



АВИАЦИЯ и КОСМОНАВТИКА

1980

5



БОЕВАЯ ДРУЖБА

Время никогда не изгладит из памяти поколений Великую Отечественную войну. В смертельных схватках с фашизмом советские люди отстаивали завоевания Великого Октября, свою народную власть, свое право и свое будущее. Их беспримерный героизм — результат неутомимой идеологической и организаторской деятельности Коммунистической партии. Она вооружила советский народ ясной и конкретной программой действий по разгрому врага. В годы войны коммунисты были основой фронта и тыла, сжавшихся в один могучий кулак для отпора захватчику.

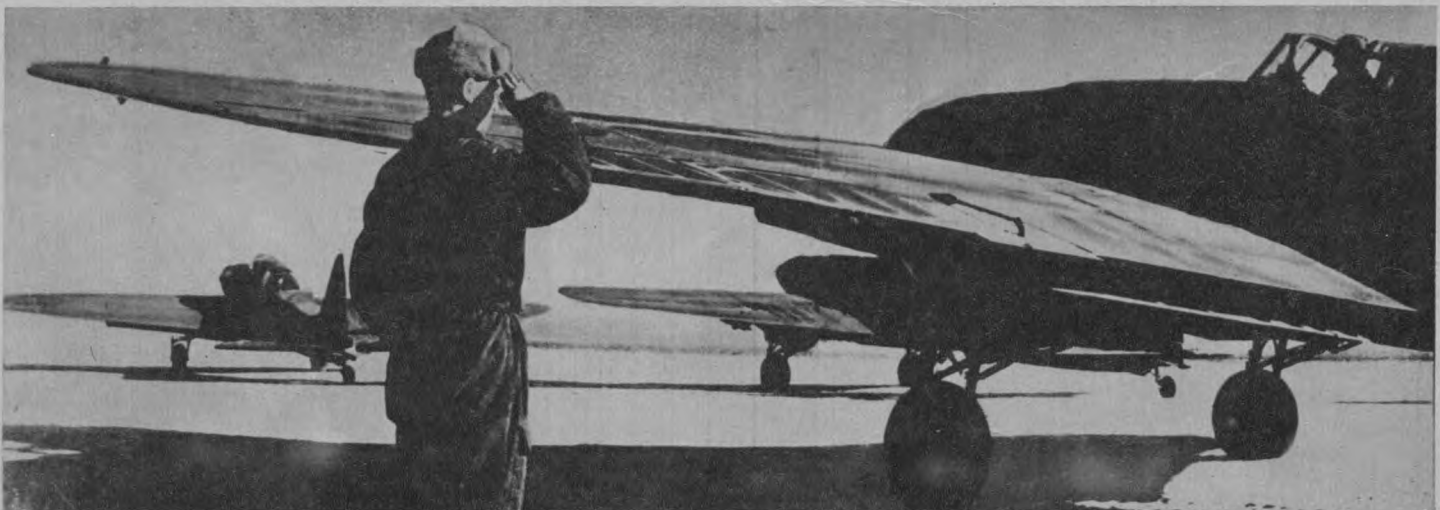
Великий Ленин говорил: «Никогда не победят того народа, в котором рабочие и крестьяне в большинстве своем узнали, почувствовали и увидели, что они отстаивают свою, Советскую власть — власть трудящихся, что отстаивают то дело, победа которого им и их детям обеспечит возможность пользоваться всеми благами культуры, всеми созданиями человеческого труда».

Сотни боевых вылетов, десятки сбитых вражеских самолетов на счету бесстрашных летчиков дважды Героев Советского Союза А. Алелюхина и В. Лавриненкова, Героя Советского Союза В. Зудилова и И. Бавыкина. Разными путями пришли они в авиацию, но их объединяло глубокое и светлое чувство социалистического патриотизма. Оно вдохновляло летчиков-фронтовиков в борьбе с ненавистным врагом, явилось источником героизма.

В годы войны военный корреспондент А. Становов часто бывал на фронтовых аэродромах, где сделал снимки, которые публикуются на этой странице.

На снимках (справа сверху): дважды Герои Советского Союза В. Лавриненков, А. Алелюхин (1945 г.); летчики-штурмовики Герой Советского Союза В. Зудиллов и И. Бавыкин (август 1942 г.); на взлет (1944 г.).

Фото А. Становова, Б. Вдовенко и из архива Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.



Великие события не меркнут, уходя в глубины истории. Их значение с течением времени раскрывается все полнее, и люди еще глубже постигают их величие. Именно таким поистине эпохальным событием является победа Советского Союза над фашистской Германией, одержанная 35 лет назад.

Поколения будут сменяться поколениями, новые подвиги в труде и борьбе будут совершаться нашим великим народом, но этот исторический день, 9 мая 1945 года, останется в его жизни радостным торжеством.

Война, навязанная Советскому Союзу германским фашизмом, была самым крупным вооруженным выступлением ударных сил мирового империализма против социализма, одним из тяжчайших испытаний, когда-либо пережитых нашей Родиной. В этой войне решались судьба первого в мире социалистического государства, будущее мировой цивилизации, прогресса и демократии.

Великая Отечественная война Советского Союза — главная и решающая часть всей второй мировой войны. Победа СССР стала торжеством всего прогрессивного человечества.

«Наша победа, — пишет Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев, — это высокий рубеж в истории человечества. Она показала величие нашей социалистической Родины, показала всемогущество коммунистических идей, дала изумительные образцы самоотверженности и героизма — это все доподлинно так».

Готовясь к нападению на СССР и завоеванию мирового господства, фашисты создали чудовищную военную машину. Для вторжения в Советский Союз гитлеровские главари вместе со своими сателлитами подготовили удар огромной силы. На советских границах было сосредоточено 190 отборных дивизий, насчитывавших 5,5 миллиона человек, 4300 танков, около 5 тысяч боевых самолетов, более 47 тысяч орудий и минометов.

Война нарушила нашу мирную жизнь неожиданно и грозно. На рассвете 22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно, без объявления войны вторглась в пределы нашей страны. Военные действия развернулись на огромном фронте от Белого до Черного моря.

Внезапность нападения, численное превосходство врага в живой силе и технике, тяжчайшие трудности первого этапа войны не сломили боевого духа советских воинов, не поколебали стойкости нашего народа. Организатором и вдохновителем всенародной борьбы с фашистскими захватчиками выступила Коммунистическая партия. Она разработала всеобъемлющую программу борьбы за полный разгром агрессора, объединила фронт и тыл в единый боевой лагерь, мобилизовала все материальные и духовные силы страны на достижение победы. Под руководством Центрального Комитета КПСС в предельно короткий срок вся жизнь страны была перестроена на военный лад. В исключительно сложной обстановке большинство промышленных предприятий перебазировалось на восток и стало давать продукцию для фронта.

Встретив упорное сопротивление, фашисты вынуждены были вводить в бой новые и новые резервы. Оборона Бре-

ста, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Киева, Новороссийска, Керчи показала небывалое величие духа советских людей, их готовность до последнего дыхания защищать каждую пядь родной земли.

Значительным событием начального периода Великой Отечественной войны стала историческая битва под Москвой. Здесь сосредоточились главные ударные силы гитлеровской Германии. Измотав вражеские полчища в тяжелых оборонительных боях, советские войска отбросили их от стен столицы. В этом немалую роль сыграла и наша авиация, впервые завоевавшая оперативное господство в воздухе.

Победа под Москвой имела огромное военно-политическое значение, так как она развенчала перед всем миром легенду о непобедимости гитлеровской армии и ее воздушного флота. Она явилась свидетельством растущего мастерства советских воинов, в том числе и авиаторов.

Тяжелые, кровопролитные сражения развернулись на берегах Волги и у предгорий Кавказа. Здесь наступление гитлеровской армии разбилось о непреодолимую стойкость защитников Сталинграда и Кавказа. Только в течение шести с половиной месяцев на отдельных этапах Сталинградской битвы с обеих сторон одновременно участвовало свыше двух миллионов человек. В ней вражеские войска потеряли до 1,5 миллиона солдат и офицеров, то есть около четверти всего состава армии, действовавшей на советско-германском фронте. От ударов нашей авиации противник понес огромные потери. Например, лишь с 19 ноября 1942 года по 2 февраля 1943 года четыре наши воздушные армии и авиация дальнего действия совершили 35 929 самолето-вылетов и уничтожили три тысячи вражеских самолетов.

Массовый героизм защитников Родины, их величайшая стойкость и мужество привели к коренному перелому в ходе Великой Отечественной войны. Стратегическая инициатива прочно и окончательно перешла к советским войскам.

На Северном Кавказе наши воины в тяжелых боях измотали фашистские группировки, рвавшиеся к Баку и Туапсе, а затем, весной 1943 года, перейдя в наступление, в ожесточенных схватках под Новороссийском и Таманью, в Сальских степях и под Ростовом нанесли врагу решительное поражение. Свыше двух месяцев длились воздушные

ПОБЕДА НЕ ПОМЕРКНЕТ В ВЕКАХ

Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами
главный маршал авиации П. КУТАХОВ, Герой Советского Союза

сражения над Кубанью, значительно подорвавшие авиационную мощь противника. Это был переломный момент в общей борьбе за стратегическое господство в воздухе и на всем советско-германском фронте.

Летом 1943 года советские войска сорвали последнюю попытку гитлеровской Германии крупным наступлением под Курском изменить ход войны в свою пользу. Расчетам врага и на сей раз не суждено было сбыться. Новое тяжелое поражение до основания потрясло его вооруженные силы. В битве над Курской дугой наша авиация, уничтожив более 3700 фашистских самолетов, полностью завоевала стратегическое господство в воздухе и удерживала его до конца войны.

В последующем крупные стратегические наступательные операции Красной Армии под Ленинградом, на Правобережной Украине, в Белоруссии, Молдавии, Прибалтике, Крыму и советском Заполярье привели к полному освобождению советской земли от фашистских захватчиков.

Крупнейшим сражением второй мировой войны стала Берлинская операция — стратегическое завершение разгрома немецко-фашистской армии. В ее ходе была наголову разбита самая крупная, почти миллионная, группировка противника. В ночь на 1 мая 1945 года советские воины водрузили над рейхстагом Знамя Победы. А еще через несколько дней разбойничий гитлеровский рейх перестал существовать. Война закончилась там, откуда пришла.

Советский народ и его воины все выдержали, через все прошли и победили, разгромили агрессора.

За нашу Советскую Родину!



АВИАЦИЯ
КОСМОНАВТИКА

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ

ИЗДАЕТСЯ
С 1918 ГОДА

МАЙ
1980

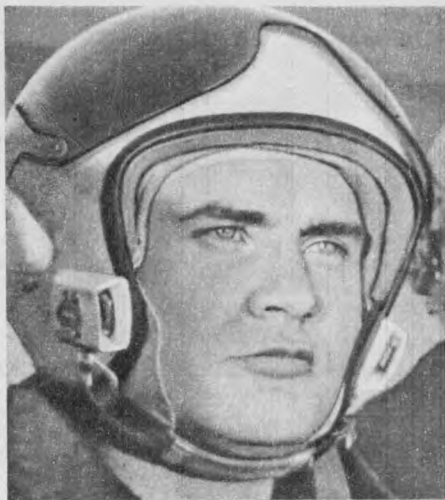
5

СЛАВНЫМ ТРАДИЦИЯМ ВЕРНЫ

* У них разный возраст, различное служебное положение. И летают они не на однотипной технике. Но их объединяет беспредельная преданность Родине, любовь к избранной профессии, постоянное стремление приумножать замечательные боевые традиции авиаторов-фронтовиков, тех, кто первым осваивал реактивную технику.

На снимках (слева направо): победители социалистического соревнования классные специалисты капитан Н. Чебаков, старшие лейтенанты С. Горшков и С. Юров, старший лейтенант технической службы Ю. Антонов.

Фото А. КУРБАТОВА.



Три месяца спустя Советская страна, верная своему союзническому долгу и взятым на себя обязательствам, объявила войну империалистической Японии. Менее чем за месяц Советская Армия совместно с вооруженными силами Монгольской Народной Республики разгромила основные силы империалистической Японии — миллионную Квантунскую армию и принесла свободу в Северо-Восточный Китай и Северную Корею.

Достойный вклад в достижение исторической победы над фашизмом вместе с другими воинами внесли наши славные авиаторы. В грозные военные годы наша авиация успешно прикрывала войска и промышленные объекты от ударов с воздуха, громила отдельные группировки сухопутных войск и авиации противника, вела разведку и обеспечивала связь с партизанами, уничтожала живую силу и боевую технику врага, подавляла объекты в глубоком тылу гитлеровской Германии.

За четыре огненных года советские воздушные бойцы совершили 3 миллиона 125 тысяч боевых вылетов. В воздушных боях и на аэродромах наши летчики уничтожили 57 тысяч фашистских самолетов.

В борьбе с врагами советские авиаторы проявили непревзойденные образцы мужества, беззаветной храбрости, высокой воинской доблести, вписав яркие страницы в героическую летопись Отчизны. Около пятисот раз таранили они в воздухе фашистские самолеты. Бессмертный подвиг капитана Н. Гастелло, направившего свой поврежденный в бою самолет на скопление живой силы и техники противника, повторили свыше трехсот летчиков и экипажей.

Родина по достоинству оценила подвиги отважных соколов — более 200 тысяч из них награждены орденами и медалями, 2420 авиаторам присвоено звание Героя Советского Союза, 65 из них удостоены этого звания дважды, а прославленные асы — ныне маршал авиации А. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза. Сотни авиационных соединений и частей были преобразованы в гвардейские, получили почетные наименования, удостоились награждения боевыми орденами.

Отмечая 35-ю годовщину Победы над фашистской Германией, мы не забываем, что она достигнута совместными усилиями многих народов. Вместе с Советскими Вооруженными Силами против общего врага сражались воины чехословацкой Народной армии, Войска Польского, Народно-освободительной армии Югославии, партизанской армии Албании, а на завершающем этапе войны — болгарские, румынские и венгерские войска. Значительную помощь советскому народу оказал братский монгольский народ. Важную роль в борьбе против фашизма сыграло движение Сопротивления, широко развернувшееся в оккупированных странах.

Известный вклад в общую победу над врагом внесли народы и армии государств антигитлеровской коалиции.

Однако решающая роль в разгроме фашистской Германии принадлежит Советскому Союзу и его Вооруженным Силам. С первого и до последнего дня войны на советско-германском фронте находились основные силы немецко-фашистских войск. Именно здесь решался исход войны. Здесь были разгромлены 607 дивизий, составлявших основу вооруженных сил фашистской Германии и ее сателлитов.

Наша победа в Великой Отечественной войне не была случайной. Многие истоки ее прежде всего заложены в самой природе социалистического общественного строя, в нерасторжимом единстве армии и народа.

Советские Вооруженные Силы смогли одержать эту великую Победу лишь благодаря беззаветному, самоотверженному труду героического рабочего класса, колхозного крестьянства и нашей народной интеллигенции. Подлинные творцы победы не только те, кто сражался на фронте, но и те, кто варил сталь, сеял хлеб, строил машины, водил поезда, ковал победу в тылу. Уже в 1943 году труженики советского тыла смогли дать фронту боевой техники значительно больше, чем давала своей армии вся промышленность фашистской Германии. А ведь в руинах и пепле лежали 1710 советских городов и более 70 тысяч сел и деревень.

Главным, основополагающим источником нашей победы явилось мудрое, испытанное руководство Коммунисти-

ческой партии. В суровые военные дни она была великим вождем, организатором и полководцем. На фронт партия направляла лучших своих сыновей, многих видных деятелей, в том числе половину членов и кандидатов в члены Центрального Комитета, многих секретарей ЦК компартий союзных республик, обкомов и горкомов, имевших большой опыт организаторской и массово-политической работы. С первых до последних дней войны был на фронте и товарищ Леонид Ильич Брежнев.

Почти половину личного состава Вооруженных Сил составляли коммунисты и комсомольцы. Коммунисты личным примером и страстным большевистским словом вдохновляли воинов на ратные подвиги. За время войны миллионы членов и кандидатов в члены партии отдали свою жизнь за Родину.

Три с половиной десятилетия советский народ живет в условиях мира. Далеко шагнула за это время Страна Советов в своем развитии. С каждым годом все значительнее ее достижения в коммунистическом строительстве. Динамично развивается социалистическое общество, уверенно осуществляется экономическая и социальная политика партии, выработанная XXV съездом КПСС.

Труженики городов и сел, отвечая на призыв партии работать по-ударному, по-ленински, добиваются высоких производственных показателей, стремятся с честью выполнить задания завершающего года десятой пятилетки.

В тесной связи с решением внутренних задач строится внешнеполитическая деятельность КПСС. Верная ленинским заветам, наша партия целеустремленно ведет борьбу за святое дело мира, решительно выступает против происков империалистической реакции. Эта благородная борьба нискала стране строящегося коммунизма высокий авторитет и доверие народов.

Однако в последнее время международная обстановка заметно осложнилась. Милитаристские и реакционные круги во главе с США активизировали свои выступления против разрядки напряженности, вмешиваются во внутренние дела других стран, нагнетают военный психоз, наращивают военные бюджеты стран НАТО, форсируют по-

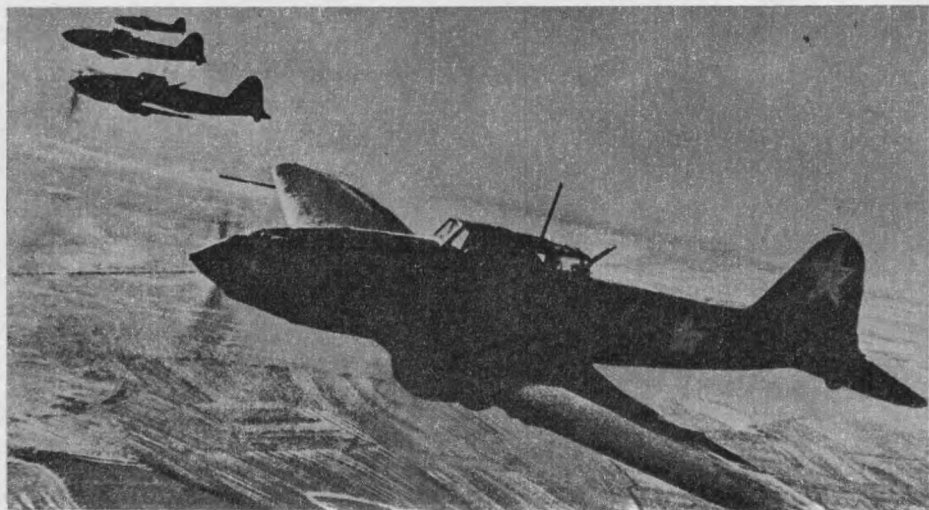
сосредоточенный удар силами авиационного полка или дивизии. В наступательных операциях 1943—1945 годов, когда значительно увеличился боевой и численный состав воздушных армий, для прорыва мощной обороны противника применялся массированный удар, в котором участвовало несколько авиационных дивизий. Штурмовая авиация в это время, как правило, не участвовала. Только в отдельных наступательных операциях привлекалось от 10 до 25 процентов штурмовиков (1-я воздушная армия в контрнаступлении под Курском и в Восточно-Прусской наступательной операции). В некоторых операциях, когда в составе воздушной армии отсутствовала бомбардировочная авиация, непосредственная авиационная подготовка проводилась штурмовой авиацией (4-я воздушная армия в Берлинской операции).

Способы и методы боевых действий авиации в годы войны постоянно совершенствовались. Так, непосредственная авиационная подготовка проводилась не только перед началом наступления, но и в ходе операции — перед вводом в сражение подвижных групп и вторых эшелонов фронтов, а также во время боев за отдельные узлы сопротивления в ходе наступления.

Второй этап авиационного наступления — авиационная поддержка. В это время штурмовики и бомбардировщики подавляли огневые средства противника, расположенные на эшелонированных в глубину оборонительных позициях, и содействовали войскам фронта в быстром прорыве оборонительных полос и развитии наступления, помогали войскам отражать контрудары, а истребители прикрывали с воздуха боевые порядки наступающих войск. Авиационная поддержка в операциях 1941 года из-за недостаточного количества самолетов, а также из-за отсутствия радиосредств для управления авиацией над полем боя осуществлялась в большинстве случаев на небольшую глубину. Непрерывно воздействовать на вражеские объекты было невозможно. Но уже в контрнаступлении под Сталинградом усилия штурмовой авиации последовательно переносились с одной оборонительной позиции на другую (8-я воздушная армия при поддержке 57-й и 51-й общевойсковых армий). И хотя неблагоприятная погода не позволяла летать большими группами, наши штурмовики действовали парами, четверками и шестерками по заранее разработанному графику. При этом удары наносились по объектам вблизи от наступающих войск. Это достигалось за счет четкой организации взаимодействия авиасоединений с поддерживающими войсками и непосредственного наведения групп штурмовиков на цели с передовых авиационных пунктов управления, расположенных совместно с общевойсковыми командными пунктами.

Результаты авиационной поддержки войска сразу использовали для продвижения вперед. Однако ограниченное количество штурмовиков и бомбардировщиков еще не позволяло командованию одновременно воздействовать на объекты врага во всей глубине его обороны. Поэтому авиационная поддержка осуществлялась последовательно, путем переноса усилий штурмовиков с одной оборонительной позиции на другую.

Вследствии в наступлении совет-



* Грозен был полет советских штурмовиков. Они всегда принимали участие в авиационном наступлении. (Фото 1943 г.)

ских войск, особенно в операциях 1944—1945 годов, наша авиация действовала по объектам противника как на поле боя, так и в оперативной глубине. Этому способствовало резкое увеличение численного и боевого состава воздушных армий. Например, к началу контрнаступления под Курском 1-я воздушная армия имела 1322, 2-я — 1153, 16-я — 1043 боеготовых самолета. В Висло-Одерской наступательной операции в составе 16-й и 2-й воздушных армий было 4770 боевых самолетов, в Восточно-Прусской операции в 1-й и 4-й воздушных армиях, усиленных авиационными резервами РВГК, насчитывалось более 3000 самолетов.

Авиационная поддержка войск в операциях второго и третьего периодов Великой Отечественной войны характеризовалась решительным массированием сил на главных направлениях. Так, в Белорусской операции 25 и 26 июня 1944 года после прорыва обороны противника на всех фронтах и введения в прорыв подвижных групп поддержка и прикрытие наступающих войск стали главной задачей авиации. С 5-й гвардейской танковой армией 3-го Белорусского фронта взаимодействовали штурмовой, бомбардировочный и два истребительных авиационных корпуса. На 1-м Белорусском фронте с конно-механизированной группой взаимодействовали штурмовой и истребительный авиакорпуса.

Авиационное сопровождение являлось завершающим этапом авиационного наступления и играло исключительно важную роль для успешного решения войсками фронта промежуточных задач и достижения конечной цели наступательной операции. Когда подвижные группы уходили вперед, отрывались от общевойсковых армий, а коммуникации войск растягивались, авиация оставалась единственным средством поддержки и прикрытия их с воздуха в оперативной глубине противника. Поэтому авиационное сопровождение войск осуществлялось специально выделенными авиасоединениями, которые действовали, как правило, по вызову авиационного представителя с передового командного пункта общевойскового командира. В ходе преследования противника авиация уничтожала его оперативные резер-

вы и вела борьбу в воздухе, прикрывала и непосредственно поддерживала наши наступающие войска, обеспечивала их разведанными.

Таким образом, советское военное искусство в годы войны обогатилось новой формой оперативного применения авиации во фронтовых наступательных операциях. Авиационное наступление обуславливалось в первую очередь количественным ростом и качественным составом наших ВВС и необходимостью непрерывного огневого воздействия на многочисленные объекты противника, мешавшие продвижению наших войск. Успех наступления обеспечивался четким планированием совместно с общевойсковыми штабами боевых действий авиации; приближением пунктов управления авиацией к командным пунктам общевойсковых командиров; организацией наведения самолетов с радиостанций переднего края; созданием специальных средств обозначения переднего края своих войск; введением сигналов целеуказания и взаимного опознавания своих войск и самолетов.

Термин «авиационное наступление» в настоящее время не употребляется, однако авиационная подготовка, авиационная поддержка и авиационное сопровождение отражают сущность задач, которые должна решать авиация на данном этапе в интересах сухопутных войск, проводящих наступательную операцию.

Современная авиация располагает самолетами различного назначения, обладающими неизмеримо большими летно-тактическими и огневыми возможностями по сравнению с их предшественниками времен Великой Отечественной войны. Изменились приемы и способы их боевого применения. Однако принципы, рожденные в жестоких сражениях с сильным и коварным противником, остаются неизменными, а опыт, добытый в боях фронтовым поколением авиаторов, является бесценной сокровищницей, из которой сегодняшние воздушные бойцы могут взять на вооружение все полезное, что отвечает духу времени, совершенствовать применительно к новой технике, с тем чтобы еще выше поднять боеготовность наших славных Военно-Воздушных Сил.



Генерал-майор авиации в отставке
Н. ЩЕПАНКОВ

Бои за Полярным криком

Славную страницу в историю Великой Отечественной войны вписали героические защитники Советской Карелии и Заполярья. Сорок шесть месяцев длилась жестокая борьба с гитлеровскими захватчиками. Советские воины не только выстояли в ней, но и победили, нанеся сокрушительное поражение ненавистному врагу. Немалый вклад в эту победу внесли и наши доблестные авиаторы.

В начале войны обстановка на Карельском фронте была крайне напряженной. Здесь фашисты сосредоточили армию «Норвегия» общей численностью 150 тысяч человек. Войска поддерживали 5-й воздушный флот Германии (400 самолетов) и военно-воздушные силы Финляндии — 500 самолетов. Вражеская авиация была оснащена бомбардировщиками Ю-87, Ю-88, Хе-111, истребителями Ме-109, Ме-110, разведывательными и транспортными самолетами. Летный состав, имея боевой опыт, специально готовился к действиям в условиях Арктики.

Заполярье и Карелию с нашей стороны обороняли 14-я и 7-я армии, Северный флот. На мурманском и кандалакшском направлениях 14-ю армию поддерживала 1-я смешанная авиадивизия в составе 137-го бомбардировочного, 145-го и 147-го истребительных авиационных полков (97 истребителей И-16, И-15, И-153 и 28 бомбардировщиков СБ). Всего на Карельском фронте советские ВВС располагали 273 самолетами.

Район боевых действий представлял собой прибрежную полосу и горную тундру. Резко пересеченная местность, множество рек, болот и озер, слабо развитая сеть дорог и суровый климат затрудняли подготовку аэродромов и материально-техническое обеспечение авиации. И тем не менее она активно поддерживала и прикрывала войска с воздуха, уничтожала самолеты противника на аэродромах и в воздушных боях, наносила удары по резервам врага, вела воздушную разведку.

Счет вражеским самолетам, уничтоженным в небе Заполярья, открыл 24 июня командир эскадрильи 72-го смешанного авиаполка ВВС Северного флота старший лейтенант Б. Сафонов. Меткой пулеметной очередью он сбил бомбардировщик Хе-111, который упал в море.

27 июня несколько групп бомбардировщиков и истребителей пытались нанести удар по аэродрому, где базировался 147-й истребительный авиаполк.

Однако с него успело подняться на перехват врага дежурное звено. В воздушном бою командир эскадрильи старший лейтенант Л. Иванов сбил Ме-110.

Одновременно с ними воздушный бой в районе Мурманска вели летчики 145-го истребительного авиаполка. Командир звена лейтенант И. Мисяков израсходовал в бою все боеприпасы. Видя, что Ме-110 заходит на бомбежку, он таранил вражеский истребитель. Но и сам погиб. За этот подвиг лейтенант Иван Мисяков посмертно награжден орденом Ленина.

Мужественно сражался с врагом командир эскадрильи этого полка капитан Л. Гальченко, которому позднее было присвоено звание Героя Советского Союза. Мастером штурмовых ударов был командир эскадрильи 65-го штурмового авиаполка капитан М. Краснолуцкий. По несколько раз в день он водил эскадрилью на боевые задания. В одном из поединков советский летчик и фашист сошлись в лобовой атаке. Краснолуцкий ударил «мессера» плоскостью. Тот упал на землю. В 1942 году М. Краснолуцкому было присвоено звание Героя Советского Союза.

К середине июня 1941 года советские войска остановили наступление фашистов. И хотя фронт вскоре стабилизировался, борьба в воздухе становилась все более ожесточенной.

Побеждая в неравных боях, нанося врагу урон, мы тоже теряли людей и технику. Однако умелая организация боевой учебы во фронтовых условиях, постоянный поиск новых тактических решений, исключение шаблонных боевых приемов — все это, как показал опыт, значительно повышало эффективность боевых вылетов и снижало потери. Показателен пример использования авиации в 7-й воздушной армии, которой командовал ныне генерал-полковник авиации в отставке И. Соколов.

Не распыляя силы, командование армии при полном взаимопонимании с командирами сухопутных соединений сосредоточивали ударную мощь имевшихся средств на главных направлениях. Оперативно используя материалы наземной и воздушной разведок, авиация наносила мощные удары по войскам противника, их коммуникациям, резервам и штабам, уничтожала самолеты на земле и в воздухе в любое время суток, в простых и сложных метеословиях. Среди всех мер, которые командование принимало, чтобы повы-

сить эффективность каждого боевого вылета, важное место занимала наземная подготовка. Было выдвинуто требование: исключить всякие условности при подготовке к боевому вылету.

На земле боевые задания тщательно разыгрывались с учетом складывавшейся к тому времени обстановки, в которой предстояло действовать. В результате летчики допускали меньше ошибок, удары стали точнее, возросло качество результатов воздушной разведки.

Подготовка аэродромов подскока в непосредственной близости от линии фронта, маскировка мест стоянок самолетов повысили эффективность перехватов самолетов противника, нанесения ударов по наземным целям. Успешно действовали с аэродромов подскока подразделения, возглавляемые офицерами Е. Семеновым и В. Беликовым.

Понеся большие потери, враг вынужден был усилить свою авиационную группировку. На севере появились знаменитые фашистские асы. Вот что рассказывает генерал-майор авиации в отставке Е. Семенов, бывший в то время командиром звена 147-го истребительного авиаполка.

Всякие попытки противника сломить сопротивление и подавить боевой дух наших летчиков терпели провал. В эскадрильях в перерывах между боями мы изучали тактику врага, разбирали воздушные бои, действия каждого летчика, выбирали наиболее выгодные маневры, приемы боевых действий против истребителей и бомбардировщиков.

4 августа 1941 года в районе нашего аэродрома показались четыре Ме-110 под прикрытием девятки Ме-109. Навстречу им взлетели тройка И-16 и четверка ЛаГГ-3. Несмотря на численное превосходство врага и его более выгодное положение, наши летчики первыми завязали бой. Он длился сорок минут. Тут было уже не до бомбежки аэродрома. Советские истребители захватили инициативу, расчленили боевой порядок врага и сбили три самолета. Командир эскадрильи капитан А. Зайцев меткой очередью поджег ведущий Ме-110, который, как выяснилось, пилотировал фашистский ас.

В апреле 1943 года в Северную Норвегию был переброшен 6-й истребительный авиаотряд, носивший громкое наименование «Гордость Германии». Он состоял из опытных летчиков. Сразу по прибытии отряд развил активную боевую деятельность. 9 апреля восемнадцать Ме-109 тремя группами пытались

нанести удар по аэродрому. Навстречу врагу вылетели североморские истребители. Фашисты рассчитывали на внезапность первой атаки. Однако она была отбита. Наши истребители противопоставили гитлеровцам искусный маневр, твердость воли и взаимную выручку. В этом бою два самолета уничтожил командир 2-го гвардейского истребительного авиаполка капитан П. Сгибнев, по одному сбили капитан З. Сорокин и младший лейтенант Н. Бокий. Впоследствии Сорокин и Бокий стали Героями Советского Союза.

В начале войны, поскольку бомбардировщиков и штурмовиков на Севере было мало, их действия организовывались эшелонированно составами по 3—12 самолетов с прикрытием истребителями. Иногда бомбардировщики группами по 3—5 самолетов летали в тыл врага и без прикрытия. Часто для действий по наземным целям привлекались истребители, особенно когда требовалось усилить поддержку войск, а также в тех случаях, когда противодействие противника в воздухе было слабым.

Опыт первых месяцев войны показал, что шаблонные боевые порядки групп, однообразные боевые приемы не приносят успеха. Так, пришлось отказаться от звеньев, состоявших из трех самолетов, и перейти к звеньям четырехсамолетного состава. Основной боевой единицей стала пара. Группы делились на ударную и прикрывающую. Плотные боевые порядки, сковывавшие маневр, затруднявшие поиск и маневрирование в воздухе, уступили место разомкнутым. Выбатывались новые тактические приемы воздушного боя с учетом тактико-технических характеристик своих и неприятельских самолетов.

С каждым годом численность самолетного парка возрастала. Росла и боевая мощь авиации, расширялся объем решаемых задач. Авиация стала применяться массированно, действовала большими группами: полками и дивизиями. Советские истребители завоевали господство в воздухе.

Так, перед Свирско-Петрозаводской операцией в июне 1944 года в составе 7-й воздушной армии, которая поддерживала наступление войск в Южной Карелии, насчитывалось 875 самолетов.

21 июня началось наступление. Утреннюю тишину разорвал мощный гул авиационных моторов. Бомбардировщики летели девятками в клину звеньев, штурмовики — колоннами четверок под прикрытием групп истребителей. В 8 часов был нанесен массированный бомбоштурмовой удар по укреплениям на северном берегу Свири. За 30 минут авиационной подготовки на противника обрушились тысячи бомб и снарядов. В 11 часов 47 минут около 360 бомбардировщиков и штурмовиков 7-й и 13-й воздушных армий нанесли повторный удар.

Огневой вал авиации и артиллерии буквально ошеломил врага. Фронт был прорван. Наступление сухопутных войск успешно развивалось. Соединения и части 7-й воздушной армии произвели около 12 тысяч самолетов-вылетов, сбросили на фашистов более 1500 т бомб.

Еще более широкий размах получили боевые действия авиации в октябре — ноябре 1944 года. Подготовка к операции требовала огромной энергии, инициативы и организаторских усилий

командования, штабов и политработников соединений и частей. Во время подготовки к Петсамо-Киркенесской операции предстояло сосредоточить главную авиационную группировку 7-й воздушной армии на Мурманском направлении. Для размещения дивизий, ранее действовавших в Южной Карелии, нужно было построить новые аэродромы. Личный состав тыла проявил исключительную изобретательность и настойчивость. Посадочные полосы строили между гор и в безлюдной тундре. В ряде мест пришлось делать насыпные аэродромы, срезать холмы, засыпать овраги и перекидывать деревянные эстакады. На топких болотах строили решетчатые деревянные ВПП. Были созданы сложные системы светомаяков и средств навигации.

