и все советские воины, грудью встали на защиту любимой Родины, демонстрируя высокое боевое мастерство, невиданные стойкость и мужество.

Военно-Воздушные Силы — наиболее мобильный и дальнбойный вид Вооруженных Сил — оказали существенное влияние на ход и исход не только отдельных операций, но и войны в целом. С первых ее часов наши воздушные бойцы, верные идеалам ленинизма, беспредельно преданные Коммунистической партии и советскому народу, бесстрашно вступили в бой с агрессором и не щадили для его разгрома ни сил, ни самой жизни. Их подвиги, их имена для многих поколений будут служить вдохновляющим примером безграничной любви к Родине, невиданной стойкости и мужества в бою. Только за первые три недели войны советские авиаторы уничтожили 1284 самолета противника.

В битвах под Москвой и Сталинградом, за Кавказ, на Кубани и под Курском развернулась решительная борьба за стратегическое господство в воздухе.

Летом 1943 года советские летчики полностью овладели им и надежно удерживали его за собой вплоть до полного разгрома гитлеровской Германии.

Советская авиация полностью перевооружилась на самолеты более совершенных конструкций. В руках летчиков-фронтовиков они становились подлинным оружием победы. Из 77 тысяч вражеских самолетов, уничтоженных в годы войны на советско-германском фронте, 57 тысяч на боевом счету крылатых богатырей нашей Родины. Наряду с летчиками ВВС и ПВО большой вклад в достижение победы внесли и летчики морской авиации. На их боевом счету две трети потопленных и поврежденных кораблей противника. Значителен вклад в дело победы и гражданской авиации. Свыше 20 тысяч летчиков ГВФ были переданы в состав ВВС и участвовали в боях.

Родина высоко оценила подвиги своих крылатых защитников. Более 200 тысяч авиаторов награждены орденами и медалями, 2420 из них стали Героями Советского Союза, 65 удостоены этого звания дважды, а прославленные воздушные бойцы ныне маршал авиации А. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза. 65 процентов авиасоединений и частей были награждены орденами и медалями, многие получили почетные наименования, стали гвардейскими.

Организатором и вдохновителем самоотверженной борьбы советского народа против немецко-фашистских захватчиков, подлинным творцом Великой Победы стала ленинская Коммунистическая партия. В исключительно трудных условиях она обеспечила единство политического, экономического и военно-стратегического руководства, сплотила фронт и тыл в могучий кулак. Лучшие ее силы были на самых опасных и ответственных участках борьбы. Советские авиаторы, как и воины других видов Вооруженных Сил, считали для себя высшей честью идти в бой коммунистами. К концу войны число членов партии в ВВС увеличилось более чем в три раза.

Победа над фашистской Германией и ее союзниками, говорится в постановлении ЦК КПСС «О 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов», имеет всемирно-историческое значение. Она подтвердила, что в мире нет сил, которые могли бы сокрушить социализм, остановить его поступательное развитие. Решающими факторами нашей победы явились мудрое руководство Коммунистической партии, преимущества советского общественного и государственного строя, идейное и социально-политическое единство нашего общества, всех народов СССР, советский патриотизм и пролетарский интернационализм, массовый героизм советских людей на фронте и в тылу.

Суровые уроки истории, бесславный конец германского фашизма и японского милитаризма ничему не научили любителей военных авантур. Сложная, напряженная обстановка, сложившаяся в последние годы по вине безрассудных авантюристических действий агрессивных сил империализма, не улучшается. Она остается весьма опасной. И объясняется это тем, что администрация США по-прежнему делает ставку на военную силу, достижение военного превосходства, на-

вязывание другим народам своих порядков. В Соединенных Штатах Америки форсируется реализация все новых программ создания и развертывания ядерного оружия, ставящего под угрозу существование человечества. Продолжается размещение американских ядерных ракет и в Западной Европе, что представляет особую опасность для мира.

Современный агрессивный, милитаристский курс реакционных правящих кругов США и других государств НАТО нацелен своим острием в первую очередь против социализма. В СССР, других странах социалистического содружества империалисты США видят главное препятствие осуществлению своих притязаний на мировое господство.

Но силам империализма и войны сегодня противостоят мощные и постоянно растущие силы мира. Это прежде всего могучий Советский Союз, страны социалистического содружества, освободившиеся страны Азии, Африки и Латинской Америки и все другие силы, противостоящие империалистической политике нагнетания военной опасности.

Надежным оплотом мира является Советский Союз. Милитаристскому курсу США и НАТО он и другие страны — участницы Варшавского Договора противопоставляют широкую программу конкретных мирных инициатив, направленных на оздоровление обстановки в Европе и во всем мире. Оценивая современную международную обстановку, Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ К. У. Черненко в речи на Всесоюзном совещании секретарей комсомольских организаций отметил: «На мировой арене приходится иметь дело и с такими политическими силами, которым чужда добрая воля и которые глухи к доводам разума. И тут незаменимую роль играет сдерживающая мощь нашего оборонного потенциала. Ныне он является не только гарантом созидательного труда советского народа, но и гарантом всеобщего мира на земле». Это накладывает на наши Вооруженные Силы, в том числе и на авиацию, огромную ответственность за надежную защиту Отчизны, завоеваний социализма.

За послевоенные годы Военно-Воздушные Силы поднялись на качественно новую ступень и представляют собой грозный вид Вооруженных Сил. Сегодня они оснащены самой современной авиационной техникой и оружием.

Выполняя требования ЦК КПСС, Министерства обороны СССР, воины-авиаторы за последние годы сделали значительный шаг вперед в повышении боевой готовности, совершенствовании воздушной, огневой, оперативной и тактической подготовки. На проведенных учениях наши командиры, офицеры штабов, политракторники, абсолютное большинство личного состава продемонстрировали возросшую боевую зрелость, высокие морально-политические и психологические качества. Авиационные части и соединения научились более эффективно взаимодействовать с другими видами Вооруженных Сил, с большой эффективностью применять современные авиационные комплексы. Постоянно совершенствуются формы и способы подготовки к ведению операций и боя. Большое внимание уделяется отработке способов боевых действий в условиях применения противником высокоточных боевых комплексов, современных средств разведки и

радиозлектронной борьбы, автоматизированных систем управления.

Сегодня на посту часовых мирного неба Родины бдительно стоят сыновья и внуки фронтовиков. Они всегда на чеку, в любую минуту готовы вместе с товарищами по оружию — воинами братских социалистических стран — с честью выполнить свой патриотический и интернациональный долг. Они равняются на подвиги Героев Советского Союза Г. Елисеева, В. Гайнутдинова, Е. Зельякова, В. Кот, И. Жукова, В. Павлова, В. Щербакова и других, которые проявили мужество в ратном труде, при освоении новой техники и оружия, при выполнении заданий партии и правительства.

Жизнь выдвигает перед нами все новые, более сложные задачи. Решение их предполагает принципиальность и настойчивость, концентрацию всех усилий командно-политического состава, партийных и комсомольских организаций. Военно-политическая обстановка, задачи, поставленные перед Военно-Воздушными Силами Центральным Комитетом КПСС, Министерством обороны СССР, требуют от личного состава высокой отточенной боевой готовности, повышенной ответственности за боевую готовность, высокого уровня воздушной, боевой выучки в условиях, максимально приближенных к реальным боевым.

Достижение высокой боевой готовности частей и подразделений ВВС остается задачей номер один, главным критерием действенности работы, проводимой командирами и политработниками, партийными и комсомольскими организациями. Раскрывая природу и сущность боевой готовности, член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов подчеркивал, что она определяется прежде всего качеством полевой, воздушной и морской выучки личного состава, степенью овладения им оружием и боевой техникой, уровнем морально-политической закалки, дисциплины и организованности войск, искусством управления ими. В этом важнейшем деле все должно быть подчинено безусловному и высококачественному выполнению планов боевой и политической подготовки при строгом соблюдении требований руководящих документов, законов летной службы, правил безопасности полетов.

Сейчас, как никогда ранее, руководящие кадры должны строить работу с перспективой, обладать чувством нового, обостренным пониманием личной ответственности за образцовое выполнение своего воинского долга и за успехи боевого коллектива в целом, опираться на партийный актив, поддержку всех коммунистов и комсомольцев.

Перед личным составом авиационных частей и подразделений стоят ответственные задачи по дальнейшему овладению сложнейшими современными авиационными комплексами, их боевым применением. Чтобы уверенно одерживать победы в современном бою, действовать по принципу «Каждую ракету и бомбу, каждый снаряд — в цель!», необходимо быть специалистом высшей квалификации, мастером воздушного боя или боевого применения, снайпером. А для этого прежде всего нужно иметь прочный теоретический фундамент, глубокие знания техники, аэродинамики, тактики. Причем следует всегда помнить, что эти важнейшие для военного летчика дисциплины постоянно развиваются, осо-

бенно в последние годы, требуют систематического обновления и закрепления знаний. И здесь очень многое зависит от организации наземной подготовки, ее планомерности, целенаправленности, ответственности. Как и во всем процессе боевой учебы, в этом деле важна строгая методическая последовательность, научный подход, логическая связь с этапами летного обучения.

Летний период характеризуется интенсивной летной работой. В повседневных полетах, на летно-тактических учениях войны-авиаторы настойчиво совершенствуют боевое мастерство, осваивают науку побеждать.

Важное значение сейчас приобретает борьба за эффективное использование учебного, и особенно стартового, времени. И там, где хорошо организован учебный процесс на земле и в воздухе, где установлен образцовый воинский порядок, строго выполняются требования документов, регламентирующих летную работу, — там высоки и результаты боевой и политической подготовки.

Забота о повышении воздушной выучки должна сочетаться с заботой о безопасности полетов. Несмотря на то что даже в повседневной практике экипажи выполняют сложнейшие полетные задания днем и ночью, в различной метеорологической и тактической обстановке, у нас немало частей и подразделений, работающих безаварийно. И все же в этом важном деле есть еще недостатки. Поэтому лицам, организующим полеты, участвующим в них и обеспечивающим летную работу, необходимо принимать особенно энергичные и действенные меры для предупреждения летных происшествий и предпосылок к ним.

Залог плодотворной учебы — крепкая воинская дисциплина. Без нее нет боеготовности, немыслима победа в реальном бою. В соответствии с требованиями партии борьбу за дальнейшее укрепление дисциплины необходимо наполнять конкретным содержанием. В воинских условиях это означает насаждать твердый уставной порядок, налаживать четкую организацию службы войск, всеми мерами убеждения, строгой требовательностью добиваться добросовестного выполнения авиаторами своих обязанностей.

Качество решения учебно-боевых задач, уровень боевой готовности войск в решающей степени зависят от идейной зрелости людей, морально-политического климата в воинских коллективах. Поэтому командиры и политработники, партийные и комсомольские организации должны постоянно заботиться о политической закалке авиаторов, формировании у них марксистско-ленинского мировоззрения, единства убеждения и действия, воспитании беспредельной преданности Коммунистической партии, нашей социалистической Родине, классовой ненависти к империализму. Необходимо повсеместно повышать качество марксистско-ленинской подготовки офицеров, политической учебы прапорщиков, политических занятий с сержантами и солдатами, идеологической, политико-воспитательной работы. Для выработки у коммунистов и всего личного состава ВВС глубокого понимания теории и политики ленинской партии, ее современных требований следует широко использовать во всех фор-

мах политической учебы, агитации и пропаганды решения XXVI съезда КПСС, февральского и апрельского (1984 г.) Пленумов Центрального Комитета партии, положения и выводы, сформулированные в выступлениях Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко, материалы VI Всеармейского совещания секретарей первичных партийных организаций и V Всеармейского совещания секретарей комсомольских организаций.

Испытанным средством мобилизации воинов на напряженную учебу, развития их творческой инициативы является социалистическое соревнование, которое в этом году проводится под девизом «Быть на чеку, в постоянной готовности к защите завоеваний социализма!». Ветеранов соревнований, отличников соревнований добились воинские коллективы, руководимые офицерами Ю. Темниковым, В. Добрыниным, А. Цалковым, А. Дербеневым, В. Мурашкиным, Б. Белоконом, Л. Шаниным, Л. Бадиным и другими.

Ратный труд воинов-авиаторов по достоинству оценивается Коммунистической партией, Советским правительством. Наград Родины удостоены многие передовые командиры, политработники, летчики, штурманы, инженеры, техники, специалисты связи и тыла. Лучшим офицерам и генералам присвоены почетные звания «Заслуженный военный летчик СССР» и «Заслуженный военный штурман СССР».

Наша ленинская партия, советский народ, воины Вооруженных Сил вступают в период непосредственной подготовки к XXVII съезду КПСС. Это налагает на весь личный состав ВВС еще большую ответственность за полное и высококачественное выполнение всех планов и программ боевой и политической подготовки. «Чтобы обуздать агрессивные силы США, надежно обеспечить безопасность Родины и наших друзей, — указывает член Политбюро ЦК КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Д. Ф. Устинов, — всем нам, каждому на своем рабочем месте и боевом посту, необходимо добросовестно и ответственно трудиться, с честью выполнять свой патриотический долг».

Встречая День Воздушного Флота новыми ратными успехами, личный состав Военно-Воздушных Сил, верный патриотическому и интернациональному долгу, тесно сплоченный вокруг КПСС, будет и впредь вместе со всеми советскими воинами, в боевом содружестве с союзными армиями стран Варшавского Договора бдительно и надежно стоять на страже социализма и мира.

КОГДА ЗАДАНИЕ ИЗМЕНЕНО

Капитан А. ЖИЛИН



Звено капитана В. Рейха была поставлена задача нанести удар по ротно-му опорному пункту «противника». В период непосредственной подготовки летчики проложили и тщательно рассчитали маршрут полета, который обеспечивал скрытый подход к цели, выбрали характерные ориентиры для выхода на боевой курс. Затем командир звена проверил, как подчиненные знают задание, сделал необходимые замечания. После отработки полета методом «пеший полетному» провел контроль готовности.

В заданное время звено вертолетов было в воздухе. Условия сложные, поэтому командиры экипажей капитаны А. Багров, А. Осипов и старший лейтенант С. Белоконов особенно строго выдерживали параметры боевого порядка. Однако выполнять задание по предварительно отработанному «сценарию» группе не пришлось. По радио поступила информация о том, что обстановка на поле боя резко изменилась, поэтому группу перенацелили на решение другой задачи. Офицер боевого управления выдал предварительные расчеты.

Командир звена быстро проанализировал создавшуюся ситуацию и приказал по СПУ летчику-оператору рассчитать курс и время выхода на новую цель. Вскоре лейтенант В. Шагаров выдал необходимые данные.

— Я 500-й. Левый разворот... Курс... — полетела в эфир команда ведущего.

А еще через некоторое время звено вертолетов неожиданно появилось над полигоном. Выполнил противозенитный маневр, летчики метким огнем уничтожили заданные цели.

Что же обеспечило экипажам успешное выполнение задания при усложнении обстановки? Думается, прежде всего тщательная подготовка на земле. Авиаторы не ограничились отработкой только основного варианта нанесения удара, а, предположив различные ситуации, обговорили порядок действий, если по той или иной причине произойдут измене-

ния. Анализируя возможный тактический фон, они тем самым готовили себя к сложной работе и психологически.

Опыт летно-тактических учений показывает, что бывают еще случаи, когда экипажи при перенацеливании в воздухе действуют недостаточно грамотно. Приведу пример.

Подчиненные офицера В. Белякова хорошо справились с поставленной задачей. Но успех не особенно радовал командира. И вот почему. По предварительному замыслу его группе предстояло нанести удар по танковым резервам «противника». Чтобы заранее не обнаружить себя, полет решено было выполнять в режиме радиомолчания. Замысел удался. Но, думается, только потому, что экипажам никаких вводных не поступило. Полет, как говорится, выполнялся без помех. И если бы командному пункту пришлось перенацелить группу, молчание в эфире, наверное, было бы нарушено уточнениями и лишними запросами. Все дело в том, что, готовясь к полетам, старший лейтенант Н. Липин, лейтенанты Н. Липатов и А. Плещак отработали один вариант действий, забыв, что в современном динамичном бою обстановка может измениться в любую минуту, потребовав нового тактического решения. Летчики же в данном случае рассчитывали на идеальные условия.

А вот другой пример. В одном из подразделений капитан С. Славов вылетел на уничтожение десанта «противника». Однако в воздухе задание летчику изменили. Необходимо было срочно атаковать танки, прорвавшие «линию фронта». Славов тут же взял курс в указанный район. Но задание он выполнил не полностью.

Анализируя этот вылет, командир эскадрильи выявил несколько причин неудачи. Во-первых, неправильно был выбран маршрут подхода к цели, и вертолет обнаружили средства ПВО «противника». Во-вторых, при стрельбе по танкам летчик не сумел эффективно распо-

рядиться имевшимися на борту боеприпасами. И в-третьих, он неверно определил главную цель: вместо головного танка в колонне бил по машинам, шедшим в ее середине. Естественно, вылет оказался малоэффективным.

Опыт свидетельствует, что, выполняя любое задание, летчик всегда должен быть готовым к неожиданным изменениям обстановки, перенацеливанию в воздухе. От этого во многом зависит результативность боевой учебы. Тесное взаимодействие авиации с наземными войсками возможно лишь в том случае, если воздушные бойцы умеют быстро и грамотно отреагировать на любую ситуацию на поле боя. Тот же, кто уповает на вылет по «сценарию», нередко терпит поражение. Это хорошо понимают в эскадрилье, которой командует военный летчик первого класса майор Д. Василевский. Авиаторы этого подразделения учатся постоянно. По инициативе командира эскадрильи организация учебы здесь несколько изменена. Вертолетчики не ограничиваются изучением только летного дела. Идя в ногу со временем, они четко уяснили, что добиться весомых успехов в ратном труде можно только в том случае, если хорошо знаешь законы наземного боя. На занятиях и летучках они подробно разбирают вопросы тактики сухопутных войск. Летчики этой эскадрильи никогда не ждут подсказки с земли, умеют анализировать обстановку на поле боя и успешно применяют свои знания на практике.

К сожалению, так эффективно учеба налажена не во всех подразделениях, но не всегда по вине авиаторов. Некоторые командиры сухопутных частей, мягко выражаясь, без энтузиазма встречают предложения летчиков по организации совместных занятий. Они редкие гости в эскадрильях, не стремятся вникнуть в особенности действий вертолетчиков над полем боя. Думается, такой подход к взаимодействию не оправдан, и в результате страдает общее для авиаторов и мотострелков дело.



АТАКА С ХОДУ

Майор в отставке А. ЖУРАВЛЕВ

В постановлении ЦК КПСС «О 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов» отмечается, что это была небывалая в истории по своим масштабам и ожесточенности битва против наиболее реакционной ударной силы империализма — гитлеровского фашизма, ставившего своей целью уничтожение первого в мире социалистического государства, установление мирового господства.

В жесточайших боях и сражениях именно Советская Армия нанесла решающее поражение врагу, с честью выполнила свой патриотический и интернациональный долг.

Одним из таких сражений была Львовско-Сандомирская наступательная операция, проведенная 13 июля—29 августа 1944 года. Активное участие в ней принимала советская авиация. Фронт имел более трех тысяч самолетов, в его интересах использовалась и авиация дальнего действия. Наши летчики, участвовавшие в этой операции, нанесли большой ущерб противнику в живой силе и технике и, проявляя мужество и героизм, покрыли себя неувядаемой славой.

В публикуемом очерке рассказывается об одном из участников тех событий.

С инженером-конструктором 1-го Государственного подшипникового завода Евгением Ивановичем Балашовым, бывшим летчиком-штурмовиком, ветераном Великой Отечественной войны, мы встретились в автоматическом цехе, где он трудится вот уже более тридцати лет.

Высокий, статный, Евгений Иванович, что называется, до седых волос сохранил спортивную осанку и задорный, юношески веселый взгляд.

— Гордость завода, — сказал он, указывая на длинную шеренгу автоматических станков. — Все процессы от заготовок до выпуска изделия выполняют автоматы. Посмотрите, как закаливается металл...

Глаза его вдруг стали серьезными.

— Такую вот закалку в пекле войны проходили и мы, молодые тогда коммунисты.

...Шел октябрь 1942 года. Окончив летное училище, сержант Балашов прибыл в район Сталинграда. И сразу, без раскачки, в небо — огненное, жестокое, дымное.

Однажды восьмерке Ил-2, куда вошел и самолет Евгения, предстояло разбомбить прифронтовую аэродром врага. Несмотря на яростное сопротивление фашистов, штурмовики сделали свое дело. Они внезапно обрушили на самолеты противника эрсы и бомбы, шквал огня из пушек и пулеметов. Аэродром перестал существовать.

В этом бою «ил» Балашова был побит. Однако молодой летчик не растерялся и продолжал не только управлять боевой машиной, но и вести бой с нападавшими «мессершмиттами». В один из моментов, увернувшись от свинцовых очереди, Евгений заметил, что атакующий его «мессер» проскочил вперед. Ментально довернув самолет, советский летчик нажал гашетку. Машина гитлеровца перевернулась и дыма пошла вниз.

За этот воздушный бой Балашов был награжден орденом Красного Знамени. А вскоре в штабной землянке он получил из рук комиссара партбилет.

Наступил 1944 год. Враг откатывался на запад. Войска 1-го Украинского фронта разгромили его укрепленные районы на реках Молочная, Днепр, Ингулец и

вскоре освободили ряд областей Правобережной Украины, выйдя на подступы к Львову. Им предстояло прорвать оборону противника на рава-русском и львовском направлениях и расцезь его мощную группировку.

13 июля началась Львовско-Сандомирская операция. Летчики-штурмовики 5-го авиакорпуса, в состав которого входил 95-й гвардейский штурмовой авиаполк, прикрывали наступавшие советские войска, громили оборонявшихся фашистов.

Евгений Иванович хорошо запомнил удар «илов» по важному железнодорожному узлу 16 июля.

— Погода в тот день стояла великолепная, — рассказывает ветеран. — В небе ни облачка, тепло, солнечно. Настроение у летного состава боевое. Все рвется в полет. Разведчики установили, что фашисты подтянули на станцию состав, груженный танками и автомашинами.

Балашова вызвал в штаб командир полка гвардии подполковник П. Федотов.

— Задание очень важное, — сказал он. — Вашей восьмерке приказываю разбомбить эшелон с техникой. Остальные займутся другими целями на станции.

— Есть, разбить эшелон! — кратко ответил Балашов.

Через час восьмерка «ильюшиных», ревя моторами, поднялась в воздух и скрылась в лучах заходящего солнца. Линию фронта пересекли благополучно на малой высоте и большой скорости. Потом заняли свой эшелон и взяли курс на железнодорожную станцию.

Гвардии капитан Балашов увидел цель издали. На подъездных путях стояло несколько эшелонов, пытели паровозы, выбрасывая белые султаны дыма. «Ага, вот он наш, с танками», — подумал ведущий, заметив нужный ему эшелон.

В небе возникли разрывы зенитных снарядов. Они приближались к нашим самолетам.

— Атакуем с ходу! — скомандовал Евгений и с пикирования устремился на цель.

Следуя за командиром, летчики увидели, как, оставляя за собой белые дымные дорожки, реактивные снаряды, пу-

щенные ведущим, метко ударили по вагонам. Вверх взметнулись снопы огня и черного дыма, яркое пламя охватило головную часть состава, где стояли вражеские танки и бронемшины.

А в эфире снова раздался голос Балашова:

— Второй заход бомбами!

От стремительно несущихся штурмовиков то и дело отрывались черные сигары «соток» и летели к вагонам, груженным боевой техникой. Зенитки неистовствовали. Небо, подсвеченное лучами заходящего солнца, побаргивало. Черно-серый дым, поднявшийся над целью, был виден на десятки километров. Однако, несмотря на яростный зенитный огонь, все наши самолеты без потерь возвратились на свой аэродром.

— А через несколько дней, — вспоминает Евгений Иванович, — нашей четверке удалось взорвать склад горючего. Пламя бушевало, словно лава в кратере вулкана. Это было в районе местечка Крылув.

В тот день, подлетая к этому небольшому городку, Балашов увидел на шоссе на дороге несколько танков и каких-то больших автомашин. Решил ударить по ним. Четверка «ильюшиных» спикировала и сбросила бомбы. Загорелось сразу в нескольких местах, притом мгновенно. «Бензозаправщики», — догадался Евгений, заметив длинное приземистое здание, возле которого стояло еще несколько таких же автомашин.

Чуть довернув самолет, прицелился и нажал на кнопку пуска эрзов. Дальше произошло неожиданное. В небо поднялся такой мощный столб огня и дыма, что Ил-2, словно игрушку, подбросило вверх на десятки метров.

— Жив, командир? — тревожно спросил стрелок-радист.

— Держусь, — весело ответил Евгений и пошутил: — А фейерверк-то мощный. Наверное, в Берлине видно...

Вскоре наши войска заняли Львов и Рава-Русскую. Полк стал именоваться Рава-Русским. На груди гвардии капитана Балашова, теперь штурмана авиаполка, засиял второй орден Красного Знамени.

Евгений Иванович дрался с фашистами в небе Украины, Польши, Германии, был дважды ранен. За сравнительно короткий срок отважный воздушный боец, судя по документам, уничтожил двадцать пять вражеских танков, четыре самолета в воздухе и шестьдесят автомашин с грузом, восемь паровозов с вагонами, три цистерны с горючим, пять складов с боеприпасами, пятьдесят пять повозок, семнадцать орудий и до пяти сот солдат и офицеров противника.

В июне 1945 года Балашову было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Евгений Иванович — большой друг и наставник заводской молодежи. Помогает ей изучать военное дело, готовит себя к защите нашей великой Родины.

Талантливый летчик-испытатель, крупный авиационный военачальник, педагог, один из первых Героев Советского Союза генерал-полковник авиации в отставке Михаил Михайлович Громов — активный участник становления советской авиации. Он живой свидетель истории развития авиационной техники, один из основоположников отечественной школы обучения и воспитания летных кадров.

Впервые с Михаилом Михайловичем Громовым судьба свела Георгия Тимофеевича Берегового в 1942 году на Калининском фронте. В то время генерал М. Громов был командующим ВВС фронта, а Г. Береговой служил в его подчинении. Более сорока лет прошло с тех пор, но время не отдалило, а, напротив, сблизило этих известных всему миру людей. Недавно состоялась их очередная встреча.

Публикуем очерк генерал-лейтенанта авиации Г. Берегового в записи нашего корреспондента полковника В. Горькова.

Генерал-лейтенант авиации

Г. БЕРЕГОВОЙ,

дважды Герой Советского Союза,
заслуженный летчик-испытатель СССР,
летчик-космонавт СССР,
кандидат психологических наук

Моему учителю исполнилось 85 лет. С группой представителей Центра подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина и журнала «Авиация и космонавтика» мы приехали к нему домой и сразу оказались в плену обаяния милой и сердечной семьи Громовых. На огромном столе в гостиной — гора писем и телеграмм. Прославленного ветерана помнят, пишут ему, советуются с ним. И он отвечает, а если возможно — помогает людям. Он постоянно работает. Видимо, поэтому и выглядит бодрым, жизнерадостным. Из поколения в поколение передавали Громовы семейный завет: самое драгоценное наследство, которое родители могут оставить детям, — это любовь к труду, к своей профессии, она ценнее любых материальных благ.

Родился Михаил Михайлович в семье военного врача. Окончив реальное училище, по настоянию родителей поступил в МВТУ. Но очень скоро понял, что бу-

Однажды начальник школы Братолузов предложил инструкторам опробовать новый английский истребитель «виккерс».

— Каждый может пролететь так, как хочет, — сказал он. — Но первым полечу я.

И он красиво выполнил каскад фигур пилотажа на малой высоте. Когда же Громов точь-в-точь повторил их, начальник, крепко пожав ему руку, сказал:

— Сегодня это лучший полет. Молодец! Поздравляю!

На всю жизнь запомнился тот день. Тогда Михаил впервые познал радость творчества. Но главное — понял его природу, понял, что творчество невозможно без увлеченности, без дерзания и смелости. Он старался глубоко осмыслить сущность своей профессии. И невольно возник вопрос: каким должен быть настоящий летчик? В библиотеке отца в трудах И. М. Сеченова он не ожи-

не летчики М. Громов и М. Волковойнов вместе со своими механиками Е. Родзевичем и В. Кузнецовым получили приглашение посетить Токио. Полет через море без пилотажно-навигационных приборов был чрезвычайно опасен. Тем не менее с помощью только компаса Михаил Михайлович привел свой самолет в столицу Японии.

Идея дальних беспосадочных перелетов завладела им окончательно. Почему иностранцы держат первенство на дальность полетов? Так, француз Аррашар облетел Европу за три дня. В сентябре 1926 года Громов на цельнометаллическом самолете АНТ-3 «Пролетарий» ровно за три дня пролетел по маршруту Кенигсберг — Берлин — Париж — Рим — Варшава протяженностью семь тысяч километров. Рекорд Аррашара был побит. В том же году как одного из лучших летчиков французы избрали Громова почетным членом своего авиационного

СВИДЕТЕЛЬ И ТВОРЕЦ

дущая профессия не для него. Однако, приученный к дисциплине, он не решился огорчить родителей и продолжал учебу в училище. Его неукротимая энергия искала выхода. Михаил неплохо рисовал, любил живопись, поэтому поступил в изостудию: Увлекался и педагогикой. Но полного удовлетворения по-прежнему не было. Занимаясь спортом. И возможно, получился бы из него выдающийся художник или чемпион мира (ведь стал же он впоследствии, в 1923 году, чемпионом РСФСР по тяжелой атлетике), если бы не увидел однажды плакат с приглашением на авиационные курсы.

Лекции курсантам читали профессор Н. Е. Жуковский и молодые, но уже известные ученые В. П. Ветчинкин, А. А. Микулин, Б. С. Стечкин. Вот здесь-то Громов наконец нашел свое призвание. Спустя полгода он совершил первый самостоятельный полет на «Фармане-4».

Жажда знаний свойственна пылкому человеку. Возможность же творить, почву для жизненной активности дает ему общество. Великую Октябрьскую социалистическую революцию курсант Московской авиационной школы М. Громов принял сразу, без раздумий, всем сердцем. В то сложное время пришлось охранять имущество и самолеты, брошенные на произвол судьбы руководством школы. Вскоре Михаил стал летчиком-инструктором красных военлетов. Учил их летать на «уазене», сам осваивал более сложный «кныпор». На курсах Н. Е. Жуковского он получил азы знаний, а летному искусству учился у таких мастеров пилотажа, как А. Жуков, Ю. Братолузов.

данно нашел то, из чего сложилась формула, которая верно служит ему всю жизнь и с которой он начинал все свои лекции, став позже профессором Школы летчиков-испытателей: чтобы научиться управлять самолетом, надо научиться управлять собой.

Как лучше передать свой опыт другим? Анализируя работу курсантов, он пришел к выводу: нельзя чисто пилотировать, не отработав до автоматизма отдельные действия. Именно на этих позициях впоследствии строилась теория и практика отечественного авиационного тренажеростроения.

А где кончаются дерзание, смелость и начинается безрассудный риск? Раздумывая над этим вопросом привели молодого летчика-инструктора еще к одному выводу: познать это можно, лишь выявив возможности и надежность машины. В то время центром советской летной культуры был Научно-опытный аэродром (НОА), где проводились испытания самолетов. И Михаил перешел туда. Началась новая жизнь, полная романтики и творческого поиска. Работа летчика-испытателя буквально захватила его.

В начале июня 1925 года состоялся перелет пяти самолетов разных марок по маршруту Москва — Пекин. Громову ЦАГИ доверил отечественный биплан Р-1А. Несмотря на тщательную подготовку, рейс протяженностью семь тысяч километров длился более месяца. Пресса оценила полет как событие большой исторической и общественно-политической важности, как выдающееся по тем временам техническое достижение. В Пеки-

клуба.

Весной 1927 года пошел в серию наш первый истребитель И-1 конструкции Н. Н. Поликарпова. Впервые опытный образец поднял в небо в 1923 году летчик К. Арцеулов. Полет был неудачным. Четыре года ушло на доводку самолета. Теперь головную, но уже серийную машину испытывал А. Шарапов. На пилотаже машина вошла в плоский штопор, и летчик не смог ее вывести. Конструкторы и испытатели были вне себя. И было отчего. Год назад испытанный Громовым самолет легко выходил из штопора. Михаилу Михайловичу предложили провести повторные испытания. На этот раз из-за смещения центра масс в серийной машине Громову не удалось справиться со штопором, и он покинул самолет. Это был первый и последний его вынужденный прыжок с парашютом. Затем последовали испытания У-2, позднее переименованного в По-2, других отечественных самолетов.

Перейдя на работу в ЦАГИ, Громов вплоть до начала Великой Отечественной войны испытывал все самолеты А. Н. Туполева. В конце 1933 года КБ Туполева передало своему шеф-пилоту новый самолет АНТ-25. Михаил Михайлович стал готовиться к установлению мирового рекорда на дальность полета по замкнутой кривой.