Авиационная группировка на направлении главного удара Карельского фронта в несколько раз превосходила противника по количеству самолетов. Тщательно готовились к боевым действиям и летные экипажи. Проводились тренировочные занятия и полеты на бомбометание и стрельбу, самолетовождение по сложным маршрутам. Отрабатывались тактические варианты с различными вводными.

Штаб 7-й воздушной армии разработал два варианта плана участия авиации в операции: один — для благоприятных метеословесий, допускавший одно-временные действия всех родов авиации, другой — на случай плохой погоды, исключавшей полеты бомбардировщиков.

Для тесного взаимодействия авиации с сухопутными войсками штурмовые авиационные группы закреплялись за стрелковыми корпусами. На командные пункты командующего армией, командиров стрелковых корпусов и дивизий были направлены авиационные офицеры с радиостанциями для непосредственного управления авиацией во время боевых действий. Были заблаговременно предусмотрены и отработаны сигналы взаимодействия и целеуказания между авиацией и сухопутными войсками.

Во время Петсамо-Киркенесской наступательной операции напряженная борьба разгорелась в воздухе. Фашисты стремились во что бы то ни стало помешать работе советской авиации. Трудность наша заключалась в подготовке новых аэродромов для перебазирования вслед за наступающими войсками. При быстром продвижении советских войск расстояние от линии фронта до наших аэродромов увеличивалось, а у противника — уменьшалось. Тем самым возрастала возможность внезапного появления его самолетов над наступающими войсками.

Особенно упорные воздушные бои разгорелись 9 октября. В течение дня летчики 7-й воздушной армии провели 32 воздушных боя, в которых сбили 37 неприятельских самолетов.

Высокое мастерство, мужество и героизм проявляли летчики 20-го гвардейского истребительного авиаполка (ранее 147-й иап). Восьмерка отважных гвардейцев вступила в бой с 18 Me-109. Пользуясь численным превосходством, фашисты пытались связать боем наших истребителей и атаковать «илы». Однако в этом бою враг потерял пять самолетов. Отлично дрались старший лейтенант И. Разумов, младшие лейтенанты М. Делаяев, В. Савинов и другие лет-

чики. Мастерами своего дела зарекомендовали себя И. Бочков, И. Гайдаенко, Г. Дмитриук, П. Кутахов и многие другие воздушные бойцы. За время боев в Заполярье и Карелии советская авиация нанесла существенный урон фашистским войскам. Летный состав обеспечил бесперебойную работу важнейших коммуникаций — водного пути по Баренцеву и Белому морям и Кировской железной дороге, надежно прикрыл Мурманск и другие важные объекты советского Севера.

В упорной борьбе за господство в воздухе и его удержание было уничтожено более 2000 самолетов врага. Самолетный парк противника неуклонно уменьшался.

В жестоких воздушных боях росло мастерство летчиков. В воздухе рядом с молодыми всегда были командиры — учителя и наставники, которые помогали извлечь из каждого полета уроки, взяли на вооружение все положительное. «Академией воздушного боя» называли на фронте 145-й истребительный авиаполк. Вот как говорит об этом полковник в отставке В. Беликов, бывший в то время командиром звена:

— В полку молодые летчики проходили хорошую школу боевого мастерства. Командиры эскадрилий считали для себя главным не личный успех, а согласованность в действиях всего летного состава подразделения.

Командиры эскадрилий самое серьезное внимание уделяли росту мастерства летчиков, их идейной закалке. Они сами проводили разборки боев, политические информации о текущих событиях на фронте, воспитывали у подчиненных дерзость, находчивость, развивали тактическое мышление. Практиковался розыгрыш боя. Летчики, вылетающие на боевое задание, показывали своим сослуживцам тактический фон маневра, воссоздавали картину боевых действий. Командир спрашивал участвовавших летчиков, как бы они поступили в той или иной обстановке. Этот метод учебы вызывал большой интерес, активность людей. Каждому предоставлялась возможность высказать свои критические замечания, предложить свое обоснованное решение. Все это помогало летчикам увереннее действовать в бою.

Родина высоко оценила боевые заслуги воздушных защитников Заполярья и Карелии. За мужество и отвагу, высокое боевое мастерство и одержанные победы в воздухе более 30 летчиков и штурманов Карельского фронта были удостоены звания Героя Советского Союза. Высокими наградами отметила Родина и боевые заслуги североморских авиаторов.

Массовый героизм советских летчиков — это проявление их высоких морально-боевых качеств, воспитанных нашей славной Коммунистической партией.

Опыт борьбы в Заполярье служит достойным примером для подражания. Сегодняшнее поколение воздушных бойцов твердо держит в руках боевую эстафету, принятую от своих отцов — ветеранов Великой Отечественной войны.

В повседневном претворении боевого опыта и приумножении боевых традиций видят свой долг перед Родиной их сыновья — славное поколение крылатой молодежи.

Когда в Берлине шли последние бои, советские авиаторы выполнили несколько необычный вылет.

— В этот день летчикам 2-й воздушной армии, — вспоминает ее бывший командующий маршал авиации С. Красовский, — выпала честь сбросить над центром Берлина алые полотнища, символизирующие торжество советского оружия, историческую победу советских войск над фашизмом.

Возник вопрос: какое соединение выполнит эту почетную миссию? Выбор пал на 7-ю гвардейскую авиационную дивизию, которой командовал полковник Г. Лобов. В воздушных боях над Берлином летчики этого соединения действовали мужественно и умело, одержали в боях десятки побед и внесли значительный вклад в разгром основных сил гитлеровской авиации, сосредоточенных в районе немецкой столицы. Ну как было не предоставить право таким искусным воздушным бой-

1942 года прибыл к новому месту службы — в 16-й запасной авиаполк. Летал на По-2. Затем был направлен на курсы командиров звеньев. После окончания учебы сержант Новоселов получил назначение в авиаполк, которым командовал С. Шестаков.

Шла битва на Курской дуге. В один из дней Кузьма вместе с другими летчиками поднялся в воздух. Бой завязался у самой линии фронта. Первым в него вступил заместитель командира эскадрильи Симашев. Он атаковал «мессершмитт», но в этот момент на него спикировали два вражеских самолета. Заметив опасность, нависшую над командиром, Новоселов резко развернулся и отбил атаку наседавших на Симашева «мессеров». Теперь два фашиста бросились на Новоселова. На выручку пришел командир, меткой очередью сбивший один «мессершмитт».

Группа старшего лейтенанта Симашева продолжала полет. Через некоторое

— Прощайте, друзья! Иду на цель. А через несколько секунд раздался оглушительный взрыв. Фашистские эшелоны, стоявшие на станции, запылали.

Война приближалась к концу. Первые полеты над территорией противника Кузьме Васильевичу довелось совершить на «яке», построенном на средства, собранные трудящимися освобожденной Литвы. На этой машине он сбил четыре вражеских самолета.

Командование поручало Новоселову выполнение сложных и ответственных боевых заданий. И он с честью оправдывал доверие. Об этом свидетельствуют записи военных лет:

«В ночном бою 28 июля 1944 года К. Новоселов сбил над рекой Неман два Ю-87...

При возвращении с боевого задания авиазвеном обнаружили военный склад гитлеровцев... Первый удар по этому объекту нанес гвардии старший лейтенант Новоселов. Склад был уничтожен. Продолжая полет, Новоселов увидел железнодорожный состав с техникой и живой силой противника. Атаковали всем звеном. Огнем пушек взорвали паровоз. Эшелон разбит...

У линии фронта летчики звена атаковали и уничтожили колонну гитлеровской пехоты».

За годы войны Кузьма Васильевич Новоселов совершил 235 боевых вылетов. Лично сбил 19 вражеских самолетов и в групповых боях — 5. Родина высоко оценила его героизм и отвагу. Он был удостоен звания Героя Советского Союза, награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, многими медалями.

После окончания войны К. Новоселов продолжал служить в Военно-Воздушных Силах. В 1953 году по состоянию здоровья ушел в запас. В Ворошиловграде многие хорошо знают чуткого и внимательного к людям депутата райсовета Новоселова. Он частый гость и в своей родной части. Ведет Ленинские уроки с молодыми воинами.

На снимке: Герой Советского Союза К. Новоселов поздравляет молодого воина, принявшего военную присягу.



НАД ЛОГОВОМ ВРАГА

Старший лейтенант А. КОПЕЙКИН



цам от имени всех авиаторов доставить красные знамена в поверженный Берлин?

В ночь на 1 мая летчики сами готовили знамена. Штурман 115-го гвардейского истребительного полка майор С. Тихонов, расстелив на полу кумачовое полотнище, белой краской вывел на нем слово: «Победа!», а чуть ниже — «Слава советским войскам, водрузившим Знамя Победы над Берлином!». Такое же знамя было подготовлено и в 1-м гвардейском истребительном авиаполку.

В 12 часов в воздух поднялись две группы самолетов. Первую вел командир 115-го гвардейского полка подполковник А. Косс. В парадном строю летели семнадцать лучших летчиков, в том числе дважды Герой Советского Союза А. Ворожейкин, Герои Советского Союза В. Буянов, И. Лавейкин, П. Песков. Над посадочными щитками «яка», на котором летел старший лейтенант К. Новоселов, находилось знамя.

В 12 часов 25 минут наши самолеты появились над Берлином. Новоселов выпустил щитки. Высвободившееся кумачовое полотнище развернулось и плавно опустилось на рейхстаг. А через несколько минут сбросили знамя и летчики 1-го истребительного авиаполка. Советские воины встретили первомайское поздравление авиаторов с большим воодушевлением.

Великую гордость за Отчизну, за советский народ и его Вооруженные Силы испытывал Кузьма Новоселов, возвращаясь на свой аэродром. Он по праву гордился тем, что на его долю выпало счастье совершить полет со знаменем Родины над логовом врага.

22 июня 1941 года красноармеец Новоселов, получивший накануне из рук комиссара полка партбилет, вступил в свой первый бой. Вначале он воевал в наземных войсках и лишь в конце

времени враг вновь напал на наши истребители. И снова разгорелся бой. На выходе из атаки машина Симашева потеряла скорость. Летчик оказался в трудном положении. На выручку устремился Новоселов. Он зашел в хвост одному из гитлеровских самолетов и меткой очередью прошил его.

На аэродроме Симашев крепко пожал Кузьме руку и сказал:

— Спасибо вам. Спасли меня от бед...

В составе 115-го гвардейского истребительного авиаполка Новоселов сражался с врагом до конца войны. В бою его отличали отвага, мужество и высокое летное мастерство.

В составе четверки истребителей Новоселов патрулировал в районе Мценска. Летчики заметили в ослепительно голубом небе большую группу «юнкерсов». Вокруг них вились «мессершмитты» прикрытия. Наши истребители ушли в сторону солнца, набрали высоту и врзались в гущу самолетов противника. Кузьма сбил один «юнкерс». Затем ударил снизу по второму, но тот продолжал лететь. Дал еще одну очередь, однако «юнкерс» не покидал строя. Прицелиться в третий раз летчик не успел — снарядом разбило фонарь машины. Новоселов занял выгодное положение и винтом отрубил хвост вражеского бомбардировщика.

С волнением вспоминает ветеран воздушный бой над Оршей осенью 1944 года. Командование направило около 30 штурмовиков для нанесения удара по крупной железнодорожной станции. Их прикрывали истребители. В районе цели советские летчики вступили в бой с вражескими истребителями. Загорелась машина Николая Родюшкина. Он мог выброситься с парашютом, но принял иное решение. Летчики услышали его последние слова:

ГРАНИ РИСКА

Генерал-майор-инженер Г. СИВКОВ,
дважды Герой Советского Союза

Мы продолжаем публикацию воспоминаний прославленных летчиков-фронтовиков о своих наземных помощниках. Помещенная в первом номере журнала статья дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации запаса К. Евстигнеева нашла горячий отклик у авиаторов. В этом номере мы предоставляем слово дважды Герою Советского Союза генерал-майору-инженеру Г. Сивкову. Он 247 раз поднимался в огненное небо войны. Меткими артиллерийскими залпами и точными бомбовыми ударами уничтожил большое количество живой силы и техники противника.

После войны Г. Сивков с золотой медалью окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. В настоящее время он возглавляет одну из кафедр этой прославленной академии.

Кандидат технических наук, доцент генерал-майор-инженер Г. Сивков рассказывает о своем фронтовом товарище бывшем технике-оружейнике (ставшем впоследствии полковником, офицером управления одного из военных округов) С. А. Малютенко, который сейчас находится в запасе.

Ночь плотным покрывалом накрыла граншей, весь наш передний край обороны. Расплылись очертания местности, и лишь свет сигнальных ракет, которые время от времени пускали гитлеровцы, на несколько секунд выхватывал из тьмы покрытые ноздреватым снегом бугры, воронки, проволочное заграждение. После того как ракеты гасли, становилось еще темнее.

Выдав, когда догорит очередная ракета, офицер в маскировочном халате энергично махнул рукой: «Вперед!» В то же мгновение двое покинули окоп и ползком двинулись на нейтральную полосу. Прижимаясь к земле, они тащили за собой парашютные сумки, в которых находился инструмент: ключи, пассатижи, отвертки. И пока авиаспециалисты не скрылись в темноте, за ними неотрывно следили пехотинцы, готовые в любую минуту прикрыть товарищей огнем из своего оружия. Они хорошо понимали, как сейчас трудно приходится тем двоим, прибывшим для выполнения особого задания. А специалисты-оружейники техник-лейтенант Сергей Малютенко и механик сержант Сергей Годованюк ползли к находившемуся здесь «фокке-вульф». Вернее, к тому, что осталось от самолета после его падения. Днем они хорошо просмотрели местность, подходы к вражеской машине и подробно оговорили варианты действий на случай отхода.

Впрочем, о худшем думать не хотелось. Задание у специалистов было не менее сложное, чем подготовка к боевому вылету штурмовиков. Несколько часов назад Малютенко приказали явиться в штаб. Уже одно то, что его вызвал генерал, заставило лейтенанта задуматься. Может, в чем-то допустил просчет?

Но вскоре все выяснилось. Генерал предложил Сергею сесть, разрешил закутить и потом рассказал следующее. На этом участке фронта недавно появился «фоккер», судя по всему, с новым вооружением. За короткое время он доставил немало хлопот нашим летчикам. В конце концов они его сбили. Но упал фашистский самолет на нейтральной полосе, откуда не было возможности его эвакуировать. А изучить бортовое оружие «фокке-вульфа» надо во что бы то ни стало.

— Так мы сможем быстро и обоснованно выработать для истребителей рекомендации по борьбе с этими самолетами. Понимаете, речь идет о жизни наших летчиков.

— Понимаю, товарищ генерал. Готов к выполнению этого задания.

— Хочу предупредить, что степень риска будет высокой. Ведь вам предстоит работать в нескольких сотнях метров от врага. Местность полностью просматривается и простреливается, а времени для вашей подготовки, к сожалению, не так много, — генерал пытливо посмотрел на техника, словно примеривался, по плечу ли ему такое задание.

Неброской внешности был лейтенант Малютенко, роста не богатырского, да и сила не атлета. Зато на груди медаль «За отвагу». Такая награда вручалась храбрым. Сергей не прятался от опасности, не пасовал перед трудностями. Если бы генерал знал историю, случившуюся с Малютенко, иными глазами посмотрел бы на техника.

Наш гвардейский штурмовой авиационный полк тогда базировался на одном из полевых аэродромов. Мы обеспечивали продвижение наступавших наземных войск: подавляли огневые точки противника, уничтожали его технику и живую силу. Работать приходилось днем и ночью, почти без отдыха. А если учесть морозы этак градусов под тридцать, ветер, проникавший сквозь ватное и меховое обмундирование, можно представить себе условия эксплуатации техники и работы специалистов. Дотронешься обнаженной рукой до металла, и прилипает к нему кожа.

И вот во время предварительной подготовки молодой механик-оружейник допустил роковую ошибку: устанавливая пулемет на турельную установку, он не заблокировал механизм производства стрельбы. Произвел спуск, и в морозном воздухе отрывисто прогрохотала очередь. К счастью, никто из авиаторов не пострадал. Но шальная пуля угодила в одну из аккуратно уложенных у самолетов авиабомб. Пробив оболочку, она воспламенила начинку — тол. Из пробойны брызнуло пламя...

И неискушенный поймет, что могло за этим последовать. Нагретшись до определенной температуры, корпус взорвется, сдетонируют остальные боеприпасы, и это будет равносильно мощному вражескому налету на аэродром.

Уж на что были закаленные в боях и трудностях механики, но и то некоторые из них дрогнули. Знали, что вода или снег бессильны в данном случае предотвратить взрыв. И бросились кто куда.



На снимке: полковник запаса С. Малютенко. (Фото 1976 г.)

Фото И. ФЕДОТОВА.

Малютенко не поддался панике. Мгновенно оценив обстановку, бросился к горевшей бомбе. На бегу сорвав с руки меховую варежку, что есть силы зажал пробину.

Вот какому человеку поручалось выполнить задание командования: снять с вражеского самолета пушку. Взяв себе в помощники сержанта Годованюка, одного из самых опытных в полку, Малютенко этой же ночью отправился на задание.

Самолет специалисты обнаружили быстро. И не теряя драгоценного времени, принялись за работу. С чего начать? Это можно было бы определить, включив хотя бы ненадолго электрический фонарик. Нельзя! Равносильно самоубийству. Значит, выход один — на ощупь.

Малютенко вслепую ориентировался в сплетении жгутов и трубопроводов, в расположении агрегатов. А затем с филигранной точностью принял за демонтаж. На аэродроме он никогда не сторонился черновой работы. Когда требовала обстановка, не только руководил механиками и мотористами, но и сам нередко чистил пушки, снаряжал взрывателями бомбы и реактивные снаряды, устранял неполадки на возвратившихся с заданий самолетах. И приобретенные навыки как нельзя лучшегодились ему сейчас.

Чужая техника, знакомые конструктивные формы оказались доступными для него. Ни одной ошибки не допустил техник-лейтенант Малютенко, снимая с вражеского истребителя короткоствольную пушку новой конструкции. И наступивший рассвет не застал авиаторов на нейтральной полосе. С наполненными деталями и инструментом парашютными сумками они покинули опасную зону.

Так воевал техник-лейтенант Сергей Малютенко, приближая великую Победу над ненавистным и жестоким врагом. И мы, летчики, искренне гордились такими верными и умелыми своими помощниками.

ВАРШАВСКИЙ ДОГОВОР — СОЮЗ ВО ИМЯ МИРА И СОЦИАЛИЗМА

В марте 1948 года правительства Англии, Франции, Бельгии, Голландии и Люксембурга оформили так называемый Западный союз — первую военно-политическую группировку в послевоенный период. Через год, в апреле 1949 года, в Вашингтоне уже двенадцать капиталистических стран подписали Североатлантический пакт и создали агрессивный военный блок НАТО, который стал представлять прямую опасность для мира в Европе.

«Объединение на антикоммунистической, антисоветской основе империалистических и других реакционных сил, — говорится в книге*, — потребовало дальнейшей консолидации братских партий и государств, координации их внешней политики, согласованных действий по повышению уровня обороноспособности своих стран, технической оснащенности и боеготовности вооруженных сил».

СССР и другие социалистические страны Европы создали в мае 1955 года военно-политическую организацию, призванную надежно обеспечить их коллективную защиту, обуздать агрессивные устремления империалистов. Организация Варшавского Договора — военно-политический союз нового типа, союз стран победившего пролетариата, союз во имя мира и социализма. Это ответная мера социалистических государств на вызов капиталистических стран Запада.

В книге на богатом историческом материале раскрываются закономерность, объективный характер военно-политического союза социалистических стран. Народом, вставшим на социалистический путь развития, указывал В. И. Ленин, «обязательно нужен тесный военный и хозяйственный союз, ибо капиталисты... задавят и задушат нас поодиночке».

Авторы детально рассматривают процессы зарождения и развития боевого содружества братских народов и армий, этапы создания и совершенствования Варшавского Договора, характер и содержание внешнеполитического и военного сотрудничества входящих в него государств, показывают принципы и черты военного строительства в странах социалистического содружества.

Боевой союз народов и армий стран Варшавского Договора зародился в годы Великой Отечественной войны в совместной борьбе против германского фашизма. На территории СССР возникли воинские формирования Польши, Чехословакии, Румынии, ставшие впоследствии основой новых армий этих государств. Советское

командование оказало содействие и в создании армий других социалистических стран. «За время войны, — отмечается в книге, — Советским Союзом были вооружены и подготовлены 19 пехотных, 5 артиллерийских и 5 авиационных дивизий, 6 пехотных и воздушно-десантных, 8 танковых и мотострелковых, 12 артиллерийских и минометных и 5 инженерно-саперных бригад, а также значительное число отдельных частей и подразделений дружелюбных армий».

Главные цели Варшавского Договора предельно четко сформулированы в его преамбуле. В ней говорится, что договаривающиеся стороны решили заключить настоящий Договор для обеспечения своей безопасности и в интересах поддержания мира в Европе. Статья 4-я Договора предусматривает, что при вооруженном нападении на одно или несколько государств — участников Договора со стороны одного или группы государств стране, подвергшейся нападению, будет оказана немедленная помощь, индивидуально или по соглашению с другими участниками Договора, всеми средствами, включая применение вооруженной силы.

В книге подробно анализируется внешнеполитическое сотрудничество участников Варшавского Договора, в котором ведущее место занимают борьба за прекращение гонки вооружений, запрещение ракетно-ядерного оружия и устранение опасности новой мировой войны.

Авторы показывают главные принципы военного сотрудничества стран Варшавского Договора: пролетарский интернационализм; полное равноправие всех участников Договора; единство в решении коренных вопросов обороны стран Варшавского Договора, коллективная ответственность за ее состояние, за защиту социалистических завоеваний. Важнейшим принципом сотрудничества в рамках Договора является постоянное руководство коммунистических и рабочих партий делом обороны союзных стран, строительством и развитием их армий, укреплением Объединенных вооруженных сил.

Значительное место в книге отводится раскрытию общих принципов и черт военного строительства в странах социалистического содружества и рассказу об их армиях. Специальная глава посвящена экономическим вопросам коллективной обороны социалистических стран. Здесь раскрывается тезис В. И. Ленина о том, что «в современной войне, как все знают, экономическая организация имеет решающее значение». На основе исследования состояния и возможностей экономики союзных стран делается вывод, что дальнейший рост и совершенствование экономической базы обороны стран Варшавского Договора зависят от двух взаимозависимых тенденций: тенденции к росту и совершенствованию национальной экономики и тенденции к развитию международных экономических связей, интеграционных процессов внутри оборонительного союза.

И из материалов книги хорошо видно, что вся 25-летняя история Организации Варшавского Договора является историей активной и настойчивой борьбы за сохранение мира между народами, за добрососедские отношения, за светлое будущее человечества. Благодаря напряженной деятельности государств — участников Варшавского Договора удалось не только отодвинуть угрозу новой мировой войны, но и решить многие острые проблемы международной жизни.

Вместе с тем отмечается, что, несмотря на очевидность позитивного характера миролюбивой внешней политики социалистических стран, объединенных в рамках Варшавского Договора, империалисты ведут разнузданную антисоветскую, антисоциалистическую пропаганду, стараясь представить эту политику в искаженном свете. Известно, что империализм был и остается самой реакционной и агрессивной силой. Его природа не изменилась. Наиболее воинствующие империалистические круги предпринимают яростные попытки любыми средствами осложнить решение назревших проблем, обострить обстановку в мире. Такие акции милитаристов, как форсирование новых долгосрочных программ вооружения, образование так называемых «сил быстрого реагирования», замораживание на неопределенный срок ратификации Договора ОСВ-2, решение о размещении на территории европейских стран новых ракетно-ядерных средств средней дальности, использование договорной помощи СССР соседнему Афганистану для развертывания истеричной антисоветской кампании и другие, неопровержимо свидетельствуют о реакционном, агрессивном курсе США и их натовских сообщников.

Пока сохраняется блок НАТО, подчеркивалось на XXV съезде КПСС, пока милитаристские круги ведут гонку вооружений, наша страна вместе с другими участниками Варшавского Договора будет укреплять этот военно-политический союз. Отвечая на вопросы корреспондента газеты «Правда», Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР товарищ Л. И. Брежнев отмечал, что «мы решительные сторонники того, чтобы закрепить и приумножить все позитивное, что годами создавалось на Европейском континенте коллективными усилиями государств, больших и малых. Мы и впредь будем проводить политику мира и дружбы между народами. В противоположность нынешней экстремистской позиции Вашингтона наша позиция состоит в том, чтобы продолжить переговоры, начатые в последние годы по многим направлениям с целью прекращения гонки вооружений. Это, конечно, касается и проблем ослабления военного противостояния в Европе».

Книга завершается приложением, в котором дается хроника важнейших событий из жизни Организации Варшавского Договора. Этот труд, созданный коллективом авторов Штаба Объединенных вооруженных сил и Института военной истории Министерства обороны СССР, несомненно, вызовет большой интерес у воинов наших Вооруженных Сил.

* Варшавский Договор — союз во имя мира и социализма. М., Воениздат, 1980. 290 с., ц. 1 р. 80 к.

СВИДЕТЕЛИ АВИАЦИОННОЙ СЛАВЫ

Полковник запаса А. МЕЛОВАТСКИЙ

В ангарах и на открытых стоянках разместилась обширная экспозиция музея Военно-Воздушных Сил. Здесь собраны образцы авиационной техники. Многочисленные документы рассказывают о достижениях отечественной авиационной науки и героическом прошлом советских Военно-Воздушных Сил.

Совсем недавно исполнилось 20 лет со дня открытия музея. Экспозиции его продолжают пополняться новыми экспонатами. Большую заботу об этом проявили маршал авиации С. Красовский, генерал-лейтенант авиации в отставке С. Федоров и другие.



* Посадка Ту-144 на грунтовую полосу.

Фото Е. ГЛУХОВА.

Музей ВВС располагает большим количеством образцов авиационной техники — более 100 самолетов, вертолетов, планеров; 120 различных авиационных двигателей, в том числе первые отечественные авиационные моторы А. Уфимцева, А. Нестерова, Ф. Калепа, а также авиационного вооружения, радио- и специального оборудования.

Самое почетное место в музее отведено самолетам Великой Отечественной войны — истребителям, штурмовикам, бомбардировщикам, на которых советские летчики сокрушили гитлеровский воздушный флот, уничтожили в воздухе и на земле тысячи фашистских самолетов, множество другой военной техники и живой силы врага, надежно прикрывали с воздуха наши наземные войска, города и промышленные районы.

Каждый посетитель может подняться по трапу и осмотреть кабину истребителя Ла-7. На нем трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб воевал на завершающем этапе войны. Видя перед собой потускневшее бронестекло, прицел, ручку управления, невольно представляешь, как, слившись воедино с боевой краснозвездной машиной, 35 лет назад Иван Кожедуб побеждал гитлеровских асов.

Никто не пройдет мимо штурмовика. На этих самолетах летчики под смертельным огнем наносили удары по позициям и колоннам врага.

Гости музея подолгу стоят у По-2, внимательно глядя в фотографии девушек, которые на этих тихоходных машинах летали на бомбежку вражеских позиций. В музее есть фронтовые бомбардировщики Пе-2 и Ту-2, истребитель Як-9.

Макет АНТ-25, сделанный в натуральную величину, — своеобразный свидетель довоенных рекордов, достигнутых нашими летчиками. Экипаж В. Чкалова на таком одномоторном самолете впер-

вые в истории летел 64 часа над Северным Ледовитым океаном в условиях обледенения и болтанки. 20 июня 1937 года на аэродроме Ванкувер американцы восторженно встречали наших отважных авиаторов.

Внушительно выглядит экспозиция современной авиационной техники, где представлены летательные аппараты, отражающие основные этапы послевоенного развития советской авиации. Здесь представлены самолеты, на которых летали космонавты Ю. Гагарин, Г. Титов, В. Терешкова, Г. Береговой, известные летчики-испытатели Г. Мосолов, Амет-Хан Султан, В. Ильюшин и другие.

Работники музея проделали большую работу, собрав материал об авиаторах — Героях Советского Союза, многих авиационных полках и соединениях, принимавших участие в боевых действиях в годы войны.

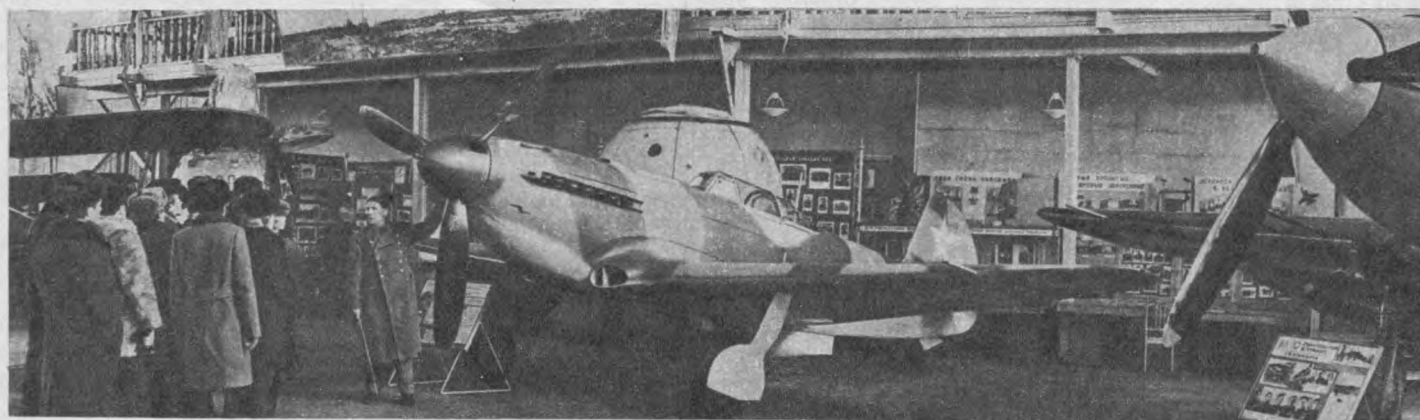
В течение года музей ВВС посещают более 100 тысяч человек. Ежедневно посетителей встречают и вводят в увлекательный мир авиации экскурсоводы ветераны авиации В. Тихоненко, И. Лобарев, Ю. Антипов, И. Нечаев, И. Гончаров, В. Крючков, И. Орлов, В. Сахно. Они шаг за шагом раскрывают перед слушателями страницы истории русской и советской авиации, рассказывают о подвигах героев пятого океана.

На снимках:

* Правительственные награды и личные вещи героя гражданской войны красногвардейца Петра Петровича: ордена Красного Знамени, золотые часы с надписью «От РВС СССР стойкому защитнику пролетарской революции», летный шлем.

* Экскурсия у Як-9, восстановленного с помощью ОКБ Генерального конструктора А. С. Яковлева в конце 1979 года.

Фото В. КУНЬЕВА.



ФЛАГМАН

Полковник С. АРУТЮНОВ, заслуженный военный штурман СССР

Плотная облачность нескончаемым белым покрывалом укутала землю. Тут и там вспучивались причудливые шапки мощной кучевой облачности, серебром отливавшие в лучах щедрого солнца. Здесь, на высоте, от него, казалось, некуда деться. Яркими бликами оно играет на фонаре кабины, на стеклах приборов, иногда слепит глаза. Приходится прятаться под щиток плотного светофильтра. А там, внизу...

Командир флагманского корабля полковник Г. Трезнюк вспомнил доклад синоптика перед вылетом: к концу полета ожидается низкая облачность, возможны снежные заряды при видимости до 2—3 километров.

Это означало, что посадка предстояла в сложных условиях. За себя командир полка не беспокоился. За его плечами большой летный опыт, и посадить машину в условиях метеоминимума ему не представляет особой трудности. Правда, командиры остальных экипажей — тоже первоклассные летчики. Но есть среди них и молодые. И кто знает, какой сюрприз преподнесет погода, кого попытается она испытать на прочность?

Полк возвращался на свой аэродром. Учебно-боевая задача решена. Позади несколько часовых поясов, а на полигоне — искореженные прямыми попаданиями мишени.

— Всем экипажам! Доложить остаток топлива, — распорядился по радио флагман.

Выслушав доклады, запросил погоду у руководителя полетов. Прогноз погоды подтвердился: минимум. Ну что ж, экзамен продолжается.

Через несколько минут штурман сообщил, что пора начинать снижение. Стремительно несутся навстречу облака. Еще мгновение — и ракетносец вонзился в эту белую массу. В кабине сразу стало сумрачно. Зато ярче засветились шкалы и стрелки приборов. Плавный доворот, и машина на посадочной прямой.

Прозвонел звонок ближнего радиомаркера. Впереди смутно просматривалась лента бетонки. Как всегда, полковник Трезнюк мастерски посадил бомбардировщик в полосу точного приземления. Только он зарулил и выключил двигатели, к самолету подъехал газик.

— На КДП... — коротко приказал полковник водителю машины.

Когда командир полка поднялся на вышку, первая группа уже заканчивала посадку. Руководитель полетов доложил обстановку: с северо-востока надвигался снежный заряд.

— Ваше решение? — обратился полковник Трезнюк к руководителю.

— В первую очередь сажать молодежь. Опытных летчиков — последними.

— Добро! Действуйте.

Руководитель полетов прозвонил по радио экипажи, определил каждому очередность захода на посадку.

Геннадий Петрович внимательно вслушивался в радиопереговоры. Голоса

командиров кораблей спокойны и уверенны, будто полет проходил в простых метеоусловиях. Приятно было сознать, что люди отчетливо понимают всю меру ответственности за исход полета, что результат учебно-воспитательной работы, которую каждый день проводят командно-инструкторский состав и политрабтники, виден вот именно в таких, прямо скажем, жестких условиях.

Экипажи провели в воздухе несколько часов. В районе полигона по условиям учения пришлось преодолевать сильную ПВО, маневрировать по высоте, курсу и скорости, наносить бомбовые удары в жестком лимите времени. Это была строгая проверка огневой и тактической выучки летного состава полка, эффективности учебы авиаторов, методической зрелости командиров всех степеней.

В эфире голос капитана А. Никитина. Услышав его позывной, командир взял бинокль. Вот из облаков вынырнул самолет. Летчик точно выдержал глиссаду и плавно приземлил машину. Геннадий Петрович удовлетворенно улыбнулся. Вспомнил, как совсем недавно некоторые посадки этого летчика вызвали серьезную озабоченность.

...В тот день Трезнюк руководил полетами. Закончив пилотирование в зоне, капитан Никитин запросил посадку. Все шло нормально. Однако между дальним и ближним приводами самолет стал заметно рыскать по курсу. Командир понял: летчик нервничает.

— 207-й, спокойно. Проверьте скорость, установите угол, — тут же последовал совет.

Посадку Никитин выполнил тогда не лучшим образом — с перелетом.

«Интересно, знает ли об этом комэск? — подумал командир. — А если ошибка произошла впервые? Надо разобраться и выяснить, в чем дело».

Он сделал пометку в своей тетради.

О его рабочей тетради знает весь полк. В свое время командир требовал, чтобы инструкторы записывали все свои замечания. Ведь в текучке дел можно кое-что забыть, порой и весьма существенное. Сначала некоторые командиры были недовольны: дескать, лишняя писанина отнимает время, да и нужно ли все это? Но вскоре жизнь сама показала, что записи замечаний, намеченных мероприятий, сроков исполнения и контроля, если их просматривать каждый день, дают ощутимую пользу.

О том, что у капитана А. Никитина появились затруднения на посадке, командир эскадрильи капитан В. Румянцев знал, но пока ничего не успел предпринять. Геннадий Петрович заинтересовался, как обучали летчика. Сам-то комэск летал отлично. Оказалось, здесь явный методический просчет — неверный показ. У Никитина сохранились стойкие навыки управления самолетом, на котором он летал прежде, и этот стереотип он перенес на новую для него машину. Нужно было показать

летчику в полете, как правильно действовать органами управления при заходе и на посадке, и ликвидировать методический просчет инструктора.

Командир полка поручил обучение Никитина своему заместителю. Сообща и решили эту задачу. И вот четкая посадка Никитина в сложных метеоусловиях.

На глиссаде самолеты замыкающей группы. Видимость ухудшилась. Мелкий снег косыми полосами сечет стекло КДП. Внимательно смотрит в сторону дальней приводной радиостанции командир полка. Внешне он спокоен. Только глаза выдают внутреннее напряжение. Глаза. Они бывают и по-отечески добрыми, и неумолимо жесткими, особенно тогда, когда дело касается нарушений дисциплины, отступлений от законов летной службы. Но сейчас в них светится уверенность. Ее ощущают и те, кто находится на КДП, и те, кто сейчас в воздухе. Это как обратная связь.

Геннадий Петрович хорошо знает каждого летчика. Не только по фамилии, имени и отчеству. По складу характера, кто чем увлекается, как относится к служебному долгу. Поэтому и спрашивает, казалось бы, за одинаковые проступки по-разному. Командир глубоко убежден: наказывать человека — не главное (хотя это тоже мера воспитания), а задеть за живое, разбудить в нем самолюбие, чувство высокой ответственности перед собой и однопольчанами за свои проступки. Тогда и высокие понятия о чести и достоинстве советского офицера-авиатора, о гордости за свою Отчизну, долге перед ней и партией он воспримет всем сердцем.

Вот что рассказал недавно командир корабля капитан А. Роганов, отличник боевой учебы, передовик социалистического соревнования. Его экипаж успешно решает различные учебно-боевые задания в сложных условиях днем и ночью. Но то, что произошло на одном из ЛТУ, он запомнил навсегда.

...Считанные минуты оставались до выхода на боевой курс. Командир экипажа еще раз проверил режим полета, передал управление штурману. Однако из этого ничего не получилось. Времени в обрез, да и в таких учениях участвовал впервые. Начал нервничать. Группу тогда возглавлял командир полка. Несколько попыток Роганова передать управление штурману не увенчались успехом. Даже испарина на лбу выступила. Робко доложил ведущему, что управление неисправно. Приготовился услышать приказание следовать на точку. От такой мысли стало не по себе. Томительные секунды, и вдруг спокойный голос командира:

— 201-й, проверьте переключатель «индикатор — режим».

— Включен.

— Поставьте в положение «Выключено».

— Поставил. Все работает нормально, — сдерживая радость, как можно спокойнее доложил летчик.



*** ТОРЖЕСТВЕННЫМ МАРШЕМ.** Истребительной авиационной Краснознаменной дивизии имени 60-летия Великого Октября за высокие показатели в социалистическом соревновании вручено Знамя военного совета ВВС. Личный состав этого соединения достойно продолжает и приумножает традиции старших поколений авиаторов, служивших под боевыми знаменами ее частей. Дивизия завоевала право называться передовым авиационным соединением Военно-Воздушных Сил.

Фото А. КУРБАТОВА.

Отбормились хорошо. Но когда возвращались на «точку», на душе Роганова было скверно. Думал, придется выслушивать упреки на разборе за свою оплошность. Хотя и заслуженные, а все равно неприятно.

На разборе полетов Трезнюк охарактеризовал действия каждого экипажа коротко, но точно. Говорил самую суть. Дошла очередь и до Роганова.

— Результаты бомбометания у вашего экипажа, товарищ капитан, отличные. А вот технику надо знать.

После разбора командир подозвал Роганова к себе:

— У вас жена приезжает ночью. Возьмете мою машину. Водитель предупреден...

Зарулил на стоянку последний самолет. В небо взлетели красные ракеты. И сразу стало как-то непривычно тихо. Руководитель полетов отдал последние распоряжения и закрыл журнал.

— Инженерно-техническому составу подготовить технику — и на отдых. Летному — в класс на предварительный разбор, — распорядился командир полка.

Сделав замечания по действиям экипажей во время полета, он объявил:

— Летному составу отдохнуть. Для желающих заказана баня.

Последняя фраза вызвала одобрительный шум. Что может быть лучше после трудных полетов, чем добрый пар с березовым духом? Усталость снимается, как по волшебству.

Баню открыли сравнительно недавно. Раньше летный состав выходные дни тратил на поездки в городские бани. А на территории гарнизона стояло незавершенное строение. Тогда и принял командир решение о строительстве своей бани, да такой, чтобы после нее у каждого настроение поднималось. В соответствующих организациях получил разрешение достроить здание. Среди офицеров, прапорщиков и солдат нашлись архитекторы, проектировщики.

План стройки был составлен по всем правилам. Утверждена смета. И началась работа. Своими силами, в свободное от службы время. Энтузиастов было много, даже члены семей участвовали. И вот теперь своя баня.

После разбора командир зашел в кабинет. Пригласил заместителя по политической части, начальника штаба, секретаря парткома. Обсудили кандидатуры лучших летчиков, штурманов и техников для фотогазеты по итогам ЛТУ, уточнили пункты, по которым нужно подвести итоги социалистического соревнования, определить лучшие подразделения.

Оставшись один, Геннадий Петрович раскрыл рабочую тетрадь. Отметил выполненное, составил план на завтра — что сделать с утра, где быть, на что обратить внимание в первую очередь. Запись «Предложить методическому совету заслушать командира второй эскадрильи о состоянии дисциплины в подразделении, о профилактике предпосылок к летным происшествиям» заставила задуматься. Эта практика в части прижилась. Отступлений от законов летной работы становится все меньше и меньше. Нужно ли проводить подобные мероприятия?

Память вернула командира к тому времени, когда он принял полк. К примеру, в первой эскадрилье летный состав был сильный. Все командиры кораблей первоклассные летчики, а вот боевая учеба шла туго. В подразделениях случались нарушения дисциплины, были и предпосылки. Проблема сколачивания боевых коллективов встала довольно остро. Командиры эскадрилий порой необоснованно меняли составы экипажей, а слетанность от этого страдала, задерживался рост мастерства экипажей. Вот тогда-то и родилась идея заслушивать командиров эскадрилий на методическом совете, где можно было помочь им в становлении. В

сочетании с другими формами воспитательной работы это мероприятие дало хорошие плоды. Своевременно вскрывались причины начинавших проявляться недостатков, намечались пути профилактики.

«Все правильно», — подумал Трезнюк и даже удивился, почему вдруг возникло сомнение.

Конечно же, приходилось действовать и силой приказа. Например, он категорически запретил менять состав экипажей без достаточных на то оснований. По каждому перемещению принимал решение, только выслушав все аргументы командиров, политработников и своих заместителей. Более того, каждого из своих заместителей закрепил за одним из подразделений. И в этом был смысл. Опытные летчики и хорошие методисты, они оказывали необходимую помощь командирам эскадрилий в организации боевой учебы, планировании и контроле.

Полковник Трезнюк глубоко вникает в дела и нужды подчиненных, умело формирует их коммунистическое мировоззрение. Руководя группой марксистско-ленинской подготовки командиров кораблей, занятия проводит интересно, тесно увязывает плановый материал с жизнью части, гарнизона, с успехами и неудачами своих слушателей.

Геннадий Петрович закрыл тетрадь. На сегодня все.

На улице сильный ветер разгонял облака. Кое-где появились разрывы. Выпавший днем снег начал было таять, но чувствовалось, что ночью ударит мороз.

Теплом и уютом светились окна жилых домов. За каждым из них своя жизнь и счастье, свои заботы, радости и огорчения. За все это, за службу своим подчиненным, за их готовность защитить мирное небо Родины командир полка несет полную ответственность. И если придется, первым пойдет с ними в бой, потому что он — флагман.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Маршал авиации И. ПСТЫГО, Герой Советского Союза,
заслуженный военный летчик СССР

Гордость нашей авиации — полки и эскадрильи, которые длительное время решают сложные учебно-боевые задачи безаварийно. Столь высокие результаты предопределяет заботливое воспитание у личного состава, и в первую очередь у летчиков, уважения к законам летной службы, безукоризненной исполнительности, чувства персональной ответственности за образцовое выполнение воинского долга.

Именно так поставлено дело в Краснознаменном бомбардировочном авиационном полку, где командиром полковник Г. Трезнюк. Личный состав этого полка выступил инициатором соревнования в ВВС под девизом «Свято выполнять ленинские заветы, совершенствовать боевую и политическую подготовку, повышать бдительность, быть всегда готовыми к защите Родины, великих завоеваний социализма». Здесь 15 лет нет летных происшествий.

В части поддерживаются твердый воинский порядок, четкая организованность и дисциплина, создана атмосфера такой требовательности и взыскательности, при которых даже малейшее отступление от требований курсов и наставлений получает суровое осуждение.

На достижение успехов влияет систематическая, целеустремленная работа командования, партийных и комсомольских активистов о профессиональном мастерстве всех без исключения воинов, участвующих в полетах и в их обеспечении. Занятия, тренировки, работы на авиационной технике, сами полеты здесь планируются и проводятся так, что воздушные бойцы, другие специалисты непрерывно пополняют запас знаний и навыков, совершенствуют морально-психологическую закалку, учатся четко согласовывать свои действия по цели, месту, времени с действиями боевых товарищей в интересах образцового решения общей задачи.

В тех частях, где не изжиты летные происшествия, к сожалению, приходится сталкиваться с отступлениями от требований руководящих документов. По этой причине и возникают ошибки, предпосылки к летным происшествиям, грубые промахи, нарушающие ритм и снижающие качество боевой подготовки авиаторов, наносящие определенный моральный и материальный ущерб.

Когда задумываешься, почему же так получается, анализируешь, сопоставляешь негативные факты, разбираешь предпосылку или происшествие, обязательно приходишь к выводу, что все они возникают из-за пренебрежения законами летной службы. А ведь эти законы, изложенные в наставлениях, инструкциях, приказах, других регламентирующих авиационную жизнь документах, должны особенно строго соблюдаться в век сверхзвуковых самолетов, оснащенных

мощным вооружением и сложнейшим оборудованием.

В современных условиях для совершенного овладения летным мастерством требуются и время, и большие затраты труда, физической и умственной энергии. Это понимают все. Но отдельные командиры иногда допускают облегченный подход к обучению, не учитывают требований психологии и педагогики. Такая позиция недопустима, ее ничем нельзя оправдать. Любое задание будет выполнено высококачественно, если полностью, четко проводятся мероприятия, входящие в комплекс или цикл летной работы.

Этот цикл включает в себя принятие решения на полеты, их планирование, предварительную подготовку к работе экипажей самолетов (вертолетов), специалистов и средств, обеспечивающих полеты, сами полеты и управление ими, а также разбор полетов на основе данных средств объективного контроля.

Вполне понятно, что командиру сейчас надо быть настоящим психологом, методистом, педагогом, организатором, чтобы максимально использовать возможности каждого летчика в интересах повышения боеготовности. А для этого надо детально, во взаимосвязи и взаимообусловленности оценить возможности людей, техники, расчет времени, предполагаемую метеорологическую, воздушную обстановку, может быть, не раз и не два взвесить все «за» и «против», посоветоваться с подчиненными, учесть их предложения.

Главное, думается, заключается в том, чтобы, принимая решение и отдавая приказ на полеты, командир отчетливо предусмотрел порядок его выполнения и меры при негативных явлениях, опасных для летной работы. Именно такое творческое, подлинно научное и самокритичное отношение к делу в данный момент характеризует современного авиационного командира, сознательно и ответственно относящегося к должностным обязанностям.

Безопасность полетов во многом складывается при их планировании. Плановая таблица — зеркало летного дня, отражающее и задачи в целом и действия летного состава до деталей. Между тем в отдельных частях эту работу до сих пор без всяких на то оснований считают чуть ли не механической: начертили, мол, условные знаки, скрепили документ подписями соответствующих начальников — и все.

Такой взгляд глубоко неверен. Всякая, порой даже самая незначительная, ошибка в ее составлении таит в себе угрозу безопасности полетов. Нельзя, к примеру, считать нормальным, когда интенсивность летной работы непрерывно, а иногда и довольно резко возрастает от начала к концу смены. Люди-то уста-

ют, да и техника по мере вылетов нуждается в более тщательной подготовке, углубленных осмотрах. Значит, правильно поступают там, где ритм летной работы за день (ночь), если представить его в виде линии, будет выглядеть при планировании как верхняя часть трапеции с довольно пологими боковыми сторонами.

Время на подготовку людей, авиационной и специальной техники в каждом конкретном случае определяет командир. Но в период ее проведения важна не столько количественная, сколько качественная сторона дела. Командиру лично и через своих заместителей нужно добиваться, чтобы любой воздушный боец, член группы руководства полетами четко, в полном объеме уяснил и отработал на тренажерах или розыгрыше все то, что потребует ему при решении поставленной задачи, а предусмотренные работы на самолетах (вертолетах) были завершены к указанному сроку, с высоким качеством. Лишь при неукоснительном соблюдении этого правила можно рассчитывать на рост выучки личного состава, повышение безопасности полетов.

Роль самостоятельной подготовки к полетам общеизвестна. Хотелось бы обратить внимание на необходимость в ходе ее выяснять злободневные вопросы, связанные с наиболее полным, эффективным использованием боевых качеств наших самолетов и вертолетов, выполнением заданий без летных происшествий и предпосылок к ним.

Представляется очень важным следующий вопрос. Определенное количество ошибок молодой летный состав допускает именно вследствие пробелов, возникающих при самостоятельной подготовке. Отчего так происходит? Дело в том, что некоторые лейтенанты не получают в стенах училищ достаточных навыков самостоятельной подготовки к полетам. Научить их этому — прямой долг командиров, начальников. Здесь, по-моему, положительную роль сыграют специально организованные занятия.

Предварительная подготовка, как известно, во всех случаях заканчивается контролем. В этот период крайне важно предельно точно определить фактическую готовность летчика, другого специалиста к грамотным, умелым действиям, убедиться, что и в самой сложной обстановке, при возникновении нештатной ситуации человек поступит так, как нужно. Если командир чувствует, что хотя бы в чем-то подчиненный испытывает затруднение, не до конца разобрался, он должен предоставить ему дополнительное время для устранения пробела и провести вторичный контроль.

Апогеем цикла летной работы являются сами полеты. И здесь у организующего их командира забот немало: деталь-

но изучить складывающиеся условия, провести самую тщательную разведку фактической погоды, изучить прогноз, уточнить решение. Все надо учесть, предусмотреть, не упустить ни малейшей детали. Предвидеть даже в мелочах развитие дальнейших событий — значит надежно гарантировать себя от возникновения многих ошибок в процессе летного дня.

Безопасность полетов в наши дни решающим образом зависит от действий не только летного состава, но и лиц группы руководства. Их подготовка ныне строится на солидной основе, с использованием специально оборудованных классов, комплексных тренажеров. Большой успех в выполнении должностных обязанностей гарантирован тем офицерам, которые отлично знают и сполна используют возможности радиотехнических средств — материальной основы современного управления полетами, оперативно анализируют поступающую информацию, в любую минуту ясно представляют модель развития обстановки, готовы немедленно и правильно отреагировать на нее.

Понятно, что нужный порядок в воздухе и на земле в решающей степени будет зависеть от требовательности руководителя полетов, от его умения и навыков четко распределить между специалистами ГРП зоны ответственности, поддерживать надежной, гибкой, устойчивой связи. «Виджу — слышу — управляю» — это правило должно стать девизом всех, кому поручено оказывать помощь летному составу, руководить им на этапах полета.

Многое для безопасности полетов могут сделать заместители командира, офицеры штаба, другие начальники — каждый на указанном ему месте. Их личный пример в выполнении служебного долга, высокая исполнительность, принципиальность и наблюдательность, способность тут же устранить намечающийся недостаток, помочь тому, кто в этом нуждается, всегда становятся надежным заслоном от различного рода ошибок, неувязок, срывов. И наоборот, безынициативность руководящего состава, мягкотелость, верхоглядство и всепроще-

чество непременно рано или поздно влекут за собой досадные промахи, существенно снижают качество летной работы, боеготовность части, подразделения.

Особо хочется сказать о месте командира полка на полетах с точки зрения обеспечения их безопасности. Мне, например, не раз приходилось встречать офицеров-руководителей, которые сразу же по окончании предполетной подготовки стремятся первыми уйти в воздух. Верно ли они поступают? Безусловно, нет, какими бы благими намерениями не оправдывали такие свои действия. По-настоящему заботящийся о высокой безопасности полетов командир вначале находится там, откуда лучше всего видно, как развиваются события, и можно активно повлиять на них — обычно рядом с руководителем полетов. Он внимательно наблюдает за воплощением своего замысла в жизнь, если требуется, лично вносит те или иные коррективы. И только твердо убедившись, что все идет, как и планировалось, отправляется в полет самостоятельно или в роли инструктора. А в конце смены такой командир вновь на земле — следит за ее ходом, анализирует, накапливает данные, сопоставляет их, готовит материал для разбора.

Цикл летной работы завершается разбором, на котором анализируются успехи и недостатки, даются рекомендации на будущее. Объективно, предельно достоверно оценивать выполненный полет, состояние авиационной техники командир, инструктор, офицеру ИАС позволяют данные средств объективного контроля. Однако приходится констатировать, что не все еще офицеры-руководители в должной мере овладели аппаратурой для обработки материалов СОК, искусством их дешифрирования. Именно по этой причине некоторые оценки заданий на разборах даются лишь на основе субъективных выводов обучающихся, а межполетный анализ в течение смены выполняется без экспресс-информации контрольно-записывающих приборов. Качество их, естественно, не отвечает требованиям времени, нередко оценки завышаются, что наносит вред делу. С такой порочной

практикой нужно вести решительную борьбу.

Весенние месяцы — пора неустойчивой погоды. В частях идут интенсивные полеты в сложных метеоусловиях. И руководящий состав полков, эскадрилий стремится полностью выполнить план боевой подготовки. Стремление похвальное. Но оно не должно порождать штурмовщины. Только последовательный переход от простого к сложному позволит успешно закончить решение поставленных задач, создать хороший задел на будущее. А поспешность, упрощенное отношение к летной работе неизбежно приводят к тому, что человек не успевает осваивать то, чему его учат, и в итоге идет на задание неподготовленным, ошибается в действиях по управлению самолетом, вертолетом, в их боевом применении.

По мере роста выдвигаемых жизнью задач, усложнения авиационной техники все большую роль в повышении безопасности играют дисциплина полета, собранность, аккуратность. Используя различные формы и методы воспитательной и партийно-политической работы, старшие начальники, политработники, офицеры штабов и служб систематически, целеустремленно учат летчиков, командиров, других авиаспециалистов пунктуальной исполнительности, критическим анализу и оценке личных действий. Летное долголетие многих воздушных бойцов, прошедших путь от рядовых летчиков до руководителей воинских коллективов, обусловлено не только их крепким здоровьем, глубокими знаниями и твердыми профессиональными навыками, но и тем, что они никогда не шли вразрез с законами неба, не допускали вольности, выхода за установленные рамки полета, в любой момент точно знали, что могут сделать, а что нет.

А вот что получается, если летчик поступает иначе. Несколько лет назад мне с группой офицеров пришлось расследовать обстоятельства двух летных происшествий, случившихся за относительно короткий срок в эскадрилье, которой тогда командовал офицер В. Соболев. Возникли они вследствие упущений многих должностных лиц, но главным виновником в обоих случаях был Соболев.

В первый раз он вопреки указаниям старших начальников проявил самоуправство, уменьшив экипажу высоту на наиболее трудном этапе полета. А во второй — лично посадил самолет с большим, чем предусмотрено, остатком горючего. Только по счастливой случайности не погибли люди.

В части офицера Соболева характеризовали положительно. И он, даже получив один горький урок, продолжал думать, что вправе вольно обращаться с законами летной службы, нарушать их по своему усмотрению. Вывод прост: человек не сумел осознать возложенную на него ответственность, как говорят, несмотря на выдвижение по должности, не дорос до нее. И пришлось офицеру Соболеву расстаться с небом.

Требования руководящих документов впитали в себя весь опыт, все достижения современной авиации. В них нет ничего второстепенного, необязательного. Соблюдая их неуклонно, проявляя дисциплину, исполнительность, инициативу в большом и малом, наши лучшие летчики добиваются устойчивых успехов в росте боевого мастерства, в повышении безопасности полетов.

* Предполетная подготовка техники. От четкой ее организации во многом зависит безопасность полетов.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.



Вертолет плавно оторвался от земли и взял курс на огневой полигон. В пассажирской кабине группа офицеров классификационной комиссии и руководства полетами. Им предстоит оценить результаты боевого применения самолетов, пилотируемых летчиками второго класса. Сразу отметим, что полеты эти не совсем обычные. Особенность их состоит в том, что они — последний экзамен летчиков на право присвоения им более высокой квалификации.

Через некоторое время винтокрылая машина опустилась на площадку вблизи полигона. Время есть, и нужно проверить готовность руководителя и полигонного наряда к работе, осмотреть мишени.

Здесь мы уже бывали. Хорошо знакомая обстановка, мишенные поля. Однако за последнее время оборудование полигона усовершенствовалось, появились новые макеты, размещенные и замаскированные со знанием дела. На этот раз отдельные летчики будут действовать по

мировать надежного воздушного бойца, летчика высокой квалификации.

Однако всесторонняя теоретическая подготовка — это лишь фундамент для приобретения и совершенствования навыков пилотирования самолета или вертолета, для умения реализовать полученные знания на практике. Профессиональное мастерство летчик шлифует в полетах. Качество же этой работы всецело зависит от того, как планируется летная подготовка и насколько методически грамотно инструкторы обучают подчиненных.

Надо сказать, что подготовке летного состава на повышение классности командование частей уделяет много внимания. Да это и понятно: классная квалификация в первую очередь характеризует уровень готовности летчика или штурмана к ведению боевых действий в тех или иных условиях, степень его профессиональной зрелости. Следовательно, стремление командиров иметь как можно больше высококлассных летчиков отражает их заботу

представление. Так, зная изменения потребной тяги самолета в зависимости от скорости, высоты и перегрузки, трудно оценить маневренные возможности самолета, правильно выбрать режим боевого маневрирования. Не имея представления о предельных углах атаки и признаках поведения самолета на них, летчик может перетянуть ручку и свалиться в штопор.

Поэтому строгая целенаправленность в обучении вполне оправдана. Вместе с тем при изучении маневренных и пилотажных характеристик добивались, чтобы каждый летчик твердо усвоил, как выполняются восходящие фигуры и маневры в вертикальной плоскости на бесфорсажном и форсажном режимах работы двигателя, развороты в минимальное время и с максимальными угловыми скоростями при заданных скоростях полета, как изменяются характеристики устойчивости и управляемости в процессе фигур и маневров в широком диапазоне скоростей.

ВОЗДУШНАЯ ВЫУЧКА. БОЕВАЯ ГОТОВНОСТЬ

ТРУДНЫЙ ЭКЗАМЕН

**Полковник Э. ЕСИПОВСКИЙ,
заслуженный военный летчик СССР**

позиции зенитного ракетного комплекса. После осмотра стало ясно, что в условиях безориентирной лесистой местности найти его с ходу, правильно построить маневр и подовать — дело сложное. Ну что ж, чем труднее задача, тем заслуженнее будет высокая оценка за ее точное решение.

На командном пункте вместе с представителем вышестоящего штаба и руководителем полетов всесторонне оцениваем воздушную и метеорологическую обстановку. Все складывается хорошо. Запланированные задания можно выполнять. О готовности полигона сообщено на аэродром, и через несколько минут с него стартуют боевые самолеты.

Еще раз просматриваю плановую таблицу полетов. Капитаны А. Рязанов, В. Высоцкий, Г. Черепита... С каждым из них мы встречались во время контрольной проверки их теоретических знаний. Все экзаменуемые получили хорошие и отличные оценки. И не случайно. Для того чтобы летать на современном самолете, летчику необходимо в совершенстве знать его и грамотно эксплуатировать на земле и в воздухе. Он должен разбираться в аэродинамике, уметь использовать преимущества своей машины, знать слабые стороны техники вероятного противника, быстро оценивать воздушную обстановку и принимать правильное решение, ведущее к победе. Таким образом, техника, аэродинамика и тактика — дисциплины, без которых нельзя сфор-

о росте боевой готовности подразделений и части.

Кандидаты на повышение классности отбирались тщательно. На методических советах обсуждался уровень летной и теоретической подготовки летчиков, взвешивались все их возможности. Составлялись персональные графики летного совершенствования с таким расчетом, чтобы без спешки и нарушений методической последовательности летчик смог с высоким качеством подготовиться к сдаче установленных нормативов.

В основном теорию летный состав осваивал самостоятельно. Особое внимание уделялось профилирующим дисциплинам. Лекции, практические занятия и консультации проводили наиболее опытные, высококвалифицированные и авторитетные специалисты. По каждой дисциплине были разработаны методики, определяющие объем и последовательность изучения материала.

Например, при изучении практической аэродинамики основной упор делался на приобретение глубоких знаний аэродинамических характеристик своего самолета, без которых нельзя правильно выбрать режим боевого маневрирования. Допустим, полара самолета, потребные тяги, располагаемые углы атаки, аэродинамические коэффициенты, аэродинамическое качество, эксплуатационный диапазон скоростей и высот полета, возможности самолета по перегрузке и тому подобное — не абстрактные понятия. Обо всем этом летчик должен иметь четкое

Результаты экзаменов убедительно показали, что летчики имели необходимые знания для грамотной эксплуатации самолета в полете.

Столь же основательно проводилась и тактическая подготовка. Определяя пути совершенствования тактической выучки летного состава, командование исходило из того, что эмпирический путь познания приемов и способов боевого применения современных самолетов без глубокой теоретической подготовки сейчас совершенно неприемлем, так как слишком дорогой ценой приходится расплачиваться за тактическое невежество. Поэтому изучение тактики в первую очередь предполагало усвоение теоретических положений. Основы тактики изучались на лекциях, семинарах и главным образом самостоятельно. Именно в процессе самостоятельной работы представляется возможность наиболее тщательно и по своему усмотрению регулировать соотношение между объемом материала и временем, использовать все необходимые учебные пособия и другие источники. Так, например, положения уставов и наставлений не всегда в полной мере охватывают некоторые разделы теории тактики. Теоретические познания нужно расширять, изучая учебники, пособия, военно-теоретические труды, периодическую военную литературу, и закреплять их на тактических летучках.

Вот тут-то на помощь и пришли опытные штабные работники. В библиотеках была отобрана необходимая литература

и рекомендована летчикам, готовящимся к сдаче экзаменов на повышение классности. Если в части каких-либо книг не было, их доставляли из библиотек вышестоящих штабов.

Проведенная работа показала, что кругозор летчиков значительно расширился. На экзамене они свободно ориентировались в предлагаемой обстановке, быстро и грамотно решали тактические задачи, используя весь свой теоретический багаж.

Как известно, успешному выполнению задания в воздухе предшествует основательная подготовка на земле. Готовясь к полету, летчики всесторонне продумывали его от взлета до посадки. Качество пилотирования, особенно в закрытой кабине, возрастало с каждой сменой. Этот успех был результатом работы опытных инструкторов, грамотного использования пилотажного тренажера. Каждый час работы тренажеров был на строгом учете. В планах-графиках предусматривались тренировки не только в дни командирской учебы и предварительной подготовки, но также в парково-хозяйственные дни и во время полетов.

Большое внимание уделили и организации объективного контроля. Сегодня не вызывает сомнения тот факт, что объективный контроль позволяет командиру непрерывно влиять на воздушную выучку летчика, следить за формированием его навыков в технике пилотирования и боевом применении, комплексно усложнять ему задания, выявлять ошибки, подчас даже такие, которые он за собой не замечает, и проводить профилактические мероприятия по их предупреждению. В связи с этим подвизная лаборатория и класс объективного контроля были укомплектованы необходимым оборудованием. Кроме того, была создана группа анализа, которая могла детально оценить качество выполнения полетного задания.

Такой подход к использованию средств объективного контроля, организационно не отличающийся от объективного контроля в других частях, дал возможность повысить его качество. Инструкторы получили тот количественный материал, на основе которого они могли конкретно, с аэродинамическим обоснованием объяснить летчикам допущенные в полете ошибки.

...Из динамика донесся доклад капитана А. Рязанова:

— Я — 534-й. На боевом. Разрешите работу.

— 534-й, работу разрешаю, — ответил руководитель полетов на полигоне.

Тишину вдруг разрывает рев реактивного двигателя. И вот уже самолет на малой высоте пронесется в стороне от цели. Затем делает сложный маневр и устремляется в пикирование. Секунда, и из-под крыльев вырвался снап огня. Еще мгновение, и в районе мишени возникли мощные разрывы.

— Прямое попадание в станцию целеуказания, — докладывает наблюдатель.

Строго по времени на полигон вышли и другие экипажи. Работа их была четкой, а бомбы и снаряды ложились точно в цель. Свой трудный экзамен воздушные бойцы сдали с оценкой «отлично».

Когда мы покидали командный пункт полигона, нас не оставляло чувство глубокого удовлетворения. Да, на этих ребятах можно положиться. Это достойные защитники воздушных рубежей нашей прекрасной Родины. Такие летчики будут с честью носить нагрудный знак военного летчика первого класса.

С ЗАДАННОГО РУБЕЖА

Ю. ПОЛЕЖАЕВ

Группа самолетов строго в расчетное время вышла на заданный рубеж и нанесла по «противнику» точный, сокрушительный удар. Среди тех, кто управлял в тот день мощными боевыми машинами, находился и старший лейтенант А. Кириковский, приложивший, как и другие авиаторы, немало сил и энергии для достижения успеха.

Будучи военным летчиком третьего класса, молодой коммунист неустанно совершенствует свое профессиональное мастерство, готовится повысить классную квалификацию. Помогают ему в этом настойчивость в достижении цели, твердый характер и пытливость.

Кириковский общителен, умеет организовывать людей. Недаром комсомольцы отряда избрали его своим вожаком, а лейтенанты части — председателем совета молодых офицеров.

Александр много времени отдает общественной работе. Возникла, например, мысль организовать комсомольско-молодежный вечер «Герои Великой Отечественной войны». Секретарь поговорил с комсомольскими активистами, членами совета молодых офицеров. Те поддержали его. Одобрив идею командир эскадрильи и его заместитель по политической части, секретарь партийного бюро. Решили пригласить на вечер прославленного защитника Сталинграда Героя Советского Союза Я. Павлова. Написали ему письмо. И вот радостное известие: ветеран согласен приехать к авиаторам.

Трудно выразить чувства, охватившие воздушных бойцов, когда они слушали взволнованный рассказ Якова Федоровича о том, как маленький героический гарнизон под его командованием в течение 58 дней отбивал яростные атаки гитлеровцев, рвавшихся в город.

Большое впечатление на участников вечера произвел и просмотр хроникально-документального фильма об обороне Сталинграда, о подвигах его защитников. В заключение Герой Советского Союза Я. Павлов пожелал молодым авиаторам свято хранить и умножать славные бое-



На снимке: старший лейтенант А. Кириковский.

Фото О. БЕЛЕНЬКОГО.

вые традиции фронтовиков, как зеницу ока, беречь свою Родину.

Интересно прошел конкурс на звание лучшего авиационного специалиста. В нем приняли участие не только солдаты и сержанты, но и молодые офицеры.

Немало славных дел на счету комсомольцев отряда: содержательные лекции и беседы, увлекательные экскурсии по местам боевых сражений, горячие споры и дискуссии. Все это создает в коллективе хороший настрой, вызывает стремление добиваться новых успехов в боевой учебе, социалистическом соревновании. Пропагандируя опыт отличившихся молодых авиаторов, комсомольцы активно помогают командиру, коммунистам отряда в его распространении. Немалую роль играет и личный пример комсомольского секретаря. Соревнуясь со старшим лейтенантом В. Драченко, одним из лучших специалистов части, А. Кириковский добивается высоких результатов в боевой учебе.

Над горами дуют ветры

Подполковник В. НАЙЧУК

Громадные скалы с каждой минутой угрожающе надвигались на вертолет. Причудливые заснеженные вершины горной гряды подпирали плотную облачность и казались суровыми стражами у входа в белый туннель.

Не в первый раз капитан В. Грищенко вел свою винтокрылую машину курсом на Памир. Послушная воле и рукам летчика, она уверенно набирала высоту. Летчик-штурман старший лейтенант М. Нестеренко сделал пометку на карте — отсюда начинался сложный извилистый маршрут. Бортовой техник прапорщик А. Бондаренко внимательно следил за показаниями приборов контроля силовой установки.

Грищенко мельком взглянул на членов экипажа и удовлетворенно улыбнулся. Надежные у него помощники! Понимают друг друга с полуслова, к заданиям готовятся основательно. Каждый отчетливо сознает, что значат полеты в горах. Вот и сейчас оба пристально всматриваются в местность и молча делают свое дело.

Высота неуклонно растет. Командир улавливает каждое изменение в работе двигателей и точными движениями шага газа подбирает режим лопастей несущего винта, поднимающего машину к стра-не скал и ущелий.

Экипаж капитана Грищенко должен был в заданное время доставить срочный груз на незнакомую площадку. Командир эскадрильи при подготовке к полету предупредил, что площадка эта — пятючок размером пятьдесят на пятьдесят на крутом склоне. Превышение ее над уровнем моря 3000 метров.