12 сентября 1934 года начальник ВВС Я. Алкснис с группой военачальников сопровождал экипаж Громова в дальний полет. Трое суток кружил их самолет в треугольнике Москва — Рязань — Тула. В ночь на 15 сентября с его борта была принята телеграмма: «...Ворошилову,

Алексису. Счастливы: доложить о великой победе советской авиации. Мировой рекорд за Страной Советов...» Почти на две тысячи километров они обошли французов. Спустя десять дней М. Громова было присвоено звание Героя Советского Союза. Он стал восьмым летчиком, удостоенным высшего отличия Родины.

На очередь встала задача «побить» французов и в дальности полета по прямой. Многие летчики, в частности А. Юмашев, С. Леваневский, В. Чкалов, мечтали об этом. На рапорты В. Чкалова и М. Громова правительство дало согласие. Им разрешили совместный полет через Северный полюс в Америку. Но случилось так, что улетел экипаж Чкалова. И... не дотянул до рекорда французов шестьсот километров.

Громов стал готовиться к полету еще тщательнее. Он проверил экипировку экипажа, взял с собой только крайне необходимые вещи. Это позволило увеличить заправку на полтонны. 62 часа 17 минут длился полет М. Громова, А. Юмашева и С. Данилина. Ранним утром 15 июля 1937 года, пролетев 10 148 километров, самолет АНТ-25 приземлился около городка Сан-Джасинто. Рекорд французских летчиков Кодоса и Росси был превзойден более чем на тысячу километров.

В те дни газета «Рабочая Москва» опубликовала письмо отца героя — Михаила Константиновича Громова. «Разве мало мужественных летчиков за грани-



Летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза Г. Береговой со своим наставником прославленным летчиком Героем Советского Союза М. Грозовым.

Фото из архива автора

Ф. Рузвельту. Однако президент, обещав поддержку, ничего не смог сделать с морским министерством своих собственных вооруженных сил.

Вернувшись в Москву, Громов обратился к Сталину с просьбой, чтобы его отправили на фронт. Верховный Главно-

авиации. В результате обмена опытом командиров соединений и частей намечались пути целенаправленного примирения авиации.

В те дни Михаил Михайлович твердо усвоил правило: чтобы успешно бороться с противником, его надо изучать, знать е-

ИСТОРИИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

цей? — писал он. — Наверное, много. Почему же именно советские летчики, в том числе и мой сын, завоевывают один мировой рекорд за другим? Думаю, что тут дело не только в личных качествах пилота. Страна, правительство дали сыну широкую возможность совершенствоваться, развили в нем мужество и выносливость, дали ему и его спутникам прекрасный аэроплан, снабженный всевозможными техническими приборами. Правительство позаботилось о том, чтобы экипаж и самолет были тщательно подготовлены к ответственному полету. Только в таких условиях возможен успех».

Как один из лучших представителей молодого поколения Советской России, как истинный патриот, Михаил Михайлович был всегда там, где опасно, где ковалась слава Отечества.

Когда началась Великая Отечественная война, М. Громов был на посту начальника Летно-испытательного института. Вскоре с восемнадцатью летчиками он отправился в Америку получать партию «летающих крепостей». А накануне при встрече с Верховным Главнокомандующим Громов высказал мысль: после перелета из США в Англию, заправившись топливом и заполнив люки бомбами, возвращаться домой через Германию. И. В. Сталин одобрил предложение. Однако эта идея не осуществилась. Американцы отказались дать им свои В-24, сославшись на секретность прицела. А между тем было известно, что для Германии оборудование этого самолета не представляло тайны. Советская делегация обратилась за помощью к

командующий предложил ему должность заместителя командующего ВВС Калининского фронта. Однако Громов, оценив свои силы, попросил назначить его на должность не выше командира дивизии.

— Тогда поедете в 31-ю смешанную истребительно-бомбардировочную дивизию, — сказал И. В. Сталин. — Приглядитесь к взаимодействию авиации и наземных войск, сообщите свои соображения.

Проанализировав первые наблюдения, Громов написал в Ставку письмо, в котором изложил свою точку зрения по вопросам организации взаимодействия авиации с войсками. Его вызвали в Москву, и в декабре 1941 года он возвратился на Калининский фронт уже командующим ВВС. На этом посту М. Громов непосредственно участвовал в разработке фронтовых оборонительных операций.

В тот суровый год главной задачей авиации было остановить врага. И все усилия направлялись на уничтожение танков, артиллерии, вражеских самолетов на стоянках, на разгром механизированных колонн. В жестоких боях летчики приобретали боевой опыт, но и потери были немалые.

Командующий создал в полках и дивизиях группы по обучению летчиков боевым действиям, сам руководил разработкой программ, контролировал учебно-боевые полеты. Обучая других, Громов, как и всегда, учился сам, анализировал причины потерь самолетов и людей. В начале 1942 года он провел совещание по вопросам боевого применения

повадки, манеру поведения. Хорошо знав педантичность фашистов во всем, заметил, что и на войне они не меняли привычек. К примеру, в 13 часов летний состав обедал. Громов решил нанести удар по авиации противника именно в это время. Разведка доложила о скоплении самолетов на аэродроме в районе Боровского. Туда была направлена одна из наших дивизий. Выполняя логичный маневр, она всей своей мощью нанесла удар по аэродрому. На летном поле размером три на три километра вполыхало. Удар для фашистов был неожиданным и потому весьма результативным. На следующий день ни один самолет не поднялся с этого аэродрома.

В мае 1942 года на базе ВВС фронт начали создаваться воздушные армии. Громов стал первым командующим 3-й воздушной армией. В это время штабы занялись разработкой уже настоятельных операций как во взаимодействии с войсками, так и самостоятельно.

Однажды командующий получил задачу дезориентировать противника относительно направления главного удара войск фронта. Как вспоминает Михаил Михайлович, в штабе тщательно разрабатывали план воздушной операции, который передали в части. Каждый командир экипажа точно знал, что должен делать. Накануне наступления наземных войск авиация действовала на ложном направлении всю ночь. Две бомбардировочные авиадивизии наносили удары в районе южнее Духовщины, где войска противника были сосредоточены особенно плотно. По два-три вылета сделали э-

пажи в ту ночь. Удастся ли обмануть врага? На этот вопрос ответ могли дать только его дальнейшие действия.

На рассвете к командующему буквально влетел начальник штаба и возбужденно сообщил, что фашисты прямо под бомбы стягивают войска...

В июле 1943 года генерал Громов, будучи командующим 1-й воздушной армией, принимал непосредственное участие в Курской битве. Соединения и части армии взаимодействовали с 11-й гвардейской армией И. Баграмяна, наступавшей на Орел. С начала сражения 12 июля и до конца августа Михаил Михайлович не покидал КП и лично обеспечивал взаимодействие авиации с наземными войсками. В составе воздушной армии воевал с фашистами французский авиаполк «Нормандия». Оценивая заслуги генерала Громова, правительство Франции наградило его высшей наградой страны — командорским крестом ордена Почетного легиона.

Отгремели победные залпы. Генерал-полковник авиации М. М. Громов, зани-

мая ответственные должности в Военно-Воздушных Силах, думал о будущем летно-испытательной работы. По его инициативе были организованы сначала курсы повышения квалификации, а спустя три года и Школа летчиков-испытателей. Свои силы, знания и опыт Михаил Михайлович отдавал обучению и воспитанию ее слушателей.

Сегодня это Центр подготовки летчиков-испытателей. Он выпускает всесторонне подготовленных специалистов. Каждый шестой выпускник Центра стал заслуженным летчиком-испытателем СССР, более 30 человек удостоены звания Героя Советского Союза. Свыше 50 мировых рекордов установили его выпускники. Среди них есть лауреаты Ленинской и Государственной премий.

За плечами Михаила Михайловича большая, сложная и необыкновенно интересная жизнь. Он говорит:

— Жизнь прекрасна. В ней постоянно можно делать открытия. Но для этого нужно смолоду развиваться, духовно

обогащать себя, не быть «узковидящим». Повседневная суета отодвигает на потом думы о прекрасном, делает людей слишком рациональными. А ведь насколько расширяют восприятие мира музыка, литература, живопись, спорт. И чем раньше человек это поймет, тем лучше. Молодость, к сожалению, не знает, что самая большая потеря в жизни — это потеря времени.

Да, Михаил Михайлович, кого обычно ставят в пример, когда заходит разговор о социальном оптимизме советских людей, имеет право так говорить. Больше всего в жизни он любил летать. И хотя сейчас уже не летает, в душе он прежде всего летчик. Михаил Михайлович серьезно увлекается психологией, философией, живописью и спортом. Находит время для театра, занятий музыкой. Умеет беречь время, извлекать из него максимум полезного.

— Не живите обыкновенно — живите увлеченно, — так сказал он нам на прощание.

НА КОНКУРС



В НЕБЕ — НЕСТЕРОВЫ

Майор В. ПАРАМОНОВ

Знакомясь со старшими лейтенантами Игорем и Владимиром Нестеровыми, я подумал: не братья ли? Оказалось, нет. Просто однофамильцы. Но дружба связывает их поистине братская. Впервые они встретились при зачислении в Качинское высшее военное авиационное училище летчиков имени А. Ф. Яснискова. Сначала в приказе называли Игоря, потом Владимира. Стоя в строю, поочередно ответили «я» и переглянулись. После построения разговорились. Увлечлись беседой так, что не услышали очередной команды. Офицер назидательно сказал:

— Фамилия у вас знаменитая, обязывает ко многому. На будущее запомните: в строй опаздывать не полагается.

В одну шеренгу встали Нестеровы. С тех пор и идут рядом, плечом к плечу, как братья...

...Красив ночной взлет истребителей! В нем чувствуются мощь и сила грозных боевых машин, богатырское спокойствие людей, управляющих ими.

По замыслу летно-тактического учения эскадрилья майора В. Малиновского, лучшей среди истребительных подразделений ВВС ордена Ленина Забайкальского военного округа, предстояло перехватить условного противника. Одна за другой уходили в воздух боевые машины. Среди них и самолеты военных летчиков первого класса старших лейтенантов Нестеровых. И Игорь, и Владимир горели желанием как можно лучше решить поставленную задачу.

С командного пункта на борт ракетно-носцев поступила информация о «противнике». Офицеры боевого управления старший лейтенант А. Макушев и лейтенант В. Панкратов кратчайшим путем вывели перехватчиков в заданные районы.

Нестеровы атаковали свои цели почти одновременно. Несмотря на энергичное

маневрирование «противника», они правильно оценили обстановку и не оставили ему никаких надежд на успех. Ночные атаки воздушных бойцов были снайперскими. Летчики еще раз подтвердили свою высокую профессиональную выучку.

А не так давно оба участвовали в уничтожении малоразмерных целей на одном из полигонов. Вместе со своими ведущими капитанами С. Коршиковым и В. Рыцарским точно прошли по маршруту и нанесли удар со сложных видов маневра. Владимир положил бомбы с нулевым отклонением, а Игорь огнем из пушки разнес в щепки другую мишень.

Мастерство... Оно никогда не приходит вдруг. Нельзя сказать, что у Нестеровых с самого начала все шло гладко. Однажды Игорь при заходе на посадку с круга не вписался в разворот и вышел в стороне от глиссады. Пытаясь исправить ошибку, поспешно повернул истребитель, но снова проскочил створ полосы. Уйти на второй круг показалось стыдно, и в результате — высокое выравнивание, посадка с большим перелетом. У Владимира сначала не ладилось другое — при пилотировании в облаках резко переключался с крена в крен. Долго не мог избавиться от этой ошибки.

На пути боевого становления были у Нестеровых и другие трудности. Но они прикладывали все силы, чтобы быстрее их преодолеть. Учились настойчиво, с полной отдачей. После воздушных боев всегда детально разбирали свои действия, подискутировали друг другу более рациональные решения.

Прошло несколько лет. Игорь и Владимир стали умелыми воздушными бойцами. Дружба их за эти годы еще больше окрепла. На занятиях они сидят за одним столом. Подружились и их жены. Свободное время часто проводят семьями. Когда в прошлом году решался во-

прос о переводе летчиков к новому месту службы, Нестеровы высказались единодушно:

— Куда угодно, но только вместе. Крылья дружки помогают Игорю и Владимиру совершенствовать ратное мастерство, преодолевать житейские трудности, хранить верность мечте.

В летное училище каждый из них пришел своим путем. Игорь — сын летчика. Родился в Москве: отец в то время учился в Военно-политической академии имени В. И. Ленина. В школу ходил в авиагородках Прибалтики, Средней Азии. Аттестат зрелости получил в ГДР, когда отец служил в Группе советских войск в Германии. Сколько себя помнит, мечтал о небе. И мечта осуществилась. Курсантские погоны надел, как говорят, с первого захода.

Пусть Владимира в авиацию на три года дольше. Первый раз поступал в училище сразу после школы, но не прошел по конкурсу. Служил в авиации Краснознаменного Северного флота, был механиком по вооружению. Здесь еще получил армейскую закалку, здесь еще сильнее позвала его романтика голубых высот. Вечерами в свободное от службы время готовился к экзаменам. Поступал в Качу, отслужив срочную. На этот раз прошел в училище по всем статьям.

Случалось, и на прочность испытывало их небо. Несколько лет назад на взлете с кабины истребителя Владимира сорвало фонарь. В сложной ситуации летчик не растерялся, проявил хладнокровие, решительность. И благополучно посадил машину. Грамотно действовал при возникновении особого случая в полете и Игорь.

— Даже в этом друг от друга не отстают, — шутили друзья.

...Когда я уезжал, на аэродроме продолжались полеты. Нестеровы готовились к очередным стартам в небо, которое их породило.



Подполковник запаса М. БРИТОВ,
заслуженный деятель науки РСФСР;
майор А. ИСАЕВ

МУЗЕЙ РАТНОЙ СЛАВЫ

В постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» подчеркивалось, что в деле коммунистического воспитания молодежи, воинов Советской Армии большое значение имеет пропаганда революционных, боевых и трудовых традиций нашей партии и народа. Задачу воспитания можно будет считать решенной лишь тогда, писал в свое время М. В. Фрунзе, когда каждый красноармеец проникнется чувством любви к своей части, а через нее и ко всей Красной Армии, когда он будет гордиться принадлежностью к ней, радоваться ее успехам. Эти слова актуальны и сегодня.

Важная роль в пропаганде традиций, воспитании молодежи отводится музеям и комнатам боевой славы. Большой популярностью у ветеранов Военно-Воздушных Сил, нынешних авиаторов и будущих воинов пользуются, например, музей военно-транспортной авиации ВВС. Красочно оформленные стенды его рассказывают о возникновении, становлении и развитии ВТА, о непосредственном участии в этом таких видных государственных деятелей, военачальников, как К. Е. Ворошилов, С. М. Киров, М. Н. Тухачевский, Я. И. Алкснис, П. П. Белов и других.

Военно-транспортная авиация родилась в 1931 году. Тогда в Ленинградском военном округе был сформирован первый воздушно-десантный отряд. На маневрах Киевского военного округа были сброшены бойцы, вооружение и боеприпасы. Впервые в мире был применен парашютно-посадочный способ десантирования.

Многочисленные экспонаты музея освещают боевой путь частей ВТА, рассказывают о подвигах личного состава во время Великой Отечественной войны.

Особое место в экспозиции отведено показу успешного содействия военно-транспортной авиации борьбе партизан в тылу врага. Авиаторы доставляли отрядам народных мстителей оружие, боеприпасы, медикаменты, свежую почту, вывозили раненых, женщин и детей. Всего летчики ВТА совершили более

109 тысяч самолето-вылетов в тыл врага, к партизанам, нередко выполняли посадки на территории, занятой противником.

В годы войны оказывалась помощь патриотам, которые вели активную борьбу с фашизмом в оккупированных странах Европы. Так, из СССР в Чехословакию были переброшены чехословацкие воинские подразделения, а всего партизанам этой страны самолеты ВТА доставили около тысячи тонн боеприпасов. А экипаж, где командиром был А. Шорников, пришел на помощь окруженному фашистами штабу югославских партизан. Ночью, маневрируя между вершинами гор, Шорников точно вывел самолет в нужный район, посадил его на «пяточок» и вывез югославских товарищей.

Большой интерес у посетителей музея вызывают материалы о буднях личного состава ВТА в послевоенные годы. Военно-транспортная авиация с высоким качеством выполняла и выполняет различные задания партии и правительства, решает учебно-боевые задачи. Так, когда произошло землетрясение в Ташкенте, транспортные самолеты доставили сюда палатки, продовольствие, предметы первой необходимости. Авиаторы ВТА вывезли свыше 20 тысяч тонн грузов и нефтедобывающей техники в Тюменскую область в ходе освоения подземных богатств этого края. Они выполняют очень важную работу.

Совет музея возглавляет участник Великой Отечественной войны, бывший авиатор подполковник в отставке Н. Драпун. Много лет он ведет переписку с воинскими частями, военнослужащими ВТА. Письма, личные встречи помогают восстановить многие яркие страницы из истории военно-транспортной авиации, повествующие о замечательных подвигах летчиков и в дни боев, и в мирное время. Так, из письма, поступившего в музей, стало известно о героическом поступке старшего лейтенанта технической службы А. Байрамгалина. Когда при заходе самолета на посадку шасси не встало на замок, он прорубил отверстие в полу, пролез в нишу шасси, дождался стойкой ноги и поставил ее на замок. За мужество и героизм, проявленные при спасении личного состава и авиаци-

онной техники, офицер А. Байрамгалин награжден орденом.

Такие примеры помогают воспитывать у молодых авиаторов ответственность за порученное дело, мужество и стойкость, чувство товарищества. «Нас восхищают достижения военно-транспортной авиации, люди, которые в ней служат, — оставили запись в книге отзывов музея лейтенанты С. Орлик, В. Соломатов, А. Батрак, Н. Сикорский, А. Новосад. Знакомясь с замечательными делами старшего поколения, мы даем слово достойно продолжать и умножать героические традиции советских ВВС».

Совет музея поддерживает тесные связи не только с воинскими частями и подразделениями, но и с местными вузами, техникумами, профессионально-техническими училищами и школами. Например, интересно и содержательно строится совместная работа музея и клуба будущего воина, действующего в одной из средних школ города. Многие занятия клуба проходят в музее боевой славы. Их темы: «Боевые традиции Военно-Воздушных Сил», «Воины-авиаторы — Герои Советского Союза», «Боевое Знамя части — символ воинской чести, доблести и славы», «Пути отцов — дороги сыновей» и другие. Юноши часто встречаются здесь с ветеранами военно-транспортной авиации, отличниками боевой и политической подготовки, победителями социалистического соревнования. Это позволяет целенаправленно готовить молодежь к службе в Советской Армии, в частности в авиации. Только за последние годы клуб будущего воина направил в высшие военные авиационные училища свыше пятидесяти человек. В настоящее время с честью выполняют свой воинский долг в военно-транспортной авиации А. Боевнов, А. Иванов, А. Коротких, С. Сторож, С. Яковлев, братья А. Гущин и В. Гущин и другие.

С помощью командиров и политработников частей и подразделений, ветеранов ВВС В. Пересветова, В. Анохина, А. Куликова, В. Мишина, С. Помазова и многих других совет музея постоянно пополняет экспозицию, совершенствует формы военно-патриотической работы с настоящими и будущими защитниками нашей социалистической Родины.

В последнее время мировая печать уделяет много внимания вопросам, связанным с решением ключевой на сегодняшний день проблемы: быть или не быть любому виду оружия в космосе. Дело в том, что усилия военно-промышленного комплекса США направлены на материализацию своих программ вооружения в конкретные системы и комплексы, лазерное и электронно-лучевое оружие космического базирования, противоспутниковые системы. Хотя эти средства и системы большой разрушительной силы пока еще находятся в портфелях и умах ученых и специалистов или проходят этапы отработки и испытания, время, когда смертоносное оружие может быть выведено в космос, не за горами, особенно если учесть, что на его создание администрация Рейгана ежегодно выделяет миллиарды долларов.

Наряду с созданием космических вооружений в США разрабатывается стратегия «звездных войн» и внедряются организационные и технические формирования. По заявлению западных стратегов, военная деятельность в космосе в процессе его «индустриализации» будет проводиться главным образом в интересах решения следующих задач: противоракетной и противокосмической обороны, уничтожения наземных целей, регулирования порядка полетов в космосе, обеспечения различных видов вооруженных сил и высшего руководства страны связью и управлением, разведывательными и метеоданными, а также навигации судов и самолетов, привязки на местности и ведения огня для сухопутных сил. Естественно, для каждой из этих задач потребуются определенные научные и технические решения, свои системы и оборудование, орбитальные группировки, космические аппараты и средства выведения.

«ЗВЕЗДНОЕ» ОРУЖИЕ

В свое время западная печать писала, что тот, кто завоеует космос, будет владеть всем миром. Именно тогда, двадцать с небольшим лет назад, в США начались разработки космического оружия.

Первой программой по созданию космического перехватчика была программа «Сейнт». На острове Джонстон США развернули систему активных средств, включающих наземные стационарные пусковые установки, радиотехнические станции траекторных измерений и наведения ракет-носителей «Тор» различных модификаций. Этот комплекс, дающий возможность перехватывать космические аппараты на высотах до 640 км, был введен в строй в 1964 году.

Одновременно велись работы по второй, более совершенной программе — «Спартан». Ее перехватчики имели лучшие возможности как по дальности, так и по точности наведения. Но представители Пентагона утверждали, что противоспутниковое оружие не отвечает требованиям, предъявляемым к нему (в частности, одним из основных недостатков считали низкую оперативность применения), и настаивали на дальнейшем его совершенствовании. И добились своего.

В 1977 году ВВС США заключили контракт с фирмой «Воут» на создание противоспутниковой системы АСАТ. В печати США и ряда стран Западной Ев-

ропы приводятся некоторые ее характеристики. Она будет включать в себя Центр управления с подчиненными ему радиотехническими средствами обнаружения цели и наведения перехватчика на нее и две эскадрильи самолетов F-15, вооруженных двухступенчатой твердотопливной ракетой и противоспутником. Ракета (см. рисунок) имеет длину около 5,5 м, диаметр до 50 см. В качестве первой ступени используется ускоритель SRAM, предназначенный для управляемой ракеты класса «воздух — воздух». Второй ступенью служит РДТТ «Альтаир-3», используемый также в качестве четвертой ступени ракеты-носителя «Скаут».

В основу противоспутника положена боеголовка таранного типа, включающая блок с оптической системой самонаведения и миниатюрной БЦВМ, вокруг которого расположены ракетные двигатели, управляющие движением боеголовки на участке самонаведения по командам БЦВМ. При подходе к цели двигатели отделяются от блока и используются как дополнительные поражающие элементы. Центр управления противоспутниковыми операциями ВВС США строится в штате Колорадо.

В январе состоялось первое летное испытание по этой программе. С истребителя F-15 была запущена ракета с противоспутником, который должен был выйти в определенную область космического пространства. В период 1984—1986 годов предполагается 12 летних испытаний сис-

тем, в которых планируется поражение мишеней, представляющих собой надувной аппарат, оснащенный приборами и выводимый ракетой «Скаут». Если испытания пройдут успешно, система будет поставлена на боевое дежурство в 1987 году.

Стремясь не допустить превращения космоса в плацдарм агрессии и войны, Советский Союз вновь подтверждает, что готов приложить максимум усилий, чтобы зловещие планы перенесения гонки вооружений в космос не стали реальностью. Эта мысль подчеркивается в ответе Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко на обращение американских ученых: «Необходимы срочные шаги, пока грозный процесс милитаризации космического пространства не приобрел необратимого характера. Здесь не должно быть места для пропагандистских уловок, попыток обеспечить себе те или иные временные преимущества. Проблема недопущения милитаризации космоса — это проблема общечеловеческого значения. Она требует радикальных решений. Такие решения вполне достижимы. Нужно осознать всю полноту своей ответственности перед народами, проявить волю к договоренности».

По просьбе читателей редакция подготовила серию статей, в которых будут рассмотрены как планируемые к созданию, так и уже существующие космические средства США военного назначения.

Полковник Э. БУЙНОВСКИЙ,
кандидат технических наук;
Л. ТКАЧЕВ

Первоначально планируется оборудовать 28 самолетов F-15 и создать боезапас из 56 ракет-носителей с противоспутниками. В дальнейшем число истребителей F-15, оборудованных для противоспутниковой борьбы, может быть увеличено. Предполагается также в качестве носителя-перехватчика использовать ракету «Трайидент С-4».

Сегодня Пентагон словно забыл, что около десяти лет назад он ратовал за принятие проекта АСАТ. Добиваясь утверждения нового оружия, военное ведомство подчеркивает недостатки прежнего проекта, которые были известны специалистам и двадцать лет назад.

Дело в том, что перехват космической цели как с наземной ПУ, так и с самолета в любой момент, как утверждают специалисты, практически невозможен по техническим причинам. Ведь место старта перехватчика вместе с Землей не зависит от движения цели по орбите. Это приводит к несовпадению орбит. В результате, если широта места старта перехватчика больше наклонной орбиты цели, то перехват ее с участка наведения вообще невозможен. Если она будет меньше, то перехватчик целесообразно запускать только

два раза в сутки при условии, чтобы его пусковая установка оказывалась в плоскости орбиты цели. В общем случае для расширения диапазона времени запуска перехватчика нужно решить технически очень трудную задачу: снабдить перехватчик практически неограниченным запасом топлива. Кроме того, его система управления, наземные службы обеспечения полета, математический аппарат алгоритмов траекторий запуска и перехвата должны быть достаточно гибкими и точными. Например, на высоте до 500 км, чтобы повернуть плоскость орбиты всего на 10 градусов, перехватчик массой в одну тонну должен иметь 400 кг топлива. Ошибка в работе системы управления в одну сотую секунды может привести к промаху в 100 м. То же можно сказать и о математическом аппарате. Точность его разработки в большой степени зависит от уровня знаний геофизических постоянных, атмосферы Земли, аэродинамики перехвата цели, а его реализация — от возможностей бортовой и наземной аппаратуры.

Не эти трудности, естественно, смутили стратегов из Пентагона и администрации Белого дома, когда они, практически не начав еще испытаний системы АСАТ, основными усилиями всех имеющихся в их распоряжении средств массовой информации направили на оправдание создания новой широкомасштабной системы ПРО. Ни по одному вопросу сейчас не произойдет столько лицемерных, псевдоморально-бывших слов, как по этому. Тут и забота о «беззащитном» населении США, и «гуманность» нового оружия, и сохранение «законности», и чуть ли не путь к ликвидации ядерного оружия вообще. Но сегодня трудно кого-либо обмануть. Каким бы «голубиным» воркованием ни прикрывалась милитаристская стая американских «ястребов», ясно одно: их вожак — президент Рейган взял курс на строительство дороги в антимир.

Широкомасштабная трехъярусная система ПРО, о «миролюбивой» направленности которой так много говорят в США, создается прежде всего с целью поставить щит, под прикрытием которого можно было бы размахивать ядерной дубинкой, не опасаясь возмездия. Таким образом, не об обороне, а о приобретении возможности первого безнаказанного ядерного удара, достижении военного превосходства печется администрация Рейгана. Такова неумолимая логика нынешнего развития военной техники и стратегии ее применения в США.

В 1972 году СССР и США заключили Договор об ограничении систем ПРО. Тем самым они в принципе согласились сдерживать гонку вооружений по всем направлениям. И вот теперь администрация США пытается сделать подкоп под ратифицированный и бессрочный договор, ибо он обуздывает милитаристские амбиции Пентагона, препятствует увеличению прибыли американских миллиардеров.

В январе 1984 года Рейган подписал директиву, согласно которой начата расширенная программа научных исследований для выяснения возможностей развертывания нового оружия в космосе. В 1985 финансовом году планируется израсходовать 2 млрд. долларов, а в следующие пять лет — свыше 20 млрд. долларов в основном на разработку различных способов уничтожения ракет, включая лазерное оружие и «лучевые пушки», которые должны будут действовать с помощью мощных пучков энергии.

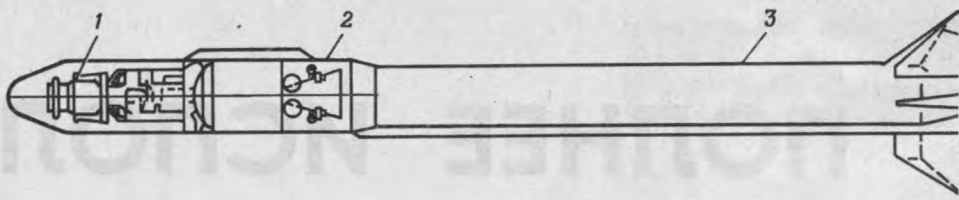


Схема ракеты с противоспутником: 1 — самонаводящаяся боеголовка; 2 — РДТТ «Альтаир-3»; 3 — ускоритель SRAM.

Высокоэнергетические лазеры находятся еще в стадии создания и отработки, а Пентагон уже строит далеко идущие планы их использования, тем более что эти страсти подогреваются официальными лицами разных рангов. Так, недавно на слушании в конгрессе директор DARPA Р. Купер заявил, что за последний год в США осуществлены два технических скачка. Первым из них было создание высокоэнергетического лазера, вторым — системы компенсации атмосферных искажений для наземных средств связи с космическими объектами, которая обеспечит прохождение лазерного луча через атмосферу без искажений.

Основная роль в эшелонированной системе ПРО, которая больше других привлекает заинтересованные круги американского бизнеса и рекламируется средствами массовой информации, отводится первому эшелону, базирующемуся в космосе. Недостатка в проектах использования космических средств для этих целей нет. И все они направлены на решение одной проблемы, складывающейся из нескольких задач: поиска цели, ее захвата и сопровождения независимо от скорости и возможности маневра, фокусирования лазерного луча для поражения (уничтожения) боеголовки, корпуса ракеты или наиболее уязвимого ее элемента.

Предполагается, что поражение МБР будет осуществляться на активном участке траектории в течение нескольких секунд. Однако создание именно таких средств представляет пока наибольшую трудность.

В настоящее время в США широким фронтом по нескольким параллельным программам идет разработка лазерной технологии и отдельных элементов системы лазерного оружия космического базирования. С технической точки зрения наибольшие трудности предстоит преодолеть на пути создания высокоэнергетических лазерных установок с мощностью в импульсе до 30 кДж, систем наведения и управления лучом. Разработка средств, обеспечивающих селекцию цели и ее сопровождение, ведется уже давно. Но и здесь, судя по сообщениям зарубежной печати, предстоит еще немало работы, так как к этим средствам предъявляются повышенные требования: возможность перехвата и сопровождения в течение 1—5 секунд, стабилизации луча с точностью 0,05 — 0,1 мкрад. Для этого потребуется создать системы, обеспечивающие обнаружение МБР, прогноз ее движения и целеуказания в течение первых 50 секунд полета, быстрое перенацеливание спутников-зеркал.

Жонглируя цифрами, специалисты доказывают преимущества своего проекта, близкую осуществимость разработки лазерного оружия. Но государственные деятели США должны отчетливо представлять, что СССР не допустит превосходства над собой в этом вопросе. «Июнь 1941 года не повторится. Любого агрессора

настигнет незамедлительное возмездие. Пусть это знают все — и наши друзья, и наши недруги», — отметил Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР К. У. Черненко в речи на встрече с рабочими московского металлургического завода «Серп и молот».

В зарубежной печати широко обсуждается возможность создания и перспективы использования оружия на основе ускорителей элементарных частиц. Его принцип основан на том, что заряженная частица под действием приложенного электрического потенциала приобретает чрезвычайно высокую энергию. Возможно создание и пучков из нейтральных частиц. Предполагается три основных направления использования подобного оружия: поражение МБР и спутников за пределами атмосферы, защита одиночных целей (например, кораблей) от крылатых ракет и защита пусковых ракетных шахт от головных частей МБР.

Принцип применения пучкового оружия (как и высокоэнергетических лазеров) включает следующие операции: обнаружение цели, выделение ее на фоне помех, наведение на цель, в случае необходимости — сопровождение ее, выброс энергии в сторону цели, определение факта поражения, оценка степени поражения; в случае промаха — определение ее величины и направления, уточнение наводки (перенацеливание), вторичный выброс импульса энергии. Далее цикл повторяется.

Преимуществом пучкового оружия считают возможность быстрого перенацеливания системы, ибо наведение на новую цель пучка заряженных частиц осуществляется соответствующим изменением напряженности полей управляющих электромагнитов, что можно провести практически мгновенно.