— Учтите капризы погоды на маршруте, — подчеркнул он, — высотные факторы при расчете на посадку.

К этому полету летчики готовились особенно тщательно, до мелочей обсудили действия на маршруте и в районе посадки, досконально изучили ориентиры. Контроль показал, что экипаж предусмотрел все необходимое для выполнения задания.

...Только вошли в ущелье, началась болтанка, вертолет резко подбрасывало в беспокойной массе воздуха. В таких условиях от летчиков требуется филигранная техника пилотирования — ведь рядом скалы. Каменные глыбы нависали то справа, то слева, и порой казалось, что вертолет стоит на месте, а скалы водят вокруг гигантский хоровод.

За время, прошедшее после окончания военного авиационного училища летчиков, Грищенко приобрел большой летный опыт. Командование доверяет ему самые сложные задания. Неизменным

его соперником по соревнованию был старший брат Николай. До недавнего времени они служили в одной эскадрилье. Это помогало обоим искать новые пути для совершенствования профессиональной выучки. И хотя Николай старше Виктора и опыта у него побольше, далеко не всегда удавалось ему выйти вперед. А в парашютном спорте младший превзошел старшего. За его плечами 150 прыжков на сушу, на воду, в горной местности — каких только не было.

На первых порах Николай постоянно помогал брату, делился с ним опытом, знаниями, не скрывал ничего и вскоре был приятно удивлен: Виктор начал перегонять его в летной подготовке. За короткое время он стал одним из лучших летчиков части, неоднократно выполнял задания по поиску малоразмерных объектов. А такие задания поручают только самым умелым и подготовленным.

Сейчас Виктор возглавляет звено, много сил и энергии отдает обучению и воспитанию подчиненных. Особое внимание обращает на подготовку летчиков-штурманов — ведь это будущая смена командиров экипажей. Немало, например, пришлось поработать с младшим лейтенантом Н. Бернатовым. Молодой офицер поначалу недостаточно серьезно относился к предварительной подготовке, проявлял неоправданную самоуверенность, не хватало ему упорства в освоении новых упражнений. Конечно, можно было и наказать летчика, есть и такой метод воспитания. Однако командир звена поступил иначе. Тщательно разбирая на каждое действие младшего лейтенанта, пояснял, как лучше выполнить различные элементы задания, добивался глубокого понимания разбираемого вопроса, анализировал каждый вылет. А потом показывал, как это задание выполняет он сам. И дела пошли на поправку. Бернатов стал уверенно набирать темпы в боевой учебе.

...Вертолет то и дело встряхивало в беспокойном потоке. Капитан Грищенко мгновенно реагировал рулями на порывы воздушной стихии. Ущелье то раздвигалось, то вновь стремительно сужалось до таких размеров, что, казалось, вертолету не пройти. Внизу темнели могучие ели, мощным водопадом низвергалась в пропасть река. По расчетам через пару минут должна быть и площадка. Нелегко найти ее в этом месте. Старший лейтенант Нестеренко еще раз сверил карту с местностью, начал пристально всматриваться вперед.

— Командир, площадка слева, — доложил он.

Грищенко и сам заметил ее. Пошли на



* С десантом на борту приземлились вертолетчики на площадку в горах. Четкое взаимодействие с десантниками помогает им успешно решать все учебно-боевые задачи.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.

снижение. Собственно, что это за снижение, когда высотомер показывает 3000, а до площадки максимум 100 метров.

Ледниковые глыбы нависли над ней справа и слева, оставляя небольшой проход. Для определения направления ветра выбросили дымовую шашку. Ударившись о каменистый грунт, она брызнула искрами, разгорелась, и ветер стремительно подхватил белый шлейф.

«Правый боковик, — определил Грищенко. — Это хорошо при заходе, попадем точно в ледниковый проход над площадкой».

Зависнув, вертолет плавно приземлился.

— Вот это аэродром. С него при хорошем ветре и сдуть может, — пошутил бортехник.

Выключив двигатели, экипаж стал помогать встречавшим выносить доставленный груз.

Выполнив задание, вертолет возвращался на «точку» тем же маршрутом, тем же ущельем. Только на выходе из него пришлось обогнуть небольшой ледниковый слой.

Прапорщик Бондаренко был доволен. Техника работала отлично. Он гордился своим командиром: чтобы выполнить сложное задание в таких условиях, надо быть мастером.

Впереди по курсу уже отчетливо была видна посадочная полоса.

Днем и ночью выполняет сложные учебно-боевые задания экипаж, которым командует военный летчик первого класса капитан В. Грищенко. Равняясь на него, штурмуют высоты мастерства и другие экипажи звена. Хороший старт взяли авиаторы в новом учебном году. Каждый полет только на отлично — таков их девиз.

Экипаж и парашют

К ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СМЕЛОСТИ

Майор А. АНОХИН, военный летчик первого класса, инструктор ПДП

Вопрос, поднятый подполковником В. Вартазаровым в статье «Курсантам — затыжные прыжки», очень важен. В самом деле, противоестественно, когда летчик с предубеждением относится к авиационному виду спорта, который помогает ему овладеть своей профессией, а порой и играет решающую роль в спасении собственной жизни. К сожалению, не многие летчики занимаются парашютным спортом, а некоторые ждут дня парашютных прыжков с неприятным чувством. Встречаются и такие авиаторы, которые готовы даже имитировать болезнь, лишь бы не прыгать с парашютом.

Будем называть вещи своими именами. Такие летчики просто боятся прыжков и, что интересно, не стесняются этого, так как боязнь перед прыжком считается нормальным явлением. Страх этот двоякий: с одной стороны, боязнь отделения и свободного падения (то есть здесь налицо отсутствие той самой «пространственной смелости», о которой говорит в своей статье подполковник В. Вартазаров), а с другой — страх перед приземлением и возможной травмой в случае неудачной встречи с землей. Травма же, как известно, приводит к отстранению от полетов на определенный срок.

Минимально летчик прыгает с парашютом два раза в год. Шагая за борт самолета, он преодолевает психологический барьер. Что же дают эти прыжки? Практически ничего, если не считать, что еще раз вспоминаются элементарные приемы при приземлении, которые с успехом можно отработать и на тренажере.

Соответствующие психологические качества и необходимые навыки летчик приобретает только в результате регулярных занятий парашютным спортом, который позволяет человеку научиться в свободном падении, во-первых, думать, то есть оценивать ситуацию и принимать решение, а во-вторых, целенаправленно действовать.

При всей надежности современных средств спасения не исключены и неожиданности. Но в нештатной обстановке выйдет победителем только тот, кто умеет думать и четко действовать в воздухе. Умение управлять куполом парашюта, приземляться в любом положении и при любом ветре может пригодиться также и при вынужденном покидании самолета. Страх же перед парашютным прыжком в любом случае — помеха, особенно при принятии решения на вынужденное покидание самолета в аварийной ситуации. Да и вообще могу с уверенностью сказать, что те качества, которые вырабаты-

ваются у парашютиста, не будут лишними летчику.

Подполковник В. Вартазаров предлагает неплохую программу парашютной подготовки курсантов. Но изменение программы в летных училищах — это только полдела. Надо, чтобы и в строевых частях была возможность по-настоящему совершенствовать навыки в прыжках с парашютом. Конечно, решение задач боевой подготовки не оставит достаточно времени для выполнения всем летным составом необходимого количества прыжков. Но можно проводить парашютную подготовку методом сборов. Организовать центры по парашютной подготовке, в которых под руководством опытных инструкторов летчики будут выполнять прыжки. Посылать летный состав в такие центры можно группами на определенный срок и давать по 30—40 прыжков каждому с тем, чтобы к концу программы летчики могли свободно выполнять прыжки с задержкой в раскрытии парашюта на 30 секунд и на точность приземления. Программу повторять через 2—3 года.

Парашютная подготовка, организованная таким образом, думается, не только поможет летчикам выработать необходимые бойцовские качества, но и привьет им любовь к этому замечательному виду спорта.

В редакцию журнала «Авиация и космонавтика» поступило много откликов на статью подполковника В. Вартазарова «Курсантам — затыжные прыжки», напечатанную в № 9 за 1979 год. Публикуем два из них.

НЕНУЖНЫЙ ПАРАДОКС

Полковник В. КАЧАНОВ, военный летчик-снайпер, инструктор ПДП

Полностью согласен с автором статьи «Курсантам — затыжные прыжки». Еще встречаются летчики, имеющие на счету мизерное количество прыжков. Считаю парадоксальным такое положение, когда летчик по заключению ВЛК имеет право пилотировать сверхзвуковые самолеты, а от тренировочных парашютных прыжков освобожден по состоянию здоровья.

Я уверен, что тренировочные прыжки с парашютом сыграют свою положительную роль не только при вынужденном покидании самолета, но и окажут влияние на способность принимать грамотные решения в аварийной ситуации. Думается, летному составу нужно следовать принципу: «Пока летаешь — прыгай» и «Прыгай, пока летаешь».

Вероятно, для этого необходимо ввести соответствующие нормативы по парашютной подготовке при сдаче экзаменов на класс, на подтверждение классности. По-моему, военная авиация не много потеряет, если в рядах летчиков-истребителей не будет лиц, отстраненных от тренировочных парашютных прыжков по возрасту, состоянию здоровья, весу и тому подобным «уважительным» причинам. Парашютная подготовка — важное и мощное средство воспитания морально-боевых и психологических качеств воздушного бойца. В этом я убежден совершенно.

* Ночной старт современного самолета.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.



ЧЕЛОВЕК В СОВРЕМЕННОМ ПОЛЕТЕ

Генерал-лейтенант медицинской службы
Н. РУДНЫЙ, доктор медицинских наук

Всякий раз, отрываясь от земли, летчик испытывает ни с чем не сравнимые ощущения. Необъятный простор, великопанная панорама, открывающаяся взору с подъемом на высоту; полет у земли, когда под фюзеляж стремительно уносятся ориентиры, а в руках штурвал могучей машины, подавляющей любому движению летчика, — все это порождает у него удивительное чувство встречи с небом. Это чувство не проходит с годами, а наоборот, постоянно укрепляясь, перерастает в любовь, которая сопровождает человека всю его жизнь.

Но полет — это не только ощущения. Это прежде всего работа: сложная и специфичная по содержанию и структуре, предъявляющая огромные требования к психофизиологическому состоянию человека, который управляет летательным аппаратом. Какой бы совершенной ни была техника, полет остается полетом, и задача его всестороннего обеспечения актуальна всегда. Более того, она требует всевозрастающего внимания специалистов, глубоких и всесторонних исследований.

Во всем многообразии этих проблем надежность человека в полете, его психофизиологическая готовность к неожиданным ситуациям и ответственность за выполнение боевой задачи имеют особое значение, поскольку они диалектически связаны, взаимообуславливают и дополняют друг друга, а в целом отражают подготовленность летчика решить поставленную задачу в воздухе. Рассмотрим эти компоненты по порядку.

1. НАДЕЖНОСТЬ

Для выполнения сложного, ответственного задания командиру полка нужно было выделить наиболее подготовленный экипаж.

— Кто полетит? — спросил представитель вышестоящего штаба.

— Майор Кузнецов, — секунду подумав, сказал командир. Старший начальник поинтересовался, чем руководствовался командир при выборе кандидатуры.

— Кузнецов любую задачу решит, как требуется. Надежный летчик, — последовал ответ.

Присутствовавшие при этом офицеры одобрили слова командира.

Надежный летчик... Для специалиста это, пожалуй, исчерпывающая характеристика. Она включает обобщенную оценку физической, морально-политической и психологической закалки воздушного бойца, а также оценку его знаний, навыков эксплуатации авиационной техники и оружия, то есть всю совокупность морально-боевых качеств, присущих людям летной профессии.

Надежность летчика складывается из хорошо известных составляющих. Но посмотрим, как об этом говорят сами авиаторы.

В одной из авиационных частей капитан медицинской службы А. Анисимов распространил среди летного состава анкету, утвержденную командиром. В ней спрашивалось, из чего летчик черпает перед стартом уверенность в успешном выполнении полета? Всегда ли в достаточной мере он готов к встрече с особыми случаями в воздухе, не застанут ли они его врасплох? Какие черты характера больше всего соответствуют людям летной профессии и что лучше влияет на формирование воздушного бойца?

Эти вопросы интересовали авиаторов. Каждый понимал, что вызваны они желанием командования и врача больше узнать об уровне морально-политической и психологической подготовленности подчиненных и, возможно, найти какие-то новые пути и формы в учебно-воспитательной работе. Поэтому, естественно, ответы были откровенными и содержали много ценных сведений.

Отвечая на первый вопрос, летчики были единодушны: вера в успех полета рождается благодаря тщательной подготовке на земле. Именно самостоятельная работа, глубокое проникновение в суть задания, продумывание каждого элемента и действия позволяют создать в уме модель пред-

стоящего полета, а следовательно, и избежать ошибок. Натаскивание же, слепое копирование действий инструктора не способствуют высокому качеству воздушной выучки.

Уверенным действиям в особых случаях предшествует изучение признаков отказов систем и агрегатов, обстановки и действий в строгой последовательности, предусмотренной инструкцией летчику. Кроме того, периодический анализ предпосылок к летным происшествиям, которые случались в частях, и отработка необходимых операций на тренажере позволяют выработать определенный стереотип действий, создать впечатление, что летчик с подобными случаями уже встречался. Это облегчает ему своевременное принятие решения и четкие действия в нештатной ситуации.

Что касается характера, то самыми важными его чертами были признаны сильная воля и хладнокровие, которые позволяют летчику целенаправленно проводить в жизнь свой замысел на земле и в воздухе, а в критической ситуации действовать спокойно и расчетливо.

В самом деле, летная профессия справедливо считается одной из самых мужественных и героических. Чтобы подняться до вершин профессионального мастерства, нужно развивать у себя крепкие волевые качества. Сильная воля — не врожденная черта характера. Ее воспитание начинается с повышенной требовательности к себе. Этому способствует весь уклад воинской жизни. Так, курсант авиационного училища летчиков, приучившись жить строго по уставу, приступив к овладению крылатой машиной, одерживает главную победу — победу над собой, своими страхами и сомнениями, учится управлять своими чувствами в любой обстановке. Успешному формированию высоких волевых качеств летчика способствует воспитание у него глубокой идейной убежденности, нравственной стойкости и активной жизненной позиции.

Авиация была всегда на переднем крае научно-технического прогресса. Со времени ее зарождения сменялось не одно поколение самолетов. Современные летательные аппараты имеют принципиально новые аэродинамические схемы, которые обуславливают и особенности их пилотирования. Так, полет на самолете с изменяемой геометрией крыла при различных углах его стреловидности — это, образно говоря, полет на разных самолетах.

В соответствии с новой техникой и оружием в какой-то мере изменился и воздушный бой. Он также предъявляет новые требования к надежности летчика. И не только бой. Обычный полет в стратосфере или на малой высоте, вертикальные взлет и посадка на палубу корабля, пилотирование в составе группы требуют от экипажа большого умственного напряжения, значительного расхода моральных и физических сил. К тому же и воздушная стихия нередко вносит свои коррективы, подвергает суровой проверке надежность воздушного бойца.

Обнажение современных летательных аппаратов различными электронными системами и автоматическими навигационно-прицельными комплексами хотя и облегчило труд летчика в воздухе, но не избавило его от непосредственного управления и контроля, особенно при внезапных осложнениях в полете. За последние тридцать лет количество различных индикаторов и сигнальных приборов в кабине самолета увеличилось более чем в десять раз. На борт самолета поступает много различной информации, команд, на которые надо быстро реагировать.

Одновременно на экипаж воздействуют неблагоприятные факторы, связанные с высотой и скоростью. Поэтому он вынужден пользоваться специальным защитным снаряжением.

Каким же образом в нынешних условиях обеспечиваются надежность и безопасность полета? Высоким качеством авиационной техники, всесторонней подготовкой экипажа, четкой организацией полетов. И все-таки, если в этой отлаженной системе вдруг обнаружатся какие-то сбои, летчик обязан своевременно предвидеть, распознавать их и быстро принять грамотные решения в соответствии со сложившейся обстановкой. Это значит, безопасность полета, его выполне-

ние по-прежнему в значительной мере находятся в руках летчика.

Как известно, окружающая среда оказывает на человека не только физическое, но и эмоциональное воздействие. Те или иные события вызывают в одном случае напряжение, гнев, отчаяние, страх, в другом — удовлетворение, радость, восторг. Факторы, называемые стрессорами, отрицательно и резко влияют лишь на того, кто мало или совершенно не подготовлен в психологическом отношении к преодолению трудностей, возникающих в полете.

У тренированного и психически устойчивого летчика внешняя опасность вызывает прилив сил, мобилизует его на преодоление опасности, а в бою — на решительные действия. Именно в подобном состоянии человек обнаруживает у себя такие скрытые силы, о которых в обычной обстановке он даже не догадывается. Замечено также, что при повторении критической ситуации психическое напряжение снижается. Иными словами, опасная ситуация уже не выбивает летчика из равновесия — он знает, как выйти из нее.

Не является панацеей и автоматика. Даже самые совершенные автоматизированные системы на самолете нужно контролировать. Значит, в системе «человек — самолет — среда» незаменимым звеном остается летчик. Он — главное лицо в обеспечении надежности и безопасности полета.

Как правило, действия летчика не шаблонны. Каждый полет не похож на предыдущий. Таким образом, чем сложнее задание, тем больше вероятность встречи с непредвиденными обстоятельствами.

Например, летчик может почувствовать в полете недоумение, вспомнить о каких-то неприятностях, разволноваться, и тогда вся запрограммированная его деятельность пойдет насамарку. Поэтому надежность летчика в воздухе определяется еще и его умением полностью отключиться от земных переживаний, сосредоточивать внимание на пилотировании и боевом применении самолета.

Стрессовые ситуации в воздухе — явление не такое уж редкое. Наука ищет способы и средства, которые бы способствовали их благоприятному исходу. К ним можно отнести и такие, как повышение надежности техники, создание автоматизированных систем, внедрение более совершенных средств жизнеобеспечения и защиты в аварийной обстановке.

Высокие мотивы воинского труда всегда были основой воспитания у советских авиаторов чувства долга, ответственности, дисциплинированности, целеустремленности, выдержки и настойчивости в достижении поставленной цели. Великая Отечественная война дала множество примеров непоколебимой верности наших летчиков делу Коммунистической партии и советского народа. Уверенность в нашей победе была источником массового героизма защитников Отечества на полях сражений.

В истории реактивной авиации также есть немало примеров мужества и находчивости летчиков. Так, в сложной аварийной ситуации капитан М. Козлов не потерял самообладания, действовал четко, грамотно и спас дорогостоящую технику.

Летная практика знает много фактов профессионального долголетия, продолжавшегося три-четыре десятилетия. Летчики успешно летали на самолетах разных поколений и не допускали ошибок, ведущих к летным происшествиям. Может быть, это везение? Нет. Глубокие медицинские обследования этих летчиков, индивидуальные беседы с ними, контроль за их работой, жизнью и бытом свидетельствуют, что все они отличаются высоким чувством долга и личной ответственностью, тщательной подготовкой к полету, творческим осмысливанием передового летного опыта, недостатков, неукротимым стремлением высоко нести честь и достоинство советского летчика.

Но все-таки, может ли летчик ошибиться? Очевидно, как и любой человек, он не гарантирован от этого. Как показывает практика, у курсанта или летчика на начальном этапе обучения или освоения летной программы, когда знания еще недостаточно глубокие, а навыки непрочные, не исключены неточности в технике пилотирования. В этот период инструкторы, опытные методисты планируют и организуют учебу с плавным, но непрерывным нарастанием сложности заданий. Они учитывают отрицательное влияние перерывов в полетах и нарушения последовательности обучения.

К сожалению, при анализе нечетких действий в воздухе нередко обращают внимание только на последнее звено в причинно-следственной цепи, то есть на видимую причину отклонения, а не на ее первоисточник. В результате часто остаются в тени недостатки, связанные с восприятием, суждением, решением, мотивами деятельности летчика при возникновении аварийной ситуации. Только правильный учет всего комплекса взаимообусловленных факторов позволяет



* «Пеший по-летному».

Фото А. ДРОЗДОВА.

определить глубинную причину ошибок, принять действенные меры для предотвращения их в будущем.

Поднимаясь в воздух, только тот летчик может рассчитывать на успех, кто наряду с глубокими знаниями, прочными навыками имеет сильную волю, не подвержен панике и страху. При этом важно помнить, что человек имеет большой и мощный потенциальный запас энергии, часто проявляющийся в минуту опасности даже помимо сознания.

В сложнейшей обстановке оказался летчик В. Куницин, покинувший с парашютом неисправную машину над морем. Наедине с морской стихией на крохотной надувной лодке в ледяной соленой воде он не впал в отчаяние. Владимир Куницин проявил характер. Он греб, согревая себя. И так двое суток. И вышел победителем.

Высокие морально-боевые качества воспитываются у советских летчиков постоянно, ежедневно в ходе политической, морально-психологической и физической подготовки, на специальных занятиях и в полетах, на учениях в обстановке, максимально приближенной к боевой. Никто, разумеется, при этом не ставит под угрозу жизнь авиаторов. Но чтобы имитировать картину боевых действий, вызвать физическое и моральное напряжение, создаются определенный тактический фон, дефицит времени, различные помехи. В это время психика летчиков и других членов экипажей подвергается воздействию самых различных стрессоров.

Организаторы учебно-боевой работы стремятся смоделировать такую обстановку, которая бы не только вызывала переживания, но и обязательно приучала летный и инженерно-технический состав преодолевать нерешительность, формировала высокую эмоционально-волевую устойчивость, способность эффективно действовать в самых сложных условиях.

Ратный труд, а тем более летный, — труд особый. Но именно в учебных напряженных буднях в классах и на аэродромах, на тренажерах и в воздухе рождается надежность воздушного бойца.

(Продолжение следует)

СЕЙЧАС В ВООРУЖЕННЫЕ СИЛЫ ПРИХОДЯТ ОФИЦЕРЫ, РОДИВШИЕСЯ УЖЕ ПОСЛЕ ПОБЕДЫ. КАК БЕСЦЕННУЮ ЭСТАФЕТУ ПРИНИМАЮТ ОНИ ОТ СТАРШИХ ТОВАРИЩЕЙ ИХ БОЕВОЙ ОПЫТ, ЗНАНИЯ И МАСТЕРСТВО, СТРЕМЯТСЯ ТВОРЧЕСКИ ПРИМЕНЯТЬ ВСЕ ЭТО ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ ВОЙСК. МОЛОДЫЕ ОФИЦЕРЫ, СО СВОЙСТВЕННОЙ ИМ КИПУЧЕЙ ЭНЕРГИЕЙ, ЖАЖДОЙ ЗНАНИЙ, СТРЕМЛЕНИЕМ КО ВСЕМУ НОВОМУ, ПЕРЕДОВОМУ, — ЭТО БУДУЩЕЕ НАШИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ.

Д. Ф. УСТИНОВ

СЛАВНЫМ ТРАДИЦИЯМ ВЕРНЫ

Фото А. КУРБАТОВА, А. СЕМЕЛЯКА.



Все глубже в историю уходят дни Великой Отечественной войны. Но чем дальше от нас события огненных лет, тем дороже и значительнее становится великий подвиг советского народа, разгромившего ударную силу мирового империализма — гитлеровский фашизм. Огромен вклад в дело великой Победы наших Военно-Воздушных Сил. Советские соколы уничтожали врага на земле и в воздухе. Совершенствовались техника и вооружение, в жарких воздушных схватках рождалась новая победоносная тактика, применяя которую наши летчики одерживали одну победу за другой.

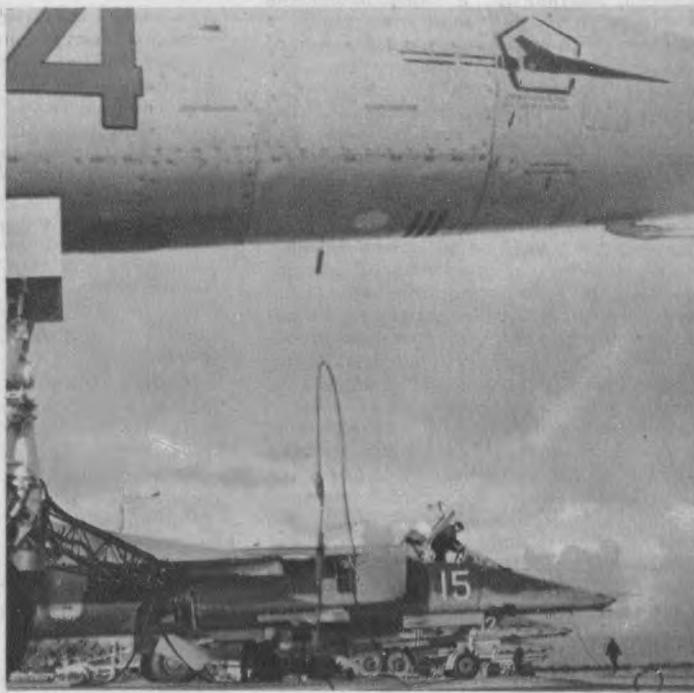
Время неумолимо. Все меньше остается в строю ветеранов-фронтовиков. Вынеся на своих плечах тяготы и лишения войны, они в мирные годы совершили еще один подвиг — освоили реактивную технику, много сделали для укрепления оборонной мощи страны.

На смену ветеранам приходят новые поколения воздушных бойцов, сыновья и внуки тех, кто на краснозвездных крыльях приумножил славу Красного Воздушного Флота, добытую в небе гражданской войны красными военлетами и летнабами. В совершенстве овладев современными авиационными комплексами, летчики восьмидесятых зорко стоят на страже мирного неба Родины и стран социалистического содружества. В самых сложных условиях днем и ночью они готовы отразить нападение любого агрессора. Партия и народ вручили авиаторам могучую боевую технику. С каждым днем совершенствуется воздушная выучка крылатых бойцов. Воспитанные в духе преданности делу коммунизма, советские авиаторы, свято храня славные боевые традиции старших поколений, отдадут все силы освоению современной авиационной техники и вооружения.

«Нам не нужна чужая земля, нам нужен мир и чистое небо над головами наших детей, — говорят они. — Но если кто посягнет на свободу и независимость Родины, мы сумеем дать агрессору решительный отпор. Свидетель тому — История».

На снимках:

- * Расколов форсажным громом тишину, уходит на задание перехватчик.
- * Есть о чем рассказать молодежи авиатору-фронтовику офицеру запаса В. Каменеву.
- * Пройден трудный и продолжительный маршрут. Скоро вертолет приземлится, и десантники, доставленные точно по месту и времени, начнут выполнение боевой задачи.
- * Спарка зарулила на стоянку. Военный летчик первого класса полковник Э. Щукин проводит разбор полета со старшим лейтенантом А. Родиным. Опытный политракторник уделяет большое внимание росту мастерства и становлению молодежи.
- * Трудный полет закончен. Отлично выполнили задание первоклассные летчики старшие лейтенанты В. Решетов и В. Пилипенко (слева направо).
- * Успешное выполнение полета во многом зависит от высококачественной и полной подготовки ракетноосцев на земле.



Полковник С. СОКОЛОВ

КОНКРЕТНО, УБЕДИТЕЛЬНО

В то утро, когда должны были начаться полеты, плотный туман закрыл аэродром. Начальник метеослужбы доложил командиру полка, что улучшения погоды в ближайшие часы не ожидается.

— Будем работать по своего рода запасному варианту, — сказал полковник А. Лунин своим заместителям и распорядился собрать командиров эскадрилий и политработников. Он ознакомил их с планом, в котором были определены темы занятий с авиаторами, предусматривалось, кто в каких подразделениях читает лекции, проводит беседы на политические и технические темы.

В частности, начальник политотдела полка подполковник А. Костарев сделал детальный обзор последних событий в Иране и Афганистане, капитан В. Хвачев посвятил свое выступление вооруженным силам стран Ближнего Востока. Немало содержательных бесед и занятий было проведено в этот день с техниками, младшими авиационными специалистами. Благодаря тому, что командование полка четко спланировало и организовало работу в подразделениях, заранее побеспокоилось о подготовке офицеров к предстоящим занятиям, лекциям, беседам, ни один час не прошел даром.

Следует отметить, что в этом полку, который в течение трех лет удерживает звание отличного, командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты глубоко заинтересованы в неустанном повышении качества идеологической, учебной и воспитательной работы. Они стремятся постоянно обогащать авиаторов политическими и техническими знаниями, повышать их профессиональное мастерство.

— На партийном собрании, где коммунисты обсуждали задачи, вытекающие из постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», — рассказывает подполковник Костарев, — выступавшие справедливо отмечали, что у нас порою лекции, беседы не удовлетворяли слушателей, не всегда эффективно использовалось свободное время, недостаточно внимания уделялось нравственному воспитанию, организации досуга авиаторов. После собрания мы проанализировали все критические замечания и предложения, высказанные коммунистами, намечили, что необходимо конкретно сделать для улучшения действенности всей идеологической и воспитательной работы, проводимой в звеньях, эскадрильях и в масштабе части.

— Что греха таить, — продолжал Костарев, — раньше у нас в план теку-

щей работы включалось столько различных мероприятий, что времени не хватало все их выполнить, да и готовились они не всегда тщательно. Поэтому решили более четко согласовывать все, что планируется в полку сверху донизу, и проследить за тем, чтобы отводилось достаточно времени на подготовку мероприятий для достижения максимальной их эффективности. И это в конечном счете дало неплохой результат.

Большую заботу проявляет политотдел полка о качестве лекций, докладов, бесед, с которыми выступают пропагандисты перед личным составом. Практически все лекции, подготовленные членами агитпропколлектива, предварительно обсуждаются на заседаниях секций. И если там находят, что какая-либо лекция недостаточно содержательна, лектору даются необходимые советы, рекомендации для ее доработки.

Например, члены агитпропколлектива, ознакомившись с подготовленной майором П. Кистень лекцией о военно-промышленном комплексе США, убедились, что в ней изложены в основном теоретические вопросы, взятые из популярного учебника, мало убедительных примеров. Лектору порекомендовали полнее использовать дополнительную литературу. После основательной доработки лекция стала глубже по содержанию, и ее хорошо восприняли слушатели.

— Мы стремимся к тому, чтобы в каждом выступлении было не только достаточно убедительных примеров, — говорит пропагандист полка майор И. Поляничко, — но чтобы лекторы неустанно совершенствовали свое ораторское мастерство, умели ярко и доходчиво излагать материал. Ведь если пропагандист не может установить необходимый контакт с аудиторией и в течение всей лекции не отрывается от текста, то действенность такого выступления невелика. А это бывает, как правило, в тех случаях, когда пропагандист слабо подготовился к лекции, беседе.

Среди членов агитпропколлектива полка люди самых различных профессий и увлечений. Одни хорошо разбираются в вопросах внутренней и внешней политики КПСС, другие в политэкономии, третьи четко представляют тенденции развития авиационной науки и техники. Определяя темы выступлений для лекторов, политотдел учитывает не только опыт пропагандистской работы, но и их увлечения, накопленные знания в той или иной области.

— Такая своего рода специализация наших лекторов, — говорит майор По-

ляничко, — позволяет нам повышать действенность их выступлений. Ведь если пропагандисту предстоит раскрыть тему, в которой он подробно разбирается, то сделает он это гораздо лучше, чем тот, кто не обладает значительными знаниями в этой области. Следовательно, и слушатели получают больше от лекции. Разумеется, такой подход при определении тематики выступлений не исключает того, что наши инженеры, техники выступают с лекциями на политические темы, по вопросам нравственности и морали.

В этом коллективе используются самые разнообразные формы работы с пропагандистами. Среди них одно из первых мест занимает обобщение и внедрение опыта лучших лекторов, агитаторов, руководителей групп марксистско-ленинской подготовки, политзанятий и политической учебы. Например, выступая на семинаре пропагандистов, майор А. Шкуренок рассказал о своем опыте подготовки к лекциям, о методике работы над первоисточниками, использовании примеров, взятых из периодической печати. Здесь широко практикуется посещение лекций наиболее опытных пропагандистов, где имеется возможность на практике убедиться, как лучше изложить тот или иной материал, использовать наглядные пособия, вызвать интерес слушателей.

В ходе лекций, докладов и бесед, на политзанятиях у слушателей возникают самые разнообразные вопросы, на которые порою сразу дать полный ответ лектор не в состоянии. Эти вопросы строго учитываются в политотделе полка при планировании текущей работы, и затем оперативно даются задания пропагандистам для подготовки соответствующих выступлений.

Следует отметить, что командиры, партийная организация полка после выхода в свет постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» неустанное внимание уделяют комплексному подходу к воспитанию воинов, предъявляя высокую требовательность ко всем коммунистам, ведущим эту работу с авиаторами. Например, на одном из партийных собраний были высказаны упреки в адрес командиров звеньев, начальников групп, которые не всегда интересуются, как их подчиненные занимаются в системе марксистско-ленинской подготовки, каковы их успехи на политических занятиях. Было принято решение, обязывающее всех коммунистов-руководителей не только регулярно проверять конспекты подчиненных, но и беседовать

с ними по существу изучаемых вопросов, оказывать им необходимую помощь. Высокая партийная требовательность активистов, их забота об идейном росте авиаторов, безусловно, способствуют повышению действенности всей воспитательной работы.

Опыт передовых подразделений части убедительно свидетельствует, что добиваются наибольших успехов в тех коллективах, где вопросы летной подготовки, обеспечения полетов, укрепления дисциплины и организованности решаются в неразрывном единстве с воспитанием авиаторов, повышением их политической зрелости и активности.

Преобразование знаний в убеждения, а убеждений в практические дела является важнейшим направлением в работе командиров, политработников, партийных и комсомольских активистов части. В своей повседневной деятельности они постоянно руководствуются решениями КПСС, рекомендациями и выводами товарища Л. И. Брежнева о том, что партийно-политическая работа обеспечивает материализацию идейной убежденности людей в их конкретные поступки и дела, служит формированию высокого боевого духа и нравственных качеств.

Формированию активной жизненной позиции авиаторов этой части, их мобилизации на образцовое выполнение полетных заданий, учебно-боевых задач способствует широко развернувшееся социалистическое соревнование. Умело используя его в воспитательных целях, командование добивается, чтобы боевой порыв авиаторов был пронизан сознательной инициативой, глубоким пониманием общественной значимости своих повседневных дел, стремлением к нравственному совершенствованию. Все это отражается как в индивидуальных, так и в коллективных социалистических обязательствах.

При подведении итогов соревнования учитываются не только показатели в летной подготовке воинов, но и морально-этические аспекты. Все это позволяет развивать у авиаторов такие качества, как высокая ответственность

за выполнение воинского долга, общественно-политическая активность, воинское товарищество, тесное единство слова и дела, взаимная выискательность, непримиримость к любым отклонениям от норм коммунистической морали, требований воинских уставов.