Как сообщает иностранная печать, система пучкового оружия должна содержать ускоритель заряженных частиц, источник энергии и устройства для ее накопления, оборудование для обнаружения и наведения на цель. Группа специалистов Массачусетского технологического института подсчитала, что лучевое оружие, установленное на борту спутника, предназначенное для поражения МБР за пределами атмосферы, должно иметь энергию в пучке около 200 МэВ, потреблять ток силой 1—10 А, иметь продолжительность импульса 0,1 секунды и частоту их повторения до нескольких герц.

Современный уровень развития науки и техники пока еще не может предложить конкретные пути и методы решения задач связанных с созданием пучкового оружия космического базирования. Сегодня это считается делом весьма отдаленного будущего. Тем не менее стратеги Пентагона пристально наблюдают за ходом научных и экспериментальных исследований в этой области.

ПОЛНЕЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

В редакцию поступают отклики на статью члена военного совета — начальника политуправления ВВС генерал-полковника авиации Л. Батехина «Выше действенность партийного влияния в вузах ВВС» («Авиация и космонавтика», 1984, № 3), в которой поставлены актуальные задачи и высказаны критические замечания. Авторы откликов — коммунисты-руководители, партийные активисты академий и училищ — рассказывают о проделанной работе, направленной на дальнейшее усиление роли и влияния партийных коллективов на все стороны жизни и деятельности учебных подразделений, о том, как растет качество и эффективность учебно-воспитательного процесса.

В публикуемой статье старший преподаватель кафедры марксизма-ленинизма Харьковского высшего военного авиационного инженерного Краснознаменного училища полковник Н. Пименов рассказывает об опыте работы командиров, политработников и преподавателей училища, рассматривает вопросы дальнейшего повышения партийности преподавания и усиления идейно-нравственного воспитания будущих военных авиационных инженеров.

Всемерное расширение политического кругозора молодых офицеров и курсантов, привитие им качеств, необходимых идейным бойцам ленинской партии, — закономерный процесс, продиктованный самой жизнью, сложностью и противоречивостью современной международной обстановки, обострением идеологического противоборства двух противоположных социальных систем.

Жизнь убедительно подтверждает, что именно от уровня партийного, подлинно научного руководства всем учебно-воспитательным процессом в вузах прежде всего зависит успех подготовки беззаветно преданных делу коммунизма командных, политических и инженерно-технических кадров. Не случайно поэтому политработники и преподаватели кафедры марксизма-ленинизма как наказ восприняли слова члена военного совета — начальника политуправления ВВС: в интересах повышения мировоззренческой направленности учебно-воспитательного процесса необходимо усилить роль ка-

федр общественных наук, их влияние на обеспечение партийности преподавания военных и специальных дисциплин.

Для нас этот вопрос имеет особое значение. Дело в том, что наше высшее военное учебное заведение относительно молодое. Тем не менее командование, политотдел и парторганизации проделали немалую организационно-методическую работу, в том числе и по совершенствованию системы преподавания всех изучаемых в училище дисциплин. Особое внимание было уделено разработке рекомендаций по усилению идейной направленности и партийности преподавания не только общенаучных, но и военных, а также специальных предметов.

В училище при методическом кабинете создан лекторий молодого преподавателя и командира. При активном содействии преподавателей-обществоведов политотдел и методический совет училища разработали для всех кафедр соответствующие рекомендации, направленные

на повышение партийности преподавания каждой учебной дисциплины, а также карточки-вставки по каждой теме, каждому конкретному занятию. В них рекомендуется, что именно наиболее целесообразно использовать в целях воспитания курсантов в духе марксизма-ленинизма, советского патриотизма и социалистического интернационализма, любви к авиационной технике, каким образом обеспечить органическую связь рассматриваемых вопросов с политикой партии, практикой коммунистического строительства, повышением бдительности и боевой готовности.

Немалую помощь преподавателям военных и специальных дисциплин оказывает кафедра марксизма-ленинизма. Ее офицеры рецензируют вводные лекции, учебно-методические пособия, присутствуют на занятиях молодых коллег и помогают им практически.

Политотдел совместно с кафедрой марксизма-ленинизма издал два пособия с методическими рекомендациями по партийности преподавания. Сейчас готовится к печати новое учебно-методическое пособие, где будут отражены не только суть принципа коммунистической партийности преподавания, но и пути его наиболее эффективной реализации в учебно-воспитательном процессе.

На заседаниях партбюро и партийных собраниях кафедр регулярно обсуждаются вопросы совершенствования работы по дальнейшему внедрению принципа партийности преподавания. Перед началом каждого учебного года проводятся научно-методические конференции с участием ведущих ученых и опытных преподавателей-методистов академий и родственных вузов ВВС. Такие конференции, на наш взгляд, являются школой обмена опытом работы по совершенствованию учебно-воспитательного процесса. Неплохо зарекомендовали себя и межкафедральные семинары, совместные заседания, проводимые под руководством политотдела кафедрой марксизма-ленинизма вместе с общенаучными кафедрами. На них подробно и глубоко анализируется состояние работы, направленной на повышение партийности преподавания на этих кафедрах, конкретизируются пути ее улучшения, намечается практическая помощь преподавателей-обществоведов, рассматриваются наиболее важные мировоззренческие и методологические проблемы. Наконец, вопросы совершенствования партийности преподавания, усиления идейной направленности во всей воспитательной работе регулярно обсуждаются на совете училища.

Словом, эти вопросы постоянно находятся в центре внимания командования и политотдела, партийных организаций факультетов и кафедр, рассматривающих обеспечение высокой партийности преподавания как свое кровное дело и добивающихся от всех коммунистов-преподавателей глубокого усвоения требований партии к обучению и воспитанию

Лекции доктора технических наук, профессора полковника Л. Воробьева пользуются большой популярностью у слушателей академии. Они отличаются партийностью, страстностью, глубиной содержания.

На снимке: полковник Л. Воробьев проводит занятия по военной навигации. Фото А. ДЖУСА.



Полковник Н. ПИМЕНОВ

инженерно-авиационных кадров, формированию у них чувства ответственности за свой идейный и профессиональный рост.

В партийных организациях кафедр широко практикуются отчеты коммунистов о том, как они в процессе преподавания специальных дисциплин используют материалы XXVI съезда КПСС, последующих Пленумов Центрального Комитета партии, как выполняют личные планы идейно-теоретического совершенствования, повышения своего педагогического мастерства и идейности преподавания. При этом партийные активисты, как правило, выступают инициаторами обобщения и распространения передового опыта лучших преподавателей-методистов.

В училище выросло немало военных педагогов, подлинных мастеров своего дела. Это офицеры В. Кудринский, А. Кругликов, В. Саморай, А. Чечин, А. Гончаров, Л. Фадеев, Ю. Суслов и другие. Они всегда тщательно и всесторонне готовятся к каждому занятию и проводят их на высоком научном и профессиональном уровне. Скажу точнее: обучая, эти офицеры умело воспитывают курсантов, внося в каждое занятие идейно-нравственный заряд.

Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко на внеочередном февральском (1984 г.) Пленуме Центрального Комитета партии отметил, что нужно уметь не только поставить правильные цели, но и упорно добиваться их, преодолевая любые трудности. Нужно реалистически оценивать достигнутое, не преувеличивая, но и не преуменьшая его. Реалистически, объективно к оценке своей работы подходим и мы. Комплексные проверки факультетов и кафедр, проводимые командованием, политическим и учебным отделами, посещение учебных занятий, анализ состояния дисциплины и учебы будущих офицеров показывают, что пока требуемой эффективности в идейной направленности всего учебно-воспитательного процесса мы не добились.

Главная причина, на наш взгляд, состоит в том, что не все еще преподаватели прониклись высочайшей ответственностью за качество лекционных занятий, их глубокую идейность и партийность. В результате богатые в профессиональном и методическом отношении учебные пособия и рекомендации отдельных коммунистов используют не в полной мере, а порой и от случая к случаю. Бывает, кое-кто даже сомневается в необходимости той или иной разработки, рекомендации по партийности преподавания, считая, что главное — это практическая сторона дела.

Да, мы согласны, что профессиональная подготовка специалиста — это главное. Но не единственное. Опыт свидетельствует: какой бы профессиональной подготовкой молодой офицер ни обладал, без должной морально-политиче-

ской основы, глубокого понимания своего партийного и служебного долга, ответственности за порученное дело ему трудно бывает порой правильно распорядиться своими знаниями и навыками, найти свое место в боевом строю.

Как известно, процесс формирования коммунистического мировоззрения у человека можно считать эффективным лишь в том случае, если положения революционной теории превращаются в ориентиры его практической деятельности, когда его слова не расходятся с делами, а их единство становится повседневной нормой поведения. Это и есть активная жизненная позиция.

Однако такую позицию пока занимает не каждый курсант. В учебных подразделениях отмечаются и случаи нарушения воинской дисциплины, и факты нерадивого отношения к службе, учебе, и отклонения от норм коммунистической морали. Да и отзывы на выпускников из частей иногда приходят не лучшие. В этой связи нельзя не разделять озабоченности автора статьи «Выше действенность партийного влияния в вузах ВВС» по поводу наличия у части молодых офицеров — вчерашних выпускников вузов — таких отрицательных черт, как недисциплинированность, халатность при выполнении служебных обязанностей, нечестность, невнимательность к товарищам.

Учитывая это, наши командиры и политработники, профессорско-преподавательский состав твердо убеждены в том, что партийность преподавания не мо-

жет ограничиваться только учебными занятиями. Принцип коммунистической партийности должен найти широкое применение в учебно-воспитательном процессе и во внеучебное время. В этом году командование и политотдел организовали работу трех лекториев идейно-нравственного и эстетического воспитания курсантов: «Советский воинский этикет», «Театр и современность», «Музыка и современность». Занятия в них проводят преподаватели и студенты Харьковского института искусств и преподаватели кафедры марксизма-ленинизма нашего училища. Уже состоялось несколько лекций. Как свидетельствуют отзывы курсантов и их командиров, они вызвали живой интерес у будущих инженеров. Спланированы такие занятия на ближайшее время и перспективу. Активисты стремятся совершенствовать работу лекториев с учетом запросов и интересов курсантов.

Усиливая партийную и идейную направленность преподавания, повышая эффективность всего учебно-воспитательного процесса, командиры и политработники, весь профессорско-преподавательский состав Харьковского ВВАИУ стремятся добиться главного: вооружить курсантов — будущих инженеров ВВС — подлинно научным мировоззрением, прочными профессиональными знаниями и навыками, выработать у них твердую коммунистическую убежденность, активную жизненную позицию советского гражданина — вооруженного защитника социалистической Родины.

Идут занятия по марксистско-ленинской подготовке офицеров. На переднем плане полковники А. Савенко (слева) и А. Захаров.

Фото Г. ИЛЬИНА



АВТОРИТЕТ УТВЕРЖДАЯ ДЕЛОМ

Капитан Н. ЧЕБОТАРЕВ

Полеты были в разгаре, когда на аэродроме появился секретарь комсомольского комитета лейтенант В. Демин. Он торопливо прошел мимо группы оживленно беседовавших молодых летчиков, миновал стоянку самолетов и лишь на старте, где готовились к очередным полетам боевые машины, ненадолго задержался. Встретив члена комитета ВЛКСМ лейтенанта А. Ерохина, он передал ему заготовленные заранее боевые листки, кипу газет и тут же наскоро записал фамилии комсомольцев, отличившихся во время предполетной подготовки.

Вскоре комсомольский вожак в опустевшем штабе приступил к подготовке своего выступления на предстоящем заседании комитета, где планировалось обстоятельно обсудить вопросы о том, как комсомольцы-авиаторы участвуют в обеспечении безопасности полетов, как овладевают смежными специальностями и мастерством эксплуатации авиатехники на земле и в воздухе.

Однако вернемся на аэродром. Здесь на полетах отличились многие. Например, молодой специалист лейтенант В. Марков с высоким качеством готовил самолет к вылетам, а в перерывах объяснял механикам рядовым С. Рыжову и Х. Мамедову, как лучше выполнять ту или иную операцию. Лейтенант О. Дьяков сумел предотвратить предпосылку к летному происшествию. Командование отметило лучших авиаторов благодарностью. Но, к огорчению активистов, к висевшим на щитах «молниям», боевым листкам подошли

немногие. В чем дело? Да в том, что в материалах наглядной агитации не нашлось места ни фамилиям авиаторов, отличившихся на полетах, ни показу передового опыта. На щитах были помещены лишь социалистические обязательства на летную смею да сообщения о тех, кто проявил себя при работе на технике во время предполетной подготовки. А сами полеты, ради которых были проделаны все предшествующие мероприятия? О том, как трудились комсомольцы на них, личный состав, сам лейтенант Демин узнали только на следующий день во время подведения итогов.

Вдумаемся в стиль работы этого комсомольского вожака. Способствует ли он повышению действенности всей работы, укреплению авторитета активистов, и в первую очередь самого секретаря? Естественно, нет! Кратковременные визиты Демина на аэродром, в казарму, ленинские комнаты подразделений, его мимолетные встречи с активистами вызывали у молодых авиаторов чувство горечи, неудовлетворенность работой комсомольского комитета, порождали пассивность, нежелание участвовать в общественной жизни.

Вот и на очередном заседании комитета лейтенант Демин произносил правильные слова. Опирался на требования руководящих документов, регламентирующих безаварийную летную работу, подкреплял их соответствующими цифрами и фактами. И все же эффекта не получилось. Наоборот, в выступлениях многих членов ВЛКСМ про-

звучала довольно резкая критика в адрес комсомольского секретаря за серьезные упущения в работе с молодежью, неумение правильно опираться на комсомольский актив, руководить им.

Стиль работы, безусловно, у каждого комсомольского активиста индивидуален, специфичен. Однако есть общее, присущее всем, кто ведет за собой молодежь. «Стиль комсомольской работы, — отмечалось на XIX съезде ВЛКСМ, — должен быть проникнут деловитостью, конкретностью, научным подходом, высокой требовательностью, исключаяющей любые проявления самодовольства и благодушия, формализма и чванства». Эта мысль красной нитью проходила во всех выступлениях на V Всеармейском совещании секретарей комсомольских организаций.

Именно такой стиль присущ многим комсомольским активистам, в том числе офицерам С. Скачеку, С. Рыбалко и А. Милехину. Вспоминается такой случай. Как-то на сборах комсомольских работников капитану Скачеку предложили рассказать об опыте работы с комсомольским активом дежурного звена. Несмотря на то что планом его выступления не было предусмотрено, Сергей с радостью воспользовался трибуной. И мало кто знал, что на сборы он вылетел, едва успев положить в портфель самые необходимые вещи, взять ручку и рабочую тетрадь. Накануне комсомольский активист до позднего вечера вместе с товарищами оформлял материалы наглядной агитации в домике дежурного звена, а затем они обсуждали вопрос о том, как добиться, чтобы каждый молодой авиатор хорошо знал тактико-технические данные самолетов вероятного противника, их подлетное время до обнаружения РЛС и другие специальные вопросы. Составили подробный план-сценарий проведения технической викторины и военизированной эстафеты между комсомольцами, заступающими на боевое дежурство.

Об этом и о проблемах, которые решает комитет комсомола, добываясь личной примерности каждого члена ВЛКСМ, находящегося в дежурном звене, и рассказал на сборах капитан Скачек. И хотя говорил он без подготовки, экспромтом, сумел заинтересовать аудиторию, подал товарищам пример творческого поиска. Не случайно после его выступления завязалась оживленная дискуссия о формах комсомольского влияния на молодых авиаторов, несущих боевое дежурство.

А вот другой пример. Комсомольцы авиационной части, где служит офицер С. Рыбалко, досрочно выполнили социалистические обязательства по разработке и внедрению рационализаторских предложений. Но не в правилах Рыбалко успокаиваться на достигнутом. Как-то на одном из комсомольских собраний было высказано справедливое замечание о том, что творческий потенциал молодых офицеров — инженеров и техников — в рационализаторской работе используется далеко не полностью из-за отсутствия должной материальной базы и недостаточного использования разнообразных форм морального и материального поощрения. Были и другие высказывания, но комсомольский работник взял под личный контроль именно это критическое замечание, посчитав его более важным. Он провел специальное заседание комитета комсомола с участием членов комиссии по изобретательству и рационализации, доложил командиру о предложениях активистов. И дело улучшилось: рационализаторам отвели специальные места для работы, помогли им материалами, а комсомольские активисты позаботились о моральном поощрении умельцев.

По инициативе Рыбалко в части стали проводиться чествования лучших рационализаторов, смотры-конкурсы технического творчества, новаторам посвящались выпуски красочно оформленных «молний» и листовок славы. Результаты не замедлили сказаться. Прошло немного времени — и количество рацпредложений увеличилось. Например, капитан К. Марченков предложил шесть новинок. На счету старших лейтенантов Г. Шадана и В. Дурнова по три рационализаторских предложения. А офицеры Р. Губайдулин и А. Лекомцев разработали комплект аппаратуры, позволяющий сократить время проверки авиационного оборудования в полевых условиях почти вдвое.

Деловитость, требовательность, умение своевременно увидеть главное, решающее — эти качества просто необходимы комсомольским вожакам. И жизнь это убедительно подтверждает. Так, специальность, полученная в военном училище старшим лейтенантом А. Милехиным, отличалась от воинских специальностей комсомольцев части, где его избрали членом комитета ВЛКСМ. В то время ему говорили: зачем комсомольскому активисту знать тонкости и правила эксплуатации радиолокационной станции? Это, дескать, дело профессионалов, отвечающих за



Претворяя в жизнь рекомендации Всеармейского совещания секретарей комсомольских организаций, войны-авиаторы с большим подъемом решают задачи боевой и политической подготовки. Среди передовиков — правофланговый социалистического соревнования первоклассный специалист старший лейтенант П. Пидгайный.
Фото К. АНДРЕЕВА.

качество связи и радиотехнического обеспечения полетов. Александр был иного мнения. Он считал, что настоящий авторитет, уважение комсомольцев можно завоевать только личным примером в труде, глубокой компетентностью в деле, которым занимаются его сослуживцы. И он старался как можно чаще бывать у воинов, работающих на технике, смотрел, расспрашивал, не стыдился обращаться за советом и помощью, а вечерами, когда выпадали свободные минуты, настойчиво и терпеливо изучал технические справочки, схемы, таблицы. Наконец Милехин почувствовал, что знает технику на уровне лучших специалистов. Какова же была радость молодежного активиста, когда в ходе итоговой проверки комсомольцы показали высокие профессиональные знания, полностью выполнили социалистические обязательства, а его как офицера-связиста командиры поставили в пример.

Действительно, завоевать уважение и авторитет у молодежи комсомольский активист может, лишь добившись, чтобы его слова не звучали громче дел, чтобы потребностью стала работа над собой.

Думается, есть здесь резервы и для деятельности партийных организаций,

осуществляющих повседневное руководство комсомолом. Скажем, в чем секрет живой организаторской, творческой работы комитетов ВЛКСМ, членами которых являются офицеры Скачек, Рыбалко и Милехин? Ответ прост: комсомольские вожаки работают рука об руку с партийными активистами, перенимают все ценное, передовое из их богатой практики воспитания авиаторов. В свою очередь партийные организации постоянно чувствуют пульс жизни молодежных коллективов, направляют их деятельность, предъявляют жесткие требования к молодым коммунистам, избранным в руководящие комсомольские органы.

Не случайно мы коснулись темы о стиле работы молодых руководителей комсомола Военно-Воздушных Сил. Как подчеркивалось на недавно прошедшем V Всеармейском совещании секретарей комсомольских организаций, этот вопрос в современных условиях приобретает первостепенное значение. Есть уверенность, что материалы и рекомендации совещания помогут нам успешно его решить.

По-ленински работать, учиться и жить — таков наш девиз.



За освобождение Белоруссии

Генерал-полковник авиации С. ГОЛУБЕВ,
Герой Советского Союза,
заслуженный военный летчик СССР

5 июля 1944 года начался второй этап Белорусской операции.

Фашистское командование сосредоточило уцелевшие части на заранее подготовленных позициях, усилив войсковые группировки свежими дивизиями из резерва. Сильная оборона была создана в районе Барановичей, Даугавпиля, Вильнюса.

Войска 1-го Прибалтийского фронта начали Шяуляйскую операцию. Стремительно развивалось наступление войск 3-го Белорусского фронта. Овладев важным транспортным узлом Молодечно, наши войска устремились к столице советской Литвы. После ожесточенных пятидневных боев при содействии партизан 13 июля был освобожден Вильнюс.

К этому времени окруженную группировку противника в районе Минска ликвидировали. Враг пытался во что бы то ни стало прорвать кольцо окружения. Советские летчики постоянно вели воздушную разведку, наносили удары по группировкам, наводили на них войска и партизан. Бои носили динамичный и маневренный характер. В период с 5 по 11 июля экипажи 1-й и 4-й воздушных армий и авиации дальнего действия совершили более тысячи самолетов-вылетов.

К середине июля основные силы группы армий «Центр» были разгромлены. Войска 3, 2 и 1-го Белорусских фронтов начали Каунасскую, Белостокскую и Люблинско-Брестскую операции. Их поддерживала 6-я воздушная армия, усиленная двумя авиакорпусами из резерва ВГК, одним корпусом и тремя дивизиями 16-й воздушной армии. Всего насчитывалось около 1500 самолетов.

25 июля 2-я танковая армия вышла к Висле, 31 июля — к предместью Варшавы — Праге, а в конце июля — начале августа на левом берегу Вислы были захвачены магнусевский и пулавский плацдармы. Авиаторы 16-й и 6-й воздушных армий поддерживали и прикрывали наступающие войска, наносили совместные удары по противнику, пытавшемуся ликвидировать плацдармы. Только с 11 по 15 августа наши истребители в воздушных боях уничтожили 69 самолетов врага.

Во втором периоде операции «Багра-

тион» авиация фронтов и авиация дальнего действия совершили около 100 тысяч самолетов-вылетов. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено около 1500 фашистских самолетов.

29 августа советские войска, выйдя на рубеж Елгава, Добеле, Августов, по рекам Нарев и Висла, завершили Белорусскую операцию. Она имела большой пространственный размах (ширина полосы наступления до 1000 километров, глубина — до 600 километров). К ней привлекались значительно большие, чем к любой другой операции за период 1941—1943 годов, силы и средства, в ней эффективно взаимодействовали все виды Вооруженных Сил, рода войск и партизаны. Активное участие в операции принимали воины 1-й Польской армии и французские летчики.

Действия советской авиации характеризовались большим размахом. Было совершено более 153 тысяч боевых самолетов-вылетов. Из них до 44 процентов пришлось на действия по войскам противника, 42 процента — на борьбу за господство в воздухе, около 13 процентов — на воздушную разведку и около 1,3 процента на прочее обеспечение. Военно-Воздушные Силы внесли огромный вклад в разгром врага. Командование воздушных армий и командиры соединений приобрели опыт перспективного планирования боевых действий на период первых фронтовых операций, что, несомненно, облегчало дальнейшие действия в ходе наступления.

Успеху содействовало четко организованное, централизованное управление авиационными частями и соединениями. Оно позволяло оперативно определять необходимый состав сил и средств и направлять их на решение вновь возникающих задач. При введении в бой подвижных групп авиационная поддержка в наступлении и преследовании врага осуществлялась значительно большими силами, чем во время Курской битвы.

Во фронтовых наступательных операциях для наращивания усилий авиации на решающих направлениях командование ВВС передавало части и соединения из одной воздушной армии в другую или сосредоточивало силы в полосе соседнего фронта. Широко применялись массированные и сосредоточенные уда-

ры, а также эшелонированные действия бомбардировочной, штурмовой авиации и АДД. Ко второму периоду Белорусской операции все части АДД перебазировались на аэродромы Брянской и Смоленской областей и на Украину. Массирование сил достигалось и за счет привлечения авиации ПВО, а на приморских участках — авиации флотов. При слабом противодействии противника истребители также привлекались к штурмовке наземных целей. Там, где войска фронтов наносили два удара, как, например, 3-й и 1-й Белорусские фронты, для массирования сил специально создавались авиационные группы из соединений штурмовой и истребительной авиации, особенно если удары намечались далеко друг от друга.

Сосредоточение усилий повысило эффективность боевых действий авиации в наступательных операциях наземных войск и в борьбе с воздушным противником. Как форма оперативного применения оно получило дальнейшее развитие.

Боевые действия авиации осуществлялись, как правило, в форме авиационного наступления, которое делилось на два периода: авиационной подготовки атаки и авиационной поддержки атакующей пехоты и танков при их действиях в глубине обороны противника.

Авиационная подготовка атаки состояла из двух этапов: предварительной и непосредственной. С точки зрения оперативного искусства это было новым качественным шагом вперед.

Предварительная авиационная подготовка начиналась задолго до наступления наземных войск и проводилась в течение всего периода подготовки и прорыва обороны врага. Сосредоточенные удары, а также действия мелких групп и одиночных самолетов днем и ночью на широком фронте по уничтожению артиллерии на огневых позициях, резервов в местах сосредоточения, складов ГСМ и боеприпасов, авиации на аэродромах и в воздухе не позволяли противнику успешно проводить перегруппировку войск, изнуряли его личный состав.

Задачу на предварительную авиационную подготовку ставил, как правило, командующий фронтом, который опреде-

для основных целей авиации. Такая подготовка применялась в случаях, когда не хватало сил бомбардировочной авиации и возникала необходимость в эконимии ее для непосредственной авиатподготовки.

Непосредственная авиационная подготовка проводилась обычно в ночь перед наступлением наземных войск и далее во время артиллерийской подготовки атаки. Заканчивалась она ударами авиации непосредственно перед атакой пехоты и танков. Сосредоточенные удары и эшелонированные действия были основными способами боевых действий штурмовиков и бомбардировщиков, но применялись и массированные удары. Сначала сосредоточенный удар наносил бомбардировочный авиакорпус, затем штурмовой. В тактической зоне обороны во время непосредственной авиационной подготовки, а затем и в ходе наступления воздушная армия наносила один-два, а порой и три удара за день. Между этими ударами авиационные соединения и части действовали эшелонированно мелкими группами.

Боевые порядки авиакорпусов строились из боевых порядков дивизий, а авиадивизий — в колонне полков.

Массированные удары фронтовой бомбардировочной и штурмовой авиации обеспечивались истребительными авиационными корпусами и дивизиями. Истребители блокировали аэродромы, предварительно расчищали воздушное пространство, вытесняли истребители противника из района действий бомбардировщиков и штурмовиков. Широко применялось и непосредственное их сопровождение к цели и прикрытие в районе удара.

Во время Белорусской операции постоянно совершенствовались средства и способы управления, наведения и штурманского обеспечения фронтовой авиации при действиях больших групп самолетов над передним краем, в ближайшей оперативной глубине, а также при уничтожении окруженных группировок врага. Дальнейшее развитие получила тактика родов авиации. Для наземного обеспечения самолетовождения в частях были развернуты радио- и светомаяки, приводные радиостанции и радиопеленгаторы. На земле у характерных пунктов выкладывались цифры и буквы, создавались искусственные ориентиры. Это помогало экипажам в ведении визуальной ориентировки с высот 2000—3000 метров.

Для выведения самолетов на цель в 16-й воздушной армии применялись цветные полотнища и дымовые шашки, а ночью — светомаяки. В 1-й воздушной армии на участке прорыва обороны противника поднимали привязной аэростат на высоту 120 метров. В лесной местности для дымовых шашек строили легкие десятиметровые вышки.

Чтобы эффективно управлять боевыми действиями авиации, точно наводить группы бомбардировщиков и штурмовиков на цели, в стрелковые корпуса, кавалерийские дивизии, танковые и механизированные бригады назначались опытные офицеры-авиаторы с радиостанциями. Во время боевых действий командиры авиационных соединений следовали в боевых порядках в танках или специальных машинах с радиостанциями для управления своей авиацией. Они держали связь с вышестоящими штабами и

командирами групп в воздухе, осуществляли наведение и целеуказание. Перед наступлением ведущие группы одиночно или в составе пар и звеньев вылетали в район боевых действий, выбирали характерные ориентиры на участках прорыва, подавляли огневые точки.

С началом наступления советских войск штурмовики действовали небольшими группами с интервалом 8—12 минут. Это обеспечивало непрерывность воздействия на противника. В дальнейшем штурмовики наносили удары более крупными группами. Их действия координировали штабы авиасоединений по вызову авиационных представителей, находившихся с радиостанциями на наблюдательных пунктах командиров стрелковых, танковых или конно-механизированных соединений.

Фронтовая бомбардировочная авиация наносила удары по особо важным опорным пунктам и объектам обороны врага большими группами. Так, на рогаческо-бобруйском направлении летчики 16-й воздушной армии нанесли два массированных удара группами в составе 224 и 163 самолетов Пе-2. Малоразмерные цели бомбардировщики уничтожали с пикирования группами по 6—9 самолетов.

Наши истребители непрерывно прикрывали наземные войска, обеспечивали господство советской авиации в воздухе. Борьба за него велась непрерывно не только в небе, но и посредством уничтожения вражеских самолетов на земле. К примеру, 25 и 26 июня во время боев за Оршу и Бобруйск, когда активность фашистской авиации повысилась, бомбардировщики 1-й воздушной армии нанесли несколько мощных ударов по аэродромам Борисов и Докудово. Особенно эффективным был удар 6-й гвардейской бомбардировочной авиационной дивизии по оршанскому аэродрому, в результате которого ни один самолет врага не поднялся в воздух.

Ночные действия фронтовой авиации и АДД составляли 18 процентов всех самолетов-вылетов. Удары ночью изнуряюще действовали на фашистов. Но из-за сравнительно слабого наведения и штурманского обеспечения результаты были менее значимы, чем днем. Основной ударной силой при действиях ночью были дальние бомбардировщики. Использовались и самолеты устаревших конструкций типа По-2 и Р-5, которые наносили врагу существенный урон. Эффективно действовали летчики 46-го гвардейского Таманского ночного бомбардировочного авиационного полка. Его экипажи на самолетах По-2 совершали по 3—4 боевых вылета за ночь.

Малый удельный вес ночных действий авиации объяснялся тем, что в частях фронтовой бомбардировочной авиации было много дневных бомбардировщиков.

В авиационных частях много внимания уделялось воздушной разведке. Каждый экипаж обязан был наблюдать за передвижением войск врага и докладывать об этом командованию. Тем не менее порой из-за запоздалой передачи сведений в штабы, особенно при отражении контратак и контрударов противника, авиация частей действовала по войскам, уже перешедшим в атаку, или по резервам, готовым к развертыванию.

Непрерывность авиационной поддерж-

ки войск в оперативной глубине, особенно во второй период Белорусской операции, серьезно страдала из-за отставания частей авиационного тыла. Как правило, батальоны авиационного обеспечения следовали с наступающими войсками. Наземные части захватывали аэродромы врага, удерживали их и охраняли до прибытия авиационных тылов. Но малая их подвижность и мобильность, малочисленность автомобильного и спецтранспорта, средства механизации ремонта и строительства дорог и ВПП создавали трудности со снабжением авиации горючим и боеприпасами, которые приходилось порой доставлять по воздуху. Для боевой работы авиачастей использовались широкие дороги и автострады.

В результате Белорусской операции советские войска очистили от захватчиков Белорусскую ССР, часть Литовской ССР, часть Латвийской ССР, восточную часть Польши и вышли к границе Восточной Пруссии. Война с территории СССР переместилась на землю, где родился зловещий план «Барбаросса».

Немецко-фашистские войска в июле — августе 1944 года в Белоруссии, Прибалтике и Польше понесли огромные потери. Была полностью разгромлена 21 дивизия, 61 дивизия потеряла более половины своего состава. В воздушных боях и на аэродромах было уничтожено две тысячи самолетов. Экстренные меры, принятые руководством третьего рейха по восполнению потерь в живой силе и технике, не помогли гитлеровскому командованию существенно поднять боеспособность войск на советско-германском фронте. Это грандиозное поражение усилило кризис в правящей верхушке фашистской Германии и обострило противоречия между союзниками агрессивного блока.

Победы Советской Армии вызвали новый прилив сил у нашего народа и оказали сильнейшее влияние на подъем национально-освободительной борьбы в Польше и других европейских странах, находившихся под пятой фашистской Германии.

Во время проведения операции «Багратион» с новой силой проявились высокий морально-боевой дух и политическая зрелость наших воинов. В жестоких боях и сражениях они не щадили своей жизни, смело шли навстречу опасности во имя победы над врагом. 150 летчиков и штурманов стали Героями Советского Союза, десятки тысяч авиаторов были награждены орденами и медалями, 100 авиационных частей и соединений получили почетные наименования.

Своими боевыми делами наши авиаторы вписали немало замечательных страниц в героическую летопись Советских Вооруженных Сил. Их беззаветная преданность Коммунистической партии и социалистической Родине снискала искреннюю любовь и уважение народа. Подвиги летчиков и штурманов, инженеров и техников, специалистов авиационного тыла, совершенные в годы Великой Отечественной войны, сегодня служат ярким примером для подражания молодому поколению авиаторов, которые в напряженных учебных буднях настойчиво овладевают современной авиационной техникой и оружием, всемерно приумножают боевые традиции доблестных советских Военно-Воздушных Сил.

НТР и битва идей

Подполковник А. ПОЗДНЯКОВ,
кандидат философских наук

Строить новый мир, подчеркивал на внеочередном февральском (1984 г.) Пленуме Центрального Комитета партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ К. У. Черненко, это значит неустанно заботиться о формировании человека нового мира, его идейно-нравственном росте. Эту важнейшую задачу приходится решать в условиях резкого усиления идеологических атак со стороны империализма.

Возрастающую роль в напряженной, поистине глобальной по масштабам и значимости борьбе двух идеологий играет научно-технический прогресс, который привел, в частности, к революции в развитии средств массовой информации, значительно расширил возможности международного обмена ею. Это и пытаются использовать апологеты империализма.

В наше время отмечается стремительный рост возможностей таких эффективных технических средств идеологической борьбы, как телевидение, радио, кино, печать, множительная аппаратура. Согласно американским данным, в США ежегодно издается около 1,5 тысячи книг разных названий антикоммунистического содержания. Из них на долю органов пропаганды Пентагона приходится более 250. Кроме того, министерство обороны США располагает 204 радиостанциями, 80 телестудиями на всех континентах планеты. С помощью этой техники ведется настоящая информационно-пропагандистская интервенция. Концентрация современных средств массовой информации в руках монополистов с каждым годом усиливается, причем владельцами этих средств все чаще становятся корпорации, занятые в военно-промышленном бизнесе.

Таким образом, стремительный рост под воздействием достижений НТР возможностей средств массовой информации используется империализмом в целях обострения идеологической борьбы против СССР и других стран социалистического содружества. В свою очередь значение этих средств неуклонно возрастает в связи с повсеместным повышением культуры и грамотности масс. Это и привело к тому, что фронт идеологического противоборства между ка-

питализмом и социализмом, как отметил июньский (1983 г.) Пленум ЦК КПСС, проходит сейчас через сознание практически всех людей планеты.

Научно-техническая революция изменила не только характер, но и содержание идеологической борьбы. Пытаясь найти удобные с точки зрения капитализма объяснения бурным процессам научно-технического развития, буржуазные идеологи умышленно фальсифицируют, искажают их.

Общим для буржуазной общественной мысли, касающейся НТР, является абсолютизация науки и техники, производительных сил общества и игнорирование производственных отношений. На этот счет существует немало различных мнений. В частности, одни буржуазные идеологи отводят главную роль в общественной жизни науке, ученым. Другие главной сферой деятельности человека считают технику, а элитой общества — инженеров, технических специалистов. Третьи абсолютизируют значение сферы управления, и соответственно администраторов.

Все же главная тема буржуазной литературы, посвященной НТР сегодня, — будущее человечества. Естественно, коммунизму в этом будущем апологеты капитализма места не отводят. В то же время игнорировать социализм, его огромные успехи, в том числе и в области научно-технического прогресса, буржуазные идеологи тоже не могут, как не могут, кстати, не учитывать пороки и растущие противоречия империализма.

Создается множество моделей будущего общества. Одна из них — проект «информационного общества как общества постиндустриального». Это, по мнению буржуазных философов, будет «государство всеобщего расцвета человеческого интеллектуального творчества вместо избыточного материального потребления». К нему якобы ведут логика развития техники, информатизация общества, не зависящая от желания людей. Ведущая «революционная» роль при этом отводится компьютерам.

Сторонники «постиндустриализма» надеются, что НТР позволит снять экономические, социально-политические и другие противоречия империализма и по-

строить «идеальную» общественную модель. Они доказывают, что по мере движения к «постиндустриальному обществу» капитализм и социализм якобы сближаются, то есть происходит их конвергенция (взаимопроникновение). Для обоснования этой концепции приводятся факты общности развития техники, технологии, науки при капитализме и социализме, усиления экономических, культурных связей между ними и т. д.

Классовый же смысл идеи конвергенции ясен — увести в сторону классовые устремления пролетариата, создать у трудящихся иллюзию ненужности, бесполезности революционных преобразований, поскольку, мол, НТР сама собой, независимо от классовой борьбы, приведет мир к единому общественному устройству. Но если разобраться по существу, то это хваленое «постиндустриальное общество» есть не что иное, как слегка модернизированный капитализм, так как основные его принципы (частная собственность, а значит, и безжалостная эксплуатация человека человеком) как раз и остаются неприкосновенными, а посягательства на них расцениваются как угроза свободе личности.

В своих потугах остановить распространение марксизма-ленинизма буржуазные идеологи идут на любую фальсификацию. Они выдвинули теорию «конца идеологии» («деидеологии»). Поскольку идеология является, как известно, выражением интересов, целей, идеалов определенных классов, то любой идеологии, по мнению буржуазных фальсификаторов, присущи классовая заинтересованность, пристрастность, а значит... необъективность. А раз так, кричат они, ее надо заменить беспристрастными, чисто техническими расчетами, формулами. Если глубже разобраться в доводах апологетов капитализма, то можно ясно увидеть фальшь, так как их концепция сама по себе исключительно идеологична: предсказывая гибель идеологии вообще, они мечтают главным образом о гибели марксизма-ленинизма.

Надежды эти тщетны. В докладе на июньском (1983 г.) Пленуме ЦК КПСС, в последующих выступлениях Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ К. У. Черненко с новой силой подчеркнул, что научность и партийность коммунистической идеологии органически дополняют друг друга, так как коренные интересы, цели трудящихся социалистического общества и его авангарда — Коммунистической партии не противоречат объективному ходу истории, а вытекают из него. Коммунисты, как никто другой, заинтересованы в правильном понимании законов общественного развития и соответствии их практических дел этим законам.

Своей истинностью, честностью, цельностью и оптимизмом коммунистическая идеология привлекает умы и сердца миллионов. Признать это наемные писки империализма, конечно, не могут. Распространение марксизма-ленинизма они стали объяснять исключительно активностью коммунистической пропаганды. Поэтому их оценка идеологии изменилась. Не отказываясь от аргументов о ненаучности идеологии, в первую очередь коммунистической, апологеты капитализма заговорили в последнее время о ее большой социальной силе. В итоге появилась концепция «рендеологизации», то есть активного, наступательного рас-

пространения буржуазных идей и «ценностей». Политически эта концепция воплотилась в объявлении Рейганом «крестового похода» против социализма, принятии Вашингтоном пресловутой «программы демократии и публичной дипломатии», создании «антисоциалистического интернационала» (союза наиболее реакционных партий Западной Европы) и т. п.

За последнее время усилились нападки буржуазных идеологов и на одну из основных революционных сил современности — рабочий класс. По их мнению, под воздействием научно-технической революции он якобы утратил свою революционность, а роль ведущей общественной силы переходит к интеллигенции, в первую очередь к научно-технической. И здесь наши идеологические противники пытаются исказить реальность эпохи НТР.

Действительно, в результате научно-технической революции в индустриально развитых странах независимо от их общественно-политического строя растет, и довольно быстро, доля работников умственного труда, число ученых и инженеров. Разумеется, сокращается количество трудящихся, занятых физическим трудом. Но тем самым не опровергается, как пытаются утверждать апологеты капитализма, а, наоборот, подтверждается гениальное предвидение К. Маркса, который считал промышленного рабочего человеком будущего. Научно-технический прогресс, как показывает практика, повышает численность, организованность, сплоченность, коммунистическую идейность рабочего класса. Ширится борьба рабочих капиталистических стран за социальный прогресс. Сегодняшняя действительность доказывает это, например, тем, что день ото дня становится все яснее: империализм не способен справиться с социальными последствиями небывалой по глубине и масштабам научно-технической революции, когда миллионы и миллионы трудящихся обрекаются на безработицу, на нищету.

Таким образом, под влиянием научно-технической революции роль рабочего класса как ведущей революционно-преобразующей силы общества, «могильщика» капитализма не снижается, а, наоборот, возрастает.

Технократического типа идеи разрабатываются и для военнослужащих. Так, например, летному составу ВВС США внушаются идеи, что автоматизация

авиатехники привела к чисто техническому решению боевых задач. Жертвы среди мирного населения объясняются либо технической необходимостью, либо ошибками бортового компьютера или источников информации. Да и вообще, своих жертв летчики не видят. Поэтому совесть их мучить не должна, нужно, дескать, быть «морально непроницаемым». Ясно, что цель подобного «воспитания» — превратить летный состав в бездумных исполнителей воли империалистов, снять нравственные препятствия для вооруженного вмешательства в дела государств, отвергающих диктат Вашингтона.

Некоторые буржуазные идеологи пытаются доказать, что по мере развития НТР в армиях социалистических стран появились антагонистические противоречия между отдельными категориями военнослужащих. Сама жизнь опровергает подобные измышления буржуазных теоретиков. В действительности мы наблюдаем крепнущее единство нашей армии, рост социальной сплоченности советского народа.

Признавая обострение пороков своего общества под воздействием НТР, буржуазные идеологи пытаются обосновать еще одну теорию. Смысл ее сводится к тому, что развитие науки и техники вообще — это зло, угрожающее гибелью всему человечеству независимо от общественного устройства. Появились абсурдные предложения остановить или даже повернуть вспять развитие промышленности, запретить ряд тем научных исследований, особенно в области генетики, ядерной физики и т. д. Внешне буржуазные идеологи вроде бы ратуют за защиту окружающей среды, сохранение мира от ракетно-ядерной войны, а в сущности борются против НТР и прогресса человечества, выступая против строительства атомных электростанций, создания электронно-вычислительной техники, освоения космоса в мирных целях, внедрения других достижений науки и техники.

Подобные политические взгляды тоже косвенно служат интересам буржуазии, поскольку игнорируют принципиальную противоположность подхода к использованию достижений НТР капитализмом и социализмом.

Коммунисты считают, что все новейшие достижения человечества необходимо использовать во имя блага и счастья людей, во имя лучшего будущего миро-

вой цивилизации. В постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по ускорению научно-технического прогресса в народном хозяйстве», на апрельском (1984 г.) Пленуме ЦК КПСС и первой сессии Верховного Совета СССР одиннадцатого созыва были конкретизированы задачи соединения на деле преимуществ социалистического строя с достижениями НТР. Предстоит осуществить комплексную автоматизацию производства, обеспечить широчайшее применение компьютеров и роботов, внедрение гибкой технологии. Будущее нашей энергетики, подчеркивается в документах КПСС, — это прежде всего использование новейших атомных реакторов, а в перспективе и практическое решение проблемы управляемого термоядерного синтеза. На повестке дня и такие задачи, как получение материалов с заранее заданными свойствами, развитие биотехнологии, широкое применение в промышленности безотходных и энергосберегающих технологий. Все это приведет к подлинной революции в народном хозяйстве, к более полному удовлетворению потребностей советских людей.

Совершенно противоположные цели преследуют милитаристские круги США и других стран НАТО. Достижения НТР они используют для быстрого обновления боевой техники и вооружения, а все научные открытия и изобретения пытаются применить для достижения военного превосходства над СССР. Эта экспансионистская политика прикрывается ими же выдуманным и раздутым мифом о «советской военной угрозе».

Таким образом, современная НТР сопровождается беспрецедентным обострением битвы идей не случайно. В этой битве резко возросло значение средств массовой информации, появилось немало новых мировоззренческих проблем, от решения которых во многом зависят идейная убежденность, моральный дух, социальная активность советского народа, в том числе воинов Вооруженных Сил, их иммунитет к воздействию буржуазной пропаганды. Решительный поворот к реальным практическим проблемам, поставленным жизнью и научно-техническим прогрессом, подъем на уровень больших и сложных задач совершенствования развитого социализма — таковы требования нашей партии ко всей идеологической, массово-политической работе в современных условиях.

КОРОТКО О РАЗНОМ

ИЗ ПУШКИ В КОСМОС

Такую идею полвека назад выдвинул К. Э. Циолковский в своей работе «Снаряды, обретающие космические скорости на суше и воде». Разумеется, речь шла не об артиллерийском оружии в обычном понимании, а об электрическом ускорителе-пушке, расположенном на земле. Снаряд разгоняется до скорости, превышающей первую космическую (примерно 10 км/с, учитывая потери при прохождении плотных слоев атмосферы), и, пробивая атмосферу, выходит на околоземную орбиту.

По мнению К. Э. Циолковского, такой

способ доставки грузов в космос имеет свои преимущества. Во-первых, отпадает необходимость в выведении топлива, составляющего большую часть стартовой массы ракеты-носителя. Во-вторых, необходимая энергия поступает от наземных сооружений. И наконец, можно многократно использовать разгонное устройство.

В Австралийском национальном университете создана «рельсовая пушка», представляющая собой устройство, состоящее из двух токопроводящих рельсов, смонтированных в трубу. Движущаяся между рельсами электрическая дуга толкает вперед пластмассовый снарядик. Таким способом удалось разогнать сантиметровой кубик до 6 км/с. Чтобы получить скорость, превышающую первую космическую, предполагается вдоль ствола пушки установить накопители энергии. Дело в том, что питание током лишь с одного конца ствола приводит к значительным поте-

рям на электрическое сопротивление при достаточно большой длине рельса.

В зарубежной печати сообщалось и о проектах электромагнитных масс-ускорителей. Суть их устройств и работы состоит в следующем. Контейнер с полезной нагрузкой, снабженный сверхпроводящими соленоидами, разгоняется вдоль неподвижного проводникового пути-провода. При достижении космической скорости снаряд отделяется от контейнера, который тормозится на специальном участке пути-провода. В проектах учитываются потери скорости снаряда при прохождении атмосферы.

Каковы же потребности в энергии устройства массой 60 тонн? Расчеты показывают, что если его мощность будет 3 тыс. млрд. Вт, то потребуются всего две секунды, чтобы получить скорость 10 км/с.

Из-за больших энергетических затрат такие устройства не нашли еще практического применения.

ДОРОГАМИ МУЖЕСТВА И СЛАВЫ

Важной задачей является пропаганда славных боевых традиций Коммунистической партии, советского народа, его Вооруженных Сил, усиление военно-патриотической и оборонно-массовой работы.

Из постановления ЦК КПСС «О 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов»

ОТЧЕТ О ВСТРЕЧЕ ВОЕННОГО СОВЕТА ВВС С ВЕТЕРАНАМИ-АВИАТОРАМИ

Ветераны... Эти уважаемые люди, внесшие весомый вклад в строительство социализма и коммунизма, в организацию его вооруженной защиты, в почете у советского народа. Умелое использование их большого жизненного, боевого и служебного опыта в деле укрепления экономической и оборонной мощи СССР, воспитания молодежи в духе верности коммунистическим идеалам, беспредельной преданности социалистической Родине — задача большой государственной значимости.

Об опыте такой работы в преддверии 40-летия Великой Победы в мае сего года шел обстоятельный разговор на встрече военного совета Военно-Воздушных Сил с ветеранами-авиаторами, краткий отчет о которой предлагается читателям.

Открывая встречу, главнокомандующий Военно-Воздушными Силами — заместитель Министра обороны СССР Герой Советского Союза главный маршал авиации П. С. Кутахов выразил уверенность, что ветераны-авиаторы и впредь будут вносить достойный вклад в дело защиты социалистического Отечества, активно участвовать в работе по воспитанию авиаторов на замечательных традициях партии, народа, армии и ВВС.

— Мы собрались для того, — сказал он, — чтобы обменяться мнениями о том, как лучше использовать ваш опыт для выработки у авиационной молодежи активной жизненной позиции, воспитания у нее высоких морально-политических и боевых качеств, ответственности, обостренного чувства долга перед КПСС и нашим народом, готовности к стойкой и умелой защите социалистического Отечества.

Подвиги героев Великой Отечественной войны — наше бесценное достояние. В них содержится неиссякаемый заряд огромной вдохновляющей и мобилизующей силы. Обращаясь к ним разумом, сердцем, молодое поколение строителей коммунизма и вооруженных защитников Отчизны еще быстрее обретет гражданскую зрелость и боевое мужество, глубже осознает свою личную ответственность за светлую судьбу Родины, укрепление международной безопасности.

Главный маршал авиации П. С. Кутахов подчеркнул, что сейчас, когда мы идем навстречу 40-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне, как никогда, важно привлечь внимание к преемственности поколений защитников Родины, к усилению пропаганды боевых традиций наших доблестных ВВС. Особая значимость этого обусловлена небывалой сложностью международного положения и военно-политической обстановки, воз-

растанием военной угрозы со стороны США и их союзников по НАТО, крайним обострением идеологической борьбы между социализмом и капитализмом.

Первому слову для выступления было предоставлено Герою Советского Союза маршалу авиации С. Руденко, который рассказал о значении встреч ветеранов в ЦК КПСС и с Министром обороны СССР для повышения их активности в агитационно-пропагандистской работе на предприятиях, в колхозах, воинских частях и учебных заведениях. Представители старшего поколения защитников Родины, подчеркнул он, стремятся доходчиво, живо, на конкретных фактах и событиях показывать беспримерный подвиг народа и Вооруженных Сил, пропагандировать мужество, массовый героизм советских людей на фронте и в тылу, разъяснять источники силы и несокрушимости нашего государства, стран социалистического содружества, убедительно разоблачать фальсификаторов истории второй мировой войны. Мудрое слово ветеранов, их личный пример способствуют и успешному осуществлению мероприятий, предусматриваемых реформой общеобразовательной и профессиональной школы, цель которых — помочь в воспитании у молодежи трудолюбия, любви к Родине, коммунистического убеждения, пролетарского интернационализма и жгучей ненависти к империалистическим агрессорам.

С интересом было встречено авиаторами выступление Героя Советского Союза генерал-полковника авиации И. Мороза, который рассказал о вкладе в борьбу за честь и независимость нашей Родины коммунистов, комсомольцев 20-х и 30-х годов, воспитанных на героических революционных и боевых традициях старшего поколения.

— Сейчас, спустя почти сорок лет после того, как отгремели залпы Вели-

кой Отечественной войны, — подчеркнул он, — не так уж много осталось в наших рядах участников этого сурового испытания. Еще меньше героев боев в небе Испании, Китая, у озера Хасан и на реке Халхин-Гол. И совсем мало тех, кто штурмовал Зимний. Но в том и сила боевых традиций, что они не умирают вместе с теми, кто их создал, развил и пронес через горнило жестоких сражений, вписав яркие страницы в боевую летопись социалистического Отечества.

В первых рядах тех, кто вдохновлял воинов на подвиги на фронте и в тылу, кто личным примером увлекал товарищей на штурм врага, были члены и кандидаты в члены партии. «Коммунисты, вперед!» — эти слова стали боевым призывом, поднимающим на подвиг в небо воздушных бойцов. Благодаря юным следопытам о многих из них мы узнаем еще и сегодня. История Великой Отечественной войны продолжает пополняться волнующими документами бесстрашия, мужества, величайшей преданности советских людей своей Отчизне. «Никто не забыт, ничто не забыто!» — это не лозунг, это глубокая сердечная признательность и тем, кто отдал жизнь за светлое будущее своей Родины, и тем, кто, пройдя все испытания, сегодня находится в боевом строю, активно трудится на благодатной ниве героико-патриотического воспитания нынешнего поколения авиаторов.

Подчеркнув, что в воинских коллективах, как и во всей стране, ширится работа по героико-патриотическому воспитанию, генерал-полковник авиации И. Мороз призвал ветеранов еще активнее участвовать в организации содержательных бесед в музеях и комнатах боевой славы, в проведении тематических утреников и вечеров.

Внимательно выслушали собравшиеся трижды Героя Советского Союза генерал-полковника авиации И. Кожедуба. Рассказав о личном боевом опыте, он остановился на истоках и силе революционных и боевых традиций, на их значении для достижения сегодняшним поколением авиаторов успехов в нелегком ратном труде.

Оратор подчеркнул, что в полках и эскадрильях получило распространение движение за право называться последователями авиаторов военных лет. Направляемое командирами, политра-



О преемственности поколений защитников Родины, передаче опыта ветеранов молодежи, воспитании у нее коммунистической убежденности, пролетарского интернационализма и жгучей ненависти к врагам шла речь на встрече ветеранов.

ботниками, парткомами и комитетами ВЛКСМ, оно набирает силу, становится важной формой пропаганды боевых традиций. Молодежь, включаясь в это движение, старательно изучает биографии летчиков, штурманов, других специалистов военной поры, стремится знать, как они осваивали и эксплуатировали авиационную технику, учились мастерски ее обслуживать, какие черты характера были наиболее присущи им.

— В этой связи, — закончил мысль генерал-полковник авиации И. Кожедуб, — очень важно применять такие формы воспитательной работы, которые воздействовали бы не только на умы, но и на сердца молодых авиаторов, побуждали их к активности, вырабатывали у них постоянную готовность продолжать дело старших — умело, с достоинством и честью нести нелегкую службу, зорко охранять границы любимой социалистической Родины.

Содержательным было выступление заместителя председателя ЦК ДОСААФ Героя Советского Союза генерал-полковника авиации С. Харламова, сообщившего об успехах в военно-патриотическом воспитании молодежи, подготовке ее к армейской службе во Всесоюзном добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту. Как известно, сегодня оно объединяет около 90 миллионов человек и на практике осуществляет ленинские заветы о всенародном характере защиты социалистического Отечества, воспитывает молодежь в духе советского патриотизма, беззаветной преданности делу коммунизма.

Выступающий сообщил, что организации ДОСААФ поддерживают тесную связь с ветеранами Вооруженных

Сил СССР, с воинскими гарнизонами и авиационными частями. Совместные тематические утренники и вечера, военно-технические занятия и военно-спортивные игры, как правило, организуются при активном содействии партийных и комсомольских активистов воинских частей. Некоторые из них проводятся на территории авиационных гарнизонов. Для допризывников и призывников устраиваются ежегодные дни от-

крытых дверей в военных училищах. — Для воспитания нашего молодого современника, — сказал оратор, — многое могут сделать и охотно делают ветераны-авиаторы. Как тут не вспомнить слова члена Политбюро ЦК КПСС, Министра обороны СССР Маршала Советского Союза Д. Ф. Устинова: невозможно представить сегодняшнюю жизнь армии и флота без постоянных живых контактов личного состава с ветеранами партии и Вооруженных Сил, с Героями Советского Союза и Героями Социалистического Труда, участниками гражданской и Великой Отечественной войн. Слово ветеранов — людей, которые являются живым олицетворением легендарной славы Вооруженных Сил, — оказывает огромное воздействие на разум и сердца молодых воинов. Деятельность ветеранов — и тех, кто продолжает служить в армии или на флоте, и тех, кто трудится на различных участках коммунистического строительства, и тех, кто находится ныне на заслуженном отдыхе, — требует постоянного внимания и поддержки со стороны командиров, политорганов, партийных и комсомольских организаций.

Взволнованными и запоминающимися были выступления дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации в отставке А. Ворожейкина, Героя Советского Союза полковника в отставке М. Галлая, генерал-лейтенанта авиации в отставке С. Федорова, М. Косых, подполковника в отставке И. Чернобая. Они отметили, что в Вооруженные Силы СССР ежегодно вливается достойное пополнение защитников Родины — молодых людей с хорошей общеобразовательной подготовкой и что долг ветеранов состоит в том, чтобы юноши еще до призыва в армию могли получить правдивое, объективное представление о характере солдатского труда, о святости воинского долга и нерушимой верности военной присяге.

От имени сегодняшнего поколения защитников Родины выступил Герой

Внимательно слушают участники встречи выступление главнокомандующего Военно-Воздушными Силами — заместителя Министра обороны СССР главного маршала авиации П. С. Кутахова.





Встреча ветеранов Военно-Воздушных Сил с молодежью.

Советского Союза подполковник В. Щербakov. Говоря о том, как воспитать человека, способного на подвиг во имя Отечества, как подготовить юношу к выполнению священного конституционного и интернационального долга, он рассказал о проводимой в войсках военно-патриотической работе. Командиры, политработники, разъясняя решения XXVI съезда партии, последующих Пленумов Центрального Комитета партии, указания Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко по оборонным вопросам, серьезное внимание уделяют пропаганде боевого опыта однополчан-фронтовиков. Убеленные сединами творцы фронтового опыта на полковых встречах разъясняют крылатой молодежи, каким должен быть личный вклад каждого авиатора в боеготовность экипажа и эскадрильи. Это прежде всего освоение в короткие сроки боевой специальности, высокая классная квалификация, каждодневная и ежедневная борьба за перекрытие нормативов, отличное содержание и эффективное применение авиационной техники и вооружения.

— Образцовое выполнение своих обязанностей, — подытожил подполковник В. Щербakov, — борьба за отличный итог каждой летной смены, каждого учебного дня пролагают путь к высшему проявлению мужества — подвигу...

В годы минувшей войны советский патриотизм рождал массовый героизм. А в наше время он побуждает личный состав совершать ратные подвиги во имя безопасности мирного труда советского народа. Социальное, классовое понимание патриотизма является гарантией образцового выполнения воинами-авиаторами своего конституционного долга.

В то же время Советские Вооруженные Силы — замечательная школа воспитания нашей молодежи, школа становления и воамужания характеров защитников Родины, активных строителей коммунизма. Повышать воспита-

тельную роль воинской службы, действенность героико-патриотических мероприятий — значит повышать эффективность и качество идеологической, политико-воспитательной работы на основе комплексного подхода к ней, неустанно крепить уставной порядок, дисциплину и организованность авиаторов, боеготовность частей и подразделений.

Эти вопросы были обстоятельно раскрыты в содержательном выступлении главнокомандующего Военно-Воздушными Силами — заместителя Министра обороны СССР Героя Советского Союза главного маршала авиации П. С. Кутахова, который отметил, что, выполняя решения XXVI съезда партии, указания Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища К. У. Черненко по оборонным вопросам, в период подготовки к 40-летию Великой Победы командиры и политработники авиационных частей вместе с ветеранами ВВС ведут большую работу, связанную с дальнейшим усилением пропаганды ленинских заветов воинам, славных традиций Коммунистической партии, советского народа и его Вооруженных Сил.

В преддверии 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне, подчеркнул главный маршал авиации П. С. Кутахов, задача состоит в том, чтобы закрепить успехи в героико-патриотическом воспитании личного состава, изо дня в день умножать их, принимать все меры к тому, чтобы постоянно повышать действенность и эффективность пропаганды боевых традиций и опыта фронтовиков, решительно устранять имеющиеся недостатки. В лекциях и докладах следует еще глубже и всестороннее раскрывать сущность богатых традиций нашей партии и народа — таких, как преданность делу коммунизма, горячая любовь к социалистической Родине, жгучая ненависть к классовым врагам, непреклонная уверенность в победе, самоотверженность и героизм в борьбе с врагами, пролетарская солидарность с трудящи-

мися всех стран, боевое содружество воинов социалистических стран. При этом особое внимание должно уделяться яркому и убедительному показу того, как воины в современных условиях свято хранят и приумножают традиции старшего поколения, как добиваются высокого боевого мастерства, укрепления дисциплины, повышения политической бдительности и боеготовности.

Главнокомандующий ВВС отметил, что в авиагарнизонах, частях и подразделениях систематически организуются встречи личного состава с ветеранами партии, участниками Великой Отечественной войны, рассказы которых молодежь слушает с большим вниманием и интересом.

Показ беспримерного подвига советского народа и его Вооруженных Сил, разъяснение источников несокрушимой мощи социалистического государства, решающего значения руководящей роли Коммунистической партии в достижении Великой Победы должны занять центральное место в деятельности агитпропколлективов при политорганах, агитпропгрупп при партийных комитетах и бюро, агитационно-пропагандистских комиссий-советов ветеранов.

В Военно-Воздушных Силах издавна практикуются агитперелеты, поездки в дальние гарнизоны агитбригад, в состав которых обязательно входят лекторы, деятели науки и культуры, ветераны, участники художественной самодеятельности. Такие коллективы проводят большую идейно-теоретическую, политико-воспитательную и культурно-просветительскую работу. Немало в ней мероприятий героико-патриотической направленности, оставляющих у авиаторов заряд бодрости, оптимизма и большой целеустремленности на практические дела. Эта добрая традиция, сказал главнокомандующий ВВС, должна найти всестороннюю поддержку и достойное развитие.

Очень важно в ходе общения с воинами воспитывать у них чувство гордости и ответственности за службу в гвардейских частях и соединениях, в воинских коллективах, имеющих почетные наименования, награжденных боевыми орденами, Памятными Красными знаменами, Грамотами ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и Выпелом Министра обороны СССР за мужество и воинскую доблесть.

В заключение встречи ее участники приняли приветственное письмо в адрес ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР. Они заверили Центральный Комитет КПСС и Советское правительство, что все свои силы, знания и опыт отдадут делу дальнейшего укрепления обороноспособности социалистической Отчизны, боевой мощи ее доблестных Военно-Воздушных Сил, воспитания авиаторов в духе высочайшей бдительности и постоянной боеготовности.

Встреча ветеранов с военным советом ВВС явилась убедительным подтверждением единства всех поколений советских воинов, их тесной сплоченности вокруг Центрального Комитета партии, безраздельной поддержки ленинского курса ее внутренней и внешней политики.

Фото А. Джуса, В. Скальского.

ТРАДИЦИИ ЖИВУТ И УМНОЖАЮТСЯ



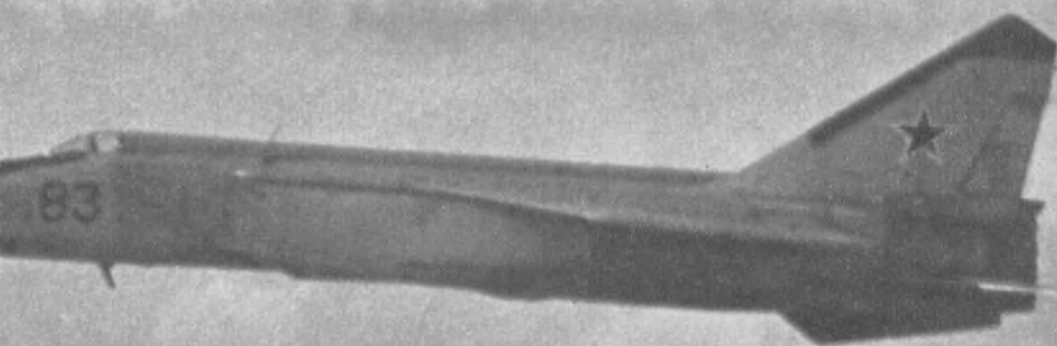
Советский народ, его Вооруженные Силы, воины-авиаторы в пятьдесят второй раз отмечают День Воздушного Флота СССР. Созданная гением великого Ленина, наша авиация золотыми буквами вписала в историю Родины немало страниц беспримерного мужества, отваги и героизма.

В годы гражданской войны авиаотряды успешно громили белогвардейцев и интервентов. В бурных стройках первых пятилеток росла мощь авиационной промышленности, повышалось мастерство летчиков, штурманов, инженеров и техников, крепили традиции товарищества и братства по оружию.

Следуя патристическому призыву летать выше, быстрее и дальше всех, в предвоенное время советские авиаторы на отечественных самолетах совершили ряд выдающихся полетов, завоевали более трети мировых рекордов.

С еще большей силой проявились величие духа, преданность авиаторов Коммунистической партии и Советскому правительству в суровые годы Великой Отечественной войны. Наши доблестные воздушные бойцы выполнили более трех миллионов боевых вылетов, уничтожили пятьдесят семь тысяч самолетов противника.





Военно-техническая революция значительно повысила возможности отечественной авиации. Мир восхищен рекордами советских летчиков в скорости, высоте и дальности полета по прямой. Талантливыми советскими конструкторами, инженерами, рабочими авиационной промышленности созданы реактивные, сверхзвуковые, всепогодные самолеты, вертолеты различных типов и назначений, машины с вертикальным взлетом, с изменяемой стреловидностью крыла. Ими управляют люди, беспредельно преданные Коммунистической партии, Родине, своему народу. Они всегда на чеку, в боевой готовности.

Охраняя мирное небо социалистического Отечества, несколько лет назад таранил самолет-нарушитель капитан Г. Елисеев. Посмертно ему присвоено звание Героя Советского Союза. Высокий патриотизм и интернационализм стали основой подвигов полковников В. Павлова, В. Кот, подполковника Е. Зельякова. Спасая товарищей, отвагу и героизм не раз проявляли подполковник В. Щербаков, майор В. Гайнутдинов. Эти авиаторы также удостоены звания Героя Советского Союза.

Среди тех, кто достойно умножает боевые традиции ВВС, военные летчики капитан В. Гулин и старший лейтенант В. Руадзе [снимок на первой странице вкладки], штурман-программист майор Ю. Еремин, техник отличного самолета старший лейтенант С. Кравченко, воины эскадрильи, которой командует майор А. Мироненко, а также капитаны А. Исаев и Г. Терновский [снимки на развороте], партийные активисты лейтенант О. Александров и капитан С. Никитин, а также офицер А. Мазепо, лучший летчик части капитан Ю. Молчанов и сотни других.