Партийные активисты эскадрильи строго спросили с коммуниста майора В. Ягина за то, что однажды во время ночных полетов он допустил предпосылку к летному происшествию. Члены партийного бюро всесторонне оценили проступок Ягина, напомнив ему, что он нарушил не только закон летной службы, но и нормы коммунистической морали.

Многое делается и для того, чтобы каждый коммунист всегда учитывал воспитательные последствия своих практических действий, был образцом в соблюдении требований законов летной службы и воинских уставов.

Большой вклад в нравственное воспитание авиаторов вносят работники офицерского клуба, который возглавляет капитан А. Коробков.

— Можно без преувеличения сказать, — заметил начальник политотдела подполковник Костарев, — что коммунист Коробков много душевных сил отдает любимому делу, старается, чтобы все воспитательные мероприятия, проводимые в клубе, были не только содержательными, но и интересными, живыми, создавали соответствующий эмоциональный настрой.

Понравилась авиаторам читательские конференции по книгам товарища Л. И. Брежнева «Малая земля», «Возрождение», «Целина», на которых выступали ветераны войны и труда, молодые воины, звучали задушевные патристические песни, стихи советских поэтов. Многим памятна в полку тематические вечера, посвященные 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина, 35-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Много хороших, добрых слов довелось мне услышать от авиаторов части о лекциях и докладах, читательских конференциях и вечерах отдыха. Они

единодушно говорили о том, что охотно бывают в клубе на тематических вечерах, других мероприятиях, потому что они не оставляют людей равнодушными. В этом, безусловно, большая заслуга коммунистов.

Когда зашел разговор о действенности воспитательной работы, командир полка полковник Лунин сказал:

— На мой взгляд, самый верный критерий ее оценки — это активность людей, их творческое отношение к делу. Хочется отметить, что за минувший год активность наших авиаторов заметно возросла. Это ощущается и в боевой учебе, и в ходе соревнования, и в рационализаторской работе. Много делают наши партийные и комсомольские активисты, чтобы воспитать у людей высокую требовательность к себе и сослуживцам, непримиримость к недостаткам, чувство ответственности за дела всего коллектива. Все это лежит в основе наших успехов в летной подготовке, дальнейшего повышения боеготовности части.

Разумеется, еще не в полном объеме решены вопросы, связанные с улучшением эффективности учебного процесса, политико-воспитательной работы. Как ее усилить в экипажах, находящихся в командировках, повысить оперативность информации о событиях в нашей стране и за рубежом, добиться более высокой действенности лекционной пропаганды — все это волнует командиров, политработников и активистов части, людей ищущих, умеющих заглянуть в завтрашний день, привыкших анализировать и успехи, и промахи. А это гарантия того, что все намеченное для дальнейшего повышения боеготовности подразделений будет претворено в жизнь.

Опыт воспитательной работы, накопленный в этом коллективе, свидетельствует, что комплексный подход лишь тогда приносит желаемый результат, когда каждая его составная часть глубоко продумана, тщательно подготовлена, служит формированию высокой идейной убежденности и активной жизненной позиции авиаторов.

СЛАВНЫМ ТРАДИЦИЯМ ВЕРНЫ



* Они хорошо знают историю своей части, помнят имена героев-фронтовиков. Это вдохновляет авиаторов на достижение новых успехов в боевой и политической подготовке.

На снимке (слева направо): военный летчик первого класса подполковник А. Нитай, капитан медицинской службы И. Карпан, военный летчик третьего класса лейтенант А. Грицаенко, майор М. Зинченко, военный летчик второго класса старший лейтенант В. Карлинский рассматривают Книгу почета части.

Фото А. КУРБАТОВА.



ЛЕТЧИК ГОТОВИТ РЕФЕРАТ

Капитан А. СМЕРНОВ

В постановлении ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы» говорится, что сердцевинной идеологической, политико-воспитательной работы было и остается формирование у советских людей научного мировоззрения, беззаветной преданности делу партии, коммунистическим идеалам, любви к социалистической Отчизне, пролетарского интернационализма.

Это требование партии лежит в основе деятельности коммунистов эскадрильи мастеров боевого применения, где командиром военный летчик первого класса подполковник В. Демкин. Ведущая роль в воспитании мужественных, идейно закаленных воздушных бойцов принадлежит марксистско-ленинской подготовке офицеров. Одной из групп руководит опытный пропагандист и воспитатель заместитель командира эскадрильи по политической части военный летчик первого класса майор В. Попельнюк.

Офицер имеет хорошую идейно-теоретическую подготовку, постоянно работает над собой, ищет пути повышения эффективности занятий со слушателями. Большинство из них имеют высшее образование. Естественно, повышаются требования к личной подготовке, методическому и пропагандистскому мастерству руководителя.

* Завтра семинар. Один из лучших политработников части гвардии майор М. Шведов конспектирует рекомендованную литературу.

Фото А. КУРБАТОВА.



Майор Попельнюк много внимания уделяет изучению первоисточников, конспектированию трудов классиков марксизма-ленинизма, материалов партийных съездов, выступлениям руководителей партии и правительства. О высокой личной подготовке пропагандиста можно судить по тому, как он организует самостоятельную работу слушателей накануне семинарских занятий. Руководитель группы стремится, чтобы каждый слушатель глубоко уяснил смысл изучаемых вопросов, уметь подкреплять их убедительными фактами, примерами из жизни подразделения.

— Хорошая лекция, — говорит пропагандист, — служит фундаментом глубокого усвоения изучаемой темы. Однако успех в конечном счете зависит от плодотворной самостоятельной работы каждого слушателя.

Такой подход помогает майору Попельнюку лучше изучить индивидуальные качества слушателей, знать их положительные и отрицательные черты. Постоянный контроль за самостоятельной подготовкой офицеров майор Попельнюк дополняет организаторской работой. Он умело использует передовой опыт других пропагандистов. Одному слушателю напомним, по какому вопросу ему следует особенно тщательно подготовиться, с другим побеседует, третьему разъяснит неясное.

Как-то во время самостоятельной подготовки руководитель группы отметил, что офицеры А. Савченко и А. Черепанов недостаточно глубоко усвоили материал. Да и выступления их на семинарских занятиях были довольно поверхностными.

Руководитель группы побеседовал с Савченко по изучаемым на занятиях вопросам и убедился, что летчик мало времени уделяет самостоятельной подготовке к семинару, ограничивается порой лишь прослушанной лекцией. Впоследствии Савченко стал серьезнее относиться к самостоятельной подготовке, более глубоко изучать рекомендованную литературу. Естественно, качество его выступлений на семинарах значительно повысилось.

Старшего лейтенанта технической службы Черепанова заслушали на очередном заседании партийного бюро. Активисты указали ему на ряд недостатков в организации самостоятельной подготовки. В частности, выяснилось, что офицер недостаточно полно использовал при подготовке к семинарам дополнительную литературу, поверхностно изучал труды классиков марксизма-ленинизма. Активисты не ограничились разговором на бюро. Умелому методисту майору И. Дешанкову поручили поделиться с Черепановым опытом самостоятельной подготовки, а затем проконтролировать, как слушатель эти

рекомендации превращает в жизнь. Прошло некоторое время, и Попельнюк, выступая на очередном партийном собрании, отметил, что коммунист Черепанов повысил свою успеваемость на занятиях по марксистско-ленинской подготовке. Лучше пошли у него дела и по службе.

Партийное бюро эскадрильи обобщило опыт подготовки к семинарским занятиям одного из лучших слушателей группы офицера А. Собко. Выступая перед сослуживцами, он рассказал о том, как работает над первоисточниками, как планирует время для самостоятельной работы.

Одним из методов, способствующих более глубокому усвоению изучаемых вопросов, майор Попельнюк считает подготовку рефератов. Он не ограничивается определением конкретной темы реферата, а постоянно контролирует ход подготовки, оказывает необходимую помощь.

Так было, например, с летчиками старшими лейтенантами Л. Седовым и А. Хохловым. Определив офицерам темы рефератов, пропагандист учел, что они впервые готовились к подобным выступлениям. Поэтому через некоторое время руководитель группы заинтересовался у офицеров, как идет подготовка, посоветовал, какую литературу лучше использовать. Выступления Седова и Хохлова получились интересными и содержательными.

Известно, насколько велико значение для воспитания воинов-авиаторов глубокого знания ими ленинского идейно-теоретического наследия, произведений классиков марксизма-ленинизма, трудов Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, документов КПСС и Советского правительства. Их изучение в системе марксистско-ленинской подготовки является основой повышения идейной закалки воздушных бойцов.

Понимая это, майор Попельнюк неустанно находит такие формы и методы пропагандистской работы, которые помогли бы слушателям эффективнее усваивать учебный материал.

Например, при индивидуальных беседах по изучаемым проблемам он определяет наиболее подготовленных по данной теме слушателей с тем, чтобы каждому дать конкретное поручение. Так, за последнее время по заданию руководителя группы перед авиаторами выступили по наиболее актуальным политическим вопросам офицеры А. Собко и И. Дешанков. Ленинские чтения с личным составом провели офицеры А. Цуркан и А. Мирсанов, а лейтенант В. Шалько подготовил к семинарам содержательные, красочно оформленные наглядные пособия.

На семинарских занятиях по марксистско-ленинской подготовке слушатели проявляют высокую активность, показывают глубокие знания, умело увязывают теоретический материал с практической деятельностью подразделения.

Авиаторы эскадрильи успешно решают поставленные учебно-боевые задачи. Занимая активную жизненную позицию, они выполнили социалистические обязательства, принятые в честь 110-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 35-летия Великой Победы.

Всегда испытываешь чувство удовлетворения, когда видишь, как выпускник авиационного училища, прибывший в подразделение, уверенно делает свои первые шаги, проявляет интерес к службе, настойчиво овладевает своей профессией. Такой офицер, как правило, сравнительно быстро приобретает самостоятельность, завоевывает уважение и авторитет в коллективе.

Практика показывает, что становление лейтенантов идет успешнее в тех коллективах, где командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты с первых дней их пребывания в части уделяют повседневное внимание идейной закалке, нравственному и воинскому воспитанию молодежи. Разумеется, не все офицеры уверенно делают первые шаги в жизни, правильно преодолевают трудности службы и быта. И в этих случаях многое зависит от педагогического мастерства командира, политработника, от умения старших воздействовать на молодых словом и личным примером.

В парткоме части, который возглавляет майор В. Масленников, активисты немало делают для того, чтобы воспитательная работа с лейтенантами, особенно в летном экипаже, группе, проводилась эффективно. Профессиональная подготовка молодых летчиков, штурманов, техников идет, как правило, без особых трудностей. Командиры и начальники имеют солидный опыт, владеют методикой ввода в строй лейтенантов. Одни из них с первых же дней пребывания в полку стремятся как можно быстрее приобрести необходимые знания, навыки. Другие же порою бывают довольно пассивны, не проявляют достаточной активности в службе, в общественной работе.

Например, после окончания училища прибыл в часть лейтенант А. Щелкунов. Ни от каких поручений он не отказывался, но выполнять их не спешил, без напоминаний не участвовал в общественных мероприятиях. Зато спорить любил со всеми. К полетам готовился небрежно, в воздухе порою допускал ошибки. Беседовали с ним много, но отдача была невелика. Попробовали перевести его из одного подразделения в другое, но и это не дало сразу желаемых результатов.

Штурмана Щелкунова назначили в экипаж, который возглавлял майор В. Репин — опытный летчик и воспитатель, человек, увлеченный техникой. На его счету немало рационализаторских предложений. Он сумел заинтересовать молодого штурмана работой над различными усовершенствованиями.

Между офицерами установился контакт, появилось взаимное уважение. Щелкунов стал гораздо требовательнее относиться к себе, серьезнее к штурманской подготовке, четко выполнял свои обязанности во время полетов.

Вскоре Щелкунова назначили агитатором. Он исключительно добросовестно отнесся к порученному делу, можно сказать, нашел себя в этой работе. Комсомольцы избрали его членом комитета ВЛКСМ и не ошиблись.

Накануне ответственных учений Щелкунов написал заявление с просьбой принять его кандидатом в члены КПСС. На собрании командир корабля сказал: «Летать с ним стало легко и приятно». Приняли единогласно. Во время учений штурман корабля Щелкунов действовал четко и безошибочно, задание экипаж выполнил успешно.

Пример этот не единичен. В коллективе



* Военный летчик первого класса капитан В. Малышев, заместитель командира эскадрильи по политической части, и молодые летчики в музее боевой славы.

Фото А. КУРБАТОВА.

КОГДА ПРИХОДЯТ ЛЕЙТЕНАНТЫ

Полковник В. ПЕРЕСВЕТОВ

умеют работать с молодежью. Молодой офицер техник самолета И. Хасанов не сразу втянулся в службу. Командир строго взыскивал с него за недостатки в работе. Хасанов написал рапорт с просьбой направить его в другую часть. Но командование решило назначить техника в другое подразделение. Здесь старались пороже вспоминать его прошлые ошибки, строго спрашивали за качество подготовки техники к полету. Вскоре сослуживцы заметили, что Хасанов изменился к лучшему. Его избрали в состав комсомольского бюро. А когда он стал старшим бортовым техником, командир нередко ставил его в пример другим.

В подразделение должна была прибыть новая авиационная техника. Объяснили, что первыми ее получат лучшие специалисты, передовики соревнования. Так появилась у Хасанова новая цель. Ему помог старший бортовой техник-инструктор А. Воропаев. Именно с его помощью Хасанов освоил в свое время самолет Ан-12 и добился права одним из первых переучиваться на новую авиационную технику. Сейчас он летает в составе одного из лучших экипажей части. Партийная организация эскадрильи приняла его кандидатом в члены КПСС.

Командиры, политработники, партийные и комсомольские активисты многое делают для повышения эффективности воспитательной работы с молодежью.

Умелым пропагандистом-воспитателем зарекомендовал себя майор Н. Чесноков — руководитель группы марксистско-ленинской подготовки, в которой занимается в основном молодежь. Он стремится к тому, чтобы каждое занятие проходило живо, интересно. Партком не раз поручал Чеснокову поделиться с пропагандистами опытом работы, рассказать, как он добивается того, что группа из года в год на проверках получает отличные оценки.

Командир подразделения подполковник С. Мурашов требователен к себе и подчиненным. Лейтенанты видят, что у командира слово никогда не расходится с делом. И они стремятся быть такими же принципиальными и исполнительными. Обычно молодые офицеры этой эскадрильи быстро приобретают необходимые навыки и знания, первыми среди сверстников получают допуски к самостоятельной работе.

Выполняя требования постановления ЦК КПСС «О дальнейшем улучшении идеологической, политико-воспитательной работы», партийная организация полка неустанно совершенствует формы работы с молодежью, стремится, чтобы все средства идеологического воздействия на воинов-авиаторов поднимали их общественную активность, побуждали честно и добросовестно выполнять свой долг перед Родиной.

ПОЮЯ НЕ ИЩЕТ

Подполковник Р. ПОБЕРЕЖСКИЙ

Кабину самолета заместитель командира эскадрильи по политчасти С. Елизаров покидал с раздвоенным чувством. С одной стороны, в ушах Сергея Николаевича еще звучала восторженная фраза, которую над полигоном принес эфир, об очередном его успехе. С другой...

Учебно-боевая задача на ЛТУ была не из легких. Предстояло нанести бомбовый удар по цели, находившейся за сотни километров от аэродрома. Однако Елизарова это не смущало. Ему, опытному военному летчику, не впервые было выполнять подобный полет. И на этот раз они со штурманом экипажа капитаном М. Герцем правильно выбрали маршрут, мастерски построили противозенитный маневр, удачно преодолели ПВО «противника», точно вышли на цель и метко, с первого захода поразили ее. Вслед за политрабатником высокую оценку руководителя учений заслужили экипажи офицеров В. Гурьянова, А. Румянцев и других партийных активистов.

Накануне ответственных полетов, получив задачу от командира эскадрильи, они вместе с Елизаровым помогли командирам отрядов организовать социалистическое соревнование, провели беседы с авиаторами о личной ответственности каждого за дела подразделения. Не забыли заранее подготовить листки-молнии, другие материалы для оперативного освещения хода предстоящих летно-тактических учений. С этим поручением успешно справились партийные активисты старшие лейтенанты С. Есипов и В. Себряков. Прапорщик А. Артамонов по поручению политрабатника красочно

оформил социалистические обязательства по задачам и нормативам, взятые на ЛТУ авиаторами эскадрильи.

Перед самыми учениями в подразделении прошло партийное собрание, где с обстоятельным докладом выступил командир эскадрильи подполковник С. Блохин.

— Успешно справиться с поставленными задачами нас обязывает звание отличного коллектива, — подытожил он.

Командира поддержали коммунисты. Выступил и Сергей Николаевич Елизаров. Он говорил об ЛТУ как серьезном экзамене на боевую зрелость. На собрании политрабатник почувствовал, что коммунисты горят желанием умножить успехи коллектива.

Капитан Елизаров многое сделал для создания хорошего настроения у авиаторов накануне полетов на боевое применение. Вот и сейчас, успешно слетав на полигон, он был уверен, что личный состав справится с поставленными задачами. В подразделении сложился дружный коллектив. Авиаторы уверенно выполняли взятые социалистические обязательства, подтверждая звание отличной эскадрильи.

И все же беспокойство не покидало политрабатника. Его волновала группа обслуживания, которой руководил офицер И. Невирко. «Как там Куксов?» — думал Елизаров. Его не случайно интересовал этот лейтенант технической службы. «Сообразительный, но горяч болно, — размышлял Сергей Николаевич. — Как бы не подвел».

Незадолго до учений произошел такой случай. Молодой офицер нарушил дисциплину — нагрубил начальнику группы обслуживания капитану технической службы И. Невирко. Его предупредили. Но политрабатник не ограничился этим, он задумался над тем, почему такое возможно. Посовещался с командиром эскадрильи.

— В этой группе иногда бывают нарушения дисциплины, хотя в целом коллектив неплохой, — заметил Блохин. — Видимо, что-то упускает начальник.

Сергей Николаевич был такого же мнения. Упускает. Но что? Надо всерьез заняться этой группой.

Тогда политрабатник предполагал, что сумеет сразу разобраться во взаимоотношениях людей в этом подразделении. Но ошибся. Пришлось затратить довольно много времени. Сергей Николаевич стал чаще бывать в офицерском общении, присутствовал на занятиях, во время подготовки техники к полетам.

Чем больше беседовал политрабатник с людьми, тем тверже убеждался в неверности позиции, занятой коммунистом-руководителем. Порою Невирко был

вспыльчив, не выбирал выражений, нередко говорил с подчиненными раздражительным тоном. А это, как известно, никогда не приносит пользы. Наоборот, в группе обслуживания ухудшилась воинская дисциплина, и естественно, снизилось качество подготовки авиатехники к полетам. В результате по вине одного из специалистов произошла предпосылка к летному происшествию.

Спустя некоторое время Елизаров подробно доложил командиру свою точку зрения. Предложил поговорить с Невирко на заседании партийного бюро, помочь ему наладить контакт с людьми.

Справедливости ради надо сказать, коммунист правильно воспринял критику и советы активистов, согласился с тем, что необходимо по-иному строить взаимоотношения с подчиненными, четко планировать каждый час рабочего времени.

Однако Елизаров не считал вопрос закрытым. Перед ЛТУ он, несмотря на занятость, выкроил время и еще раз побеседовал с подчиненными Невирко. Не обошел вниманием и Куксова. Вначале тот попытался уклониться от беседы, но постепенно втянулся в разговор. Сергей Николаевич спокойно, не ущемляя достоинства молодого офицера, повел речь о том, что мешает специалистам группы занять достойное место среди других коллективов эскадрильи. Незаметно разговор пошел и о предстоящих учениях.

— Сделаю все, чтобы техника действовала безотказно, — сказал лейтенант. — Работать буду не хуже других.

— Иначе и нельзя в отличной эскадрилье, — поддержал Куксова политрабатник.

И вот учения. Авиаторы хорошо подготовились к ним. Учебно-боевые вылеты следуют один за другим. Высокие оценки говорят сами за себя. И в этом немалая заслуга заместителя командира по политической части капитана Елизарова.

Помнится, когда Сергей Николаевич пришел в эскадрилью, не все здесь ладилось, не всегда коммунисты предъявляли строгий спрос к нарушителям, не в полной мере помогали командиру наводить порядок в подразделении.

Требовательный к себе и другим, Елизаров на первом же партийном собрании поставил точки над «и». По его предложению коммуниста В. Дмитришина, допустившего из-за недисциплинированности предпосылку к летному происшествию, строго наказали в партийном порядке. Партийное бюро рассмотрело еще несколько персональных дел. Постепенно обстановка требовательности, ответственности прочно установилась в кол-

ПОПРОБУЙТЕ РЕШИТЬ

При каких отклонениях рулей в горизонтальном полете может возникнуть продольный инерционный момент, стремящийся увеличить угол атаки самолета?

Одни летчики утверждали, что это возможно при одновременном отклонении элеронов и руля направления, так как инерционный момент относительно какой-либо оси самолета образуется при вращении самолета относительно остальных двух осей.

Другие же считали, что такой момент может возникнуть и при одном только наклонении самолета элеронами.

Кто прав?

лektиве. И дело от этого только выиграло.

Опыт работы с людьми Елизаров начал приобретать еще до армии. Был комсоргом в классе. В училище уже на первом курсе товарищи избрали его секретарем комсомольской организации эскадрильи. Что и говорить, умел Сергей сплотить людей, воодушевить их на любое дело. Он хорошо пел, играл на баяне и гитаре. Где бы Елизаров ни служил, везде был в гуще событий. Да и сейчас трудно себе представить какой-либо праздник без участия в концертах художественной самодеятельности капитана Елизарова и его жены Ольги Григорьевны, обладающей хорошим голосом.

Многому научили Елизарова его первые наставники летчик-инструктор лейтенант А. Брайцев и командир эскадрильи майор А. Осипенко. Инструктор всегда был тактичен на земле и в воздухе, прививал курсантам чувство коллективизма. Например, узнав однажды, что у Сергея неудачи в легкой атлетике, он посоветовал курсанту Н. Коврижкину, имевшему первый разряд по бегу и лыжам, позаниматься с ним. Результат не замедлил сказаться. Так же тактично, щадя самолюбие подчиненных, инструктор делал разбор полетов. Это была настоящая школа выработки у курсантов качеств, нужных не только военному летчику, но и любому человеку. Для Сергея и его товарищей воспитательная работа Брайцева стала образцом индивидуального подхода к подчиненным.

Командир эскадрильи Осипенко, как бы ни был загружен, находил время поговорить с каждым авиатором, побывать на комсомольском собрании, съездить с молодежью на экскурсию. Как-то незаметно в эскадрилье сложился хороший, дружный коллектив, где главными принципами утвердились взаимопомощь и выручка, доверие друг к другу. Именно в тот период, будучи секретарем комсомольской организации, Сергей по-настоящему почувствовал тягу к общественной работе. Эта работа, хоть и отнимала у него немало времени, но помогала профессиональному становлению как летчика.

Часто с благодарностью вспоминает сейчас Сергей Николаевич советы своего первого комэска. Пригодился и опыт работы с людьми, который он заимствовал у Осипенко. Дел, правда, намного больше стало у политработника Елизарова. Но к ним ему не привыкать. На все хватает времени, если оно тщательно спланировано и продумано.

...В конце стоянки готовились к очередному старту несколько боевых машин. Скоро, ведомые опытными летчиками, они стремительно уйдут в небо.

Еще издали Елизаров заметил лейтенанта технической службы Куксова. Тот увлеченно готовил самолет к полету. Неvirко помогал ему. Оба так увлеклись делом, что не заметили, как подошел Елизаров. Опытный политработник сразу понял: между авиаторами налажен прочный деловой контакт.

Довольный, Сергей Николаевич направился в сторону командного пункта, где ждали его другие дела. Учения продолжались.

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

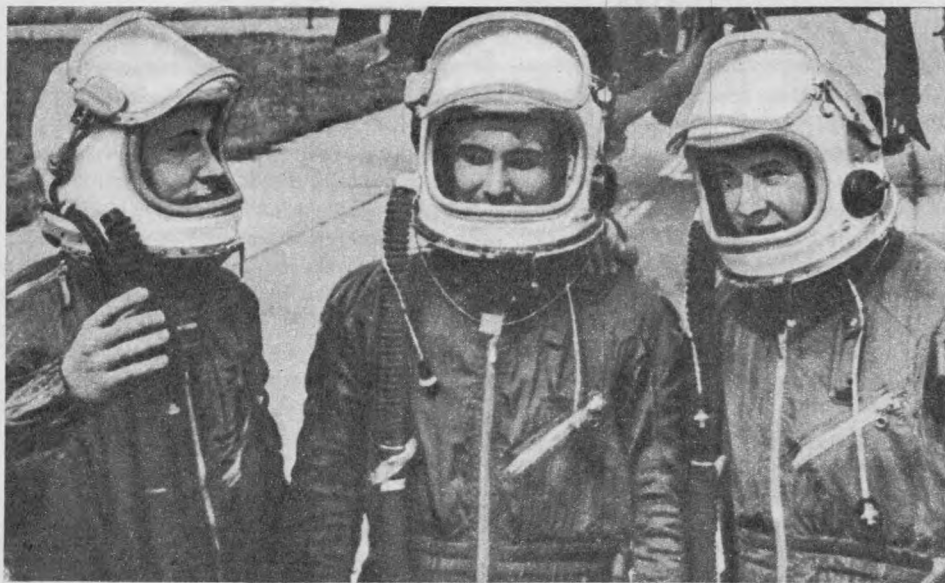
* Окончен ночной полет. Военный летчик второго класса старший лейтенант Ю. Евтеев (верхний снимок) покидает кабину боевой машины. Хорошее настроение у молодого коммуниста: очередное упражнение выполнено по высшему баллу.

Фото А. КУРБАТОВА.

* С высоким качеством выполняют учебные задания и молодые летчики лейтенанты С. Крылов, В. Палутин и А. Пичугин. Проявляя инициативу и мастерство, офицеры с честью выполнили социалистические обязательства в честь 35-й годовщины великой Победы.

На нижнем снимке (слева направо): военные летчики третьего класса лейтенанты С. Крылов, В. Палутин, А. Пичугин.

Фото А. ДРОЗДОВА.



ШКОЛА ВОСПИТАНИЯ

Военное издательство в серии «Опыт и актуальные проблемы идеологической работы» выпустило книгу* по материалам Всесоюзной научно-практической конференции, состоявшейся в Баку 25—27 апреля 1979 года. В ней публикуются выступления участников конференции на заседании секции «Советская Армия — школа идейно-нравственного воспитания молодежи», в которых обобщен опыт, намечены пути дальнейшего совершенство-

вания идейно-политического, трудового, нравственного и воинского воспитания личного состава Вооруженных Сил, формирования у воинов активной жизненной позиции, а также военно-патриотического воспитания молодежи и подготовки ее к армейской службе.

Книга рассчитана на командиров, политработников, партийный и комсомольский актив, на всех, кто занимается военно-патриотическим воспитанием советской молодежи. Авиационный читатель найдет в ней много полезного для дальнейшего совершенствования форм и методов партийно-политической работы в частях и подразделениях ВВС.

* Советская Армия — школа идейно-нравственного воспитания молодежи. М., Воениздат, 1979. 286 с., ц. 50 к.

НА ЭКОНОМИЮ ТОПЛИВА И ЭНЕРГИИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ НАЦЕЛЕННЫ УСИЛИЯ КАЖДОГО КОЛЛЕКТИВА, КАЖДОГО ТРУЖЕНИКА.

Из выступления товарища Л. И. Брежнева на ноябрьском (1979 г.) Пленуме ЦК КПСС.

ЭКОНОМИТЬ В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

Генерал-полковник-инженер В. СКУБИЛИН

Одна из важнейших задач, стоящих перед советскими людьми, от решения которой зависят дальнейшие успехи в выполнении плана завершающего года десятой пятилетки, — рациональное использование материальных ресурсов, усиление режима экономии и устранение потерь в народном хозяйстве. Печать, радио, телевидение ежедневно приносят нам сведения о значительном продлении сроков службы машин и механизмов, сбережении энергетических и других ресурсов. Из сохраненного сырья создается новая продукция на многие сотни миллионов рублей.

Авиаторы, как и все воины Вооруженных Сил, активно борются за сбережение государственных средств и материалов, заботливо относятся к содержанию современных боевых комплексов, находящихся на вооружении частей и подразделений.

Ведь они созданы талантом советских ученых, вдохновением конструкторов, самоотверженным трудом инженеров, рабочих, техников, в них вложены большие народные средства. Воспитанные в духе бережного отношения к социалистическому добру, воины-авиаторы хозяйски эксплуатируют боевую технику, ведут настойчивую борьбу за поддержание самолетов и вертолетов в постоянной готовности к боевому применению при решении сложных и ответственных задач.

Рациональная эксплуатация и эффективное использование авиационной тех-

ники зависят от целенаправленных и слаженных усилий командиров, штабов, политработников, инженеров, партийных и комсомольских организаций, руководителей полетов и летных экипажей, специалистов инженерно-авиационной службы и обеспечивающих подразделений. Во многом могут помочь и сотрудники научно-исследовательских, испытательных организаций и учебных заведений.

Каковы же основные направления этой чрезвычайно важной работы?

Борьба за экономное расходование ресурса авиационной техники неразрывно связана с совершенствованием учебного процесса, улучшением организации заблаговременной, предварительной и предполетной подготовки, парковых дней, а также регламентных работ. Большую роль в этом важном деле играет и методическое мастерство командиров, их заместителей, инженеров. Жизнь убеждает: чем лучше, качественнее подготовлены учения, занятия, тренировки и тренажи, чем полнее при их проведении используется передовой опыт, тем меньше расходуется ресурс авиатехники.

Начнем с основной формы нашей учебы. Не раз приходилось наблюдать, как самолет с работающими двигателями длительное время простаивает на технической позиции или линии предварительного старта в ожидании разрешения вырлиться на взлетно-посадочную полосу. Это случается, когда допущены ошибки при планировании, недостаточно четко организовано руководство и управление полетами, слабо налажено взаимодействие между руководителем полетов, ИАС и обратно. Иногда из-за плохо подготовленных РД и ВПП в двигатели попадают посторонние предметы и повреждают их. При интенсивных групповых полетах простаивание самолетов приводит к значительному перерасходу топлива и ресурса авиатехники.

Или другой вопрос. Отклонение экипажей от заданных маршрутов, возвраще-

ние их на аэродром не в расчетное время вынуждают вырливающие на взлет согласно плановой таблицы экипажи ожидать своей очереди несколько лишних минут. Из-за такого незначительного на первый взгляд нарушения дисциплины полета в полку только за одну летную смену перерасходуются тонны авиационного топлива.

Как известно, расход топлива в полете существенно зависит от загрузки летательного аппарата. Это и понятно: чем больше полетная масса самолета или вертолета, тем выше потребный режим работы двигателей для обеспечения заданных условий полета. Большинство самолетов и вертолетов военного назначения в настоящее время взлетает с полной заправкой топливной системы. Это диктует требования боевой готовности и безопасности полетов. Вместе с тем в военно-транспортной авиации заправка самолета варьируется в достаточно широких пределах в зависимости от массы перевозимого груза и расчетной дальности полета. При этом с учетом конкретных условий существуют весьма ощутимые резервы экономии топлива за счет его рациональной заправки в строгом соответствии с инженерно-штурманским расчетом.

Например, при увеличении полетной массы самолета типа Ил-76 на пять тонн из-за перезаправки топливом сверх необходимого для данного задания за один час полета перерасходуется около 150 кг топлива. К тому же для набора заданного эшелона в этом случае еще перерасходуется более 500 кг горючего.

В последнее время практикуются учебные полеты на некоторых самолетах дальней и фронтовой авиации с неполной заправкой топливной системы. Это дает немалую экономию топлива. Безопасность таких полетов обеспечивают тщательнейший инженерно-штурманский расчет, внимательный контроль заправщиков машин топливом перед вылетом и его расхода непосредственно в воздухе.

Важные элементы в организации полетов во всех родах авиации — выбор для дальних маршрутов таких высот, на которых расход топлива минимальный, и точное соблюдение расчетных режимов. Преждевременное снижение на более низкие эшелоны увеличивает расход топлива. Например, для самолета типа Ил-76 изменение высоты полета с 10 000 до 9000 м дает перерасход около 300 кг топлива в час.

Один из основных признаков рациональной организации полетов — правильное определение количества нужной авиационной техники. Очень важно вывести в летную смену такое количество самолетов (вертолетов), которое обеспечит максимальный налет и продвижение

* Над переправой. Фото А. СЕМЕЛЯКА.



летчиков по программе боевой учебы. Решающую роль здесь играет разумное комплексирование отдельных упражнений при максимальной продолжительности полета летательного аппарата данного типа. Благодаря этому достигается существенная экономия топлива без ущерба для боеготовности, безопасности полетов и боевой выучки экипажей. Кстати, умение экономно расходовать топливо, ресурс планера и двигателя нужно рассматривать как неотъемлемый элемент летного мастерства экипажа.

Например, от экипажа зависит выбор и выдерживание рационального режима полета. В дальнем полете необходимо умело использовать изменение профиля в зависимости от выработки топлива и уменьшения полетной массы самолета или подбирать наивыгоднейшую скорость на данной высоте при наименьшем километровом расходе. Так, при увеличении скорости полета самолета Ил-76 на 10 км/ч выше наивыгоднейшей перерасходуется около 300 кг топлива в час.

Немалое количество топлива можно сэкономить во время набора высоты после взлета, в процессе снижения для захода на посадку. Если полетное задание и воздушная обстановка не ограничивают время набора высоты эшелона, то и нецелесообразно использовать неэкономные форсажный, максимальный и взлетный режимы работы двигателей. Например, на военно-транспортных самолетах типа Ан-12 с высот 8—12 км, задресселировав двигатели до 4—5 км, целесообразно снижаться с вертикаль-

ной скоростью 10—12 м/с, а затем уменьшать ее до 6—8 м/с для точного следования по глиссаде. Такой метод снижения с больших высот позволяет полнее использовать преимущества режимов полета с минимальным расходом топлива. Выбирая наивыгоднейший для всех этапов полета режим работы двигателей, надо учитывать полетную массу самолета, состояние воздушной среды, скорость и направление ветра.

После выполнения посадки необходимо разумно пользоваться тормозами колес, имея в виду быстрое освобождение ВПП с минимальными затратами топлива. На самолетах с тормозными парашютами следует строго соблюдать рекомендации по их выпуску. При преждевременном выпуске парашюта, тем более при встречном ветре, самолет может остановиться на середине ВПП и до момента сброса тормозного парашюта будет двигаться на повышенных режимах работы двигателей, то есть с перерасходом топлива.