В повседневном напряженном ратном труде авиаторы Военно-Воздушных Сил свято выполняют заветы В. И. Ленина по защите социалистического Отечества.



Фото А. ДЖУСА.



АВАРИИ НЕ ПРОИЗОШЛО, НО...

Подполковник А. ЗИМИН,
военный летчик-снайпер

С первыми лучами восходящего солнца аэродром ожил. На самолетной стоянке техники и механики готовили ракетоносцы к полетам, а летный состав, пройдя тренаж в кабинах, собрался в классе предполетных указаний. Пока летчики и штурманы уточняли свои задания, зарулил вернувшийся из полета разведчик погоды. Поднимавшийся над горизонтом золотистый шар солнца словно подтверждал, что день будет погожим.

Уточнены все вопросы организации полетов, получены свежие метеоданные. Последние указания руководителя летной смены — и команда «По самолетам!». Настроение у всех приподнятое, радостное.

Заняли места в кабине бомбардировщика командир экипажа капитан С. Падар и штурман капитан В. Кондаков. В первом вылете им предстояло выполнить задание в зоне пилотажа. Получив разрешение руководителя полетов, летчик приступил к запуску двигателей. Когда обороты турбин вышли на режим малого газа, на приборной доске замигали лампочки, сигнализируя о недостаточном давлении топлива в двигателях. Однако время уже поджимало, и капитан С. Падар, доложив руководителю полетов, что все в норме, запросил разрешение вырывать.

После взлета экипаж занял пилотажную зону и приступил к отработке запланированных маневров. Но полностью решить задачу ему не удалось: через несколько минут засветилось табло «Аварийный остаток топлива».

Доложив об этом по радио руководителю полетов и получив его указания, капитан Падар прекратил выполнение задания и стал заходить на посадку с ходу. В районе аэродрома создалась сложная обстановка. Руководителю полетов пришлось принять меры, чтобы не нарушить отлаженного ритма в зоне посадки. Как говорится, все закончилось благополучно...

Другой пример. Капитан С. Сушко, успешно выполнив задание и посадив самолет в полосе точного приземления, зарулил на стоянку. Последние операции в кабине по остановке двигателей. Но вместо того чтобы отключить кондиционер, летчик включил... аварийный слив топлива. Сзади машины образовалось белое облако паров керосина. Только по счастливой случайности удалось избежать пожара.

Что же послужило причиной обеих предпосылок к летному происшествию? Как показал разбор, спешка и неграмотная работа летного состава с арматурой кабины. В первом случае штурман капитан В. Кондаков не проконтролировал включение всех необходимых в полете АЗС. А оказалось, что перекачивающие насосы были выключены, и, естественно, топливо в расходный бак не поступало. В результате в воздухе загорелось табло «Аварийный остаток топлива». Во

втором случае летчик вообще перепутал тумблеры.

А что думали по поводу случившегося другие авиаторы? В основном допущенные оплошности они отнесли за счет невнимательности. Однако такое объяснение было явно поверхностным.

Более глубокий анализ показал, что после запуска двигателей капитаны С. Падар и В. Кондаков заметили мигание лампочек, но не придали этому значения. Слабо представляя себе физическую сущность процессов, протекающих в двигателях, они сочли включение аварийной сигнализации делом несущественным. Дескать, давление возрастет — и лампочки отключатся. Такое бывает. Кроме того, желание взлететь точно по времени и приступить к выполнению задания взяло верх над благоразумием. Следовательно, причина предпосылки кроется не в невнимательности, а в слабом знании членами экипажа авиационной техники, в нарушении ими правил проверки ее работоспособности перед вылетом.

Несколько иначе командир эскадрильи квалифицировал ошибку капитана С. Сушко. Анализ показал, что летчик перепутал тумблеры не по халатности, а из-за того, что не был научен контролировать каждое свое действие. Автоматизм в авиации — дело совершенно необходимое. Но недаром говорят об осознанном автоматизме. То есть, взялся за какой-то рычаг или тумблер — посмотри и подумай, за тот ли?

Если глубоко вникнуть в причины таких ошибок, допускаемых летчиками и

штурманами при работе с арматурой кабины, то напрашивается вывод: большинство из них возникает потому, что некоторые авиаторы плохо готовятся к полетам, мало внимания уделяют изучению техники и правил ее эксплуатации, тренировкам в кабине. Ведь обязательный тренаж в кабине перед полетом — это не прихоть командиров, а требование жизни и летной практики, которое записано в соответствующих руководящих документах. Следовательно, нарушение требований этих документов — не что иное, как профессиональная недисциплинированность. Тем не менее в период предполетной подготовки экипажи не всегда должным образом тренируются в кабине самолета, не продумывают полет от запуска до выключения двигателей. Такой легкомысленный подход к своей подготовке на земле и становится причиной досадных промахов в воздухе.

Следует сказать и о том, что порой летный состав слишком беспечно относится к приему самолета. Иногда члены экипажа, заняв место в кабине, не контролируют положение тех тумблеров, которые должны включать наземные специалисты. Это не излишняя доверчивость, а элементарное невыполнение своих обязанностей.

Кабина ракетоносца — рабочее место летчика и штурмана. Каждый из них должен знать ее до мелочей. Ведь в полете на действие с тем или иным тумблером члену экипажа отводятся считанные секунды, особенно в сложных условиях. И ошибка может стоить слишком дорого.

Сотни полетов на счету коммуниста помощника командира корабля старшего лейтенанта А. Зайцева. Каждое задание летчик выполняет только с отличными и хорошими оценками.

Фото А. ДЖУСА.



В ДАЛЬНИХ ПОЛЕТАХ

Полковник О. НАЗАРОВ



Над океанским простором точно по месту и времени группа тяжелых самолетов встретила с дозаправщиками. Ведущий группы генерал-майор авиации Михаил Алексеевич Куликов со своим экипажем первым закончил дозаправку и теперь, отойдя чуть в сторону, издали наблюдал за левым ведомым. До завершения заправки оставалось несколько минут, как вдруг самолет резко «просел», конус остался на штанге, а шланг оторвался у самого основания и, подхваченный потоком воздуха, словно огромный кнут, хлестнул по фюзеляжу, задел стабилизатор, руль высоты...

В авиации бывают моменты, заранее почти непредсказуемые, когда исход полета решают секунды.

— Минимальный скоростной режим! Уменьшить высоту, разворот в сторону берега, — тотчас скомандовал Куликов.

Ведомому потребовалось время, чтобы развернуть тяжелый самолет. А шланг продолжал хлестать. Надо немедленно предпринимать какие-то меры, иначе катастрофа неизбежна: ведь до берега сотни километров, а до аэродрома посадки намного больше...

Командир ведомого самолета, хорошо понимая всю сложность обстановки, принял грамотное решение. Две-три короткие очереди из бортового оружия — и крупный кусок перебитого шланга унесло встречным потоком. Это в значительной мере облегчило положение. Группа благополучно закончила полет.

Выдержка, отличная техника пилотирования, знание техники, уверенность в себе помогли экипажам выйти победителями из сложного положения.

Жизнь каждого авиационного командира — постоянная готовность к принятию грамотного, безошибочного реше-

ния в условиях крайнего дефицита времени, а порой практически мгновенно.

Экипаж силен своей монолитностью, спаян сотнями невидимых нитей, привязанностей, привычек, традиций, тем, что сообща не раз преодолевал опасные и сложные ситуации. Многое зависит и от командира, от того, как он сумеет поставить себя на земле и в воздухе, наладить взаимоотношения с экипажем. Командиру следует учитывать все: и характер каждого подчиненного, и его опыт, и уровень знаний. Он задает тон деловым, дружеским отношениям, но не снижает требовательности.

...Куликов с детства мечтал об авиации. А детство проходило в суровое военное время. Трудно приходилось без отца — ушел на фронт. На руках у матери четверо детей. Но Михаил не оставлял мечты о полетах. И добился своего: поступил в Балашовское летное училище, несколько лет был вторым летчиком, затем командиром экипажа. Все сложнее, ответственнее поручались задания. За успехи в боевой и политической подготовке и освоение сложной боевой техники в 1956 году он был награжден орденом Красной Звезды.

Казалось бы, многого достиг в службе. Но Куликов понимал: жизнь идет вперед, предъявляет все более повышенные требования. И он поступил в Военно-воздушную академию. Пытливо, настойчиво изучал материал, особенно аэродинамику, математику, тактику. Хотел лучше подготовиться к овладению новыми самолетами, которые шли на смену существовавшим. Физика и математика помогли лучше понять принцип действия различных приборов, сущность преобразований, происходящих в них.

Академия многое дала и по методике

проведения занятий, подготовила к работе с людьми, привила умение тактически грамотно мыслить при подготовке к любому полету на боевое применение.

Жизнь между тем готовила серьезное испытание. Группе выпускников, имевших большой налет, предложили перейти на новые самолеты. Никто, конечно, их не неволил: дело добровольное. Но не такой человек Михаил Куликов, чтобы отказаться от нового, неизведанного. Казалось, он всю жизнь только и делал, что искал трудности.

Долгие часы проводил за изучением инструкций и описаний, совершал «полеты» на тренажере, осваивался в кабине, запоминал расположение приборов. Крепли его навыки, оттачивалась быстрота действий.

На новой должности Михаил Алексеевич с первых дней старался быстрее войти в коллектив, лучше изучить людей, понять, чем они живут. Он знал, что авторитет его во многом будет зависеть от личного мастерства. Надо прежде всего самому вылететь на новом самолете, по уровню выучки не только догнать, но и перегнать подчиненных.

Настал день, когда Куликов поднялся в воздух на новом самолете. Подготовился он хорошо, отработал каждое движение на тренажере. И все-таки прежние навыки заметно мешали в полете. Стоило увлечься — и автоматически делал лишнее, ненужное движение. Исправить положение могли только тренировки и практическое выполнение полетов. Поэтому усиленно занимался на тренажере, осваивал технику пилотирования в воздухе. Вскоре он летал не хуже переучившихся ранее, а со временем и лучше. Это вполне естест-

венно: он обладал серьезной теоретической подготовкой, кроме того — большой волей, настойчивостью.

Труднее пришлось с коллективом. Несмотря на то, что дисциплина. Правда, серьезных нарушений не отмечалось, планы выполнялись, однако это не могло его успокоить.

...Шел как-то прекрасным тихим вечером из штаба. По высокому, не осеннему голубому небу медленно плыли облака. Заходящее солнце подкрашивало их в розовый цвет. Под ногами шуршали сухие листья, шелестя, уносились ветром. Эх, если бы так же легко уносились ветром заботы! Только никуда от них не денешься...

Впрочем, забот Куликов никогда не боялся. Тут было другое — недовольство собой. Да, именно собой. Постепенно, как в проявителе, вырисовывалось главное: в чем ошибся, чего недоделал. Каждый человек неповторим, легко раним. А за текучкой дел ему как-то не хватает времени дослушать, понять человека. Плановая таблица, полеты, налет... Все это, конечно, важно. И все-таки главное — человек. Не просто летчик, штурман, инженер, техник, а человек!

На партийных, комсомольских собраниях Куликов говорил об ответственности каждого за общее дело. Не сразу, не вдруг складывался, создавался коллектив, становился единой боевой семьей, где каждый в ответе за всех.

Наряду с воспитанием подчиненных Куликов постоянно заботился о повышении боевой выучки экипажей. Тут были свои проблемы. Некоторые летчики и штурманы, добившись хороших показателей по боевой подготовке или получив первый класс, посчитали, что им учиться уже нечему — и так все знают. Получался парадокс: молодые с радостью, боевым задором выполняли задания в воздухе, стремились взять высоты боевого мастерства, а их воспитатели, призванные подавать пример, относились к работе с прохладцей. Кое-то из молодых офицеров, глядя на них, утрачивал интерес к учебе, у них ослабевал энтузиазм.

Михаил Алексеевич, опираясь на своих заместителей, партийную организацию, повел решительную борьбу с такими настроениями. На занятиях, во время подготовки к полетам он внушал подчиненным, что тот, кто не узнал сегодня ничего нового, уже завтра начнет отставать. Личным примером показывал, как нужно пылливо, творчески подходить к решению каждой задачи, изыскивать новые, более совершенные тактические приемы, изучать технику, чтобы полнее использовать возможности и самолета, и наземных средств обеспечения полетов.

Требовательно относился командир и к рядовым летчикам, и к их воспитателям. Никому не делал скидок. Особенно пристально следил за тем, чтобы командиры отрядов готовились детально, ведь их обязанность — учить подчиненных, разъяснять им непонятное, сложное, вести за собой. А между тем были такие, кто жил как-то обособленно: пришел на аэродром, отлетал и

ушел. Интересы коллектива их будто не касались. Михаил Алексеевич подверг таких критике на партийном собрании.

— Среди летчиков не может быть людей, по-чиновничьи относящихся к работе, — говорил он. — Перед нами важные, ответственные задачи. У нас общие интересы. И тут равнодушных не должно быть.

По инициативе Куликова командиры стали чаще проводить совместные занятия специалистов наземных служб и летного состава. Это помогло сблизить людей, дать им возможность лучше ознакомиться с работой каждого и в конечном итоге повысить качество выполнения многих задач.

Некоторые летчики испытывали трудности при выполнении посадок ночью. Командир взял на контроль их подготовку. При малейшей ошибке или неточности он тщательно искал истинную причину. Ни одного нарушения не оставлял без внимания. После объяснений на земле часто сам поднимался в воздух и показывал, как нужно приземлять машину. Действовал по старому, испытанному методу — учить личным показом. Привлекал к этому и передовых, наиболее подготовленных летчиков. На разборах, конференциях они делились опытом, рассказывали, как добились более высоких показателей.

...Долгое время больным местом была технико-эксплуатационная часть — не ладилась там работа. Немало вечеров провел командир вместе с инженером и своим заместителем по политической части, раздумывая, как изменить положение к лучшему. Решили обратиться к общественности, коммунистам и комсомольцам. Организовали двухсменную работу, начали движение за высокую культуру в работе на материальной части. Качество ремонта авиационной техники вскоре заметно улучшилось.

Не так уж много времени прошло, а прежних недостатков не стало. Дружным, единым сложился коллектив. К концу года, когда подводились итоги, ТЭЧ была в числе передовых, а возглавляемый Куликовым коллектив занял первое место.

Пожалуй, лучше всего о Михаиле Алексеевиче рассказал один командир экипажа, знающий его много лет.

— Некоторые командиры, заботясь о том, чтобы задача была выполнена, всячески избегают малейшего риска, — начал он. — В итоге, с одной стороны, боеготовность, мастерство, умение воевать вроде бы растут, но с другой — много условностей, различных ограничений, которые, конечно, не идут на пользу. Свою позицию объясняют просто: мол, если понадобится, в бою можно будет и рисковать. Но ведь к этому нужно быть готовым всегда. Без тренировок, связанных с дерзанием, известным риском, не обойтись. Мужество, стойкость призывами не воспитаешь. В малейшем риске некоторые командиры порой видят предпосылку к летному происшествию. Подчиненные им летчики привыкают к тепличным условиям. Куликов не из таких. Людей он учит в

обстановке, приближенной к боевой, призывает им качества, которые необходимы в реальном бою.

Немного помолчав, офицер доверительно сказал:

— Со мной произошел случай, после которого меня хотели даже списать с летной работы. Приступил я к полетам на дозаправку. И однажды после контактирования не выдержал строй, невольно раскачал самолет. Боясь обрыва конуса, расцепился. В следующих полетах повторилось то же самое. Появилась неуверенность... Старался переосмыслить себя, но безрезультатно. Не оставляла мысль: «Нет, опять не получится!» Чем ближе подходил к конусу, тем больше разбалтывал самолет. Нервничал, волновался. Чувствовал — не могу. Короче, вопрос о моем будущем был поставлен остро. Тогда-то и пришел на помощь Куликов. «В следующий полет иду с вами», — пообещал он. И полетел. А перед контактом только и сказал: «Смелее, будет спелка!» И точно, сконтактировались. Еще несколько полетов сделал с ним — и дело пошло на лад. Да, Куликов — настоящий командир! Когда он в нашу эскадрилью пришел, она была на последнем месте. Сам с утра до вечера следил и всех заставлял трудиться. И к каждому подход умел найти. А главное, все у него просто, ясно. Никогда слов на ветер не бросает. Ну, конечно, и летчик отменный. В воздухе корабль ведет плавно, ровно. Много часов пролетит — и хоть бы что. О людях никогда не забывает. В общем, руководителем что надо, — заключил командир экипажа.

...Неумолим бег времени. Немало лет прошло с тех пор. Михаил Алексеевич прошел несколько ступеней служебного роста. Важно, ответственное дело доверено ему. И он, как в былые времена, отдается ему без остатка. В одном из полетов генерал-майор авиации Куликов проверял действия командир эскадрильи. Знал: это отличный летчик и прекрасный воспитатель. Дозаправку в воздухе должны были выполнять над горами. Попав в необычные условия (близость горных вершин болтанка), комэск вдруг несколько растерялся. Он явно нуждался в помощи хотя обычно, над морем или равниной действовал всегда четко и уверенно. Пожалуй, без моральной поддержки личного показа не обойтись. Куликов пришел ему на выручку. Летчик успел коилса, взял себя в руки и справился с заданием благополучно. Много дозаправок произвел он потом и в более сложных условиях, но никогда больше не терял веры в себя.

В Военно-Воздушных Силах, как и где, важен личный пример командира. На одном из учений генерал Куликов был ведущим группы тяжелых самолетов. Накануне прошел сильный снегопад. К утру на аэродроме расчистили узкую полосу. Снежные брустверы по сторонам были выше самолетов. Куликов взлетел первым. За ним, ободренные его действиями, поднялись в небо ведомые. При подходе к полигону встретился мощный грозовой фронт. Казалось, пройти по заданному ма

ПРОЧНАЯ СВЯЗЬ

В. БРАТАШОВА,

председатель женсовета авиаполка;

В. ОВСИЕНКО,

инструктор по культурно-массовой
работе гарнизонного клуба офицеров

шпату невозможно. Но ведь учения — проверка готовности к реальному бою. Куликов настойчиво искал возможность прорваться. Более полутора часов экипажи шли вблизи грозовых облаков и все же нашли разрыв в них, вовремя появились над полигоном и успешно выполнили задачу.

...Период был сложным: пришла молодежь, а инструкторов не хватало, и командиру нередко тоже приходилось вывозить летчиков. Впрочем, не сетовал: самому хотелось ближе узнать их. Ведь в полете не то что на земле — тут виднее, на что способен каждый из них. В деле человек раскрывается полнее, с него слетает все лишнее.

После посадки побывал на командном пункте, убедился, что ночные полеты идут строго в соответствии с плановой таблицей. Только после этого поехал отдохнуть. Ведь утром снова в воздух. Лег уже за полночь, около двух часов. Едва заснул, как разбудил телефонный звонок. По привычке глянул на часы: четыре пятнадцать.

— Товарищ генерал, горит самолет Петрова! — Михаил Алексеевич по голосу узнал руководителя полетов, мгновенно отбросил сонную расслабленность.

— Слушаю вас...

— Петров доложил: «На борту пожар!» Дальше связь прекратилась...

Сейчас каждая секунда на счету. От него ждут действий, конкретных указаний, тем более что руководитель полетов не очень опытный. Судя по тону доклада, растерялся в непростой обстановке.

— Местонахождение?

— Подходит к четвертому развороту. Может не успеть сесть...

— Командуйте. Он отвечает — не значит, что не слышит. Сажайте с ходу. Повторяйте, чтобы включил противопожарную систему. Объявите пожарную тревогу. Все средства — в готовности. Включить огни!

— Есть, действую!

— Трубку положите на стол, чтобы я слышал, — добавил Куликов.

Одеваясь, он прислушивался к командам руководителя полетов и анализировал обстановку.

— Товарищ генерал, пламя меньше...

— Что горит?

— Правая плоскость. Меня слышит. Заходит на посадку...

— Машину мне, немедленно!

— Уже послал, товарищ генерал...

Вскоре Куликов был на аэродроме. Самолет сел благополучно. Оказалось, часть горячего растеклась по плоскости, во время крена самолета топливо попало под стекло аэронавигационного огня и там воспламенилось. Винават был техник, который допустил халатность при заправке самолета.

Давно уже стали передовыми эскадрилья, полк, которыми когда-то командовал Куликов. Его назначили с повышением. Прибавилось забот. Но напряженная работа, новые хлопоты по душе Михаилу Алексеевичу. Любит он свою профессию, а любимый труд всегда в радость.

С большим интересом прочитали мы статью Виктора и Светланы Быковых «Заботы у нас общие» («Авиация и космонавтика», 1984, № 5). Выступление супругов взволновало не только нас. Да и можно ли остаться равнодушным, если затронуты важные житейские вопросы, если речь идет о влиянии семейных отношений на службу авиаторов?

Трудно поверить, чтобы жена не желала своему мужу успехов в работе, продвижения по службе, признания его заслуг и авторитета в коллективе. Дело здесь, видимо, в другом — в том, какими чувствами продиктовано это желание. А они, к сожалению, могут быть не всегда бескорыстными. И не отсюда ли берут начало отношения в семье: искренние и доброжелательные или фальшивые, переплетенные паутиной меркантильности? Мы считаем, что говорить об этом следует прямо, во весь голос, без скидок на мелкую жалостливость и боязнь кого-то обидеть или задеть что-то чрезмерно чувствительное самолюбие.

Существует понятие «добродетельность». Каждому из супругов такое качество необходимо, иначе в семье воцарится затхлая, удушливая атмосфера обывательщины, способная погубить ростки счастья, рожденные дружбой и любовью.

Говорят, что в авиагарнизонах каждый знает обо всех если не все, то очень многое. Пожалуй, это верно. Ведь в главном люди живут в коллективе одними интересами. Тем не менее порой случается, что общительный, уважаемый всеми офицер вдруг замыкается, как бы отходит от коллектива, всеми правдами и неправдами старается заполучить более высокую должность. Иными словами, у него начинается проявляться стремление выдвинуться. Причин, порождающих карьеризм, немало, и одна из них, на наш взгляд, кроется в семье. Нередко благодатную почву для его произрастания подготавливают жены, даже порой не ведая об этом. Завистливые женщины, как правило, не упускают случая высказаться по поводу других офицеров, по их мнению, менее достойных, но быстрее продвигающихся по службе.

Горько становится от подобных разговоров. Прямо скажем, такая жена бросает семена корысти и эгоизма в само-

любивую душу мужа. И ростки всходят недобрые. Вполне понятно, что говорить о добродетельности в такой семье не приходится. Нет и не может быть в ней ни добра, ни порядочности. И здесь конечно же общественности ни в коем случае нельзя оставаться равнодушной.

Мы полностью согласны с Виктором Быковым в том, что отношения в семье прямо влияют на выполнение мужем своих служебных обязанностей. Хотя и редко, но встречаются семьи, в которых отношение жены к мужу оставляет желать лучшего, а он тем не менее стойко переносит семейные неурядицы и образцово выполняет свой долг. Нам с такими примерами доводилось встречаться. Вот один из них.

Он — старший техник ТЭЧ звена. Работу свою любит, службой дорожит. Командование после каждого полета отмечает офицера и ставит его в пример всему личному составу. Фотография передовика не сходит со стенда правофланговых соревнования, где помещены портреты отличников боевой и политической подготовки. А вот дома... Жене ничего не стоит устроить мужу скандал по малейшему поводу, даже когда он приходит домой усталым после полетов. Случается такое и перед его уходом на аэродром. Ее отец — старший офицер. И хотя он уже в запасе, женщина не стесняется спекулировать именем отца в корыстных целях. А ведь он любит жену и терпеливо все сносит. Безусловно, права Светлана Быкова: усложняя жизнь близкому человеку, неизбежно ломаешь ее и себе.

Верна и другая мысль — о чувстве высокой ответственности девушки, выходящей замуж за офицера, тем более летчика. Действительно, ей следует хорошо понять: роспись в ЗАГСе следует расценивать как своеобразную клятву на верность, на готовность делить с мужем и стойко переносить все тяготы и лишения его военной службы. Недаром нас называют боевыми подругами. Очень плохо, когда молодая жена, едва ее избранник получит назначение в отдаленный гарнизон, слишком быстро забывает об этом.

Помнится, в наш забайкальский гарнизон прибыл для прохождения службы молодой комсомольский работник. Вскоре он получил квартиру и стал гото-

ЕСЛИ ПОТРЕБУЕТ ОБСТАНОВКА

А. БЕРКУТОВ



Техник отличного самолета старший лейтенант Анатолий Делеско предан авиации. Любовь к ней прививает и сыну. Андрей мечтает стать летчиком.

Фото Г. ИЛЬИНА.

виться к встрече жены. Все свободные вечера и выходные дни благоустраивал жилье. Часто звонил ей, писал письма, посылал телеграммы. Человек буквально светился счастьем, когда вспоминал о жене, мечтал о том, как ее встретит. И хотя приезд откладывался, энтузиазм его не ослабевал.

В гарнизоне многие жены вместе со своими мужьями принимали самое активное участие в благоустройстве квартиры молодой семьи, делились мебелью и предметами домашнего обихода. Словом, все ждали приезда молодой женщины. Наконец пришла телеграмма, в которой сообщались дата приезда и номер рейса. Командир выделил машину. Мы украсили комнату цветами, наготовили много разных вкусных блюд.

С аэродрома офицер вернулся... один. Был он мрачнее тучи. А вскоре получил пространное письмо, в котором жена доказывала нецелесообразность своего приезда.

А вот пример иного порядка. Людмила Бороданкова окончила университет в Свердловске и поступила на работу в студию телевидения. Вышла замуж. Через некоторое время стала редактором одной из передач. Она завоевала уважение, доверие коллег, пользовалась у них деловым авторитетом. Однако вскоре муж, военный летчик первого класса капитан Бороданков, получил назначение в один из отдаленных гарнизонов. И Людмила не раздумывая уехала с ним. Везде, куда бы ни призвал его воинский долг, была рядом с ним и никогда не жаловалась на трудности. И детям прививает верность 'данному слову, учит их честности во всем, воспитывая достойных граждан нашего общества.

Следует сказать, что воспитание детей в семье — это предмет серьезной заботы и мужа и жены. Самое же сильное средство воздействия на ум и пси-

хику ребенка — личный пример родителей. Никакие беседы, уговоры и даже наказания не влияют столь наглядно и сильно, как поведение отца с матерью. Искренность взаимоотношений или их фальшь не утаишь от ребенка. Можно сколько угодно говорить ему о честности, верности слову, добре и зле, он не воспримет этого, если повседневно дома сталкивается с иными отношениями. Напротив, если ребенок видит, что мать уважительно и внимательно относится к отцу и его служебным делам, а отец — к матери и ее заботам, норма поведения родителей становится нормой и его поведения.

Супруги Быковы рассказали о благотворном влиянии дружбы между семьями на их укрепление, развитие духа товарищества, рост доверия, а следовательно, и на качество работ, связанных с подготовкой к полетам и выполнением заданий в воздухе. Бесспорно, здесь видна прочная прямая и обратная связь.

Узы дружбы, войскового товарищества крепнут при добрых и искренних отношениях между семьями, между теми, кто поднимает самолеты в небо и кто обслуживает и обеспечивает полеты. Думается, чем крепче дружба летчиков и техников, тем надежнее и качественнее будут подготовлены боевые машины, а летчики с большей уверенностью в их безотказности уйдут на задание. Разве не видна тут связь с боеготовностью и безопасностью полетов?

Мы гордимся своим гарнизоном, радуемся тому, что год от года он хорошеет, становится более благоустроенным, уютным. Гордимся, что в этом есть заслуга и тех, кто в нем живет и служит. Это в подавляющем большинстве отзывчивые, трудолюбивые, добродетельные люди, прочно связанные дружбой, общими интересами, честью и долгом — защищать свою Родину, ее чистое, мирное небо.

Это случилось в пятидесятых годах. Летчики осваивали реактивный истребитель. Вот самолет появился над полем. Грохот реактивного двигателя заполнил окрестности. Но вдруг за машиной потянулся белесый шлейф. Затем послышались хлопок и свист турбины, теряющей обороты. А потом с земли увидели пламя... Еще через секунду сработала катапульта. Кресло с летчиком вышло из самолета, но... высоты для раскрытия парашюта уже не хватило.

Среди наблюдавших за полетом был и инженер И. Амирагов. Его поразила нелепость случившегося, и тогда же он подумал: «А нельзя ли помочь летчику в подобной ситуации?»

Инженер пришел к мысли создать прибор, который бы автоматически раскрывал замки привязных ремней после катапультирования в зависимости от высоты и скорости полета. Он исходил из того, что в различных условиях при необходимости покинуть самолет парашютную систему следует вводить в действие по-разному. Снажем, если летчик катапультировался на большой высоте и, отделившись от кресла, раскрыл парашют, он будет снижаться длительное время. В боевой обстановке это представит опасность для катапультирующегося. Не лучше ли летчику преодолеть большую часть расстояния до земли вместе с креслом за считанные секунды?

На малой высоте возникала другая особенность: большой скоростной напор не позволял вводить парашют в действие сразу после катапультирования. Необходимо было погасить скорость до значений, обеспечивающих надежное срабатывание системы спасения.

Постепенно складывалась модель будущего прибора. Инженер пришел к выводу, что необходимо скорректировать срабатывание устройства в зависимости от высоты и скорости в момент катапультирования.

Изобретение «Устройство для автоматического раскрытия замка привязных ремней летчика после катапультирования» было опубликовано. Инженер получил авторское свидетельство. Устройство прошло испытания и было принято на вооружение ВВС под названием КПА-4. На современных сверхзвуковых машинах катапультные парашютные автоматы исправно несут службу по обеспечению спасения летного состава в аварийных ситуациях.

ТОГДА «КОЗЕЛ» НЕ ПОВТОРИТСЯ

Капитан А. ЗИЗИКО,
военный летчик первого класса

Самолет плавно подошел к полосе и, увеличивая посадочный угол, коснулся колесами бетона. Казалось, все нормально, посадка без отклонений, как вдруг машина отошла от земли. Снова снижение, и опять после касания самолет ушел вверх. Наконец летчику удалось посадить машину. После пробега и заруливания он заявил, что действовал грамотно и «козел» возник не по его вине. Так в чем же все-таки причина отделения самолета от ВПП?

Некоторые летчики, да и отдельные научные работники считают, что одной из причин отделения самолета от ВПП после посадки (при подходе на повышенной скорости) может быть прирост ΔC_y , который возникает за счет влияния близости земли и от увеличения углов отклонения закрылков при дальнейшем уменьшении скорости. Об этом, в частности, говорилось в статье майора Н. Курнявцева «Возник прогрессирующий «козел»» («Авиация и космонавтика», 1983, № 9).

Попробуем разобраться, ответив последовательно на вопросы: повлияет ли отклонение плавающих закрылков при уменьшении скорости на увеличение подъемной силы самолета и какие моменты возникают относительно центра тяжести самолета при экранирующем влиянии поверхности земли на крыло и управляемый стабилизатор?

Как известно, закрылки отклоняются в зависимости от скоростного напора q и удерживаются в этом положении гидродинамическим давлением на выпуск $P_{г.у} = \text{const}$ (рис. 1), которое уравнивает действие на закрылок аэродинамической силы R . При любом угле отклонения закрылка сохраняется равенство $M_z P_{г.у} = M_z R$, где $M_z P_{г.у}$ — момент, создаваемый давлением гидросистемы относительно оси вра-

щения закрылка; $M_z R$ — момент, создаваемый аэродинамической силой давления на закрылок относительно оси его вращения.

Из рис. 1 видно, что $R = \text{const}$. Следовательно, угол отклонения плавающего закрылка настроен на создание какой-то постоянной величины R . Его увеличение будет только поддерживать заданную R , несмотря на падение скорости полета, и снижать темп уменьшения подъемной силы крыла самолета, но не увеличивать ее, из-за чего, кстати, как подчеркивает в статье Н. Курнявцев, происходит отделение крылатой машины от ВПП.

При приближении самолета к поверхности земли изменяется несущая способность крыла и управляемого стабилизатора. Проявляется так называемый экраный эффект земли. В этот момент увеличивается фактический угол атаки крыла, уменьшается угол атаки стабилизатора. В результате несколько возрастает подъемная сила крыла и падает подъемная сила горизонтального оперения. Это влияние тем больше, чем меньше высота, больше угол атаки самолета и скорость полета.

На посадке экраный эффект выражается в увеличении продольного момента самолета на пикирование по мере его приближения к земле. Заметно возрастает расход ручки управления на себя для создания посадочного положения самолета (дополнительного отклонения стабилизатора носком вниз на $2-3^\circ$). Из этого можно сделать вывод, что при уменьшении скорости выпуск закрылков и влияние экрана земли при неподвижной РУС не способствуют увеличению подъемной силы до такой степени, чтобы самолет отошел от ВПП. К тому же экран земли уменьшает темп выхода плавающих закрылков (работает принцип $\delta_z = f(V)$).

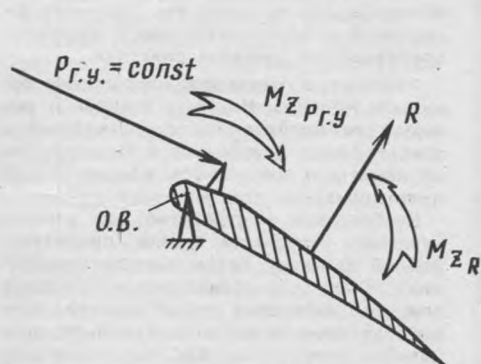


Рис. 1. Взаимодействие сил и моментов при выпущенном закрылке.

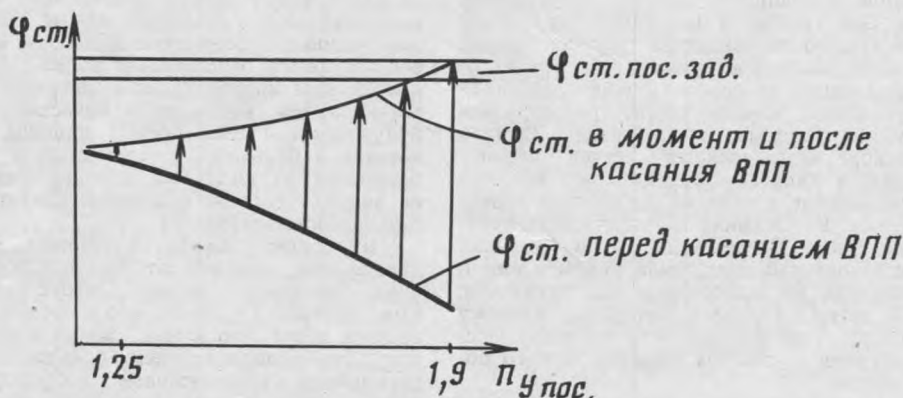


Рис. 2. Зависимость $p_{у.пос.}$ от изменения $\varphi_{ст}$ в процессе посадки и отделения самолета от ВПП.

Вертикальная скорость приземления и перегрузка будут зависеть от темпа отклонения ручки управления летчиком в момент посадки. Чем больше ошибка в отклонении управляемого стабилизатора от заданной величины, тем больше и отклонения по $V_{узад} \rightarrow 0$ и $p_{узад} \rightarrow 1,0$, то есть грубее посадка. Посадка на повышенной скорости, как правило, значительно затрудняет определение величины и темпа выбора ручки.

Мы проанализировали более шестидесяти посадок с отклонениями самолета от ВПП, зарегистрированных группой объективного контроля. Четырнадцать из них произошли с перегрузкой $p_{у\text{пос}} = 1,3$, восемнадцать — 1,4, тринадцать — 1,5, семь — 1,6, пять — 1,7, три — 1,8 и две с перегрузкой $p_{у\text{пос}} = 1,9$.

При анализе СОК выяснилось, что посадки выполнены на скорости, на 10—30 км/ч превышающей посадочную. Из рис. 3 видно, что все эти посадки осуществлялись с углами отклонения стабилизатора, меньшими заданного ($\varphi_{\text{ст пос зад}} \approx 17-19^\circ$), и чем больше ошибка в величине и темпе отклонения стабилизатора (рис. 2), тем грубее посадка.

Например, в первом случае (рис. 3а) самолет приземлился на скорости на 25 км/ч больше заданной и с малым углом отклонения стабилизатора ($\varphi_{\text{ст пос}} = 14,5^\circ$). Все же он соответствовал конкретным значениям V , α и V_y приземления самолета. Но так как пилотирование (выдерживание закона $\varphi_{\text{ст}} = f(V, \alpha, V_y)$ на такой скорости для летчика несколько затруднено, ему достаточно было небольшой ошибки в движении ручкой управления, чтобы самолет, коснувшись ВПП с $p_y = 1,25$, оторвался от нее. Благодаря координированным действиям летчика в дальнейшем, хотя самолет и обладал повышенной чувствительностью на отклонения ручки, после повторного касания полосы от нее не отделился.

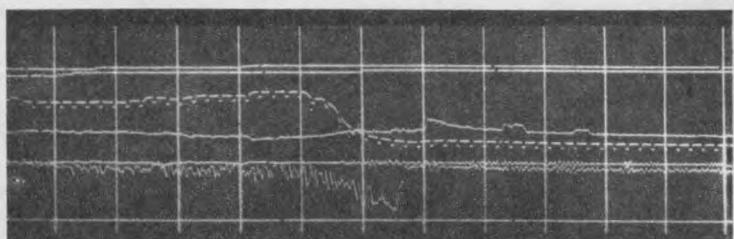
Другая картина представляется на рис. 3в. Перед приземлением летчик отдал ручку на $\Delta\varphi_{\text{ст}} = 4,7^\circ$, затем в момент касания самолета ВПП взял ее на себя на $\Delta\varphi_{\text{ст}} = 2,3^\circ$, к тому же резко убрал обороты двигателя. Самолет, ударившись о ВПП с $p_y = 1,6$, отделился от нее. В момент отделения летчик отклонил РУС на себя (вместо того чтобы задержать ее) на $\varphi_{\text{ст}} = 19^\circ$. Заметив быстрый отход машины от ВПП, снова вернул в первоначальное положение. В дальнейшем из-за неграмотных действий летчика самолет еще три раза отделился от полосы с $p_{y1} = 1,7$, $p_{y2} = 1,6$, $p_{y3} = 1,6$.

Особенно ярко неправильные действия летчика РУД при выполнении посадки видны на рис. 3г. Отходу самолета от ВПП способствовало не только чрезмерное взятие ручки управления на себя в момент касания, но и увеличение оборотов двигателя. К подъемной силе прибавилась составляющая силы тяги двигателя $P_{\text{sin } \alpha}$, которая составила примерно 675—855 кг.

Самая грубая посадка представлена на рис. 3е. Она вызвана не только уже перечисленными причинами, но и грубыми ошибками летчика в технике пилотирования.

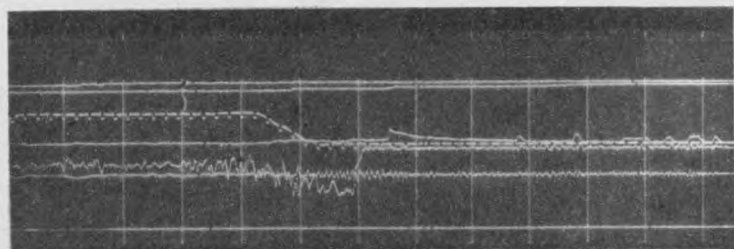
Практика показывает, что в некоторых случаях самолет можно посадить на повышенной скорости с малыми $V_{у\text{пос}}$ и $p_{у\text{пос}} \approx 1,2$ без отделения от ВПП, если соблюдается определенный закон работы с органами управления, соответствующий конкретным условиям по V , α , V_y посадки. Но тогда произойдет посадка с малоподнятым носовым колесом. Это еще раз доказывает, что выход закрылков если и оказывает какое-то влияние при уменьшении скорости на посадке, то оно ничтожно мало и привести к таким большим отклонениям не могло.

При анализе грубых посадок с повторными отделениями по пленкам САПП нужно уделять особое внимание шлейфу «угол отклонения стабилизатора» в совокупности с другими имеющимися на пленке записями параметров. Без этого выводы могут быть неправильными, и мероприятия, направленные на исключение ошибок, положительного результата не дадут. В упоминавшейся же статье запись $\varphi_{\text{ст}}$ отсутствует на рисунке совсем.



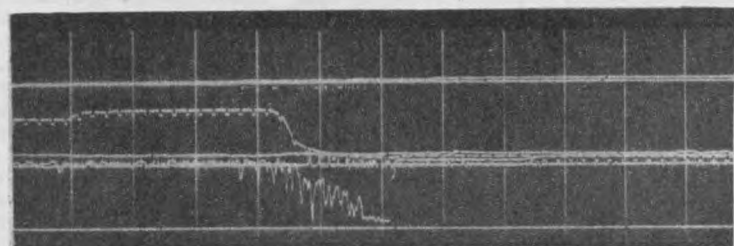
а. $p_{у\text{пос}} = 1,15$

$\varphi_{\text{ст}} = 14,3^\circ$



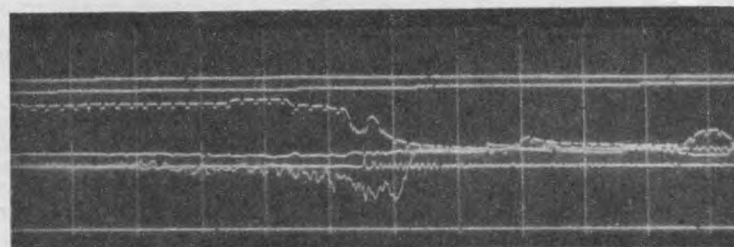
б. $p_{у\text{пос}} = 1,5$

$\varphi_{\text{ст}} = 13^\circ$



в. $p_{у\text{пос}} = 1,6$

$\varphi_{\text{ст}} = 7,8^\circ$



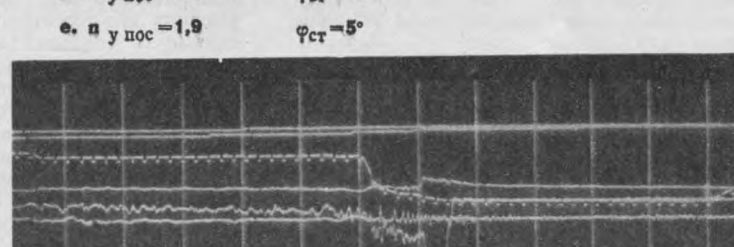
г. $p_{у\text{пос}} = 1,7$

$\varphi_{\text{ст}} = 13^\circ$



д. $p_{у\text{пос}} = 1,8$

$\varphi_{\text{ст}} = 6,8^\circ$



е. $p_{у\text{пос}} = 1,9$

$\varphi_{\text{ст}} = 5^\circ$

Рис. 3. Приземление самолета с различными перегрузками на посадке, зафиксированными на лентах САПП.

С НАБОРОМ ВЫСОТЫ

Полковник Е. БЕССЧЕТНОВ

С выпускником Военно-воздушной академии имени Ю. А. Гагарина Героем Советского Союза подполковником В. Щербаковым мы встретились майским солнечным утром. Накануне прошел дружный весенний дождь. Теперь промытый воздух был чист и свеж, всюду растекался терпкий запах хвои, цветущих трав. Идти через тенистый парк было одно удовольствие. Мы говорили о жизни, службе. Мне хотелось больше узнать об этом человеке.

В памяти свежо было выступление Василия Васильевича на встрече с ветеранами Военно-Воздушных Сил. Тогда собрались прославленные авиационные военачальники, асы минувшей войны. Слово было предоставлено офицеру Щербакову. Сдерживая волнение, он вышел к трибуне, стройный, подтянутый, с Золотой Звездой на тужурке.

— Ваши подвиги, совершенные в борьбе за свободу и независимость нашей Родины, — сказал он, обращаясь к ветеранам, — для нас, наследников боевой славы, — немеркнущий пример для подражания. Вы можете быть спокойны: охрана мирного труда советского народа в надежных руках!

Его выступление было встречено с особым удовлетворением прежде всего потому, что сам он под стать им, людям, прославившимся подвигами во имя Отчизны. Доблестным ратным трудом офицер заслужил моральное право столь весомо и авторитетно говорить от имени своего поколения. В дни мирной боевой учебы он удостоился высокого звания Героя Советского Союза.

Путь к высотам ратной славы коммуниста подполковника В. Щербакова был непростым. Но если проследить за боевым становлением этого офицера, то обнаружится удивительная его целеустремленность, умение подчинить всего себя достижению главного. Эта черта проявилась уже перед выбором жизненного пути.

После окончания десятилетки Василий поступил на работу в Новополюское монтажное управление треста «Нефтезаводмонтаж». Трудился юноша на совесть, получил здесь хорошую рабочую закалку. Освоил специальность слесарь-монтажника. Сменные задания выполнял на 130—140 процентов. В коллективе пользовался уважением.

Щербакова не оставляла мечта о небе — он хотел стать летчиком. Весной он был принят в авиаспортклуб ДОСААФ. С увлечением изучал верто-

лет Ми-1, осваивал технику пилотирования. За семь месяцев налетал около 60 часов. А ему хотелось большего! В следующем году без отрыва от производства он продолжил занятия, налетав еще несколько десятков часов. Тут Щербаков окончательно понял, что летное дело — его призвание.

Путь в большую авиацию открывала конечно же служба в рядах Вооруженных Сил. Василий обратился к руководству авиаспортклуба с рапортом: «Прошу Вашего ходатайства... о зачислении меня в кадры Военно-Воздушных Сил в добровольном порядке. Обязуюсь служить в любой точке территории Советского Союза». В сентябре 1970 года в звании младшего лейтенанта он прибыл в одну из авиационных частей Среднеазиатского военного округа.

Василий попал в подчинение к командиру отдельной вертолетной эскадрильи майору А. Лунину — замечательному педагогу и методисту. Алексей Гаврилович (ныне полковник, командир высокого ранга) при всей своей занятости много внимания уделял вводу в строй новичка, помогая ему до тонкости освоить технику, закалять характер. Да и сам молодой офицер проявлял прилежность и старание. Через два года он экстерном сдал за полный курс Сызранского высшего военного авиационного училища летчиков имени 60-летия СССР. Скоро о нем заговорили как о перспективном военном летчике.

Щербаков с удовольствием летал на Ми-1, но его тянуло освоить более мощную, более совершенную машину. Когда представилась возможность перейти на вертолет Ми-8, он воспользовался ею. Правда, пришлось сменить обжитое за три года место службы.

Впоследствии Василий Васильевич не раз добрым словом вспоминал летчиков, делившихся с ним секретами мастерства, учивших его пилотировать винтокрылую машину в условиях высокогорья. Заместитель командира полка подполковник А. Тимофеев не только по должности, но и по призванию много внимания уделял подготовке авиаторов. Александр Иванович терпеливо учил их сажать Ми-8 на ограниченные площадки и взлетать с них, пилотировать среди каменистых откосов... Много ценного перенял у него Щербаков. Все, чему научился сам, позднее терпеливо обучал подчиненных.

Вместе с сослуживцами Василию Васильевичу доводилось решать разные задачи. Авиаторы не только отрабаты-



Подполковник В. Щербаков.

вали учебные упражнения, вылетали для выполнения стрельб, бомбометаний, ракетных пусков на полигон, но и помогали целинникам во время уборки урожая, пограничникам, спасали альпинистов. А случалось, и принимали участие в устранении последствий стихийных бедствий.

...Теплыми майскими днями 1979 года на альпийские луга в Карасайскую долину Киргизии, как обычно, вышли многотысячные отары овец. И вдруг в горах их застал затяжной снегопад. Местные власти обратились за содействием к вертолетчикам.

Капитану В. Щербакову (к тому времени он имел уже первый класс, командовал эскадрилей) поручили возглавить группу экипажей, выделенных для оказания помощи чабанам. За годы совместной службы он хорошо сработался с летчиком-штурманом капитаном Ю. Лебедевым и бортехником капитаном В. Гусаком. Ежедневно с рассвета до темна группа совершала по несколько труднейших полетов в горы. Летчики возили чабанам продовольствие, отарам — корм. Вот когда Щербакову особенно пригодился опыт, перенятый у подполковника А. Тимофеева и других наставников. Посадки зачастую совершали на неслежавший снег, на малоприспособленные горные площадки, буквально пяточки. Обстановка требовала от комэска инициативы, находчивости, самостоятельности в принятии решения. И он, пренебрегающий чувства ответственности за успех дела, спокоя проявлял эти качества. Щербаков поистине виртуозно владел техникой пилотирования. Разбирая

с летчиками каждый полет, делился с ними опытом, предупреждал малейшие оплошности и ошибки.

Те две недели по напряженности и, главное, по практической отдаче для совершенствования летной выучки могли сравниться, пожалуй, не с одним годом учебы в спокойной обстановке. Вот где экипажи вертолетов по-настоящему отточили мастерство, которое им очень пригодилось позднее, при оказании интернациональной помощи народу Афганистана.

Предназначенные в основном для перевозки грузов вертолеты Ми-8 использовались тут в полной мере. Василий Васильевич хорошо помнит события, связанные, например, с доставкой грузов местному населению и воинам афганского пехотного полка, оборонявшего город Файзабад, расположенный среди отрогов высокогорья Гиндукуша. Зимой 1980 года город оказался в бедственном положении: душманы перекрыли ведущие к нему дороги, прекратился подвоз продовольствия, предметов первой необходимости. Появились случаи гибели людей от голода. Связь с внешним миром оставалась только по воздуху.

— Помимо обычной боевой учебы мы почти каждый день доставляли продовольствие населению, все необходимое пехотному полку, увозили раненых в полевой госпиталь, — вспоминает Василий Васильевич. — Нам и раньше доводилось работать в трудных условиях, особенно в горах Киргизии. Но здесь все было гораздо сложнее...

...Четверка наших вертолетов, ведомых самыми опытными летчиками майорами В. Гайнутдиновым, В. Щербаковым, капитанами В. Копчиковым, Л. Туктаевым, после трехдневного перерыва стартовала в небо и направилась в сторону Файзабада. Все эти дни погода была неблагоприятной. Да и на этот раз она не баловала. Но дальше оттягивать с вылетом было нельзя: душманы предприняли попытку взять город. Оборонявшему его пехотному полку требовались боеприпасы, топливо, продовольствие.

Аэродром посадки, расположенный в долине на высоте около 1200 метров, был плотно закрыт облаками. Вокруг — хаотическое нагромождение скал. Радиотехнических средств для захода на посадку нет. Выручило филигранное мастерство летчиков. Сквозь «окно» в облаках они увидели блеснувшую ленту реки. А вдоль ее русла вилась дорога к аэродрому. Не теряя времени, экипажи по одному нырнули в «окно». Вышли под облака, но, по правде сказать, не обрадовались. Облачность опускалась чуть ли не до самой земли, видимость — метров 500, а то и меньше. Река вилась вдоль узкого ущелья. Почти рядом стеной поднимались скалы. Стоило неосторожно податься чуть в сторону — и можно задеть винтом скальные выступы. Все же летчики прошли этот тесный лабиринт, благополучно достигли аэродрома.

Афганские воины были несказанно рады вертолетчикам. Доставленные грузы означали жизнь, победу! Тотчас же занялись разгрузкой. Выкатывали бочки с горючим, перегружали на машины ящики с боеприпасами, мешки с крупой, сахаром, мукой...

Но вот вертолеты снова взлетели по одному, зарылись в мутную пелену облаков. Шли с минимальной поступатель-

ной скоростью при соблюдении максимальной скороподъемности. Главное, не столкнуться в облаках со скалами. Наконец облака оказались внизу. Вертолетчики взяли курс на свой аэродром.

Полеты в горах сами по себе таят немалую опасность. А тут еще есть риск быть обстрелянными с земли. Враги революции мстили тем, кто по долгу интернационалистов пришел на помощь трудящимся Афганистана, взявшим власть в свои руки. И случилось, подбивали вертолеты. Именно так произошло с винтокрылой машиной заместителя командира эскадрильи по политической части Владимира Копчикова. Его вертолет попал под огонь зенитного пулемета. Владимир Федорович быстро сориентировался в обстановке, повел поврежденную машину на единственную мало-мальски приемлемую для посадки площадку — в центр захваченного душманами кишлака, затерянного в горах. Ведущий этой пары майор Василий Щербаков, увидев, что вертолет Копчикова подбит, поспешил на выручку боевым товарищам. Была реальная опасность, что экипаж попадет в руки бандитов. Рискуя тоже быть сбитым, комэск продолжал снижаться. Приземлился поближе от израненной машины. Офицер В. Копчиков, его летчик-штурман старший лейтенант Н. Мокроусов, борттехник старший лейтенант В. Руденко и офицер штаба, летевший в тот раз с экипажем, укрываясь от вражеского огня за дувалами, перебежками добрались до вертолета Щербакова. Едва поднялись в него, как из проулка выбежали разъяренные бандиты и ударили из пулемета. Но было поздно! Вертолет взмыл в воздух и стал быстро уходить.

Много сложных, ответственных заданий выполнил майор В. Щербаков со своим экипажем в небе Афганистана. Доводилось попадать в весьма сложные ситуации, подвергаться смертельному риску. Но долг интернационалистов, сознание, что афганский народ нуждается в помощи, придавали силы и твердость духа. В трудную минуту экипаж выручали мужество, хладнокровие, завидная выдержка, незаурядное летное мастерство.

Однажды, возвращаясь после выполнения задания на аэродром, экипаж Щербакова внезапно оказался под обстрелом душманов, засевших в горах. Назад не повернуть — слишком близко подступали каменные выступы. Не оставалось ничего иного, как, презирая опасность, рвануться вперед, постараться быстрее проскочить опасный участок. Момент был настолько напряженный, что ни сам Щербаков, ни летчик-штурман капитан Лебедев, ни борттехник капитан Гусак даже не услышали, как пули простучали по обшивке. Лишь когда приземлились и осмотрели машину, обнаружили, что в нескольких местах пробиты редукторный отсек и лопасти несущего винта.

В другой раз, идя по маршруту над горным районом, майор В. Щербаков почувствовал, как что-то тяжелое стукнуло по хвостовой балке. «Посмотри, что там?» — попросил он своего ведомого. Тот приблизился, но ничего разглядеть не смог. Уже на своем аэродроме, когда начали осматривать вертолет, увидели, что один из тросов, тянувшихся к хвостовому винту, перебит снарядами, от другого осталось всего несколько прядей. Стоило им обрваться, и эки-

паж попал бы в весьма трудное положение...

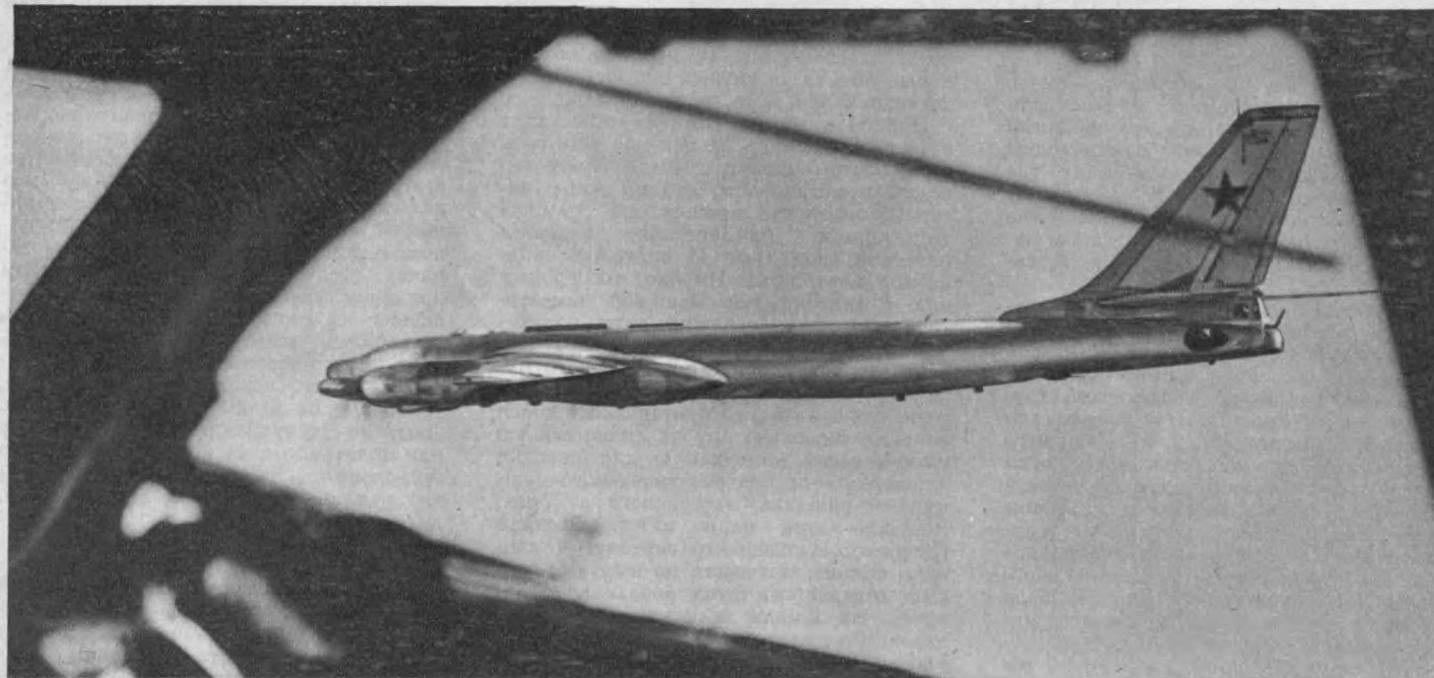
Комэск, его заместитель по политической части, секретарь и члены партбюро, учитывая, в каких сложных условиях несут службу авиаторы, постоянно заботились о непрерывности и действенности партийно-политической работы. При выполнении интенсивных полетов или наиболее ответственных заданий партийные и комсомольские активисты в каждом звене разъясняли поставленные задачи, убедительным словом и личным примером увлекали сослуживцев на успешное их решение. Среди авиаторов эскадрильи всемерно поддерживалась атмосфера доброжелательности, искреннего, честного отношения друг к другу, товарищеской взаимопомощи и выручки. Люди не стеснялись прийти к командиру или политработнику поделиться тем, что беспокоит или тревожит. Знали: получат не туманное обещание, а конкретный, деловой ответ.

Служба майора В. Щербакова в составе ограниченного контингента советских войск в Афганистане стала яркой страницей в его биографии. В его служебной характеристике за тот период читаем: «В должности командира эскадрильи зарекомендовал себя грамотным, зрелым наставником подчиненных. У командования и личного состава пользуется заслуженным авторитетом. Постоянно работает над повышением боевой выучки летного состава, проводит большую воспитательную работу в эскадрилье...» За успешное выполнение заданий по оказанию интернациональной помощи народу ДРА и проявленное при этом мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 апреля 1980 года майору В. Щербакову присвоено звание Героя Советского Союза. А в августе он стал слушателем командного факультета Военно-воздушной Краснознаменной, ордена Кутузова академии имени Ю. А. Гагарина.

Прошло четыре года. Это был период напряженной учебы, углубления и расширения теоретических знаний, обогащения практического опыта. Василий Васильевич в течение всего времени обучения в академии был ленинским стипендиатом. Участвуя во Всесоюзном конкурсе студенческих и слушательских работ, он добился успеха — представленная им работа признана лучшей среди десятков других, она принесла ему золотую медаль.

На предыдущей стажировке подполковник В. Щербаков практиковался в выполнении обязанностей начальника штаба полка. Блестяще справился с ними, показав умение четко организовывать и проводить полеты. Последнюю войсковую стажировку проходил уже в качестве командира вертолетного полка. В отзыве командования части говорится, что подполковник Щербаков хорошо подготовленный летчик, офицер-руководитель. Со своими обязанностями справился успешно. Общая оценка за войсковую стажировку — «отлично».

Подполковник В. Щербаков молод. Но какие высокие рубежи взяты им! В нынешнем году он закончил академию и уезжает к новому месту службы. Это человек недюжинного летного таланта, идейно и морально закаленный, всесторонне подготовленный. Он в расцвете творческих сил и возможностей. Верится, что его ждут новые славные свершения в благородном деле — служении Родине.



СПРОС ПО СТРОГОМУ СЧЕТУ

Гвардии капитан Р. ВАЙЧИКАУСКАС

Приятно смотреть на бомбардировщик, который обслуживает специалист высшей квалификации гвардии капитан Н. Задорожный. На его фюзеляже вот уже несколько лет подряд красуется знак «Отличный самолет». Крылатую машину, стоянку и наземное оборудование офицер содержит в образцовом состоянии. Неоднократно участвуя в различных конкурсах, коммунист Задорожный выходил победителем и получал переходящие призы. В прошлом году, например, в смотре-конкурсе на лучшую стоянку самолета он набрал баллов больше всех.

Может быть, ему просто везет или в ходе контрольных осмотров самолетов и проверки технических знаний инспектирующие относятся к офицеру снисходительно? Ничего подобного! Наоборот, к передовым техникам у нас требования особые, а к мастерам — тем более. Инженеры-руководители каждому специалисту ИАС всемерно прививают исполнительность и воспитывают у них чувство ответственности за повышение своего технического мастерства. Без этого немислима грамотная эксплуатация современных авиационных комплексов. Успех боевого применения самолета, а также его пилотажно-навигационных и других бортовых систем в процессе решения летным экипажем учебно-боевых задач во многом зависит от личного состава ИАС. И если, авиаспециалисты грамотные, добросовестные, то и достижения летчиков весомее.

Гвардии капитан Н. Задорожный неукоснительно соблюдает все требования технологической дисциплины, изложенные в соответствующих документах и наставлениях, показывает пример высокой технической культуры. Он постоянно расши-

ряет свой кругозор, много внимания уделяет самообразованию, что помогает ему совершенствовать профессиональную выучку, выполнять нелегкие и ответственные обязанности техника бомбардировщика. Передовой офицер успешно справляется и с обязанностями начальника ТЭЧ отряда, который идет в числе правофланговых в соревновании.

Опыт свидетельствует, что наличие в части, в авиационных эскадрильях перво-классных специалистов и мастеров, настоящих знатоков своего дела, — надежная гарантия поддержания боевой техники в высокой степени готовности к полетам, к решению задач, связанных с обеспечением безопасности нашего государства.

В современных условиях от авиаспециалистов особенно требуются строгое соблюдение всех правил, определенных соответствующими приказами Министра обороны СССР и главнокомандующего Военно-Воздушными Силами, другими руководящими документами, высокая культура обслуживания современных авиационных комплексов, глубокие технические знания, исключительная исполнительность, любовь к избранной профессии.

От этого во многом зависят коэффициенты надежности авиационной техники, поддержание ее в постоянной боевой готовности.

Техническая выучка личного состава ИАС, его прочные навыки, высокая исполнительская дисциплина в период непосредственной и предполетной подготовки сводят до минимума ошибки в процессе эксплуатации крылатой машины на земле. И чем выше классность техника или механика, тем меньше он допускает просчетов, тем весомее его вклад в обеспе-

чение безопасности полетов. Вполне понятно, что высокая квалификация специалиста инженерно-авиационной службы подтверждает его отменную профессиональную выучку, широту военно-технического кругозора, идейную зрелость.

Много лет я знаком с начальником отличной группы регламентных работ и ремонта авиационного оборудования ТЭЧ полка гвардии капитаном В. Шейдаковым, имеющим квалификацию мастера. У него поистине золотые руки. Он может восстановить любой прибор и агрегат, продлить ресурс их эксплуатации. Передовой офицер — активный рационализатор. Под его руководством воины в свободное от регламентных работ время переоборудовали цехи и лаборатории технико-эксплуатационной части. Здесь введена в строй и четко функционирует система автономного питания установок, предназначенных для проверки анероидно-мембранных приборов. Член парткома коммунист Шейдаков сумел вовлечь подчиненных не только в рационализаторскую работу, но и в борьбу за повышение классности, за строгое соблюдение правил технической культуры.

В первую очередь труд мастеров военного дела — специалистов высокого класса обеспечивает рост числа отличных самолетов в эскадрильях и части. Как правило, такие офицеры и прапорщики показывают лучшие результаты в профилактике неполадок на авиационной технике, при выполнении контрольных проверок и осмотров систем и агрегатов самолета.

Приведу такой пример. В полку в социалистическом соревновании среди техников уверенно лидирует специалист пер-

вого класса гвардии старший лейтенант В. Санодинский. Какого бы ранга комиссия ни проверяла техническое состояние его машины, вооружения и оборудования, их содержание она всегда оценивала высшим баллом. А ведь самолет, который выпускает в полет офицер Санодинский, учебно-тренировочный. В каждую летную смену нагрузка на технический экипаж очень велика. Однако от летчиков, выполнявших задание на этой машине, всегда можно услышать лишь добрые слова похвалы в адрес авиаспециалистов.

В прошлом году на этом самолете был достигнут самый большой налет в полку. В служебной карточке старшего техника самолета появилось еще несколько поощрений. Добросовестный труд коммуниста Санодинского, его настойчивость, дисциплинированность и исполнительность не раз ставились в пример всем специалистам ИАС.