Немалый резерв экономии топлива кроется также в технике пилотирования и самолетовождения. Допустим, за счет тщательно рассчитанных и точно выполненных разворотов можно выиграть несколько секунд. При выполнении захода на посадку по заданной схеме повышению экономичности способствуют своевременный выпуск шасси, закрылков, точное выдерживание скорости. При полете по маршруту некоторые летчики и штурманы допускают отклонения от заданных параметров трассы, в резуль-

тате чего бессмысленно увеличивается продолжительность полета, перерасходуется топливо.

Невозможно оправдать грубые просчеты в организации полетов, когда экипаж, чтобы выполнить посадку с расчетной посадочной массой, вынужден преднамеренно вырабатывать топливо на кругу или, что еще хуже, выпускать тормозные щитки и включать форсаж. В этом случае дорогостоящее топливо буквально вылетает на ветер. Однако посадка с большой (близкой к предельной) массой часто выполняется грубее обычной, что может привести к отказам авиационной техники, например к нарушению герметичности топливных коммуникаций. Чтобы избежать этого, нужно очень тщательно планировать и рассчитывать задание.

Рассматривая наивыгоднейший режим работы двигателей как эффективный метод уменьшения расхода топлива в полете, не следует забывать и о такой важной детали. Дело в том, что количество топлива, выработанного двигателем, является эквивалентом выполненной им работы, который в свою очередь определяет совокупность термодинамических нагрузок на узлы и детали двигателя. Поэтому использование рациональных режимов работы двигателей не только позволяет экономить топливо, но и способствует снижению теплонапряженности силовых установок, то есть повышению их эксплуатационной надежности и долговечности.

[Окончание следует]

СРАВНИТЕ СВОИ РЕШЕНИЯ

Через центр тяжести любого тела можно провести такие три взаимно-перпендикулярные оси, называемые главными центральными осями инерции, что при вращении его относительно только одной оси никаких инерционных моментов относительно двух других не возникнет. У самолета главные центральные оси инерции практически совпадают со связанными осями X , Y и Z .

Инерционные моменты возникают только в тех случаях, когда самолет вращается относительно оси, не совпадающей ни с одной осью инерции, то есть вращение происходит относительно двух, а то и всех трех главных осей. При одновременном отклонении элеронов и руля направления самолет вращается сразу относительно осей X и Y . При этом относительно оси Z возникает инерционный

момент, который является кабрирующим при отклонении ручки в сторону данной вперед педали.

Но только ли при таком управлении самолетом, как считает первая группа летчиков, может возникнуть кабрирующий инерционный момент?

В горизонтальном полете у самолета имеется некоторый угол α_r между продольной связанной осью X и вектором скорости. Что будет с этим углом при вращении самолета, вызванном отклонением ручки, скажем, вправо?

Допустим, осью вращения является связанная ось X , сохраняющая в пространстве постоянное положение (рис. 1).

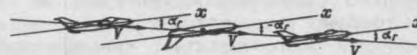


Рис. 1.

При накренивании самолета на 90° его угол атаки уменьшается от α_r до нуля, при крене 180° (перевернутое положение) — становится равным минус α_r , а в течение следующего полуоборота возвращается к первоначальному положительному значению.

Однако у продольно устойчивого самолета при нарушениях угла атаки возникают аэродинамические стабилизирующие моменты, стремящиеся устранить эти

нарушения. Если бы продольная устойчивость была идеальной, то угол атаки в процессе вращения все время оставался бы равным α_r (рис. 2), то есть самолет

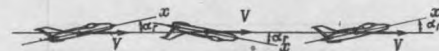


Рис. 2.

вращался при отклоненных элеронах вокруг вектора скорости V , а не главной оси X . А при таком вращении центробежные силы масс носовой и хвостовой частей самолета создают кабрирующий инерционный момент.

Конечно, устойчивость реального самолета не обеспечивает строгого сохранения первоначального угла атаки. Но если ось вращения самолета под действием аэродинамического стабилизирующего момента будет отклонена от главной оси инерции X на угол, пусть меньший α_r , продольный инерционный момент все равно возникнет.

Таким образом, вторая группа летчиков права: инерционный момент может возникнуть и при отклонении в полете одних только элеронов. Поэтому угловая скорость накренивания самолета должна быть ограничена по условиям безопасности даже при нейтральном положении педалей.



К ЕДИНОМУ РИТМУ

Майор А. ПЕТРОВ

В техническом домике первой эскадрильи было оживленно. Начальники групп обслуживания, техники самолетов выясняли очередность предварительной подготовки истребителей-бомбардировщиков к полетам и их расстановку в укрытиях, уточняли состав расчетов, характер профилактических мероприятий. Первоисточником информации для них служила плановая таблица — документ, определяющий содержание и порядок проведения в подразделении предварительной подготовки авиационной техники. В ней строго по времени были определены осмотры самолетов руководящим составом эскадрильи, работы, связанные с заменой агрегатов, длительной стоянкой, и т. п. Каждому офицеру достаточно было несколько минут, чтобы ознакомиться с объемом предстоящих операций, поставить задачу подчиненным и организованно начать работу.

В эскадрилье, где инженерно-авиационную службу возглавляет майор технической службы Н. Ляшенко, к плановой таблице привыкли не сразу. И хотя начальники ТЭЧ звеньев и групп обслуживания, да и техники самолетов отнеслись к ней с должным вниманием, однако им по-прежнему импонировали планы по каждому самолету или виду оборудования. Их они самостоятельно реализовывали в течение рабочего дня.

Вроде неплохо. Но всегда ли эти планы были рациональными?

— Не всегда, — открыто сказал офицер Ляшенко и привел несколько примеров, когда маршруты специалистов групп обслуживания пересекались на одном самолете. — В такие минуты в кабину не пробиться. Она нужна и электрикам, и прибористам, и радистам. Выход не так-то просто было найти. В результате терялось время, снижалось качество работ.

Привел заместитель командира эскадрильи по инженерно-авиационной служ-

бе и другой факт. Из-за разобщенности планов на многих самолетах предварительная подготовка зачастую затягивалась, основные работы выполнялись во второй половине дня, причем в спешке. К этим явлениям некоторые специалисты привыкли, считая, что издержки в работе неизбежны. Плановую таблицу предварительной подготовки в эскадрилье они расценили как временный эксперимент.

Однако офицер Ляшенко нашел и горячих сторонников новшества в лице начальников ТЭЧ звеньев В. Колесника и Н. Власова, начальника группы В. Балябина, техника отличного самолета А. Чикина. Ознакомившись с правилами составления плановой таблицы, они выступили инициаторами ее внедрения. Накануне очередной предварительной подготовки офицеры тщательно заполнили графы, определили на каждый самолет объем работ, время и очередность их выполнения. На бумаге все вроде выглядело удачно.

Настал первый день работы по плановой таблице. Когда на стоянку прибыл технический состав, майор Ляшенко напомнил всем специалистам о запланированных работах, о порядке движения групп и использовании средств обеспечения, обстоятельно ответил на многочисленные вопросы. После указаний авиаторы направились к самолетам. Предварительная подготовка началась.

До обеда все шло четко. Специалисты точно укладывались в график осмотра крылатых машин, быстро устраняли неисправности. Ни на одном из проверяемых истребителей-бомбардировщиков не было «скупивания» групп. Каждая в данный момент обслуживала запланированный самолет. Характерна такая деталь: за четыре часа напряженной работы авиаторы успели подготовить на две машины больше, чем на прошлой предварительной подготовке. С точки зрения боевой готовности это имело немалое значение.

Эффективно использовали время и техники. Зная, в какое время и какая группа будет обслуживать их самолеты, они сумели четко построить свою работу, лучше контролировали действия специалистов. Раньше ведь как было? Только техник самолета начнет осмотр машины или съемку агрегата, как у самолета появляются механики какой-нибудь другой группы. Офицер невольно бросал начатое дело и осуществлял контроль, как того требуют руководящие документы. А иной раз обстоятельства складывались таким образом, что технику самолета приходилось так поступать много раз.

И все же в первый день не все прошло гладко. Так, группа авиационного оборудования просрочила время подготовки последних двух самолетов. Вооруженцы не успели выполнить целевой осмотр на машине, пришедшей из технико-эксплуатационной части. Были и другие неувязки. Кое-кто из офицеров поспешил назвать эксперимент неудавшимся: «Пользы от нашей плановой таблицы мало. Только лишние хлопоты». Но май-

ор Н. Ляшенко был настроен оптимистично.

Его уверенность передалась другим. В эскадрилье быстро выяснили причины неувязок, наметили конкретные меры для их устранения. В частности, в многочисленных, полностью укомплектованных специалистами группах были составлены расчеты, которые самостоятельно могли обслуживать самолеты. Теперь, например, группа авиационного оборудования шла двумя маршрутами, что, естественно, сокращало время осмотров. Внесли специалисты коррективы и в нормативы, предусмотренные на выполнение тех или иных проверок. Разумеется, все это усложнило составление плановой таблицы, зато сам процесс предварительной подготовки стал более организованным, гибким.

Вот тому доказательство. Осматривая свой истребитель-бомбардировщик, лейтенант Ю. Коржицкий обнаружил негерметичность редукционного клапана в противообледенительной системе. Требовалось заменить клапан. Начальник ТЭЧ звена старший лейтенант В. Колесник, узнав о неполадке, сразу же обратился к плановой таблице. Он стремился выяснить, как, не нарушая ритма работы специалистов групп обслуживания, быстрее ввести самолет в строй. Дело усложнялось тем, что неисправный клапан расположен в кабине. На его замену технику понадобится не менее часа. И этот час Колеснику помогла найти таблица.

— Приступим к работе через десять минут, сразу же после радистов, — сказал начальник ТЭЧ звена лейтенанту Коржицкому. — До прибытия очередной группы вполне справимся.

Расчет оказался верным. Когда к самолету подошли прибористы и электрики, кабина была уже свободна.

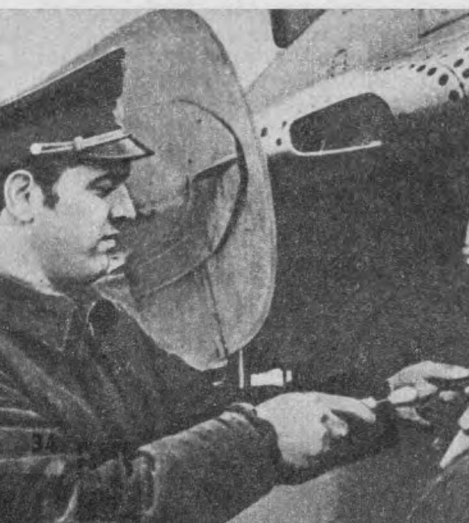
Плановая таблица предварительной подготовки в эскадрилье способствует рациональному планированию целевых осмотров, парковых дней. В конце каждого дня специалисты подразделения вносят в нее наиболее характерные и опасные неисправности, выявленные на самолетах, указывают их причины. В штабе инженеры полка анализируют неполадки, группируют их, намечают конкретные профилактические мероприятия, выдают эксплуатационникам нужные рекомендации, указания. Вот и сегодня на основе проведенного анализа в плановую таблицу предварительной подготовки включены целевые осмотры по топливной и антиобледенительной системам.

Скоро все убедились: четкое планирование подготовки авиационной техники к полетам в масштабе эскадрильи — дело важное и нужное. Новая методика позволяет более четко и полно предусмотреть необходимый фронт работ, на научной основе организовать труд каждого специалиста, с большей продуктивностью использовать рабочее время. Особенно следует подчеркнуть, что при этом значительно повышается качество обслуживания самолетного парка, его боевая готовность.

* Чутко прислушивается к замечаниям летчика о работе боевой машины и ее оборудования в воздухе техник отличного самолета специалист первого класса офицер В. Ковалев.

На снимке: лейтенант технической службы В. Ковалев готовит самолет к повторному вылету.

Фото Д. КИСЕЛЕВА.



К экзаменам на классность специалисты ИАС готовились старательно: еще раз прочитали необходимую литературу, просмотрели записи в своих конспектах, побывали на консультациях опытных инженеров, дополнительно изучили эксплуатацию наиболее сложных систем и автоматических устройств.

Ведь экзамен на более высокий класс — это проверка не только теоретических знаний, но и умения грамотно их применять в процессе эксплуатации авиатехники, строго соблюдать требования соответствующих документов, разбираться самостоятельно в той или иной неполадке с применением современной контрольно-проверочной аппаратуры и других средств контроля.

Наши инженеры постоянно заботятся о росте количества высококлассных специалистов. Вопрос об организации их учебы регулярно обсуждается на методическом совете части, на сборах заместителей командиров эскадрилий по ИАС, начальников групп и ТЭЧ звеньев. В основу всей этой работы положены требования руководящих документов по подготовке технического состава и о порядке присвоения (подтверждения) классной квалификации. Было решено применить так называемый метод поэтапного обучения и формирования навыков. Суть его состоит в следующем. Для каждого авиационного специалиста в подразделениях составлен график, в котором в точном соответствии с руководящими документами определены конкретные темы и сроки их изучения, дата сдачи экзаменов.

Что же здесь нового? Раньше для всего личного состава ИАС программа сдачи на класс определялась на весь учебный период и сдача экзаменов проводилась в конце его. Теперь подход стал дифференцированным. Каждый специалист лично обязан отчитаться перед своим руководителем в соответствии с существующим графиком и сдать экзамены в установленный срок.

Надо отметить, что вопросы в билетах инженеры распределяют тоже дифференцированно, с разной степенью сложности. Так, от молодых техников, недавних выпускников военных авиационных училищ, требуется доскональное знание своих функциональных обязанностей, мер безопасности, а также умение руководить младшими авиаспециалистами. К тем, кто подтверждает звание мастера или первый класс, требования выше. Экзаменаторы не скупятся на вопросы с изюминкой, ответить на которые не просто. Здесь нужны не только глубокие теоретические знания, но и отличные навыки, умение согласованно работать с другими специалистами.

Успешно справился с заданием старший лейтенант технической службы А. Тивиков. Несмотря на сравнительно небольшой срок службы, он уже приобрел опыт эксплуатации истребителей-бомбардировщиков. Его как лучшего техника перевели в ТЭЧ полка. Он свободно ориентируется в кинематике элементов радиотехнической системы измерителя скорости угла сноса, инерциальной курсовой системы. Офицер на основе анализа состояния техники обосновал рекомендации по профилактике ряда недостатков.

Глубокие знания техники и правил ее эксплуатации показывают передовики боевой учебы капитаны технической службы А. Дрибас, Н. Крупин, Е. Кадач, старшие лейтенанты технической службы А. Поварков, А. Княк, Р. Амиров, С. Да-

Майор-инженер В. ДОКТОРОВ

ВОПРОС С ИЗЮМИНКОЙ

нилов и многие другие. Не случайно в нашей части сейчас почти каждый третий специалист имеет первый класс или квалификацию мастера, а пятьдесят процентов личного состава ИАС владеет смежными специальностями. И семьдесят процентов истребителей-бомбардировщиков носят наименование «Отличный самолет части».

Эти успехи не пришли сами по себе. Они — результат умело спланированной и правильно организованной технической учебы личного состава ИАС. Наши инженеры большое внимание уделяют и опытным специалистам. При этом преследуются две цели: приучить их постоянно поддерживать свое мастерство на высоком уровне, сделать активными помощниками руководителей ИАС эскадрильи в организации учебного процесса с личным составом.

У нас каждый техник с высокой классной квалификацией получает для самостоятельного изучения четыре-пять довольно сложных тем, по которым он затем периодически отчитывается. Но как свидетельствует опыт, иногда возникает необходимость освежить знания. И тогда заместитель командира по ИАС ставит задачу специалистам, имеющим квалификацию мастера: в любой день (на случай срыва полетов из-за неблагоприятных метеословесий) быть готовыми выступить с рефератами перед личным составом ИАС подразделения. Такие занятия помогают авиаторам углубить знания. Ведь в ходе выступлений или после них нередко практикуется обсуждение вопросов эксплуатации той или иной системы. И обычно руководитель занятий предоставляет возможность выступить как можно большему количеству специалистов. Это повышает активность инженерно-технического состава, его ответственность за теоретическую выучку.

Следует сказать, что инженеры на таких занятиях при обсуждении темы строго учитывают категорию специалистов, их классность, опыт, даже психологические качества. Практика показала: задавая молодым специалистам слишком сложные вопросы, например по работе с топливной автоматикой, можно выбить их из колеи. Регулировкой наиболее ответственных узлов им будет разрешено заниматься несколько позже, когда руководство ИАС эскадрильи убедится, что молодежь в совершенстве усвоила более простые темы.

Поэтому, работая, скажем, с лейтенантом технической службы Н. Журавковым и другими, руководители обращают

их внимание главным образом на размещение систем и способы их проверок в процессе наземной подготовки. Объясняют физические процессы, происходящие в системах, смысл регулировок.

На те же вопросы предлагается ответить специалистам первого класса или мастерам, но с более солидным обоснованием, с подробными выкладками. Руководитель может организовать и обмен опытом по методикам подготовки специалиста по конкретному вопросу. Как правило, такие уроки дают хороший эффект, приносят обоюдную пользу и молодым, и опытным.

Мы настойчиво рекомендуем молодым офицерам не стесняясь обращаться за советом и помощью к опытным специалистам.

Однажды, осматривая истребитель-бомбардировщик, я задал несколько вопросов лейтенанту технической службы А. Синицыну. В целом он грамотно отвечал на них. И все-таки я заметил, что знаний устройств некоторых агрегатов и систем, их функционирования у него недостаточно.

Конечно, и я, и начальник молодого техника могли бы напомнить ему необходимые сведения. Но мы посчитали, что более разумным и полезным будет, если это сделает один из высококвалифицированных специалистов группы. И он постарался обстоятельно разобрать просчеты Синицына. Сделал это тактично, по-товарищески. Доброжелательный разговор положительно повлиял на молодого техника: он стал более настойчиво работать над повышением своих знаний, постоянно интересоваться вопросами эксплуатации истребителя-бомбардировщика.

Были случаи, когда при обнаружении на самолете неполадки или после замечания летчика специалист спешил поставить об этом в известность заместителя командира по ИАС или инженера. Но когда спрашивали его: а сами-то вы что думаете по поводу замечания, где собираетесь искать дефект, сколько вам для этого потребуется механиков, какая контрольно-проверочная аппаратура, молодой офицер терялся, а иногда признавался откровенно: к таким вопросам не готов. Приходилось убеждать специалиста, что инициатива должна исходить прежде всего от него самого.

В результате такой продуманной работы молодежь стала более внимательно относиться к совершенствованию своих знаний, укреплению навыков. Молодые специалисты заметно приблизились к тому рубежу, когда ни один вопрос с изюминкой не застанет их врасплох.

ПО ГОРЯЧИМ СЛЕДАМ

Майор-инженер Е. КРИВОРУЧЕНКО,
капитан-инженер Е. ЛОБАНОВ, кандидат технических наук

Эксплуатация современной авиационной техники требует от личного состава глубоких знаний, твердых навыков, безошибочных действий. Недоучет этих требований нередко оборачивается для специалистов неприятностями. Анализ показывает, что для предупреждения ошибок нужно, как говорится, по горячим следам проводить организационные и технологические мероприятия, совершенствовать культуру труда.

В некоторых подразделениях еще допускаются случаи неправильного подсоединения штепсельных разъемов, высокочастотных кабелей и отдельных проводов из-за идентичности стыковочных элементов (причем они не имеют ярко выраженных отличительных признаков) и их близкого взаимного расположения. Невнимательность специалистов при выполнении работ приводит к ошибкам. Поэтому перед расстыковкой этих соединительных элементов, а также перед демонтажем блоков (агрегатов) необходимо нанести или обновить их маркировку.

Встречаются иногда ошибки, связанные с неправильной установкой (мон-

тажом) блоков (агрегатов), деталей в них и различных соединительных элементов. Это объясняется тем, что нередко блоки имеют одинаковый внешний вид, габариты и посадочные места. Особенно нежелательна смена мест блоков и агрегатов, которые выполняют роль датчиков и исполнительных элементов в системах управления летательным аппаратом, двигателем или навигации. Поэтому перед демонтажем необходимо пометить однотипные блоки маркировкой, например «Левый», «Правый», «Передний», «Задний», «Верхний», «Нижний», нанести соответствующие метки, исключающие установку агрегатов на летательный аппарат с разворотом. Только после проведения всех предупредительных мероприятий можно приступать к работе.

В большинстве случаев ошибки — результат небрежного и невнимательного отношения младших специалистов к авиационной технике, нарушения требований инструкций по эксплуатации. Некоторые авиаторы для оправдания ссылаются порой на неудобный подход к отдельным блокам, на затененность другим оборудованием доступа к регулировочным точкам или осматриваемым местам, применение непредусмотренного инструмента. Однако специалисты, обладающие высокой культурой, выполняют любые работы в самых трудных условиях с отличным качеством, всегда выявляют недостатки, допущенные ранее другими.

...Шла предполетная подготовка самолетов к полетам. Старший механик по электрооборудованию группы обслуживания осматривал и проверял оборудование в кабине. Окончив операцию и выключив наземный источник питания, он доложил об исправности электрооборудования. Начальник группы обслуживания старший лейтенант технической службы В. Мякота провел повторный осмотр, затем включил аккумуляторную батарею под нагрузку. И тут обнаружилось, что ее напряжение значительно ниже, чем требуется по техническим условиям.

Как выяснилось потом, причиной снижения напряжения аккумуляторной батареи явился ее разряд при проверке оборудования, специалист неправильно подключил электроожгут наземного источника к борту самолета. Это привело к нарушению контакта в штепсельном разъеме и разрыву электрической цепи. Старший механик своевременно не обнаружил снижения напряжения по бортовому вольтметру и сигнализации на приборной доске, а продолжал проверку при фактически отключенном наземном источнике, что и привело к разряду аккумулятора. И

только благодаря правильно организованной работе пооперационного контроля, пунктуальности начальника группы обслуживания офицера В. Мякоты были предотвращены более крупные неприятности.

Одна из ошибок, допускаемых неопытными техниками и механиками, — неправильное подсоединение штекеров топливной, гидравлической, воздушной, кислородной систем и ПВД. Она относится к числу наиболее опасных и может привести к летным происшествиям. Причиной ее являются нечеткости в организации монтажных работ, которые совершенно недопустимы.

Не менее существенны ошибки, связанные с перезатяжкой или недозатяжкой гаек болтовых соединений и повреждением резьбы. Эксплуатационно-техническая документация предусматривает использование тарированного инструмента для наиболее ответственных операций. Если такая затяжка не предусмотрена, следует не прилагать чрезмерных усилий. Болт (гайка) считается затянутым нормально, когда после полного сжатия пружинной шайбы он завернут еще на $\frac{1}{4}$ оборота.

При соединении токоведущих шин необходимо помнить, что как чрезмерная, так и недостаточная затяжка клеммных болтов может послужить причиной неисправностей. При прохождении тока через контактное соединение шины нагреваются, а стяжные болты, через которые ток практически не проходит, сохраняют первоначальную температуру. Вследствие этого при исходной длине болтов толщина нагретых шин увеличивается, давление головки болта на поверхность шины сильно возрастает. В результате головка может вдавиться в шину. После охлаждения такого соединения контактное давление становится меньше, чем оно было до прохождения электрического тока. Это может привести к перегреву и свариванию контактного соединения, а недостаточная затяжка — к самоотворачиванию гайки и тем же последствиям, что и при чрезмерной затяжке.

Опыт свидетельствует о том, что качество подготовки авиатехники к полетам и выполненным на ней регламентных и ремонтных работ лучше всего выявляется при пооперационном контроле.

Надежным средством предупреждения ошибок является систематический разбор их причин на занятиях. Пример в этом отношении показывает майор-инженер В. Сапурин. Он уделяет большое внимание организации и проведению классно-групповых занятий, семинаров и тренажей. По следам выявленных недостатков в работе на технике инженер тщательно контролирует и направляет самостоятельную подготовку техников и механиков, продуманно, дифференцированно обучает их с учетом уровня подготовки, функциональных обязанностей и особенностей эксплуатируемой техники. Все это дает ощутимый эффект: длительное время подразделения летает безаварийно, успешно решает поставленные учебно-боевые задачи. И таких коллективов много. Следует глубже изучать их опыт учебы и соревнования, методичку отыскания и предупреждения отказов авиационной техники, повышения ее надежности и распространять все передовое среди авиаторов.

Фото А. КУРБАТОВА.



СЛОВО СКАЗАЛИ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

Майор-инженер В. ЧЕРКАЙ

Было отчего досадовать специалистам группы электрооборудования. Сняв с машины аккумуляторные батареи, механики обнаружили внутри контейнера признаки электролита. Как известно, при его скоплении уменьшается изоляция силового провода. Чтобы удалить электролит и восстановить требуемое сопротивление изоляции, на один только контейнер требуется не менее 4-х человеко-часов.

— Неужели нельзя избежать этого явления? — в сердцах сказал один из механиков после выполнения технической операции.

— Трудно, — ответил ему другой, — ведь пары электролита конденсируются, и, что ни делай, они по силовому электропроводу попадут на дно контейнера. Защитить провод вряд ли удастся.

Старший лейтенант технической службы Л. Дубровин был, однако, иного мнения на этот счет. Он давно задумывался над тем, как предупредить попадание электролита на дно контейнера. Советовался с инженерами, читал технические описания. В результате пришел к выводу — необходимо изменить прокладку силового провода. Офицер разработал схему, которая исключала попадание электролита в контейнер и скопление его там. Это рационализаторское предложение позволило увеличить долговечность работы контейнеров аккумуляторных батарей.

А другой специалист службы авиационного оборудования — прапорщик А. Хрусталева — внедрил рационализаторское предложение, также способствующее продлению срока службы контейнеров. Дело в том, что при многократной транспортировке аккумуляторов направляющие полозья нередко деформируются. При их выравнивании срываются заклепки, рвется обшивка контейнера, образуются трещины в полозьях. Приспособление, изготовленное прапорщиком Хрусталевым, позволяет быстро, а главное, надежно выровнять полозья. Оно удобно и прочно в эксплуатации.

Примеров творческого подхода к решению стоящих перед авиаспециалистами проблем у нас много. Новаторы, совершенствуя приемы и методы повышения боеготовности подразделений и обеспечения безопасности полетов, заботятся о сбережении боевой техники и вооружения, экономии топлива и других материальных ценностей.

Этой цели подчинены, в частности, специальные тренажеры для техников и механиков. Молодые специалисты отрабатывают на них навыки демонтажных и монтажных работ, замены фильтров, прокладок, других элементов. Занятия на таких тренажерах помогают им не допускать брака в работе, предупреждать выход из строя деталей авиационных конструкций.

Взять, к примеру, тренажер, изготовленный специалистами ТЭЧ. Он позволяет практически снимать и вновь ставить фильтры маслосистемы, двигателя и гидросистемы, заправлять масло, проверять затяжку болтов крепления, выполнять многие другие технологические операции.

Отрадно заметить, что тренажер редко простаивает. Заместители командиров эскадрилий по ИАС и начальники групп обслуживания организуют здесь занятия не только с недавними выпускниками военных училищ, но и с опытными специалистами. Ведь авиационная техника отказывает сравнительно редко, и, следовательно, с течением времени навыки личного состава ИАС могут утрачиваться. Поддерживать их и помогает тренажер.

Для обеспечения нормальной работы силовой установки на авиационной технике, которую мы эксплуатируем, перед запуском необходимо сливать отстой топлива. Во время выполнения этой операции из расходного бака некоторое количество топлива проливается на землю, падает на фюзеляж. Вроде бы и немного его пропадает, но техники, подсчитав количество заправок во время полетов на каждой машине, получили весьма солидную цифру.

Проблемой сохранения ГСМ заинтересовались рационализаторы. Один из них, майор Н. Толпегин, разработал и внедрил несложное приспособление в виде переходника со шлангом. Оно помогло устранить потери топлива при сливе отстоя. А другой офицер развил идею майора Толпегина — предложил поставить дополнительно нажимной кран для слива отстоя не только из основных, но и из подвесных баков.

Вопросами сокращения потерь топлива занялся и рационализатор офицер М. Туркин. Он изготовил защитный колпак, который надевается на заправочный писто-

лет топливозаправщика. Это предотвращает попадание в бак влаги, снега. Кроме того, на заправочный пистолет приспособили удлинитель, позволивший сократить время заправки на 20—30 процентов и исключить выбивание топлива.

Добились у нас экономии не только топлива, но и масел. Вот один из примеров. На регламентных работах во время обжатия амортизационных стоек шасси выбивается масло. Прапорщик В. Явкин предложил вместо зарядного штуцера в корпус стойки вворачивать другой, со шлангом, опуская его в емкость. В результате удалось не только исключить потери масла, но и повысить культуру в работе специалистов.

Авиаторы-умельцы совершенствуют и рабочий инструмент. Вернемся к тем же амортизационным стойкам шасси. При демонтаже зарядной трубки гайка ее крепления выворачивается обычным штатным ключом. При этом нередко случается срыв резьбы штуцера. Такая же картина наблюдается и при замене маслоуплотнительных колец на агрегатах двигателя. Лейтенант технической службы О. Алтухов, прапорщики И. Фомин и М. Лебедев изготовили специальные ключи, которые помогли техникам и механикам предотвратить поломку деталей и вывод из строя прокладок.

Рационализаторы нашей части вносят достойный вклад в повышение боеготовности авиационных подразделений, в совершенствование учебно-материальной базы, в улучшение эксплуатации и сбережение авиационной техники.

★ Начальник отличной ТЭЧ звена коммунист старший лейтенант технической службы П. Литвяков (слева) инструктирует техника самолета комсомольца старшего лейтенанта технической службы Ю. Алейникова перед началом полетов. Оба офицера — специалисты второго класса.

Фото А. КУРБАТОВА.



И ХОТЯ ТРОЕ

Наш истребительный авиаполк был в начале войны на Южный фронт с Дальнего Востока и начал боевые действия на самолетах И-16, которые были сняты с серийного производства. Резервных самолетов этого типа и запасных частей к ним практически не было. Готовить машины к боевым вылетам приходилось при частых бомбежках, а ночью порой на ощупь, чтобы соблюсти требования светомаскировки. Условия работы усложнялись еще и тем, что базировались мы, как правило, на небольшом удалении от боевого соприкосновения с противником, чтобы делать максимальное количество боевых вылетов. Поэтому всегда учитывали возможность неожиданного нападения. Случалось, что после выполнения боевого задания летчики сажали самолеты на запасные площадки, а аэродром вылета оставался в зоне боевых действий наземных частей. Инженерно-техническому составу подчас приходилось обеспечивать боевую работу вплоть до подхода вражеских войск. Последние самолеты улетали уже в тот момент, когда аэродром обстреливался не только артиллерией, но и минометным огнем. Нередко инженерно-технический состав оставлял полевые аэродромы с боем. Многие специалисты погибали в неравной схватке.

Главное в тот период состояло в том, чтобы с помощью имевшихся в распоряжении частей сил и средств найти пути более эффективного воздействия на наземные войска противника, ликвидации превосходства его авиации. Как мы решали эту задачу?

Прежде всего повышением боевых возможностей истребителей за счет установки под их плоскостями реактивного и бомбардировочного вооружения, облегчения самолетов, улучшения их

регулируемых и аэродинамических характеристик. И наши летчики успешно использовали И-16 для многоцелевых задач: штурмовки войск врага, ведения разведки, сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков, перехвата самолетов-разведчиков, ведения воздушных боев. Реактивное вооружение обладало большой разрушительной силой и оказывало огромное моральное воздействие на противника.

Другой путь решения задачи — обеспечение непрерывности боевых действий подразделений и частей в целом. Старались как можно быстрее вводить в строй поврежденные в бою истребители. Предметом особой заботы инженерно-авиационной службы было поддержание максимально возможной численности парка самолетов в звене, эскадрилье, полку. И каждый специалист делал все, что от него зависело, чтобы сохранить или восстановить поврежденный самолет. Ради этого летчики, инженеры и техники подчас рисковали жизнью. Так, заместитель командира полка А. Хвостов в декабре 1941 года, будучи тяжело раненным, привел поврежденный в бою И-16 на свой аэродром и после посадки потерял сознание. Осколки снаряда попали в лицо, левую руку и левую ногу летчика.

Большое мужество проявил 13 марта 1942 года командир эскадрильи В. Истрашкин. Чтобы обнаружить замаскированные танки противника, ему пришлось снизиться до высоты 10—15 м. При обстреле с земли летчик был тяжело ранен разрывной пулей в левую ногу, но продолжал выполнять задание, пока не обнаружил места сосредоточения танков. Потеряв много крови, преодолевая нестерпимую боль, Истрашкин посадил неисправный самолет с выпущенным шасси недалеко от линии фронта. При-

бывший на место посадки технический состав части быстро ввел истребитель в строй и сделал все необходимое для его перегонки на свой аэродром.

Вспоминается и такой случай. Техник звена И. Орлов на глазах у врага под огнем помог эвакуировать с нейтральной полосы подбитый самолет. Было это в мае 1942 года. Или другой эпизод.

В конце июля 1942 года стало известно, что в сорока километрах от оставленного нами аэродрома на склоне горы находится самолет И-16, перевозившая его автомашина разбита при обстреле дороги. Взяв с собой двух специалистов и вооружившись пулеметом и гранатами, я выехал на автомашине к месту происшествия. Здесь с помощью оставшихся в населенном пункте жителей подкопали землю на склоне горы, ниже самолета, установили на подготовленную площадку автомашину и вручную погрузили истребитель. Но вернуться обратно прежней дорогой нам не удалось, так как она уже была перерезана войсками противника. Самолет транспортировали по проселкам, которые нам указали местные жители.

Нередко, рискуя жизнью, приходилось облетывать на По-2 прифронтовые полосы, чтобы с небольшой высоты обнаружить подбитые самолеты. Такие машины мы восстанавливали, эвакуировали или разбирали на запасные части.

Много внимания уделяли маскировке, рассредоточению и укрытию самолетов на местах стоянок, защите полевых аэродромов от воздушного и наземного нападения. Технический состав своими силами оборудовал огневые точки для стрельбы по самолетам и десанту противника. Мастерами этого дела у нас были специалисты по авиавооружению В. Коваленко и И. Курилкин. За каждой установкой был закреплен хо-

ИЗ ФРОНТОВОГО АЛЬБОМА ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТА

* Крепкая дружба связывала в годы войны летчиков и механиков, воздушных стрелков и мотористов — всех, кто гримил ненавистного врага.

На снимках (слева направо): воздушный стрелок красноармеец П. Христов и механик по вооружению сержант И. Моисеев готовят штурмовик к боевому вылету; младший техник-лейтенант Г. Артеменко осматривает самолет перед полетом; идет заправка истребителя.

Фото Б. ВДОВЕНКО и О. ЛАНДЕР
(1943—1944 гг.).



СУТОК НЕ СПАЛИ...

рошо обученный боевой расчет из технического состава. Эти обязанности он выполнял параллельно с работой на авиационной технике. Образцы мужества при защите аэродромов проявили техники С. Ростовщиков, П. Самохин, И. Орлов, Я. Гринев, авиамеханики М. Гущин, И. Демидкин, В. Мороз, В. Терехин, Н. Калинин.

Героический поступок при отражении воздушного налета на наш аэродром совершил техник по радио В. Никулин. Во время нападения на аэродром «мессеров» погиб пулеметчик, охранявший стоянку самолетов. Никулин, не раздумывая, под пулями врага бросился к огневой установке и открыл стрельбу по Me-110. Один из «мессеров» врезался в землю.

Нелегко было эвакуировать самолеты. На железнодорожный и автомобильный транспорт в то время мы рассчитывать не могли. Железные дороги вблизи линии фронта были выведены из строя, а автомашин обычно не хватало. И все же выход находили. Если были пробиты масляные и топливные баки, мы ставили на них заплаты и резиновые заглушки, которые стягивали болтами. Все это делали с таким расчетом, чтобы в случае необходимости в минимально короткий время подготовить самолет к перелету.

Большим подспорьем для быстрого ввода в строй самолетов было создание оборотного фонда запасных частей и агрегатов. Он позволял нам успешно обеспечивать боевые действия авиаполка. Главным резервом для создания такого фонда были списанные самолеты. При их разборке брали на учет каждый винт и болт. Большую роль в создании оборотного фонда запасных частей сыграла хорошо организованная работа эвакуационных команд, в кото-

рые назначали опытных инженеров и техников.

Восстановление техники осложнялось тем, что многие работы на самолетах были неплановыми, связанными с устранением повреждений в бою, предусмотреть которые заранее невозможно. Инструкций и технических рекомендаций по их выявлению и устранению не было.

Объем осмотра в условиях боевых действий был гораздо большим, чем в мирное время. Ведь требовалось выявлять и устранять последствия боевых повреждений. Каждый техник чувствовал ответственность за надежность самолета, выполнявшего задание над территорией, занятой противником.

Особое внимание при осмотрах уделялось контролю силовых элементов конструкции, отказ которых мог влиять на безопасность полета или на его успех. Технологическая последовательность работ на авиатехнике зависела от внешних условий и времени суток. В светлое время старались выполнить наиболее сложные операции, а менее сложные — в ночное время, в условиях светомаскировки.

Основным видом контроля был визуальный с использованием метода цветной дефектоскопии.

Работу технического состава в 1941—1942 годах осложняли частые перебазирования. Поэтому и передовые команды во многих случаях заранее не выделялись. Из-за отсутствия транспортных самолетов с летным эшелонном на новое место базирования обычно прибывали несколько человек технического состава. Их перевозили на связных или учебных самолетах. Вспоминается случай, когда после перелета на новый аэродром в декабре 1941 года мне вме-

сте с авиамехаником по электрооборудованию В. Митрофановым и мотористом Р. Байрамовым в течение трех суток пришлось обеспечивать боевую работу полка, который делал по 5—6 боевых вылетов в день. Остальной инженерно-технический состав со средствами обслуживания прибыл железнодорожным транспортом к новому месту базирования лишь на четвертый день после посадки самолетов.

Погода была неблагоприятной. Мороз. Ветер. Метель. Не было ни средств подогрева, ни чехлов. Чтобы не заморозить двигатели, мы все ночи их прогревали. Получалось так, что, пока очередь дойдет до последнего самолета, на первом двигатель переохлаждался и запускался с трудом. Поэтому мы вынуждены были при работах на малых оборотах двигателях фиксировать сектор газа, чтобы механику не сидеть в кабине. Сами в это время следили как бы самолеты не сорвались со стоянок, так как тормозных колесок не было.

Ручку управления самолетом фиксировали в крайнем заднем положении с помощью привязных ремней. Наша работа осложнялась еще и тем, что самолеты стояли рассредоточенно, на большом удалении один от другого, чтобы не быть уничтоженными на земле при налете авиации противника. В течение трех суток напряженной работы мы не спали. Успех дела в этих условиях достигался благодаря хорошему знанию смежных специальностей, умению специалистов любого профиля самостоятельно подготовить самолет к боевому вылету.

При обучении технического состава большое внимание уделялось освоению смежных специальностей, изучению вопросов, связанных с решением конкретных задач по исправлению типовых повреждений самолета, его систем и агрегатов.

Значительную помощь в освоении эксплуатации авиатехники оказывал обмен опытом работы, который проводился через фронтовую газету, боевые листки, а иногда во время проведения технической конференции.

Во фронтовых условиях инженерно-техническому составу приходилось овладевать не только авиационной техникой, но и осваивать вождение автомобиля и управление спецтранспортом, изучать общевоинское оружие и тактику ведения боя при обороне аэродрома или других условиях боевой обстановки.

Для обеспечения победы над врагом каждый механик, техник и инженер старался сделать все, на что он был способен. Специалисты инженерно-авиационной службы внесли существенный вклад в победу над врагом. Они показали себя бесстрашными бойцами и мужественными тружениками, с честью оправдавшими доверие Родины.



РЕЗЕРВЫ ПАРКОВОГО ДНЯ

Генерал-майор авиации В. КОРОТКОВ,
военный летчик первого класса

В системе мероприятий, главная цель которых — дальнейшее повышение воздушной выучки, боеготовности экипажей и подразделений, безопасности полетов, большая роль принадлежит парковым дням. Они проводятся в частях строго периодически, в установленные руководящими документами сроки. И если в основе их организации, выполнения предусмотренных работ, тренировок лежат инициатива, поиск, то парковые дни становятся важным резервом роста обученности личного состава, в том числе и летного, расширения его технического кругозора, упрочения специальных навыков.

Парковый день практически всегда планируется в масштабе полка. Работа организуется командиром. Но означает ли это, что другие начальники, в частности командиры эскадрилий и звеньев, обязаны быть просто исполнителями воли, указаний старших? Нет, конечно. Исполнительность, пунктуальность, разумность, важны. Но у офицеров ведь должны быть свои планы, разработанные на основе общего, к составлению и реализации которых тоже нужен творческий подход. Иначе ни о какой серьезной отдаче от паркового дня — мы будем вести речь о летном составе — говорить нельзя. Убедительные тому подтверждения дает жизнь.

Парковый день в полку заканчивался. Личный состав инженерно-авиационной службы действовал организованно. На одних самолетах был выполнен довольно сложный и трудоемкий целевой осмотр, на других — запланированные работы. Летчики, техники, механики прошли тренажи. Казалось, все обстоит так, как и предусматривалось, ничто не вызывает беспокойства офицеров-руководителей.

Но вот в конце дня заместитель командира части по ИАС решил проверить состояние дел в подразделениях: требовалось уточнить материал для разбора, подведения итогов работ, определения победителей социалистического соревнования. И тут ему довелось пережить несколько неприятных минут. Выяснилось, например, что летчики звена, которым командует военный летчик первого класса капитан Ю. Кожушкин, слабо усвоили вопросы, относящиеся к теме тренажа, который только что провели. А в соседнем звене оказался не отработанным запланированный комплекс действий личного состава по сигналу «Сбор».

Недостатки тут же устранили: в пла-

не для этого предусматривался резерв времени. Виновникам сделали серьезное внушение. Но надо было разобраться, почему стали возможны такие упущения.

Если говорить кратко, в первом случае причиной их было формальное отношение капитана Кожушкина к воплощению намеченного. У офицера имелся хороший план тренажа по актуальной теме. Но когда дошло до дела, командир почему-то решил, что его подчиненным все это давно известно, они способны действовать быстро, грамотно. Проверка же показала обратное.

А во втором звене недостаток возник вследствие неорганизованности командира и начальника ТЭЧ. Перед парковым днем им сделали замечание за плохой порядок в местах, где стоят самолеты подразделений. Для его наведения офицеры и прихватили часть времени, которое предусматривалось на отработку вопросов боеготовности.

Упущения командиров звеньев не повлекли за собою в тот день серьезных отрицательных последствий. Но легко понять, что все могло обернуться иначе, если бы по какой-либо причине должностные лица ослабили контроль за действиями подчиненных. В этой связи вспоминается такой давний случай.

Летный состав эскадрильи, где служил лейтенант П. Малышкин, отрабатывал перехваты и воздушные бои с самолетами, которые шли на высотах, близких к практическому потолку истребителя. В разгар смены всех огорчила весть, что два воздушных бойца не сумели выполнить запланированного упражнения. Кроме того, оба нарушили установленные меры безопасности. Настораживало, что летчики эти были из одного звена.

Их полеты тщательно проанализировали с использованием данных средств объективного контроля. Материалы СОК и опрос молодых офицеров дали возможность однозначно установить, что грубые ошибки возникли из-за слабых навыков летчиков в работе с органами управления вооружением истребителя. Между тем как раз это отрабатывалось при тренаже, состоявшемся в проведенный незадолго до полетов парковый день. Но командир звена организовал его плохо, не использовал в интересах повышения выучки подчиненных.

Оправдываясь, офицер сказал, что думал наверстать упущенное непосредственно перед полетами — на предва-

рительной подготовке. Однако по ряду причин сделать этого не сумел. И хотя молодые летчики звена прошли контроль, получили разрешение выполнять задания, они для них оказались непосильными.

Рассмотренные примеры, безусловно, не характерны для войсковой жизни, они скорее досадные исключения. Я знаю многих командиров звеньев, сполна использующих резервы паркового дня в целях совершенствования знаний, навыков летного состава. Творчески, инициативно подходят к организации паркового дня и проведению его капитан Е. Буренин, старший лейтенант В. Покусаев и другие. Накануне военного летчика второго класса Покусаева, например, вместе с начальником ТЭЧ звена старшим лейтенантом технической службы П. Чернявским составляют краткий, но полно охватывающий предусмотренные работы и занятия план, делают подробный расчет отводимого на них времени.

Характерно вот что. При планировании офицеры в первую очередь исходят из задач, поставленных командованием полка и эскадрильи. Но вместе с тем вносят и дополнения, конкретизирующие эти задачи, учитывающие то, что нужно только для звена. Соответственно расставляется личный состав, намечается, кто, кому, в чем и когда окажет помощь, то есть предусматривается все, чтобы к концу паркового дня намеченное было непременно выполнено полностью, с высоким качеством.

В чем же заключается творчество старшего лейтенанта Покусаева? У него, к примеру, есть перспективная тематика по изучению авиационной техники, тренировок на ней. Это позволяет систематически, целенаправленно расширять и углублять специальные знания, закреплять навыки летчиков. Готовясь к парковому дню, офицер Покусаев по возможности выбирает для занятий те вопросы, решение которых не только будет способствовать высококачественному выполнению очередных упражнений летным составом, но и облегчит труд техников и механиков.

Звену предстояло бомбить, поражать ракетами и из пушек цели на полигоне. Летчики провели действенный тренаж по работе с органами управления вооружением в кабине. Но этим Покусаев не ограничился.

Истребители должны были взлетать почти с полной боевой нагрузкой. Выполняя указания заместителя команди-

ра эскадрильи по ИАС, начальник ТЭЧ звена решил проверить давление в амортизаторах стоек шасси. И офицер Покусаев позаботился, чтобы за работой старшего лейтенанта технической службы Чернявского наблюдали не только техники, механики, а и летчики. Свои действия Чернявский сопровождал обстоятельным рассказом. В итоге была отработана единая методика выполнения подобных операций, а летный состав закрепил знания конструкции и принципа действия узлов, механизмов шасси.

В другой раз, помнится, проводился целевой осмотр высотного оборудования ракетоносца. А звену предстояли полеты в стратосфере. Командир и тут не упустил момента для повышения выучки подчиненных летчиков: тренаж под руководством начальника группы обслуживания авиационного оборудования оказался весьма полезным.

Словом, и теоретическое обучение, и тренажи, и осмотры в парковые дни старший лейтенант Покусаев намечает и проводит непременно с учетом сложности поставленных на ближайшее время задач, особенностей эксплуатации авиационной техники, уровня подготовки летчиков, ошибок, которые они допускали в работе с арматурой в кабине. План организации паркового дня обязательно утверждается командиром эскадрильи. Особое внимание в перечне работ всегда обращается на осмотр систем, агрегатов, приборов, где накануне обнаруживались дефекты.

Здесь хочется сделать небольшое отступление. Практика свидетельствует, что результаты работы летного состава улучшаются, если перед парковым днем проводятся занятия, консультации по самолету (вертолету), двигателю, системам оборудования и вооружению. Тогда осмотры техники бывают более целенаправленными и летчики как бы повторно изучают ее в комплексе.

Получив от командира задачу на парковый день, старший лейтенант Покусаев отправляется с летным составом на стоянку. Он обязательно принимает доклад от начальника ТЭЧ звена о состоянии авиационной техники. Затем дает указания подчиненным, уточняет распорядок дня и перечень обязательных работ на истребителях, объявляет тематику и сроки занятий (тренажей) с летчиками, место и время технического разбора. Нужно отметить, что некоторые командиры звеньев организационным вопросам недостаточно уделяют внимания, практически все передоверяя начальникам ТЭЧ. Думается, они поступают неверно: обезличка, несомненно, вредит воспитанию личного состава. Офицер Покусаев этого никогда не допускает. Старший лейтенант технической службы Чернявский получает слово для детализации задач лишь после того, как все, что он считает нужным, скажет командир.

Пока экипажи во главе с летчиками заняты осмотром истребителей и устранением обнаруженных дефектов, старший лейтенант Покусаев работает со своим экипажем, а начальник ТЭЧ звена оказывает помощь тем, кто в ней нуждается. Одновременно офицеры контролируют действия авиаторов, следят за точным соблюдением распорядка дня.

Звено, где командиром старший лей-

тенант Покусаев, — молодой, дружный, сплоченный боевой коллектив. Летчики здесь охотно помогают техническому составу в его нелегком труде. Такая спайка положительно влияет на службу, на общие результаты учебы. Легко понять, что, выполняя посильные операции, летный состав закрепляет теоретические знания на практике, расширяет личный профессиональный кругозор.

В установленное командиром эскадрильи время проводятся занятия или тренажи по запланированной тематике. Уже отмечалось, что тренировками руководили начальники ТЭЧ звена, группы обслуживания авиационного оборудования. Но в этой роли выступают и заместитель командира эскадрильи по ИАС, и сам командир звена, а порою и инженеры части по специальностям. Только в последнее время летчики отработали порядок работы и взаимодействия при запуске и опробовании двигателя перед вылетом, при проверке вооружения, а также запуске двигателя в воздухе, правила использования органов управления вооружением истребителя при применении различных его вариантов, другие темы. Старший лейтенант Покусаев приложил немало сил, энергии для того, чтобы каждый тренаж стал действенным, эффективным средством формирования у летчиков высоких профессиональных и морально-психологических качеств, воспитания веры в замечательные возможности эксплуатируемого самолета. Когда Покусаев руководит тренировкой сам, то путем вводных ставит летчиков в различные нештатные ситуации, требующие грамотных, быстрых, решительных действий, а если тренировку проводят должностные лица ИАС, всегда информирует их, каким вопросам и работам следует уделить наибольшее внимание при обучении того или иного летчика.

Как-то звено должно было участвовать в летно-тактическом учении. Не исключалась посадка на другие аэродромы. И старший лейтенант Покусаев поручил начальнику ТЭЧ еще раз напомнить воздушным бойцам, что и как нужно делать при самостоятельной подготовке истребителя к повторному вылету. Затем летчики потренировались в этом. Приобретенные навыки пригодились им в ходе учения.

В парковый день подчиненные офицера Покусаева всегда наводят порядок на стоянках самолетов. Летчики осматривают укрытия, противопожарные средства. Они заботятся о чистоте зоны звена, рулежных дорожек.

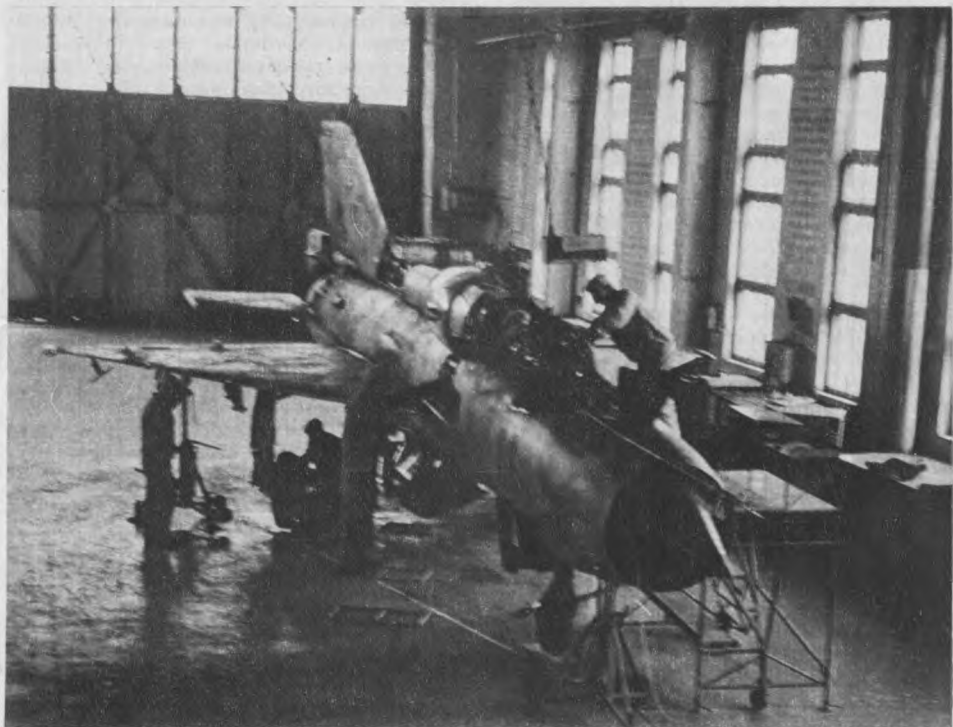
Работы заканчиваются техническим разбором. Как правило, он проходит поучительно. Командир и начальник ТЭЧ звена умело используют накопленный за день материал для оценки действий авиаторов, определения победителей социалистического соревнования. Если требуется, для повышения достоверности своих выводов старший лейтенант Покусаев прибегает к схемам, планам, данным средств объективного контроля. Он отмечает лучших, разбирает ошибки, назначает срок их устранения.

О завершении работ, выполнении плана и состоянии закрепленных самолетов офицер Покусаев докладывает командиру эскадрильи.

Опыт передовых офицеров убедительно подтверждает, что при умелой организации и творческом проведении паркового дня он становится надежным резервом роста воздушной выучки авиаторов, боеготовности авиационных подразделений, а следовательно, и резервом повышения безопасности полетов.

* Сегодня парковый день.

Фото А. КУРБАТОВА.



Эффективность космических полетов определяется количеством и качеством выполненных на борту кораблей и орбитальных станций исследований и экспериментов. С увеличением продолжительности экспедиций в космос их число постоянно растет. Экипажи станции «Салют-6» провели сотни научных, научно-технических, медико-биологических и других исследований, проявив широкую инициативу в выполнении программы. Благодаря этому им не только удалось полностью решить поставленные перед ними задачи, но и получить много дополнительной научной и народнохозяйственной информации, много сведений, необходимых для дальнейшего расширения научных исследований и развития пилотируемой космонавтики.

В полетах большой продолжительности космонавты приобретают устойчивый опыт эксплуатации систем станции, ее оборудования и эффективно применяют его в своей работе. В результате этого время на подготовку и проведение исследований и экспериментов сокращается почти в два раза.

Если в кратковременных полетах при определении времени, необходимого на выполнение любых операций в космосе,

неполадки на орбитальном солнечном телескопе ОСТ-1 во время их полета на «Салюте-4». Тогда фактически сложилась ситуация, исключавшая возможность применения этого важного научного прибора. Однако благодаря космонавтам ценнейший научный эксперимент был выполнен полностью. Это, естественно, воодушевило последующие экипажи, показало им, что, обладая нужной подготовкой, в космосе можно найти выход из многих сложных положений. И работа экипажей на станции «Салют-6» полностью это подтвердила.

На станции «Салют-6» впервые был установлен субмиллиметровый телескоп БСТ-1 с диаметром зеркала 1,5 метра и криогенной системой охлаждения приемников. Работа с телескопом включала эксперименты по «горячим» звездам и по верхней атмосфере Земли. Методики всех работ с ним экипажи тщательно отработали во время наземной подготовки. В ходе полета нашей экспедиции выяснилось, что методику измерений «горячих» звезд можно усовершенствовать и, таким образом, увеличить эффективность прибора. Экипаж проанализировал процесс управления станцией и телескопом и предложил новую методику. За-

и «Кристалл» в космосе получено около 150 образцов сплавов различных материалов и кристаллов. Методика проведения этих экспериментов жестко регламентирована. Тем не менее и здесь нашлась возможность для проявления творческой инициативы космонавтов. После проведения первых технологических экспериментов выяснилось, что на однородность структуры получаемых в условиях невесомости образцов сплавов и на характеристики кристаллической решетки оказывает влияние микрогравитация, то есть микроускорения, которые на высоте полета «Салюта-6» возникают главным образом вследствие нецентральности поля тяготения Земли и перемещений экипажа внутри станции.

Учитывая это, первая основная экспедиция в составе Ю. Романенко и Г. Гречко при проведении технологических экспериментов предложила использовать режим гравитационной стабилизации. При полете в этом режиме станция ориентирована осью наибольшего момента инерции, то есть своей продольной осью «х» в направлении на центр Земли с одновременным приданием ей вращения вокруг поперечной оси «z», равного орбитальной угловой скорости

ИНИЦИАТИВА ЭКИПАЖА В КОСМИЧЕСКОМ ПОЛЕТЕ

Полковник В. КОВАЛЕНКО,
летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза

мы пользовались коэффициентом 2, то есть по сравнению с Землей время работы для космоса увеличивали вдвое, то сейчас после адаптации экипажей к невесомости оно примерно равно земному. Это, бесспорно, важное достижение ученых, конструкторов, космонавтов, специалистов космической медицины, всей нашей науки и техники. Это значит, что на пути человека в звездный океан сделан важный шаг.

Орбитальная научная станция «Салют-6» своим столь продолжительным активным существованием в значительной мере обязана космонавтам, их высокой работоспособности, творческой инициативе. Достаточно сказать, что на ней проведен беспрецедентный объем ремонтно-восстановительных работ. Больше всего их выпало на долю В. Ляхова и В. Рюмина.

Научная и профессиональная подготовка экипажей станции «Салют-6» обеспечила высокую эффективность научных исследований, позволила со знанием дела говорить об эффективности приборов, систем и устройств, совершенствовать методику научной работы.

Самый длительный в истории космонавтики 175-суточный полет В. Ляхова и В. Рюмина убедительно продемонстрировал научно-технические возможности отечественной программы исследования и освоения космического пространства в мирных целях, решимость продолжения этих исследований в будущем.

Для экипажей основных экспедиций станции «Салют-6» наглядным примером творческой инициативы явилась работа А. Губарева и Г. Гречко по устранению

ключалась она в одновременном управлении станцией и телескопом. Командир ориентировал измерительную ось системы на звезду, разворачивая станцию, и гасил остаточные угловые скорости вращения, а бортинженер, работая с системой управления телескопа, проводил спектрографирование с одновременной коррекцией точности наведения на источник излучения. Это позволило экипажу за теневой период на одном витке спектрографировать 6—7 источников вместо одного, предусмотренного отработанной на Земле методикой. Кроме того, такой процесс работы с телескопом позволил достичь точности наведения оси измерения на звезду в 1—2 минуты, что выше возможностей автоматической системы, установленной на «Салюте-6».

Нельзя не сказать о так называемой незапланированной деятельности экипажа. Работ такого рода на борту станции приходится выполнять много. Сюда относятся демонтаж и отправка на Землю различных приборов, регулировка и настройка научной аппаратуры и многое другое. На Земле не всегда при настройке аппаратуры удается точно смоделировать условия космического полета. А неточная настройка приборов приводит к погрешностям в их работе, а иногда и к отказам. Так получилось и с БСТ-1. После обработки первых результатов стало ясно, что необходимо провести перенастройку инфракрасного и ультрафиолетового каналов приемника телескопа. Эта работа также была выполнена экипажем.

На технологических установках «Сплав»

на данной высоте. Будучи приведенной в такое состояние, станция затем сохраняет его как угодно долго без расхода топлива. Благодаря этому Ю. Романенко и Г. Гречко удалось повысить однородность структуры получаемых образцов сплавов и кристаллов.

Методику приведения станции в режим гравитационной стабилизации впоследствии широко использовали вторая и третья основные экспедиции. Этим режимом стали широко пользоваться и при визуальных наблюдениях, в результате чего появилась возможность вести наблюдения через иллюминаторы станции одновременно в радиусе около 2000 километров. Это позволило получить дополнительные сведения об атмосфере Земли, ее облачном покрове, Мировом океане и поверхности нашей планеты. Такие наблюдения учитывались в дальнейшем при планировании геофизических экспериментов. Земля предусматривала съемку тех районов, которые, по данным экипажей, представляли наибольший научный интерес. Так были открыты новые месторождения полезных ископаемых. Одну из горных структур в нефтегазоносном районе Западной Сибири, выявленную по снимкам с орбиты, геологи называли космической.

Количество и качество информации, получаемой в интересах геологов, геодезистов, строителей, топографов и других специалистов, в значительной степени зависят от творческой работы экипажей. Конечно, фотографирование Земли производится с орбиты и автоматическими спутниками. Но автоматы работают по заданной программе. А экипажи само-

стоятельно выбирают районы и наиболее благоприятные условия для съемки. Им удается выделять характерные элементы снимаемого района, фиксировать интересную информацию на магнитофон. Они же определяют, какая аппаратура обеспечит наиболее полные сведения об исследуемом объекте или явлении.

Инициатива экипажа при проведении наиболее важного эксперимента, каким является геофизический, существенно дополняет объем информации, получаемой в результате съемки.

При фотографировании из космоса на качество снимка влияет состояние атмосферы и иллюминатора. Все космонавты утверждают, что визуально наблюдаемая из космоса картина земной поверхности, Мирового океана, облачного покрова заметно отличается от фотографических и телевизионных изображений, на которых часто имеется вуаль, создающая впечатление, что фотографирование или регистрация проводились через рассеивающую среду. Поэтому визуальные наблюдения могут существенно повысить их информативность.

Наблюдения помогают специалистам в изучении физических процессов в ближнем космосе. На основании этих наблюдений создаются приборы для использования в последующих полетах.

Ю. Романенко и Г. Гречко в течение трех месяцев проводили систематические наблюдения оптических явлений на высоте 100—350 километров, отмечая время, условия освещенности, характер облачности. Их интересовали серебристые облака, первый и второй эмиссионные слои ночного горизонта, полярные сияния, рефракция атмосферы. Записи в дневниках и бортовых журналах дополнялись рисунками, фотографической съемкой с различными фильтрами. На основе этой работы специалисты Народной Республики Болгарии создали аппаратуру «Дуга» для изучения количественных характеристик исследуемых явлений, которую успешно использовали в полете В. Ляхов и В. Рюмин.

Создание транспортного моста «Земля — орбита — Земля» в значительной степени расширило возможности экипажа по научному поиску, развитию инициативных направлений исследований. Вместе с тем успешное решение столь сложной технической задачи, как обеспечение длительной работы экипажа на борту орбитальной станции, породило ряд проблем.

Во время 96-суточного полета Ю. Романенко и Г. Гречко на борту «Салюта-6» научный багаж станции, ее оборудование и грузы пополнялись трижды: двумя экспедициями посещения и первым грузовым кораблем «Прогресс». За 140 суток полета нашей экспедиции станция пополнялась различными грузами пять раз: двумя международными экспедициями посещения и тремя кораблями «Прогресс». В общей сложности на станцию было доставлено более шести тонн различных грузов.

Ю. Романенко и Г. Гречко впервые освоили в невесомости приемы работ с грузами, масса которых нередко превышала массу космонавтов. Все виды работ предварительно отрабатывались в Центре подготовки на специальном макете станции в гидралаборатории, которая позволяет имитировать условия невесомости. И все же мы с А. Иванченковым столкнулись с проблемой фиксации

и размещения доставляемого оборудования.

Каждый «Прогресс» в среднем доставлял на станцию до 300 наименований грузов. Вопрос их размещения приобрел особое значение. Дело в том, что недостаточно продуманное размещение грузов, приборов, оборудования внутри станции приводит к уменьшению обитаемых объемов, созданию застойных зон с повышенной концентрацией углекислого газа. Кроме того, необходимо было соблюдать предельную осторожность при перемещениях этих грузов, чтобы не получить травму или не повредить оборудование. Нам с А. Иванченковым пришлось внимательно изучить сложившуюся ситуацию. Мы установили, что за счет демонтажа отдельных узлов и агрегатов, которые нужны только на определенном этапе полета, а также за счет применения новых способов фиксации оборудования для его хранения можно найти места и разместить доставляемый груз вне обитаемых отсеков. Провели консультации со специалистами систем, конструкторами, проектантами станции. В результате было получено разрешение на демонтаж и эвакуацию в «Прогресс» отдельных узлов и крепежных элементов, а также на перекомпоновку запанельного пространства. Это позволило расположить весь груз, доставленный на «Салют-6», таким образом, что внутри обитаемой зоны не было размещено ни одного блока оборудования.

Инициатива экипажа помогла конструкторам вскрыть существенные резервы в возможностях станции «Салют-6». Многие из принципов, выявленных в ходе этих работ, будут внедрены на последующих станциях для улучшения условий быта и жизнедеятельности экипажей.

Когда речь идет о роли экипажа в повышении эффективности использования орбитального комплекса, нельзя забывать, что человек, находясь в условиях космического полета, особенно если это полет длительный, сам является источником многих проблем. Обеспечить высокую работоспособность, нормальное физическое и морально-психологическое состояние человека в длительном полете — задача сама по себе не простая.

Для профилактики неблагоприятного влияния невесомости и факторов космического полета на организм человека на борту имеется специальный комплекс. Он успешно испытан еще экипажами станции «Салют-4». Все экипажи основных экспедиций подбирали для себя режим занятия физической подготовкой в зависимости от объективных и субъективных показателей своего состояния, дозировали время занятий и нагрузку, при необходимости вносили в программу дополнительные упражнения, создавали из подручных средств и присылаемых с «Прогрессами» материалов дополнительные средства тренировок.

В этой связи хочется остановиться на предложенном мною новом способе борьбы с неблагоприятным воздействием невесомости — статическом волевом сокращении и напряжении мышечной системы организма. Его можно применять постоянно в течение всего полета, в том числе и при выполнении научных экспериментов и визуальных наблюдений. Освоение этого способа может способствовать дальнейшему совершенствованию профилактики неблагоприятного



* Экипажи длительных экспедиций на орбитальной научной станции «Салют-6». Сверху вниз: летчики-космонавты СССР В. Ляхов, В. Рюмин, В. Коваленко, А. Иванченков, Ю. Романенко, Г. Гречко.

ного воздействия факторов космического полета.

Этот способ применяли В. Ляхов и В. Рюмин. Сейчас после успешного завершения работы третьей экспедиции, длившейся 175 суток, можно с уверенностью сказать, что все разработанные средства и методы себя оправдали. Экипажи в полете сохраняли высокую работоспособность, хорошее физическое и морально-психологическое состояние. Работа В. Ляхова и В. Рюмина в открытом космосе на 172-е сутки полета служит этому убедительным доказательством.

Таким образом, при глубокой и всесторонней подготовке экипажи обеспечивают успешное применение орбитального научного комплекса для решения широкого круга научных и народнохозяйственных задач. А проявление при этом творческой инициативы значительно повышает эффективность пилотируемых космических полетов.

ВЫБОР НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Капитан В. УСОЛЬЦЕВ

Когда в часть на должность бортового техника вертолета прибыл выпускник военного авиационно-технического училища Олег Ивонин, командир и его заместитель по инженерно-авиационной службе решили, что на земле лейтенанту поможет быстрее войти в строй капитан технической службы В. Панкратов, а в воздухе шефство над ним возьмет бортовой техник-инструктор специалист первого класса капитан технической службы В. Ковчанин.

— На этих офицеров смело можно положиться. Дело знают и охотно помогают товарищам, — поддержал их заместитель командира по политической части и добавил: — У Панкратова и Ковчанина лейтенант не только научится грамотно эксплуатировать вертолет, но и любви к своей нелегкой, но нужной профессии.

Любовь к профессии. В чем она выражается? Только ли в том, что техник всегда своевременно и высококачественно готовит самолет или вертолет к полетам? Нет, конечно. Ведь есть офицеры, которые трудятся именно так, но тем не менее без особого сожаления расстаются со специальностью авиационного техника, если появляется возможность перейти на должности, не связанные с работой при ледяном ветре и обжигающем морозе зимой или под палящими лучами летом. Один бывалый авиационный техник объяснил мне любовь к избранной профессии: «Спишь — видишь аэродром, а проснешься — тебя, словно магнитом, начинают тянуть к самолетам, хотя вчера безмерно устал на полетах». Просто и ясно. Именно такие люди до конца своей службы, которая не балует их высокими званиями, остаются верны выбранной в юности профессии. Из их когорты и начальник ТЭЧ вертолетного

звена коммунист капитан технической службы Владимир Иванович Панкратов.

Двадцать пять лет встречает он утренние зори на аэродроме. Офицер не мыслит себя без четкого ритма напряженных авиационных будней, гула взлетающих в небо самолетов и вертолетов, забот об авиационной технике, без тех, кто на ней работает.

Владимир любил технику с детства, готов был часами копаться в старых будильниках, примусах, велосипедах — всем соседям перечислил испорченные вещи. Эта привязанность к механизмам и привела юношу в авиационно-техническое училище. Закончив учебу, он стал специалистом по самолету и двигателю. Владимир хорошо запомнил слова одного из своих наставников:

— То, что вы узнали и приобрели здесь, лишь азы настоящего мастерства. Не стесняйтесь учиться у опытных авиационных специалистов, даже если они окажутся вашими подчиненными. Постоянно работайте самостоятельно. Только тогда станете признанными мастерами своего дела.