Говоря о профессиональной компетентности коммуниста Санодинского и других опытных специалистов, невольно задаешься вопросами: как быстрее и лучше готовить мастеров и высококлассных специалистов, как рациональнее организовать их учебу и подготовку к экзаменам, на высший класс? Эти вопросы постоянно находятся в центре внимания командования, методического совета, партийной и комсомольской организаций. Хорошо понимая значение классности в эффективной эксплуатации современной авиационной техники, поддержании ее в постоянной боевой готовности, они ведут настойчивый поиск совершенствования методов обучения и воспитания личного состава ИАС, интересуются его самостоятельной учебной, активно пропагандируют опыт передовых авиаторов.

Подготовка специалистов высшей квалификации — дело кропотливое и ответственное. Его нельзя пускать на самотек. Оно требует от руководителей ИАС части вдумчивого подхода, инициативы и серьезной заботы о совершенствовании всех форм технической учебы с личным составом инженерно-авиационной службы. Действительно, нелегко в напряженный период летней учебы и интенсивных полетов организовывать дополнительные занятия с авиаторами, проводить технические викторины, вечера вопросов и ответов по технике, консультации, способствующие росту профессионального мастерства техников и механиков. Однако продуманное планирование рационального использования всех возможностей, которые имеются в части, позволяет эти вопросы успешно решать.

Кто из нас не наблюдал такой картины? Приближается время сдачи испытаний на более высокий класс, и начинается горячка. А если к этому добавить, что ответственный экзамен личный состав держит, как правило, на завершающем этапе учебного года, то станет ясным, насколько это трудная пора. Ведь воинам, кроме того, приходится сдавать зачеты по другим дисциплинам. И тут просчеты офицера или прапорщика устранить довольно сложно.

Жизнь подсказала пути успешного решения этого вопроса. Началось все с расширенного заседания технической секции методического совета части. Внимательно изучив в ходе обмена мнениями опыт лучших специалистов, мы пришли к выводу: необходимо разработать конкретную программу подготовки к экзаменам на высший

класс для каждого офицера и прапорщика. Умело используя обобщенный передовой опыт, прежде всего наметили мероприятия, которые помогают офицерам и прапорщикам расширять свой технический кругозор, в более сжатые сроки успешно овладевать сложными бортовыми системами бомбардировщика. По обстоятельно продуманным и разработанным планам стали более регулярно проводить занятия в лекториях и кружках технических знаний. Более широкое распространение получили технические конференции, вечера вопросов и ответов, собеседования на военно-технические темы, обмен передовым опытом специалистов ИАС непосредственно на самолетных стоянках. Каждый офицер составил личный план изучения авиационной техники, повышения своих военно-технических знаний. О выполнении этого плана коммунисты регулярно отчитываются перед партийной организацией, комсомольцы — перед комитетом ВЛКСМ.

В части работает военно-технический лекторий. Действенности пропаганды военно-технических знаний партийная организация добивается при помощи агитпропгруппы при парткоме, в которую входят наиболее подготовленные коммунисты штаба и инженерно-авиационной службы. Практикуется также обсуждение журнальных статей на военно-технические темы, изучаются опыт обслуживания авиационной техники во фронтовых условиях и передовые методы ее эксплуатации в настоящее время.

Оправдал себя и поэтапный метод обучения личного состава ИАС, формирования у него нужных навыков. Заместители командиров эскадрилий по инженерно-авиационной службе, начальники ТЭЧ отрядов, групп обслуживания и групп регламентных работ строго подходят к оценке технической выучки подчиненных, их классной квалификации. Они ведут строгий учет тому, как совершенствуют свою профессиональную выучку специалисты, как это в конечном счете влияет на качество эксплуатации авиационной техники.

Серьезное внимание в части уделяется и самостоятельной учебе личного состава ИАС. У нас стало незыблемым правилом: по каждой теме специалист отчитывается перед своим начальником в соответствии с утвержденным графиком и только после этого допускается к экзаменам на повышение классной квалификации.

В совершенствовании технических знаний авиаторов велика роль инженеров, руководителей ИАС эскадрилий. Разумеется, им необходима квалифицированная помощь офицеров вышестоящих штабов и инженерных служб. От их советов и рекомендаций во многом зависят эффективность отработки индивидуальных заданий техниками и механиками по изучаемым системам и агрегатам самолета, действенность консультаций, актуальность лекций и докладов.

Хотелось бы подчеркнуть, что широкое поле деятельности в этом направлении открывается перед специалистами в процессе контрольных осмотров самолета, парковых дней. Каждая такая встреча инженера или техника с подчиненными возле крылатой машины располагает к деловому разговору, душевной беседе, накоплению необходимой информации для глубокого анализа методики учебно-вос-

питательного процесса. К сожалению, не все инженеры умеют эффективно использовать такие встречи для обучения и воспитания подчиненных, повышения их технической грамотности. Над этим, полагаю, следует серьезно задуматься каждому из нас.

В коллективе ТЭЧ полка много высококлассных специалистов. Лучшие офицеры и прапорщики выступают инициаторами интересных и полезных начинаний, которые способствуют повышению технических и специальных знаний личного состава. В результате растет техническая культура воинов, а следовательно, и качество регламентных работ. В группе, возглавляемой гвардии капитаном В. Абрамовым, имеющим квалификацию мастера, первоклассные специалисты взяли шефство над молодыми авиаторами. Учеба личного состава организована ритмично, на высоком методическом уровне. Руководители дорожат каждой учебной минутой, активно борются за высокие стабильные результаты. Офицеры и прапорщики инженерно-авиационной службы, которым присвоен высокий класс, как правило, владеют несколькими смежными специальностями. С них берут пример молодые воины, у них учатся мастерству, настойчиво перенимают передовой опыт. Личный состав отличной ТЭЧ вносит достойный вклад в поддержание авиатехники в постоянной боевой готовности, в обеспечение безопасности полетов.

В нашей части эффективно используются моральные и материальные меры поощрения авиаторов, добившихся высоких результатов в социалистическом соревновании за повышение классности. При подведении итогов соревнования победителям торжественно вручаются грамоты, дипломы, выпелы. Об опыте передовиков рассказывается в листах-молниях, фотобюллетенях, в местных радиопередачах, на летно-технических конференциях. Правовластным соревнованием предоставляется преимущественное право в направлении на учебу, в улучшении жилищных условий и т. д. Все это поднимает авторитет специалистов высокого класса, повышает их авангардную роль в борьбе за подразделения повышенной классности.

Как видим, возможности и резервы в этом деле довольно большие. Но вот что досадно: не всегда они эффективно используются в практической работе. Чего греха таить, на замечания мы, инженеры, не скупимся, а вот чтобы отметить труд специалиста высокого класса или техника отличного самолета, не всегда находим повод и время.

В последнее время в ходе различных проверок мы стали требовательнее подходить к оценке знаний личного состава ИАС. Так, в этом году за серьезные упущения в обслуживании техники и низкую исполнительность лишен звания мастера гвардии прапорщик К. Чепик, понижена квалификация с первого класса до второго гвардии капитану В. Пархоменко и гвардии прапорщику А. Сухину, со второго класса до третьего — комсомольцу В. Лезину. Эти досадные явления говорят о том, что воспитанию и подготовке специалистов высокого класса необходимо постоянно уделять самое серьезное внимание, считая совершенствование профессионального мастерства личного состава ИАС одной из главных задач в деле дальнейшего повышения боеготовности экипажей и эскадрилий.

Полковник запаса А. ЮРЧЕНКО,
военный летчик первого класса

ЧТОБЫ НЕ СТАТЬ МИШЕНЬЮ

Капитан О. Коробинцев выполнял контрольный полет в зону днем в простых метеоусловиях после длительного перерыва. Он много внимания уделял приборам и мало — осмотрительности. Летчик точно выдерживал режим полета, но ориентировку вел лишь периодически.

Проверяющий не дал капитану допуск к полетам с курсантами, ибо летчик-инструктор, «привязанный» к приборам, не сможет качественно обучать их, наблюдать за их психологическим состоянием, за тем, как они переключают внимание, а следовательно, не сможет обеспечить безопасность полета, создать обучаемым наилучшие условия для выполнения задания.

С капитаном Коробинцевым были проведены дополнительные занятия, контрольные полеты. После соответствующей подготовки его снова допустили к инструкторской работе.

Наблюдения показали, что некоторые командиры и начальники обучению осмотрительности внимания уделяют недостаточно.

Многочисленные примеры из опыта Великой Отечественной войны свидетельствуют о том, что летчик способен вовремя обнаружить противника и занять выгодное положение для атаки, если он умеет своевременно осматриваться, целенаправленно вести поиск и правильно переключать внимание. Без этого невозможно обеспечить безопасность полетов, успешно решать задачи боевой подготовки на современных летательных аппаратах.

В нашем училище вопросы обучения

ведению осмотрительности стали предметом особого разговора на методических советах и совещаниях в части, учебно-летном (УЛО) и летно-методическом (ЛМО) отделах. Дело в том, что с первых шагов курсантов учили смотреть в кабину, контролировать полет по приборам и мало уделяли внимания визуальному пилотированию. Через некоторое время была выработана единая методика и составлено пособие. За основу были взяты опыт Великой Отечественной войны и учебно-боевого применения вертолетов в современных условиях и требования руководящих документов. Пособие четко определяло обязанности летчиков-инструкторов по обучению курсантов ведению осмотрительности, его методику, порядок и правила при выполнении полетов в различных метеоусловиях.

При его составлении мы исходили из того, что курсант обучается непрерывно. С самого начала он находится в сложной и подвижной системе подчиненности: после зачисления в училище — командиру взвода, роты, затем — преподавателям, летчикам-инструкторам, командиру звена, другим начальникам. Чтобы успешно обучать и воспитывать курсанта, нужно строго проводить в жизнь педагогические принципы единства взглядов, преемственности приемов и согласованности методов в повседневной работе.

Суть выработанной методики состояла в следующем. Обучают ведению осмотрительности во время теоретических и практических занятий, при подготовке к полетам на земле и в воздухе в опре-

деленной последовательности. С момента, когда курсант только надел авиационную форму, его учат наблюдать и осмысливать явления с точки зрения летной деятельности, рассказывают, что такое осмотрительность, как она влияет на безопасность полетов и выполнение боевого задания, разъясняют принципы ее ведения. Когда курсант приступает к тренажам в учебно-летном отделе, его учат осмотрительности перед посадкой в кабину вертолета и после нее, до и после запуска двигателей, перед вырливанием и после окончания полета. Во время общей подготовки у него закрепляют ранее приобретенные навыки ведения осмотрительности на рулении и в воздухе при полетах по кругу, а затем при выполнении других заданий.

Примечательно, что обучающие старались создать для будущих летчиков такие условия, в которых они не только запоминали бы аксиомы осмотрительности, но и понимали их необходимость, смысл, порядок: как, когда и где ее вести. Для этого на территории военного городка, аэродроме, тренажных площадках, в классах и на кафедрах училища разместили стенды с правилами осмотрительности. Таким образом, они были у курсантов постоянно на виду. К тому же с офицерами курсантских подразделений, преподавателями и инструкторами были проведены инструктивные занятия по методике обучения будущих летчиков ведению осмотрительности.

На первом этапе с курсантами занимается в основном командир взвода. Он учит их наблюдать в определенном порядке. В этот же период юношей рас-



ЗНАКОМЬТЕСЬ: ИЛ-76Т



Эта небольшая книга в глянцево переплете* недавно появилась на полках магазинов и сразу вызвала интерес у читателей, особенно у читателей, причастных к авиации. В доступной форме в ней рассказывается о конструктивной схеме, аэродинамической компоновке, устойчивости и управляемости транспортного авиалайнера Ил-76Т — гордости отечественного авиастроения. В мире не так уж много самолетов, равных ему по грузоподъемности и надежности в эксплуатации на аэродромах различных классов, с искусственным покрытием и грунтовых. Не случайно он получил широкое признание как в нашей стране, так и за рубежом.

В книге даны характеристики самолета и силовой установки, раскрываются факторы, которыми руководствовались конструкторы при выборе схемы машины. На основе анализа опыта эксплуатации Ил-76Т даются рекомендации по использованию высокоэффективной механизации крыла, выбору рациональных режимов полета в момент взлета, построе-

* Васин И. С., Егоров В. И., Муравьев Г. Г. Аэродинамика самолета Ил-76Т. — М.: Транспорт, 1983. — 165 с., ил. — 85 к.

пределяют по летным группам. Летчики-инструкторы наряду с решением основных задач разъясняют им, что такое осмотрительность, ее цель, значение, а также объясняют, как вырабатывать необходимые навыки. Курсанты учатся видеть, слышать, замечать и осмысливать окружающую их обстановку. У них воспитывается сознание того, что осмотрительность — один из важнейших элементов в летной деятельности, что за ее ведение они отвечают сами, что она играет огромную роль для вертолечника, так как неосмотрительный летчик — хорошая мишень для противника.

С переходом курсантов в УЛО в учебно-воспитательный процесс активно включаются преподаватели. Они обращают внимание обучаемых на значение осмотрительности, приводят положительные и отрицательные примеры применительно к тактике, вертолотовождению и другим предметам.

Через несколько месяцев занятий в УЛО курсант приступает к тренажам на специальных площадках для запуска и опробования силовых установок. На этих тренировках одновременно отрабатываются правила осмотрительности при подготовке к запуску, при запуске, в период выруливания и заруливания, до и после выключения двигателей. Таким образом, еще до прибытия на аэродром курсанты знают, что такое осмотрительность, понимают ее цель и значение. У них воспитывается постоянная бдительность и личная ответственность за нее.

Изучая технику выполнения полетных заданий и распределения внимания, курсанты одновременно усваивают правила, последовательность и способы ведения осмотрительности по этапам. Например, в первых вывозных полетах по кругу такими этапами будут высота 50—70 метров, начало и конец каждого разворота. В последующем добавляется осмотр секторов, направлений, полос с учетом складывающейся воздушной обстановки.

Наземная подготовка, как правило, заканчивается тренажами в кабинах вер-

толетов. На этом этапе нельзя заставлять курсантов шифовать на земле навыки, которые они должны отрабатывать в полете, так как условия во многом отличаются от реальных в воздухе и они получают неправильное представление об осмотрительности в полете.

На непосредственной подготовке будущие летчики готовятся конкретно к летному дню и убеждаются, что последовательность и способы наблюдения в деталях будут зависеть от условий полета и что с их изменением они также меняются. Очень важно в процессе розыгрыша задания добиваться, чтобы курсанты демонстрировали практически, как необходимо наблюдать и оценивать воздушную, наземную, метеорологическую обстановку, и одновременно указывали наиболее вероятное направление появления других вертолетов. Для этого работа организуется так, что они имеют возможность наблюдать за рулящими и летающими вертолетами, визуально определять расстояние до них и высоту, прослушивать радиообмен.

Обучение осмотрительности на земле особых трудностей не представляет. Однако на полетах курсанты попадают в непривычные для них условия, что порождает скованность, в какой-то степени заторможенность реакции. Поэтому в первых полетах инструктор должен напоминать курсантам о необходимости постоянно вести осмотрительность, а в дальнейшем предъявлять к этому жесткие требования. Если обучаемые ведут ее плохо, необходимо полеты с ними прекратить и организовать соответствующую подготовку.

Приступая к обучению ведению осмотрительности в воздухе, инструктор придерживается правила: каждому упражнению на отработку техники пилотирования должно соответствовать упражнение, улучшающее осмотрительность. Наиболее простой и доступной схемой ведения осмотрительности является «восьмерка» — круговой осмотр воздушного пространства сверху вниз и слева направо. В первых вывозных полетах по

кругу при регулярных напоминаниях инструктора осматривается курсант не только отработывает ее порядок, но и запоминает место ведения. В последующем в отличие от более ранней стадии обучения основной упор делается на самостоятельный анализ курсантом воздушной и наземной обстановки, при этом инструктор проверяет и направляет его действия.

Как показала практика, повышение требовательности к будущим летчикам при выполнении полетов на разных скоростях и высотах в различных метеословиях не может полностью обеспечить безопасность полета при осмотрительности только «восьмеркой». Дело в том, что курсант обязан представлять себе окружающую обстановку от взлета до заруливания, то есть он должен мысленно «видеть» не только визуально наблюдаемые летательные аппараты, но и те, которые могут неожиданно появиться в поле зрения. Кроме того, сейчас уже мало обнаружить вертолет или самолет и определить курс его полета. Требуется установить тип машины, примерную скорость и предположительные намерения экипажа, а при повторном наблюдении — убедиться, что первое предположение оказалось верным.

После полета курсант докладывает инструктору, на каком этапе, расстоянии и на какой высоте, под каким ракурсом он видел вертолеты, самолеты, их тип, количество, в каком направлении они летели и как повлияли на выполнение задания, какие он принимал меры при их обнаружении.

При анализе инструктор оценивает качество осмотрительности обучаемого и намечает пути устранения замеченных недостатков.

Опыт свидетельствует, что методическая подготовка командиров и начальников при обучении будущих летчиков и жесткая требовательность к нарушителям исключают предпосылки к летным происшествиям из-за плохой осмотрительности летного состава.

НОВЫЕ КНИГИ

ИССЛЕДОВАНИЯ ЛУНЫ

ния маршрута при изменении температуры наружного воздуха, скорости ветра, а также на различных диапазонах скоростей, на посадке и т. д. Эти рекомендации, думается, явятся хорошим подспорьем для летчиков и штурманов.

Внимание привлекает глава «Особые случаи полета самолета», в которой рассматривается поведение машины при попадании в зоны обледенения, снегопада, дождя и мороси, показывается, как все это отражается на ее аэродинамических характеристиках.

Специальные главы посвящены пилотированию самолета Ил-76Т при вероятных отказах силовой установки и агрегатов системы управления. Свои выводы и рекомендации авторы сопровождают многочисленными схемами, графиками и диаграммами, которые авиаторы могут использовать в качестве методических пособий.

Самолет Ил-76Т — новинка советского авиастроения. Он способен доставлять крупногабаритную технику и грузы в самые отдаленные уголки нашей необъятной Родины. Ему принадлежит большое будущее в решении комплекса разнообразных народнохозяйственных задач, поставленных партией и правительством перед советским народом.

«Луна была создана для счета дней» — так гласят древнейшие письменные источники многих народов. С помощью Солнца наши предки получили первую естественную единицу времени — сутки (день плюс ночь), а Луна дала им месяц с ее четырьмя фазами — неделями. В дальнейшем античные мыслители стали задумываться над природой ночного светила. Гиппарх построил довольно точную модель движения Луны, а Аристарх нашел, что ее диаметр составляет около одной трети земного. Первые зарисовки нашего естественного спутника сделал Леонардо да Винчи, а первые наблюдения и описания его поверхности — Галилей, который впервые утвердил и реалистическую точку зрения на природу Луны.

Качественно новая эпоха в изучении Луны началась 2 января 1959 года. В тот день телескопы уступили первенство в ее исследовании космическим аппаратам. С «Луны-1» начались прямые методы исследования Луны. Первые фото-

графии, в том числе обратного полушария, позволили создать атлас Луны.

После ряда пробных запусков советские ученые осуществили мягкую посадку автоматической станции на лунную поверхность. Это позволило увидеть ландшафт в районе посадки. Затем «Луна-16» доставила образец лунного грунта на Землю, а в 1970 году изучение вещества Луны, ее рельефа и окружающей среды началось с помощью «Лунохода-1».

Сегодня может показаться, что наш естественный спутник во многом уже не представляется загадочным. Так ли это, все ли задачи решены? Автор недавно вышедшей книги* считает: «Нет. Лунный мир по-своему неисчерпаем». Эта книга, рассчитанная на широкий круг читателей, знакомит их с достижениями ученых в изучении Луны.

* Шевченко В. В. Луна и ее наблюдение. — М.: Наука, 1983. — 190 с. — 30 к.

ГЛУБОКИЙ ПОИСК

Полковник В. ЛЕБЕДЕВ

О полковнике И. Рыбине я слышал много хорошего. Иван Федорович возглавляет передовое авиационное предприятие Военно-Воздушных Сил. Не так давно он награжден орденом «Знак Почета», а еще раньше его ратный труд был отмечен орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени. Мне хотелось поближе познакомиться с этим человеком, узнать, как он руководит большим коллективом, добивается стабильных высоких показателей.

Я пораньше пришел на предприятие, надеясь поговорить с коммунистом Рыбиным до начала рабочей смены, пока его не захлестнула текучка. Однако уже не застал его на месте: Иван Федорович около часа назад уехал к строителям.

— Подождите его в парткоме, — посоветовали мне.

Член парткома Виктор Николаевич Лазаревич рассказал об истории предприятия, о людях, работающих здесь.

Биография этого авиаремонтного предприятия началась с первых дней Великой Отечественной войны. Самоотверженно трудился личный состав, восстанавливая поврежденную авиационную технику. Отремонтированные крылатые машины уходили отсюда сначала на Западный фронт, потом под Сталинград. Поднимаясь на них в огненное небо войны, наши летчики смело громили врага. За большой вклад в борьбу с фашистскими захватчиками Родина наградила предприятие орденом Красной Звезды.

— А что вы скажете о нынешнем поколении? — поинтересовался я у Виктора Николаевича.

— Наши люди глубоко сознают свой долг, личную ответственность за качество ремонта авиационной техники. Каждый равняется на ветеранов, стремится достойно продолжать традиции старших поколений, — ответил офицер В. Лазаревич.

О подвигах тех, кто под ураганным огнем противника восстанавливал самолеты, знают и помнят сегодня, спустя почти сорок лет, наследники ратной и трудовой славы. Коллектив передового предприятия настойчиво борется за выполнение и перевыполнение сменных заданий, добивается высокого качества ремонта крылатых машин. Труд личного состава по достоинству отмечен командованием. Переходящие Красные знамена, Почетные грамоты, призы, другие награды бережно хранятся в комнатах боевой и трудовой славы. Кстати, здесь

собраны и разнообразные экспонаты и документы, показывающие многогранную деятельность предприятия, его славный путь.

— Третий год подряд нам вручают переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ с занесением на Доску почета ВДНХ СССР, — с гордостью сказал коммунист В. Лазаревич. — И в успехах коллектива немалая заслуга полковника Рыбина.

А вскоре мы встретились с Иваном Федоровичем. Его открытое лицо, приветливый взгляд сразу располагали к откровенной беседе. Несмотря на большую занятость, он охотно вступил в разговор. По всему было видно, что он хорошо знает вверенное ему производство, четко представляет его перспективу, понимает и нерешенные проблемы. Офицер с удовольствием говорил о достижениях подчиненных. И хотел, чтобы о них узнали другие.

Этот человек никогда не искал легкой жизни. Родился на благодатной воронежской земле в семье хлеборобов. Но испытать неповторимое счастье юности не пришлось: ему не было еще и пятнадцати лет, когда началась война. А в сорок третьем Иван Рыбин ушел защищать Родину. Много трудностей пришлось испытать. Встоял, все преодолел.

И вот свыше четырех десятилетий находится в боевом строю. После окончания авиационно-технического училища занимался эксплуатацией радиоаппаратуры самолета. А служба в авиационном полку требует полной отдачи сил. К своему делу относился серьезно. И по труду ему воздавали честь. Был начальником цеха, затем возглавлял энергетический и производственный отделы. Постоянно расширял свой технический кругозор, настойчиво пополнял знания. В 1962 году получил диплом об окончании политехнического института. Прошло еще несколько лет, и Ивана Федоровича назначили начальником авиаремонтного предприятия.

Новая должность обязывает ко многому. На его плечи легла большая ответственность за дела коллектива, качество ремонта и восстановления авиационной техники, выполнение производственных планов. Возможно, лучшим вариантом для него было бы остаться на прежнем месте, где многое стало близким и родным. Но такой уж характер у этого человека — брать на себя ношу потяжелее, не обходить стороной трудности, а стремиться как можно полнее

раскрыть свои способности на решающем участке. И он не колеблясь согласился возглавить авиаремонтное предприятие.

В новой должности, верный своим принципам, Иван Федорович во все стал вникать глубоко. Прежде всего основательно изучил состояние дел. Цехи и лаборатории имели сложное оборудование. Они позволяли обеспечивать высокое качество ремонта. Да и люди в большинстве своем хорошо понимали поставленные перед ними задачи и создавали личную ответственность за их выполнение. Но были и такие, кто с холодком относился к делу. Коммунист Рыбин, убежденный в том, что любое дело человеком ставится и человеком славится, умело взаимодействуя с партийной, профсоюзной и комсомольской организациями, с первых дней серьезно занялся обучением и воспитанием подчиненных.

Иван Федорович умеет опереться на коллективный разум и житейскую мудрость ветеранов производства. К их рекомендациям он всегда внимательно прислушивается. Все обдумает, проанализирует, обговорит с ближайшими помощниками и только после этого примет решение. Оно, как правило, бывает самым оптимальным, точно выверенным. При гибком и толковом взаимодействии со своими помощниками и активистами, четко налаженном ритме работы начальнику предприятия удается поддерживать в коллективе высокий трудовой настрой, умело направлять деятельность различных участков, укреплять морально-нравственный климат. Руководимые им люди трудятся с большим подъемом и вдохновением.

А масштаб проблем, решаемых полковником И. Рыбиным, велик. Ему, начальнику предприятия, приходится ежедневно думать не только о производственных вопросах, от которых зависит своевременное возвращение авиационной техники в строй, но и о перспективе предприятия, внедрении современной технологии, повышении квалификации рабочих, их воспитании, обеспечении бытовых нужд. При подведении итогов соревнования за месяц, квартал, полугодие надо все взвесить, чтобы правильно использовать материальные и моральные стимулы поощрения передовиков.

— Справедливость и принципиальность при распределении материальных фондов, выделенных для поощрения наиболее отличившихся, — рассказывает Иван Федорович, — один из важных путей повышения производительности труда и дальнейшего развития творческой инициативы людей.

В том, что предприятие заслужило славу одного из лучших авиаремонтных организаций ВВС, не последняя роль принадлежит именно инициативе. Инициативе не только администрации, парткома, профкома и комитета ВЛКСМ, но и всех тружеников. Надо отдать должное членам партийного комитета А. Гаврилюку, В. Еременко, В. Баскакову, В. Лазаревичу, С. Соколову и другим, которые выступают надежной опорой И. Рыбину в решении больших и малых вопросов.

На предприятии серьезно подходят к пропаганде опыта передовиков. Здесь оформлена «Книга народной славы», в которую заносятся лучшие участки и бригады, имена победителей социали-

стического соревнования, ударников коммунистического труда, ветеранов войны и труда. В книге содержатся краткие записи об их опыте, о замечательных начинаниях новаторов.

Добрая слава идет о бригаде, возглавляемой коммунистом А. Соловьевым.

— Александр Иванович — инициативный и трудолюбивый специалист, — рассказали мне в парткоме. — Его бригада в течение многих лет с высоким качеством ремонтирует авиационную технику. Ей присвоено звание бригады коммунистического труда. А сам бригадир — член партийного комитета.

Хорошо отозвался полковник И. Рыбин о бригаде коммуниста С. Калашникова.

— Станислав Алексеевич — уважаемый в коллективе человек, — подчеркнул он. — Возглавляемая им бригада сборщиков-клепальщиков лидирует в соревновании. Длительное время здесь нет нарушений трудовой и технологической дисциплины. Бригада признана лучшей среди авиаремпредприятий ВВС и удостоена Почетного вымпела Министерства обороны СССР и ЦК профсоюза авиаработников.

С кем бы ни приходилось мне беседовать, все отзывались о полковнике И. Рыбине как инициативном, вдумчивом и способном руководителе. Он строг и принципиален, вместе с тем справедлив в оценке труда подчиненных, внимателен к людям, хорошо знает их нужды и запросы.

Не просто удержать за предприятием звание одного из лучших. Тут нельзя стоять на месте. Подумали и решили осуществить комплекс мероприятий, улучшающих условия и культуру труда. По инициативе коммуниста Рыбина развернулась большая стройка. Удалось реконструировать цехи по ремонту агрегатов, восстановлению радиоэлектронного и нестандартного оборудования, летно-испытательную станцию, другие промышленные объекты. Были возведены два жилых благоустроенных дома на 172 квартиры. Жилье в первую очередь получили передовики труда, проработавшие на предприятии не менее десяти лет. Эта традиция сохраняется, что способствует повышению трудовой дисциплины, закреплению квалифицированных кадров.

— У нас разработаны меры по дальнейшему развитию предприятия, — рассказывает Иван Федорович. — Планируем ввести в строй гальванический цех со станциями нейтрализации, самолетный цех, гаражную зону с подсобными помещениями для хранения спецавтотранспорта. В этом году предполагаем сдать цех по восстановлению авиационного оборудования.

Слушаешь полковника Рыбина и представляешь весь масштаб социально-экономических преобразований, которые совершаются на предприятии в текущем пятилетии. Запланированные объекты вводятся в установленные сроки, ритм авиаремонтных работ не снижается.

Коллектив уже несколько лет участвует в соревновании за звание образцового предприятия. В цехах и на участках наводится должный порядок, повсеместно внедряется высокая техническая культура и производственная эстетика. Все осознали важность перемен, увидели



Специалисты ТЭЧ, где служит член партийного бюро, мастер капитан Ю. Лоскутов, успешно выполняют высокие социалистические обязательства. В этом немалая заслуга коммуниста Лоскутова, который много внимания уделяет повышению классной квалификации подчиненных.

Фото А. ДЖУСА.

ли их перспективу и значимость. Поэтому с большим подъемом добивались образцового порядка. В результате преобразился облик предприятия, духовно выросли люди. Коллектив с честью выдержал строгие проверки. Предприятие удостоилось звания образцового.

Теперь здесь еще строже относятся к качеству труда, взыскательнее спрашивают с тех, кто нарушает дисциплину или допускает брак. Большую работу в этом направлении проводят постоянно действующие производственные совещания, созданные по инициативе парткома.

— Очень эффективный орган, — делится впечатлением И. Рыбин. — В него входят ветераны труда, передовики производства, партийные и комсомольские активисты. За упущения и ошибки спрашивают невзирая на ранги и прошлые заслуги.

Взыскательнее стали подходить к подведению итогов соревнования. Учитывают прежде всего основные показатели: коэффициент качества, ритмичность выпуска продукции, рост производительности труда, снижение себестоимости продукции, экономии материальных средств. Важное место при этом занимают умелое использование фонда зарплат и материальных поощрений, а также показатели по нормированию труда.

— У нас, — сообщили мне в парткоме, — учитывают состояние трудовой и общественной дисциплины, участие в массово-политических мероприятиях, спортивной работе, художественной самодельности.

Здесь, на предприятии высокой культуры производства, выросли замечательные мастера своего дела. Так, звание «Лучший по профессии в ВВС» присвоено опытным специалистам К. Артюху и И. Позднякову. Самоотверженно трудится, восстанавливая технику, и коллектив цеха, возглавляемый членом пар-

тийного комитета Виктором Константиновичем Пивоварчиком. В этом году он неоднократно выходил победителем в соревновании. С гордостью отзываются ремонтники о майоре В. Еременкове. Владимир Иванович — инициативный, добросовестный и грамотный инженер. Он много работает над внедрением новых технологических процессов, освоением ремонта самолетов по техническому состоянию. В числе лучших специалистов коммунисты подполковник А. Гаврилюк и капитан А. Садовой. Они рекомендовали себя умелыми организаторами и воспитателями. Весом их вклад в достижения коллектива.

На предприятии действует совет ветеранов. Он проводит большую работу по пропаганде трудовых и боевых традиций, передового опыта. Заведена «Книга-эстафета», посвященная 40-летию Победы в Великой Отечественной войне. В ней помещены фотографии участников войны, рассказывается об их ратных подвигах в грозное лихолетье, делах нынешних дней. В комнате боевой славы хранится приветствие, с которым обратился ВВС главный маршал авиации П. С. Кутахов. Он дал высокую оценку их труду.

В этом году перед предприятием поставлены сложные задачи. Отсюда и новые проблемы, новые заботы. Об этом шел взволнованный разговор на очередном заседании парткома и на партийном собрании, где с докладом выступил полковник И. Рыбин. Коммунисты всесторонне проанализировали неиспользованные возможности и резервы, наметили конкретные меры. Многие зависят от сплоченности людей, их отношения к делу. В глубоком поиске, самоотверженном труде авиаремонтники видят путь к новым достижениям в решении своих задач — продлении жизни современным самолетам и возвращении их в боевой строй.

СПУТНИКОВАЯ СВЯЗЬ

В настоящее время в мире действует около семидесяти систем спутниковой связи. Из них три международных («Интерспутник», «Интелсат» и «Инмарсат»), три региональные, более шестидесяти национальных.

Советские спутники связи служат технической основой международной системы «Интерспутник», членами которой являются ВНР, ГДР, КНДР, Лаос, МНР, НРБ, НДР Йемен, ПНР, Республика Куба, СРВ, СРР, СССР и ЧССР. Сеть станций этой системы широко используется также АНДР, Ираком, Испанией и Францией. Она обеспечивает регулярный обмен телевизионными программами, телефонную и телеграфную связь стран Европы, Азии, Африки и Америки. Именно через эту систему организован обмен новостями «Интервидения», который дает возможность знакомиться с жизнью народов братских социалистических стран.