В справедливости этих слов лейтенант технической службы Панкратов убедился сразу. Казалось, и техника знакома, и готовить ее к полетам научен, а все на первых порах получалось не так, как хотелось бы. То забывал что-то проверить, то не укладывался в установленные сроки работ, то какую-нибудь операцию выполнял неправильно. Но никто не подтрунивал над молодым офицером, не укорял его за ошибки. Наоборот, подбадривали: редко у кого, мол, сразу все получается. И учили, как правильно делать ту или иную работу. Много помогали Панкратову в пору его становления капитаны технической службы Николай Медведев, Николай Кукушкин, старший лейтенант технической службы Владимир Беляев, партийные и комсомольские активисты. Молодого техника скоро допустили к обслуживанию истребителя-бомбардировщика. А пример заботы, чуткости и тактичной настойчивости, с которыми готовили его к самостоятельной работе старшие товарищи, офицер Панкратов взял себе, что называется, на вооружение. Он хорошо понимал, что за армейскую службу и ему не раз придется работать со вчерашними выпускниками училищ.

Работал начинающий специалист на самолетах прилежно. И, возвращаясь из полетов, летчики неизменно говорили: «Замечаний нет». Рос авторитет Панкратова, все с большим уважением относились к нему товарищи.

О человеке лучше всего говорят его дела. Панкратов всегда был в гуще эскадрильских событий, становился запевалой многих хороших начинаний. Избранный секретарем комсомольской организации, он сразу предложил сослуживцам развернуть борьбу за то, чтобы каждый член ВЛКСМ стал высококлассным специалистом, и первым среди молодых техников сдал экзамены на второй класс. Задумали коммунисты и комсомольцы сделать макет самолета для приобретения навыков дегазации и деактивации истребителя-бомбардировщика. Самое активное участие в этой работе принял молодежный вожак. Несколько позже Панкратов выступил с инициативой создать тренажер для тре-

нировок летного состава по особым случаям в полете, лично изготовил его чертежи.

Технические викторины, тематические вечера, спортивные праздники... Организации и проведению их секретарь бюро ВЛКСМ уделял немало времени, проявлял творческую выдумку. И все, что делала молодежь эскадрильи, способствовало росту боеготовности подразделения, повышению безопасности летной работы.

Иногда военному человеку приходится менять свою профессиональную ориентацию. Так случилось и с офицером Панкратовым — его перевели в вертолетное подразделение. Переучиться требовалось в кратчайший срок. «Справлюсь ли? — спрашивал он себя и тут же отвечал: — А почему бы нет, другим же это под силу».

Панкратов отлично освоил винтокрылую машину, грамотно ее обслуживал. Прошло некоторое время, и он возглавил технический состав звена. Забот прибавилось. Работы на вертолетах, организация занятий с подчиненными, руководство социалистическим соревнованием, воспитание людей — каждое из этих (равно как и других) дел требует немало труда, затрат энергии и времени. Начальник ТЭЧ звена коммунист капитан технической службы Панкратов не сетует на занятость. Заинтересованный в достижении высоких результатов в боевой учебе всего подразделения, он проявляет беспокойство не только о своих успехах и успехах подчиненных, но и других специалистов подразделения.

Если Владимир Иванович видит человека, работающего с прохладцей, не избежать тому серьезного, нелицеприятного разговора. Ведь сложная и строгая техника не прощает огрехов ни на земле, ни в воздухе. А от лености до ошибок дистанция невелика.

Как-то Панкратов узнал, что один из авиаторов, принимая социалистические обязательства, вместо того чтобы наметить более высокий рубеж профессиональной квалификации, записал: «Подтвердить звание авиационного техника второго класса». Выбрав подходящий момент, Владимир Иванович подошел к нему:

— Вы что же, на одном месте топтаться думаете? Даже те, кто позже пришел в эскадрилью, готовятся сдавать на первый класс. А у вас больше опыта эксплуатации. Знаний, кажется, тоже хватает, а классность вот уже который год одна.

— Мне ее вполне достаточно. Работая на аэродроме со своим вторым классом ничуть не хуже, чем некоторые первоклассные специалисты, — возразил сослуживец.

Нелегко было коммунисту Панкратову убедить товарища, что борьба за высокую классность — дело далеко не личное. Пришлось привести немало убедительных примеров. Офицер, почувствовав неправоту, пересмотрел обязательства и вскоре сдал на первый класс. А несколько позже получил квалификацию мастера. Потом не раз вспоминал этот техник добрым словом коммуниста Панкратова, ставшего мастером значительно раньше.

Но основное внимание офицер, безус-

ловно, уделяет росту выучки технического состава звена. Если обнаружит недостаток, тут же стремится его устранить, не успокоится, пока не добьется своего. Дела на главные и второстепенные не делит.

Однажды Владимир Иванович заметил, что один из борттехников небрежно ведет запись формуляров.

— Что мешает вам аккуратно заполнять документацию? — спросил он.

— Разве это главное? — удивился офицер. — Если я заполню формуляр аккуратно, мой вертолет не будет от этого лучше подготовлен.

— Возможно, — спокойно сказал начальник ТЭЧ. — Но вы, очевидно, забыли, что небрежность в одном деле может незаметно перенестись и на другое, стать опасной привычкой.

Панкратов привел в подтверждение своих слов убедительные факты из жизни. Молодой офицер пересмотрел отношение к выполнению служебных обязанностей. Больше замечаний в его адрес не было.

С другим подчиненным капитану технической службы Панкратову пришлось серьезно поговорить об отношении к теоретической учебе, особенно самостоятельной.

Старший лейтенант технической службы Олег Ивонин сейчас начальник ТЭЧ звена, специалист высокого класса. А давно ли, кажется, прибыл он в часть после окончания училища. Ни знаний, ни опыта на первых порах ему, естественно, не хватало: курсантом осваивал несколько другую технику. Владимир Иванович взял над Ивониным шефство, показывал, как надо готовить вертолет к вылету, на что обращать особое внимание, говорил о назначении и принципе работы каждого агрегата, прибора, разъяснял, какие неполадки могут в них возникнуть, как их определить, устранить. И строго спрашивал с Ивонина, давая задания для самостоятельной работы. Усилия начальника ТЭЧ и старательность техника дали хорошие результаты.

Большую помощь оказал Владимир Иванович молодому начальнику ТЭЧ звена старшему лейтенанту технической службы Сергею Алипову, перешедшему недавно с наземной работы на летную старшему лейтенанту технической службы Павлу Слепневу, многим другим. Кропотливый труд никогда не пропадает даром. В звене, где начальником ТЭЧ коммунист Панкратов, нет предпосылок к летным происшествиям, грубых ошибок в работе. Как правило, за обслуживание полетов оценки бывают только отличными.

...День начальника ТЭЧ звена заполнен делами до предела. Но в круговерти их Владимир Иванович, кажется, даже молодеет. Его всегда можно видеть там, где трудятся начинающие техники и механики. Тянется к офицеру-коммунисту и авиационная молодежь. Знает, что в любой обстановке получит от него поддержку или просто услышит доброе слово. В этих отношениях видится забота начальника и подчиненных о высококачественном обслуживании полетов, об их безопасности. Думается, что те, кого учит и воспитывает сегодня Панкратов, так же полюбят свою профессию, как любит он ее сам.



* Им, курсантам Черниговского высшего военного авиационного училища летчиков имени Ленинского комсомола, первым в Военно-Воздушных Силах еще на школьной скамье доверили осваивать самолет с изменяемой в полете геометрией крыла. Наследники славы летчиков-фронтовиков с честью оправдывают это доверие. С помощью опытных преподавателей и умелых летчиков-инструкторов они глубоко познают теорию, настойчиво осваивают современные боевые машины. Крылатая мечта юности претворяется в жизнь.

На снимке: начальник училища военный летчик первого класса генерал-майор авиации В. Гаранин беседует с курсантами.

★ ★ ★



* До начала полетов остались минуты.

Фото А. СЕМЕЛЯКА.

ДАВАЙТЕ-КА ВДВОЕМ ПОПРОБУЕМ...

Он стоял, бессильно опустив руки, и думал о своей дальнейшей судьбе. Нужен ли ему этот контрольный полет с инструктором, запланированный командиром эскадрильи? Ведь все уже предопределено. Не получился из него летчик. Слишком долго соображает в воздухе. Тугодум. Что делать, если таким родился и природа не дала сноровки? А может быть, это не так? Ведь реакция не только от природы. Ее надо вырабатывать.

Лейтенант В. Соколов с надеждой посмотрел на вертолет. Кроткий и безобидный на земле, он показался живым существом, которое могло разделить переживания летчика. К горлу подкатил горький комок. Наверное, сегодня он в последний раз поднимется в небо, увидит землю с высоты птичьего полета, и потом только в памяти останутся привычный до боли гул турбин, зеленое поле аэродрома и привыкшие к тугим струям от воздушных винтов полевые цветы.

Придется уехать из полка, осваивать новую профессию.

— Ну что, Соколов, полетим?

От неожиданности летчик вздрогнул. Быстрыми шагами к нему подходил подполковник С. Воробьев. Под густыми нависшими бровями живые, пронизательные глаза. Смотрит ободряюще. Среднего роста, крепко сбитый, инспектор слыл строгим, но справедливым наставником. Ни малейших поблажек и скидок не допускает. Трудно получить у него отличную оценку, а уж если получит кто — считай, сработал верно, без помарок. В характерах подполковник разбирается быстро, способности летчика видит сразу.

Разные люди приходят в авиацию. Иные, с виду ничем не выделяющиеся, в воздухе на глазах преобразуются. Движения отточены, безошибочны, реакция стремительная, решения верные. Для таких небо — дом родной. Неудачи их не сгибают, а если и случаются, то

они с еще большей энергией отрабатывают неудавшийся элемент и добиваются успеха. Именно таким был подполковник С. Воробьев. Чуткий, близко принимающий к сердцу все неудачи и просчеты летчиков, он тем не менее всегда требователен к себе и другим. Эти качества инспектора, хорошо знакомые Соколову, одновременно рождали в его душе и надежду, и тревогу.

«А каков ты, Соколов? Куда стремишься, что ищешь в небе? Не случайный ли ты в авиации человек, в любую минуту готовый изменить свое решение?» — думал о себе летчик.

Однако, как ни пытался, не мог вспомнить, чтобы когда-нибудь усомнился в выборе профессии. На разборах полетов ловил каждое слово Воробьева, когда тот бывал в части, старался из любой беседы с ним извлечь полезное для себя. Вот и накануне на предварительной подготовке, разговаривая с Соколовым, Воробьев привел из своей летной практики несколько случаев, очень похожих

ИДУЩИЕ ВПЕРЕДИ

ГОЛОС ЗЕМЛИ

Капитан А. ПОДОЛЯН, военный летчик второго класса

Посадку на промежуточном аэродроме предполагалось произвести ближе к окончанию летной смены. Пробив облака и собравшись на догоне, наша группа легла на заданный курс. Все шло по плану, но погода внесла свои коррективы. Видимость резко ухудшилась. Возвращавшаяся с полигона «местная» группа разомкнулась и стала заходить на посадку с прямой.

«Нелегко сейчас руководителю полетов, — подумалось невольно, — свои самолеты «висят» на расчетном, а тут еще «гостей» надо принять, разомкнуть, снизить...»

По команде КП перешли на стартовый канал связи. Эфир донес спокойный, чуть с хрипотцой голос руководителя полетов.

— Группе 146-го — роспуск с курсом 120. Интервал тридцать секунд, снижение на прямую.

А погода, как иногда говорят, поджимала. Включая секундомер и через заданный временной интервал ввожу истребитель в разворот.

В наушниках то и дело раздаются команды руководителя полетов. Голос не меняется, спокойный и деловитый. Нахлынувшая было тревога постепенно проходит. Чувствуется, микрофон в руках умелого, знающего свое дело специалиста.

Голос земли. Как много значит он для летчика, особенно при усложнении обстановки! Вселяет уверенность в свои силы, успокаивает, помогает найти правильное решение. В любую погоду он ведет летчика к аэродрому, к благополучному завершению полета.

После заруливания мы заинтересовались, кто управлял нашей группой при посадке.

— Подполковник Капустин, — ответил встречавший нас офицер, — военный летчик-снайпер.

На снимке: подполковник П. Капустин на командно-диспетчерском пункте.

Фото А. КУРБАТОВА.



на ситуацию, которая сейчас сложилась у молодого летчика. И сегодня он летит с лейтенантом на проверку его техники пилотирования. Этот полет должен решить: будет Соколов летать или его спишут с летной работы.

Да, одной любви к небу мало. Правы командиры, сколько же можно «возить»? Расходуется топливо, ресурс двигателей, а результатов не видно. Техника пилотирования слабая, особенно не получается пилотаж. А в полетах на бомбометание было столько ошибок и нарушений, что на троих хватит. Сначала инструкторы старались искренне помочь летчику встать на ноги, а потом махнули рукой: не получится из него воздушного бойца. И теперь только от Воробьева зависела его дальнейшая судьба.

Лейтенант как-то неуклюже сел в кабину. Долго пристегивал ремни, потом несмело доложил охрипшим от волнения голосом о готовности к полету. Получив «добро», запустил двигатели и поручил на старт. Мимоходом заметил — в его сторону смотрят летчики эскадрильи. Конечно, говорят: «Опять Соколова повезли». На душе стало тяжело, пропала уверенность.

— Спокойно, Соколов, — слышался в наушниках голос инструктора, — не волнуйтесь. Гоните от себя посторонние мысли, старайтесь сосредоточиться.

— Понял, товарищ подполковник. Обычно все заботы уносятся прочь с первыми оборотами винта. Остается одно — полетное задание. Соколов вывел двигатели на взлетный режим и оторвал машину от грунта. Еще мгновение, и земля серым ковром помчалась назад. Быстрый набор высоты рождает приятное, будоражащее чувство. Лейтенант жадно всматривался в ясное, будто умытое, небо, и чем дальше смотрел, тем дороже становилась ему эта глубокая синева, тем нужнее этот, пусть последний, полет.

Подумал: «Нельзя мне без авиации, никак нельзя. В ней весь смысл моей жизни».

В наушниках снова прозвучал голос подполковника, строгий, чуть суховатый: — Выполняйте боевой разворот.

Вот она, злосчастная фигура. Соколов весь напрягся, сосредоточился и ввел машину в маневр. Но как ни старался сделать все чисто, стрелки приборов не подчинялись, останавливались там, где не нужно, и проскакивали деления, где им положено замереть; крен «гулял» на всем протяжении разворота. Дважды повторил Соколов фигуру, и оба раза с грубыми ошибками. Чем больше старался, тем хуже получалось.

А в наушниках тишина. И кажется летчику, что вот сейчас прозвучат три коротких слова: «Хватит, на посадку».

— Соколов, — вдруг услышал он. — Смотрите, как нужно выполнять. Наблюдайте за скоростью.

Молодой авиатор впился глазами в приборы. Как летает Воробьев, он видел раньше только с земли. Да, так пилотируют талантливые летчики! Показания приборов на каждом этапе, будто срисованы с пособия по технике пилотирования. О таком мастерстве можно только мечтать.

— Ну а теперь повторите, — голос инструктора звучал ободряюще.

Опять маневр выполнен вяло. Но было уже что-то такое, что позволяло надеяться — не потерял человек для авиации.

— Давайте-ка вдвоем попробуем...

Подполковник только мягко держался за управление. Больше подбадривал. Потом Соколов снова пилотировал сам. От напряжения взмок лоб. Но хотелось повторять фигуры еще и еще.

— Ну как, может быть, хватит, Соколов? — спросил наставник.

— Разрешите еще разок?

— Давай, — ответил Воробьев, и в его голосе лейтенант уже не уловил прежней сухости.

Изредка поглядывая на приборы, подполковник думал: «Будет он летать, обязательно будет. Просто не разобрались в нем до конца, часто меняли инструкторов, а следовательно, не было единой методики обучения. Это плохо. Подскажу, пусть еще позанимаются. Если есть у него желание летать, мастерство придет со временем».

Полет окончен. В душе лейтенанта тревожное ожидание. Подполковник обстоятельно разбирал с ним каждую ошибку, каждое действие. В заключение пожелал ему скорейшего становления и успехов в боевом совершенствовании.

Через некоторое время подполковнику Воробьеву снова пришлось побывать в этом же вертолетном полку. У командного пункта он неожиданно встретил лейтенанта Соколова.

— Здравия желаю, товарищ подполковник.

— Здравствуйте, Соколов. Куда это вы так спешите?

— На полеты, — ответил летчик. — Сегодня отрабатываю удар по наземной цели со сложного маневра.

И было в его словах столько гордости и радости, что Воробьев улыбнулся.

— Это хорошо. Значит, все в порядке. Желаю успеха.

— Спасибо, товарищ подполковник.

Воробьев долго смотрел вслед лейтенанту, и глаза его были полны доброго отеческого тепла. Еще один шагнул в небо не без его участия.

Свист двигателей разорвал тишину. Воздушный вихрь от несущего винта прижал траву к земле. Вертолет, оторвавшись от земли, завис на мгновение, а затем стремительно начал набирать высоту. Взлетел разведчик погоды. Начинался новый летный день.

ОНИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ПОЛЕТЫ

ЛЕТЯТ В ЭФИР СИГНАЛЫ

Капитан В. ПАРАМОНОВ

— Побывайте на дальней приводной радиостанции. Там служат интересные люди, — посоветовал политработник. — Они достойно встречают 35-летие великой Победы.

И вот газик остановился у здания, где несет службу расчет дальней приводной. Навстречу вышел стройный, аккуратно одетый авиатор.

— Начальник объекта прапорщик Максен, — представился он.

Двадцать один год этот человек, увлеченный своим делом, служит на приводной радиостанции. Здесь начиналась его военная биография. Сначала Л. Максен был радиомехаником, затем стал начальником радиомаркерного пункта.

С большим усердием относится прапорщик к выполнению своих многогранных и хлопотливых обязанностей. На его

плечи возложено не только поддержание сложной аппаратуры в постоянной готовности к обслуживанию полетов, но и обучение и воспитание людей, организация профилактических работ на технике. Он отвечает также за содержание служебных и жилых помещений. И кто бы из должностных лиц ни побывал на объекте, все отмечают образцовый внутренний порядок, высокое мастерство специалистов.

Осматриваем хозяйство прапорщика. Небольшой сад, посаженный и выращенный заботливыми руками воинов. Ровные ряды кустов окружают здание, в котором живет расчет дальней приводной радиостанции. Кругом чистота и уют. Порядок и на рабочих местах специалистов. Все это помогает расчету обслуживать полеты по высшему баллу.

Подчиненные прапорщика Л. Максея обеспечили тысячи летных смен. За во-

семнадцать лет работы они получили только четыре хорошие оценки, остальные — отличные.

Успехи специалистов расчета в социалистическом соревновании командир неоднократно отмечал при подведении итогов боевой учебы. В подразделении хранятся грамоты, переходящие кубки и вымпелы — награды воинам за напряженный ратный труд, неукротимое желание каждого постоянно совершенствовать свое мастерство, повышать бдительность и боевую готовность расчета. По итогам первого периода обучения передовой воинский коллектив снова вышел победителем в социалистическом соревновании. Ему в торжественной обстановке вручен переходящий приз.

...Темная ночь. На аэродроме идут полеты. Над дальним приводом проносятся истребители. Аппаратура непрерывно посылает в эфир свои сигналы. Настроив радиокompас на заданную волну, летчик по показаниям «золотой стрелки» уверенно выведет самолет на аэродром посадки.

Настоящим мастером своего дела называют авиаторы первоклассного специалиста коммуниста прапорщика Л. Максея. Они уверены, что возглавляемый им отличный расчет никогда и ни в чем не подведет.

СОДЕРЖАНИЕ:

Кутахов П. Победа не померкнет в веках	1
Макаренко Я. Небо Берлина. Май 1945 года	4
Кожевников М. Авиационное наступление	6
Щеланков Н. Там, за Полярным кругом	8
Копейкин А. Над логовом врага	10
Сивков Г. Грани риска	11
Зарубин А. Варшавский Договор — союз во имя мира и социализма	12
Меловатский А. Свидетели авиационной славы	13
Арутюнов С. Флагман	14
Пстыго И. Современные требования к безопасности полетов	16
Есиповский Э. Трудный экзамен	18
Полежаев Ю. С заданного рубежа	19
Найчук В. Над горами дуют ветры	20
Анохин А., Качанов В. Экипаж и парашют	21
Рудный Н. Человек в современном полете (Продолжение следует)	22
Славным традициям верны	24
Соколов С. Конкретно, убедительно	26
Смирнов А. Летчик готовит реферат	28
Пересветов В. Когда приходят лейтенанты	29
Побережский Р. Покоя не ищет	30
Попробуйте решить	31
Книжная полка	31
Скубилин В. Экономить в небе и на земле (Окончание следует)	32
Сравните свои решения	33
Петров А. К единому ритму	34
Докторов В. Вопрос с изюминкой	35
Криворученко Е., Лобанов Е. По горячим следам	36
Черкай В. Слово сказали рационализаторы	37
Беляков В. И хотя трое суток не спали...	38
Коротков В. Резервы паркового дня	40
Коваленок В. Инициатива экипажа в космическом полете	42
Усольцев В. Выбор на всю жизнь	44
Высотин В. Давайте-ка вдвоем попробуем...	46
Парамонов В. Летят в эфир сигналы	47
Пикирующий бомбардировщик Ту-2	48

На обложке:

На 1-й стр. — Живая связь поколений. Дважды Героя Советского Союза генерал-майора авиации А. Прохорова с кабиной современного ракетноносца знакомит военный летчик первого класса майор А. Черевко. Фото А. Джуса и А. Семеляка.

На 2-й стр. — Взлетали, чтобы победить. Фото А. Становова, Б. Вдовенко и из архива Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

На 3-й стр. — Москва — Антарктида — Москва. Текст и фото П. Барашева.

На 4-й стр. — Крылатая мечта. Фото-этиюд А. Семеляка.

Адрес редакции:

125083, Москва, А-83.

Телефон:

155-13-28

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



САМОЛЕТЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ПИКИРУЮЩИЙ БОМБАРДИРОВЩИК ТУ-2

Под редакцией Героя Социалистического Труда,
лауреата Ленинской премии,
доктора технических наук,
профессора генерал-полковника-инженера М. Н. МИШУКА

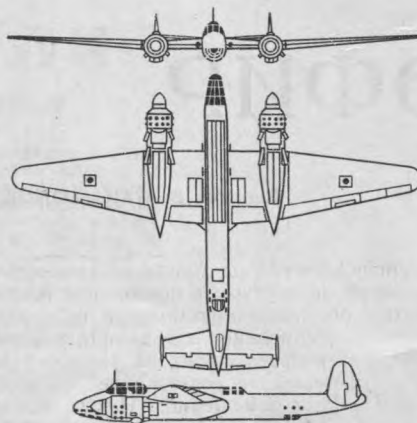
Проект фронтового пикирующего многоцелевого бомбардировщика Ту-2 был разработан еще в 1939 году, а первый его экземпляр построен в конце 1940 года. Затем коллектив, возглавляемый А. Н. Туполевым, переделал Ту-2 под более мощные двигатели АШ-82 воздушного охлаждения. После испытаний по рекомендации специалистов ВВС в

конструкцию самолета внесли ряд существенных изменений, которые значительно расширили возможности его боевого применения: установили протекторные топливные баки, усилили вооружение, увеличили бомбовую нагрузку.

Эта машина имела высокие характеристики управляемости и устойчивости. Не случайно летный состав хорошо отзывался о Ту-2. Вероломное нападение фашистской Германии на нашу страну сорвало его массовое производство. Оно началось лишь в 1943 году.

Конструкция самолета цельнометаллическая из дуралюмина, узлы двигателей и шасси были изготовлены из стали. Впервые на этой машине широко применялся электрон. Крыло однолонжеронное, с центропланом и отъемными консолями и двумя вспомогательными лонжеронами. Фюзеляж — полумонокок с четырьмя лонжеронами и сорока четырьмя шпангоутами. Обшивка гладкая, клепка потайная. Управление самолетом жесткое. Управление уборкой шасси, посадочными щитками, створками бомболюка, тормозами колес гидравлическое.

На высоте 5400 м максимальная скорость самолета 547 км/ч, крейсерская 442 км/ч, потолок 9500 м, дальность



Редакционная коллегия: П. Т. АСТАШЕНКОВ (главный редактор), С. В. ГОЛУБЕВ, С. Д. ГОРЕЛОВ, А. Н. МЕДВЕДЕВ, М. Н. МИШУК, О. А. НАЗАРОВ (зам. главного редактора), И. И. ПСТЫГО, В. В. РЕШЕТНИКОВ, В. З. СКУБИЛИН, Г. С. ТИТОВ (зам. главного редактора), А. М. ХОРОБРЫХ (ответственный секретарь), Н. А. ЦЫМБАЛ, В. А. ШАТАЛОВ, И. И. ЮДИН.

Художественно-технический редактор А. Панченко

Сдано в набор. 07.03.80 г.

Г-30813.

Печ. л. 6.

Заказ 135.

Формат 60×90/8

Усл. печ. л. 6.

3-я тип. УВИ,

Подписано в печать 01.04.80 г.

Глубокая печать.

Изд. № П/6572.

Цена 30 коп.

2100 км. Нормальная бомбовая нагрузка 1000 кг, перегрузочная 3000 кг, в отдельных вариантах 4500 кг. Ту-2 мог нести три однотонные бомбы.

Оборонительное вооружение: две пушки ШВАК калибра 20 мм, три крупнокалиберных пулемета УБТ 12,7 мм, расположенные на трех турельных установках. Силовая установка: два двигателя воздушного охлаждения АШ-82 мощностью 1460/1850 л. с., винты трехлопастные АВ-5-167А диаметром 3,8 м, в последних сериях четырехлопастные. Площадь крыла 48,8 м², размах 18,86 м, длина самолета 13,8 м, высота 4,555 м.

Масса пустого самолета 8260 кг, нормальная взлетная масса 10 380 кг, максимальная 11 600 кг. Экипаж четыре человека, а в некоторых вариантах пять или три человека.

Этот самолет успешно применялся для разрушения железобетонных укреплений, нанесения бомбовых ударов по политическим, административным и промышленным центрам противника. Еще одной важной особенностью обладал Ту-2: он имел автомат пикирования, экипаж мог атаковать цель с пикирования во всем диапазоне высот боевого применения.

На Ту-2 в годы Великой Отечественной войны наши отважные летчики совершили десятки тысяч боевых вылетов, нанеся сокрушительные удары по противнику и его промышленным объектам. Так, 7 апреля 1945 года с 10 ч до 13 ч 30 мин по оборонительным сооружениям и войскам, сосредоточенным в районе Кенигсберга, советская авиация нанесла три бомбардировочных удара. В этих вылетах участвовало 246 самолетов Ту-2 и Пе-2. Затем последовал массированный налет 516 дальних бомбардировщиков. Эффективные действия авиации помогли наземным войскам преодолеть многоэшелонированную оборону и начать сражение за овладение этим важным в стратегическом и политическом отношении городом.

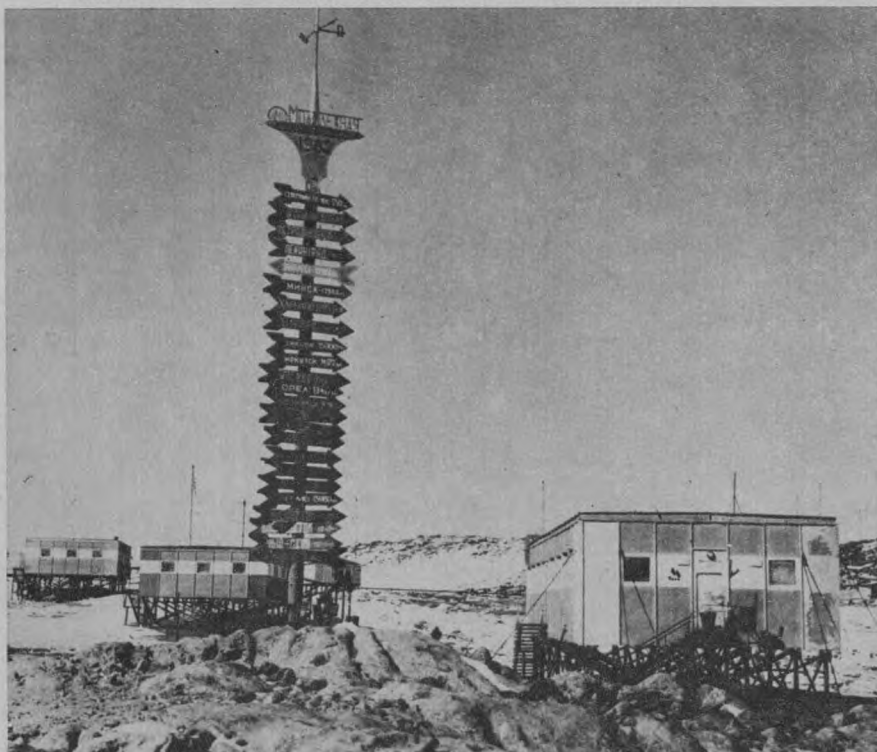
На другой день по вражеским резервам, расположенным западнее Кенигсберга, наши летчики нанесли новый мощный удар. В этом вылете приняли участие 456 бомбардировщиков.

На Ту-2 выполнял боевые задания экипаж дважды Героя Советского Союза, ныне генерал-майора авиации запаса, П. Плотникова. Немало точных ударов на Ту-2 нанес по противнику и экипаж командира 804-го бомбардировочного полка Героя Советского Союза В. Гаврилова. В послевоенные годы полковник Гаврилов продолжал службу в Военно-Воздушных Силах, умело передавал свой богатый опыт молодежи. В 1960 году ушел в запас.

На этом самолете выполнял боевые задания и командир звена 367-го бомбардировочного авиаполка младший лейтенант Ф. Чесноков, которому в июне 1943 года было присвоено звание Героя Советского Союза. Отличились и экипажи Ту-2 бомбардировочной авиационной дивизии, которой командовал М. Финогенов, а также других полков и соединений.

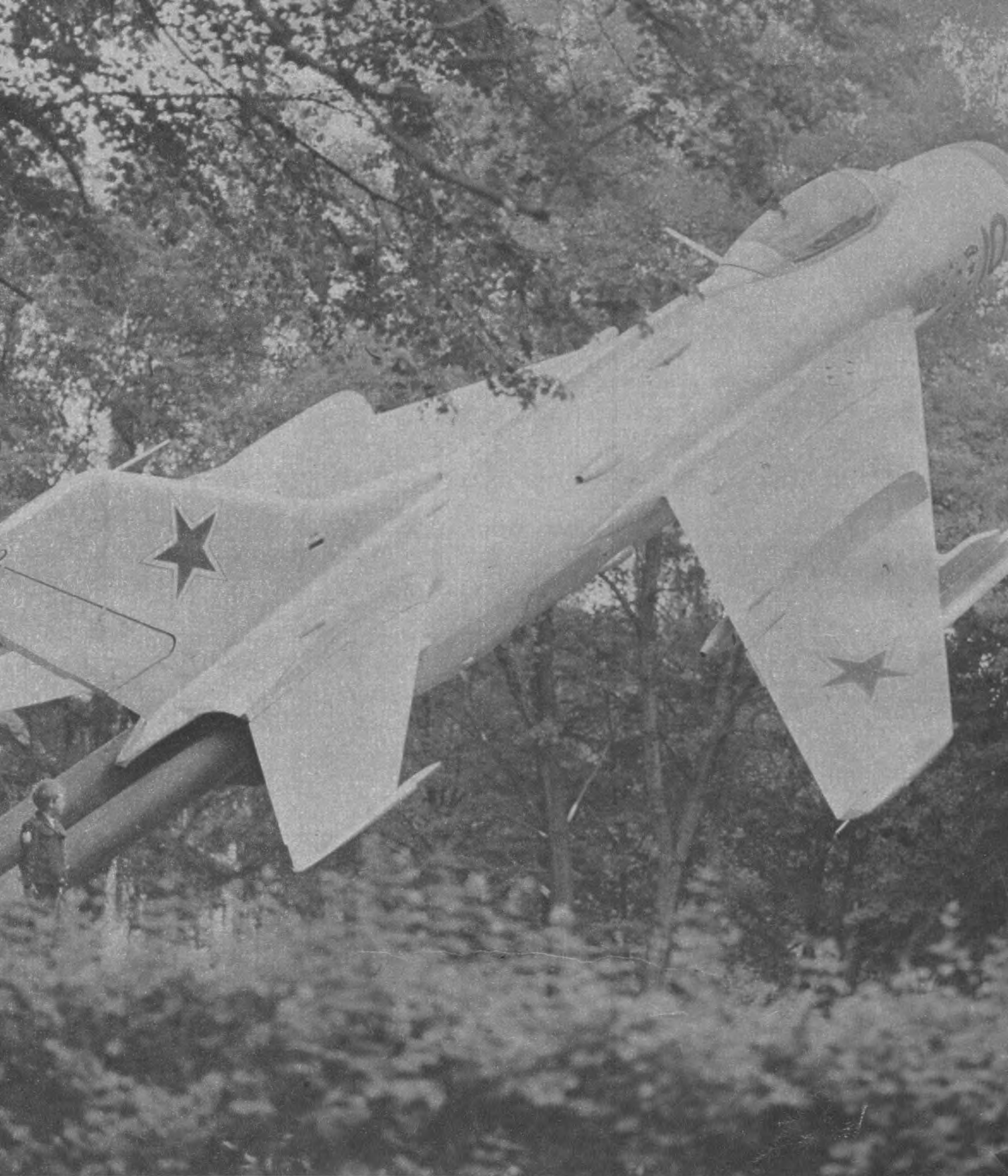
Серийно Ту-2 выпускался на трех заводах. В Великой Отечественной войне принимало участие около 800 самолетов. Но в послевоенный период наши ВВС получили еще 2500 самолетов. Ту-2 находился на вооружении до 1956 года. На его базе затем создали реактивный бомбардировщик Ту-12.

МОСКВА — АНТАРКТИДА —



* 23 февраля 1980 г., в День Советской Армии и Военно-Морского Флота, завершился сверхдальний полет самолета Ил-18Д по маршруту Москва — Антарктида — Москва. Расстояние 45 660 км пройдено за 78 ч 54 мин. На снимках (сверху вниз): Ил-18Д на снежном аэродроме у горы Вечерняя; станция Молодежная — до Москвы 15 992 км; метеоролог В. Балабанов.

П. БАРАШЕВ (спец. корр. «Правды»).
Фото автора.



ТВОРЧЕСТВО
НАШИХ
ЧИТАТЕЛЕЙ

Крылатая мечта.

Фотоэтиюд А. СЕМЕЛЯКА.

70 000

Цена 30 коп.