Согласно прогнозам экспертов ООН к 2000 году спутниковые системы связи будут обеспечивать четверть общего

объема телефонной связи и половину передач телевидения и цифровой информации. Специалисты считают, что космическая связь будет развиваться, в первую очередь, за счет совершенствования ретранслятора и освоения новых диапазонов частот, что позволит увеличить пропускную способность спутников; во-вторых, путем ввода новых методов многостанционного доступа в сочетании с перспективными способами обработки сигналов. И наконец, дальнейшее развитие возможно за счет строительства наземных станций и запуска резервных спутников действующих моделей. Поскольку последнее направление требует значительных капиталовложений в наземный комплекс и имеет ограничения по использованию геостационарной орбиты, более предпочтительным представляется развитие первых двух направлений. Это подтверждают и результаты эксплуатации сетей спутниковой связи в различных странах мира.

Совершенствование ретранслятора достигается путем применения многолуче-

вых антенн, обработки сигналов на борту, улучшения линейности усилительно-преобразовательных устройств.

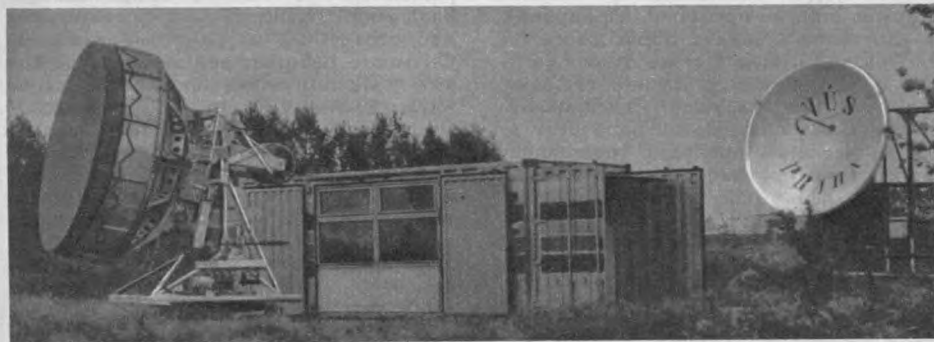
Многолучевые антенны позволяют увеличить эффективность использования мощности и полосы частот с помощью пространственного и поляризационного разделения сигналов. При больших коэффициентах усиления таких антенн можно снизить стоимость земных станций в узловых пунктах сетей связи, находящихся в центрах узких лучей. Например, для национальной сети СССР в диапазоне 4—6 миллиардов Гц можно использовать один луч, покрывающий почти всю территорию страны, а для зональных связей — два: в европейской части страны и в Восточной Сибири. Такой подход позволит упростить наземные станции. Громоздкие, с диаметром зеркала 12 метров, можно заменить более простыми контейнерными станциями с диаметром зеркала 7 метров.

Из методов обработки сигналов на борту можно выделить два. Каждый из них имеет свои достоинства. Так, демодуляция цифровых сигналов линии Земля — спутник и регенерация (восстановление) их с последующей передачей на станции приема дает возможность улучшить характеристики радиоканалов и при одинаковых энергетических потенциалах линий Земля — спутник и спутник — Земля обеспечивает выигрыш в два раза по сравнению с линейным ретранслятором при одинаковой вероятности ошибки на выходе земной станции.

Второй метод — это активная коммутация для распределения различных сигналов линий приема по соответствующим усилителям и антеннам линий передачи. В сети многостанционного доступа с узконаправленными или сканирующими бортовыми антеннами она позволяет значительно повысить эффективность использования частот и мощно-

Станция производства ЧССР.

Фото А. СОЛОНЬКО.



В МИРЕ КНИГ

ВЫСТАВКА
В ЗВЕЗДНОМ

Г. БОРИСОВА, начальник отдела
Дирекции книжных выставок
Госкомиздата РСФСР

В Звездном городке прошла книжная выставка, посвященная 50-летию со дня рождения Ю. А. Гагарина. Она была организована Госкомиздатом РСФСР. Это уже вторая встреча книгоиздателей Российской Федерации с космонавтами и жителями Звездного городка. Три года назад выставка книг была приурочена к 20-летию первого полета человека в космос, открывшего космическую эру пилотируемых полетов. Такие выставки-отчеты становятся хорошей традицией.

В специальном разделе последней экспозиции были собраны книги космической тематики, центральное место среди которых по праву занимали издания, рассказывающие о жизни и деятельности Гагарина, воспоминания о нем его соратников, родных и близких.

Юрий Гагарин уже при жизни стал легендой, символом того, на что способен человек. О нем знают все. Но каждый хочет узнать еще больше. Поэтому для писателей, журналистов, его современников особенно важной становится

задача сохранить для будущего светлый образ Ю. А. Гагарина.

Издательство «Советская Россия» выпустило к юбилейной дате две новые книги: «Каждый год 12 апреля» Валентины Гагариной и сборник стихов советских поэтов «Венок Гагарину». Издательства «Детская литература» и «Малыш» представили яркие, хорошо иллюстрированные книги о первом космонавте.

Юрий Гагарин очень любил книги. Он считал, что хорошая книга порой — самый лучший наставник. Верными его спутниками в жизни были герои Н. Островского, А. Фадеева, М. Шолохова. Мальчишкой он с интересом читал «Слово о полку Игореве» — этот древнейший русский сборник идей преданности Родине. «Поэзия, — говорил Юрий Алексеевич, — так же необходима человеку, как воздух в кабине космического корабля».

Жители Звездного познакомились с книжной продукцией российских издательств. Экспозиция насчитывала около

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

сти спутника (по сравнению, например, с частотными методами разделения сигналов). Коммутационная матрица, управляемая ЭВМ, и сканирующие бортовые антенны обеспечивают соединение в заданной последовательности узких зон диаметром 250 километров, где расположены наземные станции корреспондентов, и мгновенную скорость переключения. Такие ретрансляторы повышают использование энергетического потенциала радиолинии в десятки раз.

Улучшение линейности ретранслятора не только открывает широкие перспективы совершенствования спутника, но и повышает пропускную способность уже действующих сетей спутниковой связи. Высокая линейность достигается с помощью твердотельных бортовых усилителей с компенсаторами нелинейности. Установка такой аппаратуры позволит увеличить пропускную способность спутниковых сетей в 5—7 раз.

Прогрессивность технических решений характеризуется таким показателем, как количество каналов на один килограмм массы космического аппарата. У современных спутников он составляет 30—50 каналов на один килограмм.

Следует отметить, что развитие цифровой техники спутниковой связи, повышение энергетического потенциала спутниковых линий (узкие лучи, коммутация на борту), освоение новых диапазонов частот, применение современных методов обработки сигналов и развитие микроэлектроники ведут к снижению стоимости космических каналов связи.

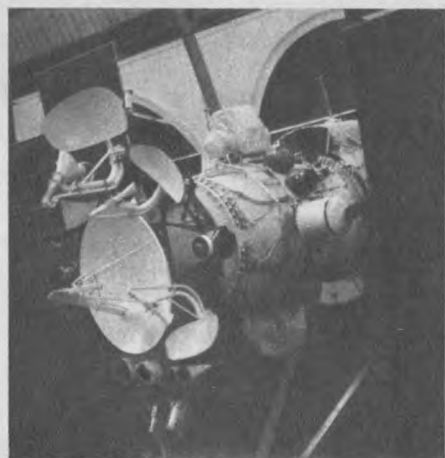
Велики возможности космической связи, и каждый год она дарит человечеству новые виды услуг. Так, совсем недавно передача информации с использованием станций с антеннами диаметром до 2 метров была перспективой. А сегодня они непосредственно подключаются к компьютерным системам предприятий

и учреждений. Через систему «Интер-спутник» каналом передачи данных соединены международный центр спутниковой связи «Дубна» (СССР) и национальный исследовательский центр в Нойгольме (ГДР), а в ближайшее время к сети будут подключены центры ЧССР, ВНР, НРБ и ПНР.

В минувшем году были проведены экспериментальные сеансы передачи данных по трассе Москва—Гавана. В диалогах через космос участвовали: из Москвы — сотрудники международного центра научной и технической информации стран — членов СЭВ, из Гаваны — специалисты Академии наук Республики Куба.

Еще один новый вид услуг — видеотелеконференция. В 1981 году состоялось 80 тысяч телеконференций. В текущем году их планируется около миллиона. Это будут телепредставления (показ новой техники, репортажи с выставок, из научных лабораторий) и телеконференции, когда по дуплексному телевизионному каналу идут диалоги с обсуждением каких-либо проблем в различных сферах деятельности человека. Крупные гостиницы и конференц-залы многих стран мира уже оборудованы комплексами радиотехнических средств для телеконференций, которые позволяют проводить научные симпозиумы и совещания без командирования специалистов.

Большую роль в развитии космической техники играет международное разделение труда. Яркий пример такого сотрудничества — работы по программе «Интеркосмос». Ученые и специалисты социалистических стран объединяют усилия для теоретических исследований и дальнейшего совершенствования техники спутниковой связи и телевизионного вещания. Важной вехой сотрудничества стало создание в подмосковном городе



Спутник связи «Горизонт» на ВДНХ СССР.
Фото Л. ТКАЧЕВА.

Дубна странами — участницами программы «Интеркосмос» опытного участка совместных работ. Так, в СССР для него разработали ретранслятор и приемопередающую станцию на диапазон 11—14 ГГц, в ГДР — отработали методику обработки экспериментальных данных, в ЧССР — создали станцию с диаметром зеркала 3 метра, а НРБ, ВНР и ПНР поставили оборудование измерительных линий.

Разумеется, всем этим не исчерпываются возможности спутниковой связи. Приведенные факты лишь свидетельствуют, что практические свершения не только соответствуют самым смелым прогнозам ученых, которые даже еще вчера казались несбыточными, но и опережают их.

1500 лучших книг и альбомов, вышедших из печати за последние два-три года. Общественно-политическая литература и альбомы по искусству и краеведению, издания произведений русских классиков и современных советских авторов, книги для детей и юношества, сувенирные и миниатюрные издания — все виды и жанры литературы, выпускаемой в республике, были представлены на выставке.

В разделе общественно-политической литературы большое место заняли произведения о В. И. Ленине и ленинизме, о семье Ульяновых, связях вождя революции с трудящимися России. Обращали на себя внимание миниатюрные томики Пермской и Донской Ленинианы. В этом же разделе — книги о деятельности КПСС на современном этапе, издания документов и материалов XXVI съезда КПСС, Пленумов ЦК КПСС, историко-партийная литература, книги, рассказывающие о социально-экономическом развитии краев, областей и авто-

номных республик, о достижениях трудящихся России в одиннадцатой пятилетке.

Тема дружбы народов нашей страны — одна из ведущих в российском книгоиздании. Книги из серий «Большая судьба малых народов», «Мы дружной ленинской сильны» рассказывают о расцвете и сближении наций и народностей, о претворении в жизнь ленинской национальной политики.

Широко была представлена в разделе комсомольско-молодежная тема: книги из серий «Так закаляется сталь», «Зажги свою звезду», «Так нам сердце велело».

Книгами военно-патриотической тематики открывался раздел художественной литературы. В РСФСР большое внимание уделяется выпуску книг, в том числе и детских, способствующих воспитанию подрастающего поколения в духе любви к Родине, беззаветной преданности идеалам, завещанным нам Лениным. Наряду с художественными в экспозицию во-

шли общественно-политические и документальные произведения о подвиге советского народа в Великой Отечественной войне, альбомы, где запечатлены памятники героям минувшей войны. В честь предстоящего 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне издательство «Современник» приступило к выпуску 12-томной антологии «Венок славы», которая впервые соберет воедино лучшие произведения о минувшей войне. К участию в этом издании приглашены и писатели социалистических стран. С первыми томами антологии, отмеченной дипломом I степени на XXIV Всероссийском конкурсе искусства книги, познакомились посетители выставки в Звездном городке.

Выставка прошла с большим успехом, о чем красноречиво говорят записи в книге отзывов. Во время работы выставки проводились экскурсии по экспозиции, был устроен «Праздник книги», в котором приняли участие жители Звездного, космонавты, гости из Москвы и Московской области.

ЗЕМНЫЕ ТРУЖЕНИКИ КОСМОСА

В. СЛАВЯНЦЕВ

Ночная тьма цепко держала город, не желая отступать перед приближающимся рассветом. Под лучами автомобильных фар поблескивали умытые недавним дождем улицы. «Жигули» мчались, с шумом рассекая лужи.

Георгий Оганесянц редко ездит один — обычно всегда находятся попутчики. И на этот раз в его машине были пассажиры. Он вел автомобиль легко и уверенно, будто и не было напряженной рабочей смены, длившейся без малого сутки.

Георгий Саркисович отвечает за разработку программы полета орбитальной станции, то есть работает на завтрашний день. Текущие события вроде бы его не касаются, и тем не менее он неизменно присутствует в ЦУПЕ на всех ответственных этапах полета.

— На текущие события, — говорит Оганесянц, — мы влияния не оказываем. Ими управляет дежурная смена во главе со сменным руководителем полета. Но ведь она реализует разработанную нами программу. Это наш экзамен. Здесь проявляются плюсы и минусы нашей работы, и мы учимся делать ее лучше.

Я знаком с Оганесянцем со студенческих лет. Не могу припомнить, чтобы он когда-нибудь выглядел подавленным,

угнетенным. Кажется, что оптимизм — его врожденное качество.

Вспоминаю целину. Мы были там, когда уже поутихла романтика первопроходцев, а студенческие строительные отряды еще не набрали силы. Сегодня можно удивляться: как, не имея соответствующих специальностей, мы, студенты, поехали строить сельскохозяйственные объекты, жилые дома, детские ясли. Но мы были полны энтузиазма и горячего желания принести пользу. И сделали свое дело, освоив новые для нас профессии. Георгий Оганесянц работал, как и все: не там, где хочется, а там, где нужнее. Какой бы тяжелой ни была работа, глаза его всегда оживленно блестели, голос звучал весело.

С тех пор прошло двадцать с лишним лет. Георгий Саркисович работает в области космонавтики. Могла бы его судьба сложиться иначе? Вполне. Он родился в Донецке в семье горного инженера. Тогда всерьез не думал о том, что будет иметь непосредственное отношение к исследованию космоса. Запуски первых искусственных спутников Земли были как бы за гранью достижимого. Они вызывали лишь восхищение, но повлиять на выбор жизненного пути пятнадцатилетнего юноши, казалось, не

могли. Георгий хотел стать инженером. Он поступил в Московский авиационный институт, где учили создавать крылатые машины, которые казались воплощением технического совершенства. К тому же авиация была овеяна романтикой многочисленных мирных и ратных подвигов.

Студенты МАИ вместе со всеми радовались первому полету человека в космос. А то, что первый космонавт имел прямое отношение к авиации, то есть был летчиком, давало им право, как они считали, ликовать больше других. Может быть, в то время у Георгия Оганесянца мелькнула мысль о возможной сопричастности к космическим полетам. Но тогда об этом мечтали многие.

Судьба улыбнулась молодому специалисту. После окончания института его направили в конструкторское бюро, которым руководил академик С. П. Королев. При поступлении на работу пришлось пройти собеседование — своего рода экзамен по обширному кругу вопросов. А экзаменаторами были будущий космонавт Виталий Севастьянов и Герой Советского Союза Константин Феоктистов, уже совершивший полет в космос. Собеседование прошло успешно.

— Будете работать в группе Макарова, — объявили Оганесянцу.

Через год Олега Макарова зачислили в отряд космонавтов, а на его место пришел Виктор Благов. Имя этого человека известно всем, кто трудится в области космонавтики. Пройдя все ступени управления полетом космических кораблей и орбитальных станций, он стал заместителем руководителя полета.

Георгий Оганесянц участвовал в управлении полетом сначала автоматических космических аппаратов, затем пилотируемых кораблей. Работал на станциях слежения, судах Академии наук СССР, был руководителем групп управления. В 1974 году его назначили сменным руководителем полета. Его первой работой на этом посту стало обеспечение полета корабля «Союз-14», доставившего на станцию «Салют-3» Павла Поповича и Юрия Артюхина.

Управление космическим полетом — сложный технологический процесс, в котором участвуют тысячи людей, большое количество технических средств. Все должно работать четко и слаженно. Достигается это путем тщательной и кропотливой подготовки. Когда знакомимся с персоналом Центра управления, то сразу замечаешь, что имеешь дело с тщательно подобранным и подготовленным коллективом. Состоит он из специалистов различного профиля. Одни занимаются программой полета и организуют управление им, другие

В Центре управления полетом.

Фото Г. ЕРМАЧЕНКОВА.



разрабатывают бортовые системы. Здесь увидишь и конструктора, и ученого, и баллистика, и врача, и связиста. Есть также специалисты по управлению работой станциями слежения и обслуживанию технических средств ЦУПа, представители научных организаций. И этот огромный коллектив возглавляет руководитель полета.

Сложную и многообразную науку управления космическим полетом Оганесянц осваивал под руководством дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта СССР Алексея Елисеева. С учителями Георгию всегда везло. Спокойный, не бросающий зря слов, Елисеев — пример для многих. Специалист высокой квалификации, обладающий исключительным чутьем, он мгновенно находил правильное решение в различных ситуациях. При этом со стороны могло казаться, что идет обыденный разговор руководителя полета с экипажем об одном из хорошо отработанных на тренировках вариантов программы. Если кто-либо допускал небрежность в работе, Елисеев не удерживал шумных разговоров. Он говорил, не повышая голоса, но унижая достоинства человека, но провинившемуся становилось мучительно стыдно за свою оплошность.

Стать его помощником и сменным руководителем полета почетно. Но как много одновременно ложится на плечи этого человека. Ему недостаточно изучить все звенья управления и овладеть их взаимодействием.

— Вы несете персональную ответственность за ход космического полета в течение своей рабочей смены, — инструктировал Елисеев Оганесянца. — И обязаны обеспечить четкое взаимодействие всех служб управления, а также Земли с экипажем.

Каждый час полета стоит пока очень дорого. Вот почему на Земле стараются повысить эффективность работы экипажа. Не случайно разработан целый комплекс мероприятий по психологической поддержке экипажа. Он призван уменьшить влияние отрицательных эмоций на работу космонавтов. Служба психологической поддержки сформировалась еще во время работы экипажей на станции «Салют-6».

Представьте такую ситуацию. Идет сеанс связи. Космонавты проводят исследование. Они прошли соответствующую подготовку. Можно ли назвать их профессионалами по всему многообразию задач программы? Разумеется, нет. Поэтому вполне естественно, что у экипажа возникают вопросы. Чтобы ответить на них, специалистам порой недостаточно одного устного доклада с орбиты. Мы всегда сразу можно сделать правильные выводы. Нужно время, иногда требуется поразмыслить над телеметрической информацией.

— Ответим на следующем витке, — говорит экипажу оператор связи.

Случается, что на второй и третий вопросы приходится отвечать той же фразой. Конечно, космонавты недовольны. И это недовольство легко может перерасти в раздражение.

Вдруг в эфире слышится голос сменного руководителя полета. В подобных ситуациях он не называет свой позывной, а сразу вступает в разговор. Будто ничего особенного и не сказал: какая-то реплика, шутка или, наоборот, что-то серьезное... Потом даже трудно вспомнить. Но, главное, работа продолжается

спокойно. Вот и получается, что сменный руководитель полета должен быть, кроме того, еще и психологом, и воспитателем. Георгий Оганесянц в полной мере овладел этим искусством.

Сеансы связи в его смену отличаются живостью, непринужденностью. Бывает, следует на борт космического корабля поток сухой информации: «Включить «Роман-1»... Выключить «Борис-3»...» Только оператор переведет дух, чтобы приняться за следующую радиogramму, как вдруг раздается голос Оганесянца. Секунд десять — пятнадцать беседы, и напряжение, так и не успев проявиться, снято.

Чувствовать ситуацию Георгию Саркисовичу помогает личное знакомство с космонавтами. Он хорошо знает каждого из них, не раз участвовал в их подготовке и тренировках, в работе экзаменационной комиссии, которая определяла готовность к полету. В коллективе его уважают. Выходя на связь с экипажем, Оганесянцу не нужно называть себя — его легко узнают по голосу. К примеру, Валерий Рюмин, дольше всех в мире проживший на космической станции, обращался к нему с орбиты дружески-уважительно: «Георгий Саркисыч». А Рюмина в излишней пристрастности, тем более разговорчивости не упрекнешь.

Искусство общения — наука сложная.

И Оганесянц учился. Учился на своем опыте и на опыте других. Ему было с кого брать пример. С того же Виктора Блага, заместителя руководителя полета. Он прекрасно чувствует аудиторию, своих собеседников, даже если они находятся вдалеке, на космической орбите.

С годами совершенствовалось мастерство. Оганесянц стал одним из ведущих сменных руководителей полета. Ему поручали самые ответственные участки полета космических экипажей: и первый на «Салюте-6» выход в открытый космос Юрия Романенко и Георгия Гречко, и заправки станции топливом от «Прогрессов», и многое другое...

Сейчас Георгий Оганесянц руководит оперативной группой управления орбитальной станцией. Многим приходится заниматься и долгосрочным планированием программы полета, и управлением работой штатных систем станции, и планированием проводимых на ее борту научных экспериментов. И наконец, реализацией намеченной программы полета.

Оставаясь на Земле, специалисты ЦУПа живут космическим полетом, разделяют с космонавтами все трудности орбитальной вахты. Георгий Оганесянц — один из них, земных тружеников космоса.

КОРОТКО О РАЗНОМ

АТМОСФЕРНЫЕ АЭРОЗОЛИ

Атмосфера в том или ином виде содержит частицы всех веществ, известных на Земле. Когда концентрация некоторых из них становится выше природной, мы говорим о загрязнении природной среды. Главными загрязнителями атмосферы и биосферы считают сернистый газ, взвешенные частицы, аэрозоли, окись углерода, углекислый газ, окислы азота, аммиак. С самолета за десятки километров видна «грязь» больших городов. Это прежде всего скопление в воздухе аэрозолей твердых частиц дыма и жидких капель влажных отходов производства.

Природа аэрозолей различна. Из морских вод в воздух поступают калий, натрий, кальций, стронций, магний, из почв — скандий, железо, марганец. Часть аэрозолей попадает из космоса. Но главный «поставщик» вредных веществ — человек и продукты его деятельности.

В промышленности и быту широко используются неядовитые и химически инертные фреоны. Всем хорошо известны флакончики с духами, баллончики с ядами против насекомых, лаками, красками. В мире производится миллиарды штук таких аэрозольных упаковок. А огнетушители, холодильники, рефрижераторы! Их основа — также фреон. Под действием ультрафиолетовых лучей фреоны разрушаются, выделяя хлор, который каталитически разлагает озон. Ученые подсчитали, что, если выброс фреонов не будет прекращен, то к 2000 году количество озона уменьшится на 10 процентов. А это приведет к повышенному ультрафиолетовому облучению, вследствие чего возрастает частота заболеваний раком кожи.

Нередко можно слышать, что климат изменился из-за запуска спутников, из-за того, что ракеты «сверлят» небо, образуя «дыры» в атмосфере. При пуске ракет-носителей в атмосфере действительно остаются продукты сгорания, часть из которых составляет окись азота. Насколько же сильно загрязняется атмосфера при запуске спутников?

Подсчитано, например, что при спуске космических кораблей или естественном торможении спутников в атмосферу выбрасывается окись азота до 10 процентов от их массы. Если учесть, что ежегодно в мире запускается больше ста космических аппаратов, и допустить, что средняя масса каждого равна двум тоннам, то, следовательно, за год в атмосферу выбрасывается около 200 тонн окиси азота. А автомобили и электростанции только в одних США выбрасывают за год 15 миллионов тонн этого газа. Не последнюю роль играют и минеральные удобрения. Из 50 миллионов тонн производимых азотных удобрений примерно третья часть уходит в реки, озера и превращается в окись азота. Испаряясь вместе с водой, она достигает стратосферы и начинает разрушать озоновый экран планеты.

Ежегодно человечество сжигает около трех миллиардов тонн угля. При этом в атмосферу и биосферу поступает 225 тысяч тонн мышьяка, 225 тысяч тонн германия, 100 тысяч тонн бериллия, 150 тысяч тонн кобальта, 200 тысяч тонн урана... Поднимающийся над городом смог прикрывает от Солнца территорию, в пятьдесят раз превышающую площадь города. Воздух в городах на 1—2 градуса днем и на 5—8 градусов ночью теплее, чем в сельской местности.

Наряду с загрязнением атмосферы человек заимствует из нее некоторые газы. США, например, потребляют в год до 25 миллиардов тонн кислорода. Это количество не компенсируется восстановительными возможностями собственной территории. Страна уже живет взаимно, за счет государств-соседей.

СССР впервые в мировой практике ввел государственный стандарт чистоты воздуха, регламентирующий взаимоотношение человека и природы. Но борьба за чистоту атмосферы не может быть ограничена рамками одного государства. Нужны глобальные меры контроля и усилия всех народов.

СОДЕРЖАНИЕ:

Кутахов П. На страже мирного неба	1
Жилин А. Когда задание изменено	4
Журавлев А. Атака с ходу	5
Береговой Г. Свидетель и творец истории советской авиации	6
Парамонов В. В небе — Нестеровы	8
Бритов М., Исаев А. Музей ратной славы	9
Буйновский Э., Ткачев Л. «Звездное» оружие	10
Пименов Н. Полнее использовать резервы	12
Чеботарев Н. Авторитет утверждал делом	14
Голубев С. За освобождение Белоруссии. (Окончание)	16
Поздняков А. НТР и битва идей	18
Дорогами мужества и славы	20
Традиции живут и умножаются	23
Платонов Н. По окруженной группировке врага	27
Марунов Ю. «Возвращение с орбиты»	28
Зимин А. Аварии не произошло, но...	29
Назаров О. В дальних полетах	30
Браташова В., Овсиенко В. Прочная связь	32
Беркутов А. Если потребует обстановка	33
Зизико А. Тогда «козел» не повторится	34
Бессчетнов Е. С набором высоты	36
Вайчик наускас Р. Спрос по строгому счету	38
Юрченко А. Чтобы не стать мишенью	40
Лебедев В. Глубокий поиск	42
Сапов Г. Спутниковая связь сегодня и завтра	44
Борисова Г. Выставка в Звездном	—
Славянцев В. Земные труженики космоса	46

На обложке:

- На 1-й стр. — Боевой разворот. Фото А. Джуса.
- На 2-й стр. — Воздушные снайперы. Фото А. Джуса.
- На 3-й стр. — Мечта аса.
- На 4-й стр. — Встретились ветераны ВВС. Фотоэтиюд А. Джуса.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:

155-13-28.

Издатель: ВВС.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.
3-я типография Воениздата.

1 августа начинается подписка на газеты и журналы на 1985 год.

Уважаемые товарищи! Вы можете подписаться
НА ГАЗЕТУ



КРАСНАЯ ЗВЕЗДА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОРГАН МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР

И ВОЕННЫЕ ЖУРНАЛЫ:

«Коммунист Вооруженных Сил»,
«Агитатор армии и флота»,
«Авиация и космонавтика»,
«Военно-исторический журнал»,
«Вестник противовоздушной обороны»,
«Военный вестник»,
«Военно-медицинский журнал»,
«Морской сборник»,
«Техника и вооружение»,
«Советский воин»,
«Знаменосец»,
«Тыл и снабжение Советских Вооруженных Сил»,

«Советское военное обозрение»
(на русском, английском, французском, испанском, португальском, дари и арабском языках),
Библиотечка «Красной звезды»,
Иллюстрированное приложение к журналу «Советский воин»,
«Культурно-просветительная работа в войсках»,
«Зарубежное военное обозрение»,
Библиотечка журнала «Советский воин».

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

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГАЗЕТЫ «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА».

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ
«АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ»!
НЕ ЗАБУДЬТЕ СВОЕВРЕМЕННО
ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА СВОЙ
ЖУРНАЛ НА 1985 ГОД.



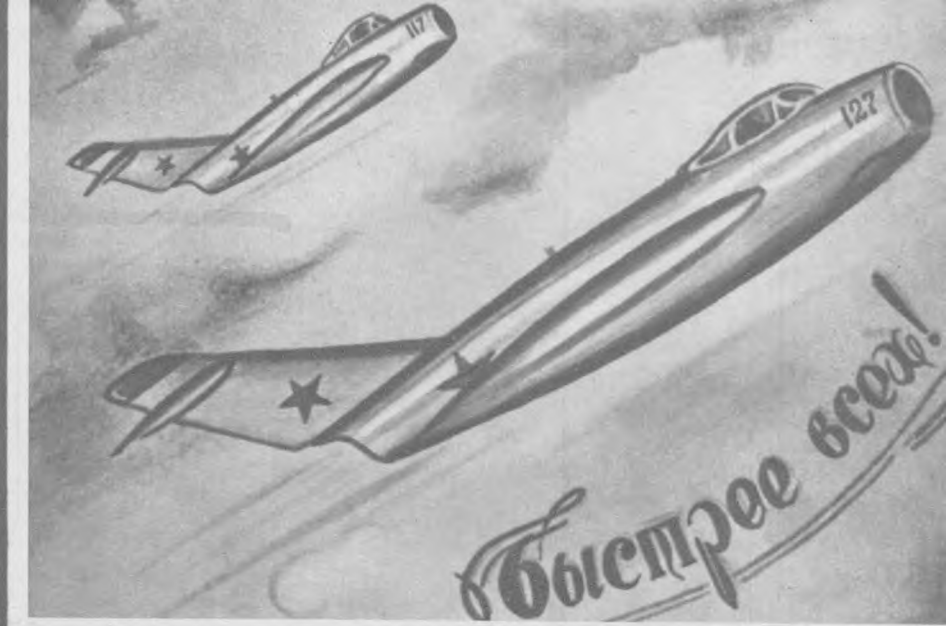
Редакционная коллегия: О. А. НАЗАРОВ (главный редактор), П. И. БЕЛОНОЖКО, Е. И. БЕССЧЕТНОВ (зам. главного редактора), С. В. ГОЛУБЕВ, В. Л. ГОРЬКОВ, Г. У. ДОЛЬНИКОВ, Г. Ф. ИЛЬИН, П. С. КИРСАНОВ, Ю. А. КИСЛЯКОВ, В. И. КУЗОВОВ, В. П. ЛЕБЕДЕВ, В. И. ОБУХОВ (ответственный секретарь), В. В. РЕШЕТНИКОВ, В. З. СКУБИЛИН, Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора), В. А. ШАТАЛОВ, Н. Г. ШИШКОВ.

Художественный редактор Т. Павлова

Сдано в набор 07.08.84 г.
Г-70912. Формат 60×90¹/₁₆.
Печ. л. 6. Усл. печ. л. 6.
Зак. 1112.

33,75 усл. кр.-отт.
3-я тип. УВН.

Подписано в печать 05.07.84 г.
Глубокая печать.
Уч.-изд. л. 9,4. Изд. № П/294.
Цена 40 коп.



МЕЧТА АСА

О заслуженном летчике-испытателе СССР Александре Васильевиче Федотове я слышал много. Знакомые авиаторы и конструкторы говорили о том, что равных ему в небе, что называется, еще поискать. Если испытывать новую машину поручили Федотову, это уже большое подспорье им, конструкторам. В любой критической ситуации он сохранял хладнокровие, при этом был отчаянно смел, решителен, расчетлив, рисковал разумно. Когда год назад мы познакомились, я узнал об увлечении Федотова живописью. Тогда-то и попросил его показать свои работы.

— Понимаете, — говорил Александр Васильевич, — живопись очень люблю. Это, конечно же, наполняет мою жизнь, дает столько радости! Времени свободного маловато, а то бы рисовал и рисовал... Но не обольщаюсь: все, что сделано, — пока прелюдия к главному. Есть у меня мечта. Думаю все же рискнуть...

И Федотов рассказал, что уже несколько лет мечтает сделать серию портретов летчиков и конструкторов — своих коллег. Пока сомневается, каким путем пойти к осуществлению замысла.

— И поэтому, — продолжал он, — мне важно, чтобы мои работы оценивали критически. Даже беспощадно...

Все подтверждалось: этот человек, действительно, судил о деле трезво, был решителен, рисковал оправданно.

Публикуемые здесь работы Александра Федотова, возможно, не самые лучшие. Все, что рисовал, летчик дарил друзьям, знакомым. Он был щедрым человеком, честным и отзывчивым другом. Как говорят близко знавшие его люди, о себе думал в последнюю очередь.

Его жизнь оборвалась трагически. Герой Советского Союза, лауреат Ленинской премии генерал-майор авиации Александр Федотов погиб, спасая самолет, который испытывал. Но остались его добрые дела...

А. СОКОЛОВ,
главный художник журнала «Журналист».



